

Canal de Panamá: 25 años de administración panameña

Autora: Venicia Chang Monterrey

1. Introducción

Desde el surgimiento del Istmo como puente terrestre, hace más de 13 millones de años (Cosoy, 2015), este ha tenido una gran importancia geológica-oceanográfica (por ejemplo, la formación de cordilleras, formación de territorios rupestres, desvío de corrientes, establecimiento de la Corriente del Golfo, entre otros); biológica (por ejemplo, el intercambio biótico americano y diversificación de especies, entre otros); orográfica, sísmica y meteorológica, debido a su posición y ubicación geográfica. En conjunto, estos factores le otorgan de ciertas ventajas comparativas y competitivas, a la vez que han puesto a Panamá en la mira geoestratégica de otras naciones.

Con el paso del tiempo, el Canal de Panamá se convirtió en una obra arquitectónica y de ingeniería de gran importancia en el mundo por su ubicación estratégica que facilita y potencia el comercio global al conectar el océano Atlántico y Pacífico. De esta forma, el canal es el centro de interés geopolítico, del debate universal y de la toma de decisiones externas e internas. Además, representa un espacio para la interacción entre potencias regionales y globales, es decir, para el desarrollo de relaciones internacionales. Para los panameños, tiene un significado que trasciende su importancia económica porque representa un símbolo de identidad y es un recordatorio de la lucha que puso fin al enclave colonial y que permitió la recuperación de la soberanía panameña en todo su territorio nacional.

Como si hubiese sido ayer, y siendo testigo de tan importante hecho, en esa mañana del 31 de diciembre de 1999, nos concentramos muy temprano en la Plaza 5 de mayo con el fin de sumarnos a la caminata multitudinaria y a pie, para, posteriormente, dirigirnos hacia el Edificio de la Administración del Canal. En el área de las escalinatas y ante los gritos del conteo regresivo, toda la muchedumbre gritaba “El Canal es nuestro. ¡Viva Panamá!”. Ese día, el clamor de muchas generaciones, el ahínco de otras, la perseverancia y la sangre eterna de los mártires derramada e impregnada de lucha -*tal parangón decimonónico cual Rufina*- se unieron en una sola voz para celebrar el fin de la permanencia y control extranjero en lo que un día fue la Zona del Canal. Este

2024 se conmemoraron 25 años del cambio de administración del Canal de Panamá¹ y sus áreas adyacentes, un cambio significativo y de gran beneficio para nuestro país.

Este ensayo pretende hacer una reflexión y análisis de la situación actual del canal de Panamá, con motivo de los 25 años de administración panameña, una reflexión del antes y después que implicó este hito histórico. Para ello, primero se introduce el tema con una breve síntesis histórica que permitirá tener una mayor comprensión del contexto actual que se busca analizar.

1.1. Antecedentes

La iniciativa para construir una ruta de tránsito por el Istmo de Panamá fue propuesta por España en 1534, pero no fue sino hasta 1880 cuando se comenzó el proyecto de la mano de los franceses. Sin embargo, su desarrollo se vio interrumpido por temas económicos, financieros, técnicos, administrativos y de salud, hasta que, en 1903, Panamá y Estados Unidos de América (EUA) pactaron un acuerdo donde este último se encargaría de la construcción del Canal de Panamá². (Canal de Panamá, 2025c).

La puesta en marcha del Canal supuso una serie de pagos para Colombia, dado que Panamá era una de sus provincias en aquel entonces. Con el tratado, el país norteamericano gozó de las siguientes ventajas: explotación del canal por un periodo de 100 años, control territorial de diez millas de ancho sobre la ruta del Canal y una opción de renovar el contrato de arrendamiento; todas condiciones inaceptables para Colombia (Rabe, 2023). Por eso, EUA intervino militarmente con éxito en ese país para apoyar los movimientos independentistas de Panamá, garantizando de esta forma sus intereses geopolíticos y económicos (Rabe, 2023; Valdés G, 2021).

