

Consideraciones Geopolíticas Del Canal De Panamá.

Amilcar Eliecer Bonilla Marín
Doctorando, Universidad de Panamá
País: Panamá
amilcarebm@gmail.com
ORCID 0000-0001-7442-8366

Entregado: 4 de julio de 2022

Aprobado: 30 de septiembre de 2022

RESUMEN

Este artículo tiene el propósito fundamental de presentar nuestra preocupación de la alternativa tomada por las autoridades panameñas para modernizar el Canal de Panamá, con una mejora a la estructura adecuada a la realidad existente a principios del Siglo XX, pero que no resulta apropiada para el Siglo XXI. Se habían presentado en el Tratado Jhonson Robles tres alternativas para modernizar el Canal de Panamá a saber: un canal a nivel por la Provincia de Darién, la ampliación de las esclusas del canal vigente y un canal a nivel por la ruta 10 en la Chorrera. Se optó por ampliar el tamaño de las esclusas vigentes para que pasen barcos de mayor calado, pero que no va a resolver a largo plazo la demanda, pues este sistema es obsoleto, costoso y lento lo que le limita la eficiencia y eficacia del canal, permitiendo, en consecuencia, que surjan alternativas de competencia en varios lugares del continente Americano.

PALABRAS CLAVES: Estructura, canal a nivel, profundidad mayor, Panamax, Neo-Panamax.

ABSTRACT

This article has the fundamental purpose of presenting our concern about the alternative taken by the Panamanian authorities to modernize the Panama Canal, with an improvement to the structure adequate to the existing reality at the beginning of the 20th century, but which is not appropriate for the XXI century. Three alternatives had been presented in the

Jhonson -Robles Treaty to modernize the Panama Canal, namely: a level canal through the Province of Darien, the expansion of the locks of the current canal and a level canal through route 10 in la Chorrera. It was decided to expand the size of the current locks so that boats with a greater depth can pass through, but this will not solve the demand in the long term, since this system is obsolete, expensive and slow, which limits the efficiency and effectiveness of the canal, allowing, consequently, that alternatives of competition arise in several places of the American continent.

KEYWORDS: Structure, level canal, greater depth, Panamax, Neo-Pan

I.- INTRODUCCIÓN

El estudio de las consideraciones geopolíticas del Canal de Panamá se inicia a principios del Siglo XX cuando los Estados Unidos apoyan la independencia de Panamá, con el objeto de celebrar un tratado con la Nueva República ya que el Tratado con Colombia sobre ese Canal había sido rechazado por el senado colombiano.

El nuevo gobierno de Panamá una vez efectuada la independencia, celebra un tratado con los Estados Unidos para la construcción, mantenimiento, saneamiento, protección y operación de un Canal Interoceánico que sería operado por los Estados Unidos a perpetuidad y actuarían en ese territorio como si ellos fueran soberanos.

En el transcurso de los años hubo muchos problemas de rebeldía de los panameños progresistas que se oponían a la presencia civil y militar de los Estados Unidos en este territorio. En 1964 se produjo un enfrentamiento de los estudiantes del Instituto Nacional que trataban de izar la bandera panameña al lado de la de los Estados Unidos y hubo 21 muertos.

El Canal se entregó a Panamá el 31 de diciembre de 1999 e inmediatamente empezó a regir el Tratado de Neutralidad permanente del canal que es a perpetuidad y en una de sus cláusulas dice que si Panamá en un futuro desea construir un canal a nivel sería con los

Estados Unidos y un tercer país que sería Japón, por lo que los progresistas panameños optaron por la ampliación del canal a través de esclusas más grandes.

1.2 CONTENIDO

Desde la firma del Tratado del Canal Interoceánico el 18 de noviembre de 1903 por Philippe Buneau-Varilla por la República de Panamá y John Hay por los Estados Unidos de América, surgen conflictos entre Panamá y los Estados Unidos de América, ya que a pesar de muchas reuniones no se llegaba a un acuerdo que eliminara las causas de los conflictos que reclamaban los panameños.