La independencia de Panamá se consumó en 1903, dando pie a las renegociaciones para la construcción del Canal bajo una nueva condición: la concesión a perpetuidad del Canal a EUA (Canal de Panamá, 2025b; Cerezo, 2010; Rabe, 2023). En este contexto, es posible afirmar que el Canal es un símbolo nacional porque su construcción está ligada a la creación del Estado

¹ El 31 de diciembre de 1999, cumpliendo con lo pactado en los Tratados Torrijos-Carter, EUA entregó el Canal a la administración panameña, completando así el proceso de reversión iniciado en 1979. De esta manera, Panamá recuperaba la soberanía y jurisdicción en todo su territorio.

² Tratado Hay-Bunau Varilla firmado entre la recién creada República de Panamá y EUA el 18 de noviembre de 1903. Este tratado le concedió a EUA los derechos del área canalera a perpetuidad. Es conocido como “el tratado que ningún panameño firmó”.

panameño. La recién creada República comenzó una relación con los EUA, generada específicamente para el desarrollo de los intereses norteamericanos, que se sobrepusieron a los de Panamá.

Cuando EUA aseguró el control sobre el canal, se trazaron rutas marítimas de mercancías que conectaban la costa oeste de EUA con Europa, y la costa suroeste de América con la costa este de ese país (Rabe, 2023; Valdés G, 2021), perjudicando los intereses nacionales de Panamá³.

Es de anotar que, respecto a la fuerza laboral utilizada para la construcción del Canal, esta fue diversa, compuesta por trabajadores que procedían de las Indias Occidentales, Barbados, Jamaica, Trinidad, Europa y Asia.(Canal de Panamá, 2025a). Según datos de la Autoridad del Canal de Panamá, entre 1904 y 1913, un total de 56 307 personas trabajaron en la construcción del Canal, de los cuales 11 873 eran de Europa; 31 071 de las Antillas; 11 000 de EUA; y 69 no clasificados. La cifra de muertes, según los datos del Departamento de Salud de la Comisión del Canal Istmico, fue de 5 611 individuos entre diciembre de 1904 y diciembre de 1914 ⁴.

La construcción del Canal supuso un aumento desmedido del tránsito de mercancías en el último cuarto del siglo XX, que hizo necesaria su ampliación, asunto que no figuraba como parte de los intereses de EUA (Cerezo, 2010; Valdés, 2021). Además, la presencia estadounidense nunca fue bien vista por la población panameña y este sentimiento perduró a lo largo de dicho siglo hasta provocar el aumento de las tensiones entre los dos países.

Bolívar (1977) expresa a la perfección los sentimientos de los panameños de esa época: la ciudadanía pugnaba a favor de la recuperación inmediata del Canal y sus zonas circundantes; buscaba la desmilitarización de la zona con el retiro de las tropas estadounidenses; pensaba que en el futuro cualquier nueva obra en el Istmo panameño o la ampliación del canal tenía que estar a cargo del gobierno de Panamá, que tampoco debía realizar pactos que no satisficieran los puntos anteriores. Finalmente, el legado que significó la internacionalización de la causa panameña en la

³ El 24 de junio de 1904, EUA impuso la Tarifa Dingley que consistía en un arancel proteccionista impuesto en la Zona del Canal.

⁴ En el Reporte anual de fallecimientos durante la construcción del Canal (1904-1914), del Departamento de Salud de la Comisión del Canal Istmico, se clasifican a los países por área geográfica. Los antillanos fallecidos fueron 4 049, en su mayoría de la isla de Barbados (1475) y Jamaica (1140). Los europeos fallecidos fueron de España (427). El total de asiáticos fallecidos fue de 11. Hubo tres oceánicos, tres africanos y 898 fallecidos procedentes de distintas nacionalidades de América. En cuanto al número de estadounidenses fallecidos, según los datos la cifra ascendió a 350 trabajadores.

lucha por la recuperación del Canal y sus áreas adyacentes provocó que EUA cediera ante la presión y tuviera que reconocer a Panamá como soberano territorial, firmando, luego de un largo y complicado proceso de negociación, los Tratados Torrijos-Carter de 1977⁵, estableciéndose el 31 de diciembre de 1999 como la fecha límite para el cambio de gestión.

Una vez realizado este breve recorrido histórico, surgen las siguientes preguntas: ¿Qué diferencias hay entre la administración estadounidense y la panameña del Canal? ¿Cuál es el panorama y retos actuales que enfrenta la administración panameña? La tesis que se argumenta en este ensayo es que, después de su nacionalización, el Canal de Panamá continuó siendo un referente mundial para el comercio y tránsito internacional, como lo fue en el siglo XX, y la gestión panameña mejoró los indicadores de la zona y trajo consigo mayores beneficios económico al país, en comparación con la gestión pasada. No obstante, en el presente y futuro, debe adaptarse a las condiciones y retos que supone el cambio climático y las presiones geopolíticas.

Para dar respuesta a las preguntas antes planteadas y fundamentar el argumento principal de este ensayo, se realizó una revisión documental y crítica para recopilar indicadores e información relevante que permita contrastar la administración estadounidense y la panameña del Canal. De igual modo, se contrastaron los argumentos elaborados con las opiniones de tres profesionales de la industria internacional marítima, gestión del canal y del campo del Derecho. Uno de los entrevistados es Director General de una empresa dedicada al cumplimiento de la normativa ambiental y seguridad de los bienes transportados por el Canal; el otro fue Jefe de la División de Planificación de la Transición del Canal de Panamá de 2014 a 2016 y jefe de la División de Planificación en el Canal de 1999 al 2013, y el último es profesor del School of Law de la Shanghai University of Finance & Economics.

Dichas opiniones fueron recopiladas a través de una entrevista divididas en tres secciones. La primera se centró en los conocimientos de los entrevistados sobre la nacionalización del Canal de Panamá; en la segunda, se preguntó por la administración panameña, puntualmente, las lecciones y experiencias que se pueden retomar del proceso de cambio de gestión; en la última, se indagó en los retos actuales que enfrenta la administración del Canal de Panamá.

⁵ Tratados Torrijos-Carter fueron firmados el 7 de septiembre de 1977, entre Panamá y los EUA. Los tratados fueron: El Tratado del Canal de Panamá y el Tratado concerniente a la neutralidad permanente del canal y al funcionamiento del canal de Panamá.

2. Comparativo entre la gestión panameña y estadounidense del canal de Panamá

Hasta antes de 1999, Panamá estaba sujeta a los intereses comerciales y estratégicos de EUA⁶, de tal modo que los beneficios del Canal eran principalmente para este último país. Pero una vez en manos panameñas, fue posible aprovechar todo su potencial, particularmente, hubo una mejora en prácticamente todos los indicadores.

Por ejemplo, el Canal de Panamá no perdió su importancia estratégica para los países que son potencia mundial en exportaciones después del cambio de gestión. Al contrario, el crecimiento del tráfico de mercancías continuó al alza, superando las cifras de las últimas décadas previas a 1999, ya que de ese año y hasta 2013 se produjo un aumento de más de 100 millones de toneladas de carga (Cerezo, 2010).

En términos económicos, los indicadores también aumentaron. Según la CEPAL (2009), en 1950, durante la administración de EUA, la contribución del Canal a la economía panameña era de 273.9 millones de dólares (26.3% del PIB nacional), y aunque en 1999 esta cifra aumentó a 1 972.7 millones, su representación en el PIB de Panamá se redujo a 18.6%. Estos datos evidencian que la importancia económica del Canal se vio menguada bajo la administración estadounidense. En contraste, bajo la administración panameña los ingresos del Canal ascendieron a 2 876.7 millones de dólares, lo que representa más del 22% del PIB.

Panamá es un centro económico vibrante, conocido por su economía de servicios altamente desarrollada. En estos últimos 25 años se ha desarrollado junto al Canal una plataforma de negocios en el sector servicios, que ha jugado un papel preponderante en la dinámica del conglomerado marítimo y que, junto al entorno de negocios, inversiones extranjeras, el turismo, las telecomunicaciones y la construcción, ha marcado el crecimiento económico del país.