El 12 de junio de 1964, inician las negociaciones para los nuevos tratados del Canal de Panamá. El Presidente de los Estados Unidos Lyndon B. Jhonson el 18 de noviembre de 1964 anuncia la decisión del gobierno de los Estados Unidos de negociar un tratado completamente nuevo sobre el Canal de Panamá. La declaración Robles Jhonson de 1965 se firmó el 24 de septiembre de 1965 como declaración conjunta de los Presidente Marcos A. Robles por Panamá y Lyndon B. Jhonson por los Estados Unidos, donde se establecen los lineamientos dentro de los cuales se negociarían y acordarían los puntos y detalles concretos que constituirían las cláusulas específicas de un nuevo tratado del canal, entre Panamá y los Estados Unidos de América.

Este acuerdo entre otros puntos contemplaba la construcción de un Canal a nivel por la provincia de Darién, la ampliación del actual canal y la construcción de un Canal a Nivel por el Distrito de Chorrera, o Ruta 10.

Este acuerdo no fue ratificado por la Asamblea Nacional y quedó nuevamente convertido en un proyecto de acuerdo. Se siguen las negociaciones para lograr un acuerdo que cumpliera con las exigencias del pueblo panameño. El 7 de septiembre de 1977 fueron firmados los tratados Torrijos Carter que alcanzó el esfuerzo de muchas generaciones de panameños por alcanzar la plena soberanía en el territorio de la antigua Zona del Canal de

Panamá. Ese Tratado finalizó el 31 de diciembre de 1999 a las 12:00 cumpliendo con el traspaso paulatino a la jurisdicción panameña el Canal de Panamá.

Ahora el Canal bajo la administración total de la República de Panamá, la institución panameña a cargo de la Administración del Canal de Panamá, la Autoridad del Canal de Panamá, propuso un proyecto de construcción de un tercer juego de esclusas después de años de estudios. El presidente panameño Martín Torrijos presentó el plan el 24 de abril de 2006 y los ciudadanos panameños lo aprobaron en un referéndum nacional el 22 de octubre de 2006 con 76.8% del voto. La dirección de la obra, destinada a doblar la capacidad del canal para permitir más tráfico, fue adjudicada a la empresa española Sacyr.-

Los detalles del proyecto contienen los siguientes componentes:

- Construcción de dos complejos de esclusas nuevas, uno en el Atlántico y otro en el Pacífico, cada uno de ellos con tres cámaras y con tinas adicionales para reciclaje de agua.
- Excavación de nuevos canales de acceso a las nuevas esclusas y ensanche de los canales de navegación existente.
- Profundización de los canales de navegación y elevación del nivel del agua de operación del lago Gatún.

Según lo estipulado en la Constitución Política de la República de Panamá, cualquier proyecto para ampliar el canal tiene que ser aprobado por el Consejo de Gabinete, por la Asamblea Nacional y por referéndum. El viernes 14 de julio de 2006, la Asamblea Nacional aprobó unánimemente el proyecto y también una Ley que ordenó un referéndum nacional sobre la propuesta. El referéndum de la Ampliación del Canal de Panamá fue celebrado el 22 de octubre de 2006 donde fue aprobado.

El Canal de Panamá ampliado fue inaugurado el 26 de junio de 2016. El 2 de marzo de 2018 la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) anunció que 3000 barcos Neo-Panamax,

demasiado grandes para transitar el canal antiguo, habían cruzado la ampliación durante sus primeros 20 meses de funcionamiento.

El Canal de Panamá tiene una capacidad limitada, determinadas por los ciclos de operación de las esclusas. La tendencia actual se dirige hacia un mayor tamaño de los barcos que lo transitan, demorándose más tiempo en la operación. La necesidad de constante mantenimiento periódico, debido a la edad del canal, obliga a cierres periódicos de alguna vía. Ante la creciente demanda generada por la globalización del comercio internacional, la Autoridad del Canal de Panamá estimó que la capacidad máxima sostenible del canal se sobrepasaría entre 2009 y 2012. Otro de los factores importantes es el tamaño de las esclusas, que restringen el tamaño máximo de los barcos que pueden transitar por el Canal, denominado Panamax.