Dicho esto, desde la reversión del Canal a manos panameñas, su administración realiza aportaciones significativas al gobierno central, lleva a cabo y desarrolla sus planes de mantenimiento, operaciones e inversiones y gestiona de manera eficiente y eficaz la operación. Algunos datos muestran que entre los años 2000 y 2016, contribuyó a disminuir la pobreza de

⁶ Con el ascenso de Donald Trump como el #47 presidente de EUA, sus ambiciones territoriales marcan un nuevo escenario global de retorno geopolítico (*chokepoints*). Señaló: «Los necesitamos (Groenlandia y Panamá) por nuestra seguridad económica», considerando la posibilidad de usar la fuerza militar. Posiciones que ejemplifican el mismo argumento son las de Vladímir Putin que utilizó para invadir Ucrania o de Xi Jinping para una posible invasión de Taiwán con el objeto de ejercer controles.

39.9% a 22.1% en el país. También se relaciona con el incremento de indicadores como el PIB y GNI, que aumentaron en 42.89 y 43.43 billones de dólares, respectivamente (Larios, 2018; CEPAL 2014). Dichos ingresos fueron utilizados en favor de los ciudadanos, sobre todo para la mejora y desarrollo de servicios educativos, médicos, infraestructura y vivienda.

La mejora logística al interior del Canal se valora generalmente con los indicadores de aumento de la capacidad total ordenada, entregada y demolida. Según la CEPAL (2009), que comparó los resultados de ocho años antes y después del cambio de gestión, durante la administración estadounidense (1992-1999) hubo una capacidad entregada limitada en términos de infraestructura, así como una moderada capacidad demolida. En contraste, a partir del 2000 y hasta 2008, bajo la administración panameña, se apreció un incremento notable en la capacidad entregada, acompañado de una reducción en la capacidad demolida. En este sentido, la administración panameña ha optimizado significativamente la operación del canal, aumentando su capacidad operativa y consolidando su relevancia en el comercio marítimo internacional.

Finalmente, la reciente ampliación del Canal⁷ mejoró su resiliencia ante los cambios y retos que enfrenta a nivel global, porque demuestran los avances que se han logrado desde el cambio de administración. El objetivo de Panamá con esta ampliación fue duplicar la capacidad del Canal construyendo dos nuevos complejos de esclusas (Esclusas de Agua Clara y Esclusas de Cocolí) que conectaba las esclusas ya existentes, y cauces de navegación más anchos y profundos. La ampliación incluso fue un factor preponderante para hacer frente a la crisis económica provocada por la pandemia de COVID-19, ya que, aunque hubo un menor tránsito de buques por la vía interoceánica, creció el traslado de contenedores pues los buques eran más grandes.

Los avances referidos en materia de modernización a través de aspectos de logística e infraestructura, renovación de la flota de locomotoras, lanchas y remolcadores, sistema hidráulico para las compuertas o mejoras al sistema de iluminación e indicadores de productividad y los beneficios generados a los panameños, evidencian que, en estos últimos 25 años, Panamá ha manejado con eficiencia y eficacia las condiciones y obstáculos que se suscitan en el Canal. Por

⁷ La inauguración del Canal de Panamá Ampliado se efectuó el 26 de junio de 2016, en la cual participaron jefes de Estado, representantes de casas reales, presidentes, primeros ministros, y representantes de navieras. Se trató de una obra de infraestructura compleja y muy moderna, en el cual se creó un nuevo carril de tránsito de buques a lo largo del Canal mediante dos nuevos juegos de esclusas, con el objeto de poder triplicar la capacidad para permitir mayor volumen de carga y mayor volumen de tránsito por la ruta.

eso, desde la postura defendida en este ensayo, se consideran incoherentes y alejados de la realidad las posturas que defienden que la administración del Canal sería mejor con la gestión estadounidense.

Por ejemplo, las opiniones recientes del actual presidente de EUA, quien ha manifestado críticas a la administración panameña, afirmando que su nacionalización nunca debió haber pasado. Estas afirmaciones no solo subestiman la capacidad panameña de gestionar eficientemente la infraestructura estratégica, lo cual es una mentira, sino que reabren heridas históricas relacionadas con la injerencia extranjera en la región y son, desde la postura de quien suscribe, declaraciones erradas, considerando que se ha demostrado al mundo que el Canal en manos panameñas sigue teniendo una alta eficiencia y relevancia económica. Prueba de ello es la ampliación del Canal, los proyectos de infraestructura que se realizan, la transformación digital, los temas que se llevan a cabo en materia de sostenibilidad y los programas hídricos que se están implementando.

Estas declaraciones, aunque alejadas de la realidad, permiten reconocer también que el panorama actual supone retos a los que la administración panameña tendrá que enfrentarse para seguir en la misma línea de mejora. Lo cierto es que, desde la creación del Canal, ha sido una constante un ciclo de adaptación a las dinámicas y retos que conlleva su gestión, el cual merece un análisis por separado.

3. Panorama y retos actuales

Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (2024), los principales desafíos a los que se enfrenta la administración panameña del Canal son las tensiones geopolíticas y el cambio climático. Dichos desafíos están incrementando los precios de los productos al interior de las economías porque modifican los patrones comerciales y cortan el suministro de energía y alimentos.

Destaca la escasez de agua como principal reto para el funcionamiento del Canal. Es bien sabido que el tránsito de los barcos solo es posible cuando se tienen grandes volúmenes de agua dulce en la franja interoceánica, recurso que en los últimos años ha escaseado debido a los efectos del cambio climático que alteran los patrones de lluvia e intensifican las sequías en la Cuenca Hidrográfica que alimentan el Canal. Desde 2019, se han observado sequías severas que han puesto



en riesgo las operaciones. Estas condiciones han producido retrasos y aumentos en los precios de transporte de mercancías y, por ende, de los productos finales (Dirección de Asuntos Económicos, 2024).

Frente a esta problemática, la administración panameña trabaja continuamente para diseñar medidas y estrategias que permitan mitigar los riesgos del cambio climático. Por ejemplo y desde un enfoque preventivo, se protegen los ecosistemas locales que rodean y alimentan la Cuenca. Aunque son necesarias visiones estratégicas a largo plazo que permitan reducir la dependencia de agua dulce, o que favorezcan la resiliencia del Canal ante los efectos del cambio climático, como la disminución de lluvias.

Una de las principales estrategias consiste en la modernización e implementación de tecnologías para mejorar el aprovechamiento de los recursos, pero puede resultar un reto por sí mismo si se considera que parte de la infraestructura del Canal es antigua. De acuerdo con la opinión de un entrevistado: “La tecnología es vieja, es una tecnología de más de 100 años y mi opinión es que no aporta nada en el desarrollo [tecnológico] del país” (Director General de una empresa que opera en el Canal).

Igualmente, se considera que las decisiones que se tomen en los próximos años respecto al cambio climático determinarán en buena medida si el Canal seguirá conservando su puesto como principal zona de transporte del comercio global. Por una parte, la escasez de agua debió haberse resuelto hace tiempo porque genera problemas a corto plazo: "El principal reto es hacerles frente a las necesidades hídricas de la vía. Eso debió haberse resuelto hace muchos años" (Director General de una empresa que opera en el Canal).

Otro entrevistado considera que el cambio climático también genera problemas a largo plazo, pero que requiere una inmediata solución. En sus propias palabras:

Es probable que el cambio climático sea un desafío a largo plazo debido al aumento del nivel del mar y más desastres naturales, así como el derretimiento de los glaciares, la variación en las precipitaciones y las transformaciones en las corrientes oceánicas, lo que también puede llevar a la aparición de otras rutas comerciales, como las rutas marítimas del Ártico. Pero estos aspectos son cambios relativamente lentos, por lo que se enumeran como

desafíos a largo plazo. (Profesor de School of Law, Shanghai University of Finance & Economics)

A los anteriores desafíos se suman las tensiones geopolíticas, como los desafortunados comentarios del actual presidente de EUA acerca de que había sido un error el cambio de gestión del Canal de Panamá. Este comentario es una provocación desagradable, sin fundamento, y que tiene como base el interés de Estados Unidos para frenar la expansión de los intereses económicos de China en Latinoamérica.