Las dimensiones de las esclusas del actual canal son de 320,04m (1050 pies) de largo, 33.53m (110 pies) de ancho y 12.81m (42 pies) de profundidad, aunque los tamaños de servicios reales son menores (ejemplo, la longitud máxima utilizable de cada cámara de esclusa es de 304,8m (1000 pies).

La ampliación del canal permite el paso de los barcos Neo- Panamax, las nuevas cámaras de las nuevas esclusas construidas, son más grandes y miden 426,72m (1.400 pies) de largo, por 54,86m (180 pies) de ancho y 18,29 (59 pies) de profundidad, con dos nuevas compuertas rodantes a cada lado de las cámaras que son más grandes y pesadas del mundo. Las nuevas esclusas tienen capacidad para atender al 98% de la flota mundial de barcos. Destacando la flota portacontenedores con la capacidad de atender entre el 97 y 98% del total. Los pedidos Neo panamax, están en alza tras la apertura de las nuevas y enormes esclusas de tres niveles que permiten el paso entre los océanos Atlántico y Pacífico.

Desde 1930, todos los estudios de ampliación del canal establecieron que las alternativas más efectivas y eficientes para mejorar la capacidad del canal, es la construcción de un tercer juego de esclusas, con mayores dimensiones que las construidas en 1914. En 1939, los Estados Unidos iniciaron la construcción de esclusas adicionales, diseñadas para

permitir el tránsito de buques comerciales y de guerra de dimensiones mayores que el tamaño de las esclusas existentes. En 1942, después de avanzar considerablemente las excavaciones, los estadounidenses suspendieron la ejecución del proyecto debido al comienzo de la Segunda Guerra Mundial.

En la década de los años 80 del Siglo XX, una comisión tripartita formada por Panamá, Japón y Estados Unidos abordó el tema nuevamente y como los estadounidenses en 1939, decidieron que un tercer juego de esclusas, era la alternativa más apropiada para incrementar la capacidad del canal. En posteriores estudios llevados a cabo por la Autoridad del Canal de Panamá como parte de su Plan Maestro, con un horizonte hasta el año 2025, ratifican un tercer juego de esclusas, más grandes que las existentes, que era más apropiado, más rentable, que aumentaría la capacidad del canal y que permitiría que la ruta marítima panameña continuara creciendo. Según la Autoridad del Canal, a través de su historia el canal continuamente ha transformado su estructura y se ha adaptado a las necesidades del comercio internacional, a las tecnologías del transporte marítimo para lograr su competitividad.

El Presidente Martín Torrijos en su discurso del 24 de abril de 2006, anunciando el inicio del proyecto de ampliación del canal dijo: “para decirlo de manera gráfica, (el canal) es como nuestro petróleo. Al igual que el petróleo que no ha sido extraído no vale nada, ya que para extraerlo hay que invertir en infraestructura; el canal requiere ampliar su capacidad para afrontar el crecimiento de la demanda de carga y generar más riqueza para los panameños”.

1.3 OPINIÓN DEL AUTOR SOBRE EL TEMA:

Luego de un relato de los problemas que han enfrentado las distintas generaciones durante la vigencia del canal de Panamá que terminó el 31 de diciembre de 1999 y dio inmediatamente el inicio del Tratado de la Neutralidad del Canal de Panamá con los Estados Unidos de América que es a perpetuidad, hago las siguientes reflexiones sobre las

alternativas que tenía el país para hacer competitiva la vía y la decisión finalmente tomada por Panamá.

Es de considerar que Panamá tomó la decisión menos favorable al escoger el ensanche de las esclusas, descartando la construcción de un nuevo canal a nivel que estaba contemplado en el acuerdo Robles- Jhonson de 1967, el que no fue aprobado por la Asamblea Nacional. Sustento mi argumento en que Panamá debió tomar la Ruta 10 por la Chorrera de un canal a nivel por esa vía. Esta solución sería permanente y podía incrementar el comercio interno a través de servicios a todos los barcos que pasen por Panamá, situaciones que con el ensanche no se van a producir. El sistema de esclusas, es anticuado, muy costoso en mantenimiento, y conlleva un desperdicio de agua dulce que el país necesita para sus ciudadanos y que además se vierte al mar, perjudicando al pueblo con la falta de este valioso líquido y que es uno de los problemas más apremiantes de falta de agua para los ciudadanos.