En este contexto, el Estado y la administración panameña del Canal está sujeta al vaivén de las tensiones entre ambos países. Así lo considera un entrevistado:

La importancia de Panamá dependerá de muchos factores relacionados con las rutas de comercio que están cambiando como resultado de las guerras comerciales entre Estados Unidos y China. No es fácil predecir lo que ocurrirá dentro de cinco años, mucho menos dentro de 25. (Exjefe de la División de Planificación en el Canal de Panamá)

Históricamente, EUA ha sido el principal socio comercial del Canal de Panamá, situación que persiste actualmente. De acuerdo con datos oficiales de la Autoridad del Canal de Panamá, de 2021 a 2023, Estados Unidos fue el principal país de origen y destino de la carga. No obstante, China, que ocupa el segundo puesto, ha reforzado su papel con los años, ya que en ese mismo periodo la carga de origen chino ha pasado de 19 532 327 a 25 031 640 toneladas largas (Autoridad del Canal de Panamá, 2022, 2024).

Es importante recordar que la presencia de China en el istmo data de antes de la proclamación del Estado panameño⁸. Con la nueva República, en 1904, Panamá estableció relaciones con ese país y llegaron oleadas migratorias de ciudadanos chinos. Se ha señalado, sobre todo por parte de los estadounidenses, un trato preferencial al país asiático, pero esta afirmación carece de fundamento porque los Estados, ejerciendo su potestad soberana, pueden emitir actos (unilaterales o no). En este contexto, el gobierno panameño de turno, con base al principio de “Una Sola China”⁹, tomó la decisión de romper relaciones diplomáticas con Taiwán el 13 de junio de

⁸ En el escenario del *boom* de oro californiano de 1848 y el auge de la ruta por el istmo, en 1850 se iniciaron los trabajos para la construcción del Ferrocarril Transístmico que requirió mano de obra. Ello generó el arribo del primer grupo de trabajadores chinos el 30 de marzo de 1854.

⁹ El principio de “Una Sola China” fue reconocido desde 1971 en las Naciones Unidas cuando la República Popular de China formó parte de la organización.

2017 y entablarlas solo con la República Popular de China; una decisión soberana en materia de política internacional de la administración panameña que es congruente a los intereses de la ciudadanía y no de un país extranjero.

Sobre estas tensiones geopolíticas, las personas entrevistadas concuerdan en que el Canal de Panamá debe ser una zona de neutralidad: “Creo que Panamá debe mantenerse alejado de la política internacional [...] debe concentrarse en seguir siendo eficiente, en seguir siendo rentable manteniendo sus instalaciones en buen estado y modernizando aquellas partes que pueden modernizar” (Director General de una empresa que opera en el Canal).

Incluso se considera que una de las principales mejoras producto del cambio de gestión del Canal a manos panameñas es precisamente un trato más justo y neutral:

Bajo la dirección de las autoridades panameñas, el Canal de Panamá se ha convertido en una vía de navegación dorada para la prosperidad del comercio internacional. Ya que las autoridades panameñas tratan a los buques de tránsito marítimo de manera más justa y administran de manera más eficiente. Esto ha promovido significativamente la prosperidad del comercio internacional. (Profesor en School of Law, Shanghai University of Finance & Economics)

Desde la postura defendida en este ensayo, la neutralidad debe prevalecer en el trato que se da a los países que hacen uso de los servicios del Canal de Panamá, vital en materia de relaciones internacionales. No obstante, la neutralidad debe subordinarse siempre a los intereses que dictamine el Estado panameño que, en última instancia, también dependen de los intereses y necesidades de la población del país.

Otro reto a futuro para la administración del Canal de Panamá es la competencia con otras rutas comerciales. Lo cierto es que actualmente no existen otras vías comerciales que compitan con la del Canal, ya que es una de las principales rutas de navegación a nivel mundial. Otras rutas interoceánicas importantes, como el canal de Suez o la ruta del Ártico, no son competidores directos, aunque eso no significa que representen una alternativa en ciertos casos: “El canal es más competitivo para ciertas rutas [orígenes y destinos], pero no todas. Compite con Suez, con el sistema intermodal de Estados Unidos y con otras rutas por el Cabo de Buena Esperanza y el Cabo de Hornos” (Exjefe de la División de Planificación en el Canal de Panamá).