Los ensanches en las esclusas que se sigan dando no dejan de ser estrategia de un sistema lento que entorpece la eficiencia y eficacia que solo un canal a nivel puede dar. Como Panamá no escogió la alternativa correcta van a venir nuevas alternativas para competir con Panamá por no prestar un servicio eficaz al aumentar la mercancía mundial.

El negocio del comercio mundial está dirigido a la costa este-oeste de los Estados Unidos ya que este país es el más grande vendedor y comprados del mundo, lo que lo hace atractivo para los navieros y el comercio internacional. En atención a ello, este autor se atreve a pronosticar que van a producirse ofertas de tipo terrestre a través de canales secos e incluso de canales a nivel que sería más eficientes en cuanto a permitir un tránsito más rápido, de más barato peaje, y por consiguiente, la mercancía se entregaría en un tiempo mucho más corto, en contra de tener que perder 3000 o 4000 kilómetros por Panamá para subir a la costa este u oeste de los Estados Unidos. Si no se eficiente y eficaz un negocio, se va a producir competencias para realizar el trabajo en mejores condiciones.

Hay proyectos y algunos ya iniciados por Colombia, Costa Rica, Nicaragua, México y se ha contemplado utilizar el Polo Norte como una vía navegable lo cual se puede realizar en cinco años una vez se tome la decisión final. Me parece que los grupos que tomaron la decisión de ampliación de una estructura obsoleta y no adecuada en una época donde la tecnología es la norma no fue la mejor. En consecuencia, analizaron las alternativas con luces cortas y no como algunos estadistas que toman decisiones que predicen cómo serán las cosas dentro de los futuros 300 o 400 años y como decía el General Torrijos ver con luces largas las decisiones de Estado y, sobre todo, en este milenio donde la norma es el cambio y no aferrarse a los paradigmas del pasado.

CONCLUSION

Estimamos que la decisión que tomaron los panameños encargados de tomar las medidas fue fundamentalmente política, ya que muchos no querían hablar de un canal a nivel porque el Tratado de Neutralidad establece que si en un futuro Panamá decide construir un canal a nivel debe ser con los Estados Unidos y un tercer país que sería Japón. Creo que los norteamericanos si saben que ese canal no va a poder subsistir con esclusas ampliadas y esto puede derrumbar todas las esperanzas de Panamá de esta tacita de oro por no tomar la decisión correcta. El mundo ha cambiado y la tecnología ha transformado al mundo y lo seguirá haciendo cada día, por lo que aferrarse a paradigmas del pasado no son aliados de un mundo global y tecnológico.

BIBLIOGRAFÍA

- Dénain, A., Ensayo sobre los intereses políticos y comerciales del Istmo de Panamá, Panamá por José María Bermúdez, 1844.
- Duval Jr., Miles P., Cádiz a Catay. La historia de la larga lucha diplomática por el Canal de Panamá, prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro, Editorial Universitaria, Panamá, 1973, segunda ed., Panamá, 1995.

- El Reino de Tierra Firme. Testimonios documentales del Panamá hispano, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Secretaría de Estado de Cultura, Museo del Canal Interoceánico de Panamá, mayo- junio de 2001.
- Fernández de Oviedo, Gonzalo, Historia General y Natural de las Indias, Islas y Tierra- Firme del Mar Océano, tomo segundo de la segunda parte, Publicado por la Real Academia de la Historia. Madrid, 1833.

ANEXOS

IMAGENES DEL INCIO DE LA CONTRUCCIÓN DEL CANAL DE PANAMA.