A pesar de lo anterior, diferentes países de Latinoamérica han anunciado proyectos con las intenciones explícitas de competir contra el Canal de Panamá que contemplan vías terrestres y marítimas. En el primer caso, resalta el proyecto colombiano que conectaría por medio de una vía ferroviaria el Océano Atlántico y Pacífico (Ortiz, 2023), o el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec en México que, de igual modo, conectaría ambos océanos por medio de vías ferroviarias, aprovechando las estructuras portuarias de ese país.

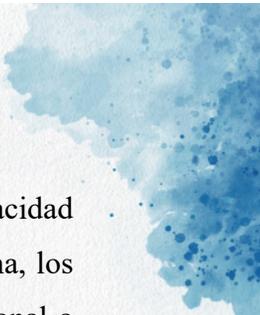
En cuanto a las vías marítimas, es importante destacar las posibles nuevas rutas que se abrirán paso a causa del derretimiento del hielo ártico. Para enfrentar los proyectos descritos, la administración panameña del Canal debe elaborar planes y proyecciones a futuro que le permitan mantener el puesto privilegiado que ocupa en el comercio global.

4. Conclusión

Ahora es posible dar respuesta a las interrogantes y concluir sobre el argumento principal propuestos al inicio de este ensayo. En primera instancia, se puede afirmar que el Canal de Panamá continuó siendo un referente mundial para el comercio y tránsito internacional después de su nacionalización, y que la gestión panameña mejoró los indicadores económicos, de pobreza y operativos con su operación, que se tradujeron en beneficios para toda la población y no solo una parte de esta. El argumento anterior se fundamenta en los principales cambios que ocurrieron cuando la administración del Canal paso a manos de Panamá.

En un comienzo, EUA aprovechó con éxito las intenciones independentistas del pueblo panameño para subordinarlo a sus propios intereses, quedándose así con el control del Canal de 1903 a 1999. Pero con el cambio de administración, se privilegió el desarrollo nacional y de la población de Panamá, lo que explica las mejoras en los indicadores económicos y sociales.

Si bien, durante la gestión estadounidense hubo un aporte a la economía nacional y el desarrollo en las comunidades adyacentes, el potencial del Canal no pudo ser aprovechado en su máximo esplendor. Tanto así que para finales del siglo pasado la capacidad del Canal ya se encontraba sobrepasada y la tan necesaria ampliación no se veía como una posibilidad próxima en los planes de la nación del norte.



En contraste, con la administración panameña se amplió el Canal, mejorando su capacidad operativa e infraestructura, junto con la implementación de nueva tecnología. De esta forma, los ingresos aumentaron. Por eso, es posible afirmar que la transferencia de la gestión del Canal a Panamá no solo simbolizó un triunfo en términos de soberanía para el país, también favoreció el desarrollo e implicó un reajuste en las dinámicas internacionales de poder.

Por otro lado, la vigente administración del Canal de Panamá, en el presente y futuro, debe adaptarse a las condiciones y retos que supone el cambio climático y las presiones geopolíticas. Sobre las presiones geopolíticas se concluye que actualmente la ruta interoceánica se ha convertido en un espacio en el cual se desarrolla la competencia comercial de dos superpotencias: Estados Unidos y China. Sobre esto, la administración panameña tiene que gestionar adecuadamente las condiciones de competencia entre ambas naciones y mantener la neutralidad que la ha caracterizado, para evitar ser el epicentro de un conflicto de cualquier tipo. Todo esto, sin olvidar que la principal prioridad siempre debe ser en beneficio de los panameños y panameñas.

Respecto a los retos derivados del cambio climático, desde una postura personal, se considera que son una amenaza más real e inmediata, en comparación a las provocaciones del presidente Trump. Es crucial diseñar planes y programas con los que se pueda hacer frente a este reto, ya que de las decisiones que se tomen en este aspecto dependerá no solo el futuro del Canal, sino de la población de los alrededores que necesita para su supervivencia de los recursos naturales implicados en su operación, como el agua dulce. Por esto, se deben proponer alternativas que permitan un mejor uso de los recursos hídricos que han escaseado en los últimos años. Un ejemplo es la creación de un embalse con agua del Río Indio, cuyo objetivo es garantizar este recurso para la operación del Canal y el abastecimiento de agua potable para la población cercana. Este embalse almacenaría agua durante la época de lluvias y la liberaría en épocas secas.

Finalmente, al ser un punto de convergencia entre distintas culturas y mercados, el Canal de Panamá desempeña un papel vital en la integración de las economías globales, consolidándose como un actor esencial en el escenario internacional. Bajo esta idea, el Canal ha funcionado en toda su historia como un facilitador de las relaciones internacionales, sobre todo en materia de comercio y por eso es un actor clave en la configuración del orden mundial actual que está caracterizado por la globalización.

Bibliografía

Libros

Autoridad del Canal de Panamá. (2022). *Informe anual 2021*. <https://pancanal.com/wp-content/uploads/2021/09/Canal-de-Panama-Informe-Anual-2021.pdf>

Autoridad del Canal de Panamá. (2024). *Informe anual 2023*. <https://pancanal.com/wp-content/uploads/2021/09/Canal-de-Panama-Informe-Anual-2021.pdf>

Dirección de Asuntos Económicos. (2024). *Sequía en el Canal de Panamá: Análisis y perspectivas*. Asociación Nacional de Comercio Exterior.

Revistas académicas

Bolívar, C. (1977). El nacionalismo panameño y la cuestión canalera. *Anuario De Estudios Centroamericanos*, 3(1), 295-310.

Cerezo, P. (2010). El Canal de Panamá y su régimen jurídico. *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, XLIII, 41-58.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2009). *El Canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe*. CEPAL. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/5b03798d-1205-4ea5-b5c6-e1030eb5c821/content>

Larios, G. (2018). Geoestrategia de Panamá en el Siglo XXI. *Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México*. https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/ININVESTAM/docs/docs_analisis/da_31-18.pdf

Rabe, S. G. (2023). Theodore Roosevelt, the Panama Canal, and the Roosevelt Corollary to the Monroe Doctrine. *IdeAs. Idées d'Amérique*, 22. <https://doi.org/10.4000/ideas.16670>

Valdés, F. (2021). Roles que ha desempeñado el Canal de Panamá, 1914—2020. *Orbis Cognita*, 5(2), 2644-3813.

Valdés G, F. (2021). Roles que ha desempeñado el Canal de Panamá, 1914—2020. *Revista Científica Orbis Cognita*, 5(2), 2644-3813.

Sitios web

Canal de Panamá. (2025a). *Fuerza Laboral*. Autoridad del Canal de Panamá. <https://pancanal.com/fuerza-laboral/>

Canal de Panamá. (2025b). *La Construcción del Canal por los estadounidenses*. Autoridad del Canal de Panamá. <https://pancanal.com/la-construccion-del-canal-por-los-estadounidenses/>

Canal de Panamá. (2025c). *Reseña Histórica del Canal de Panamá*. Autoridad del Canal de Panamá. <https://pancanal.com/resena-historica-del-canal-de-panama/>

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2024). *Perturbaciones en los canales de Suez y Panamá amenazan el comercio y el desarrollo global | ONU Comercio y Desarrollo (UNCTAD)*. <https://unctad.org/es/news/perturbaciones-en-los-canales-de-suez-y-panama-amenazan-el-comercio-y-el-desarrollo-global>

Cosoy, N. (2015). ¿Por qué importa saber cuándo se formó el istmo de Panamá. *BBC News Mundo*. https://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/04/150408_ciencia_colombia_istmo_panama_nc

Ortiz, L. (2023). Colombia busca crear una alternativa al canal de Panamá para el transporte comercial—Infobae. *Ifobae*. <https://www.infobae.com/colombia/2023/12/09/colombia-busca-crear-una-alternativa-al-canal-de-panama-para-el-transporte-comercial/>