Imagen 1.0



Imagen 2.0



Imagen 3.0



Imágenes del repositorio: <https://pancanal.com/es/resena-historica-del-canal-de-panama/>

CANAL DE PANAMA HASTA 2007 PREVIO A INICIO DE LA AMPLIACIÓN

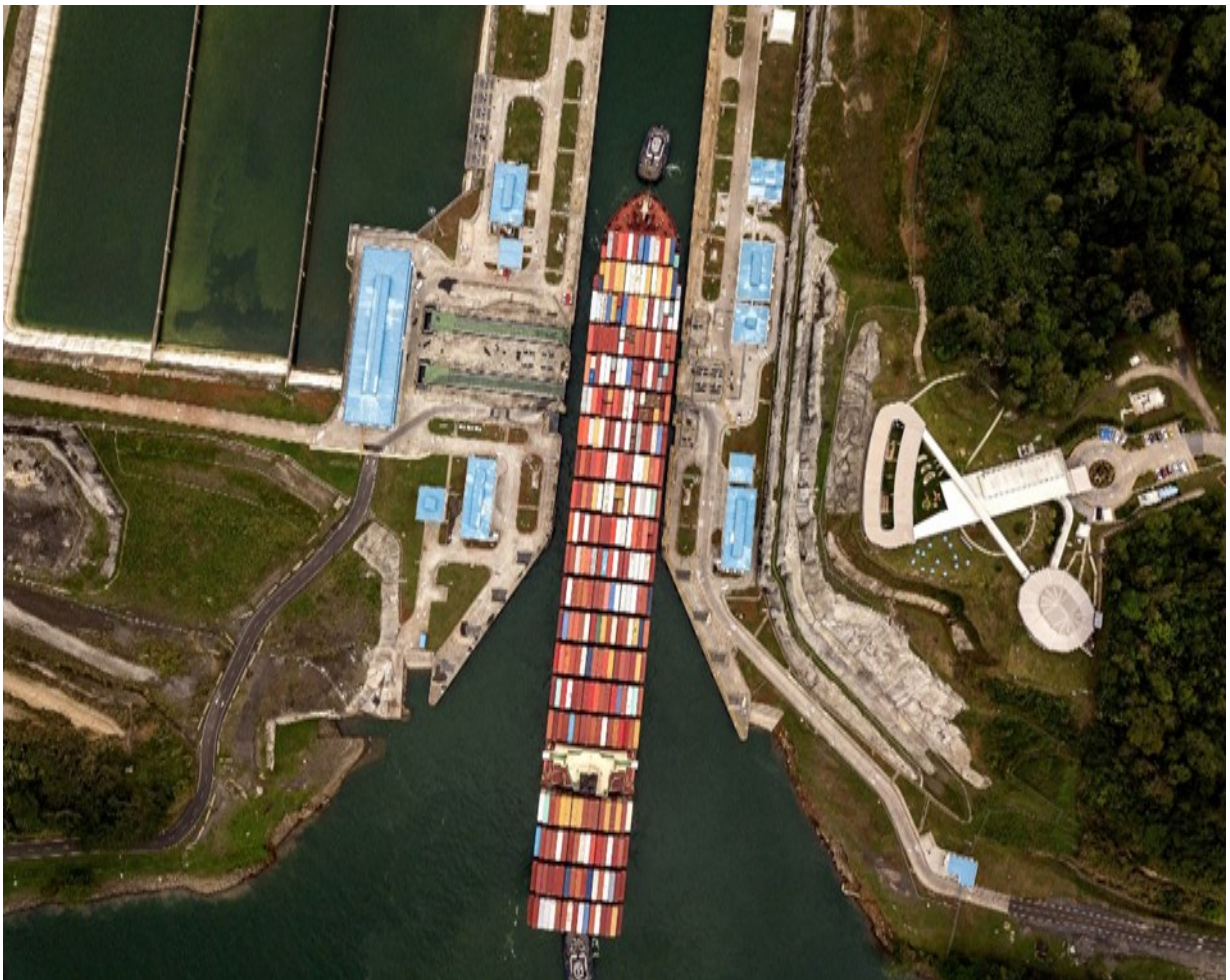
Imagen 4.0



Fuente: <https://conociendopanam.blogspot.com/2017/05/ampliacion-del-canal.html>

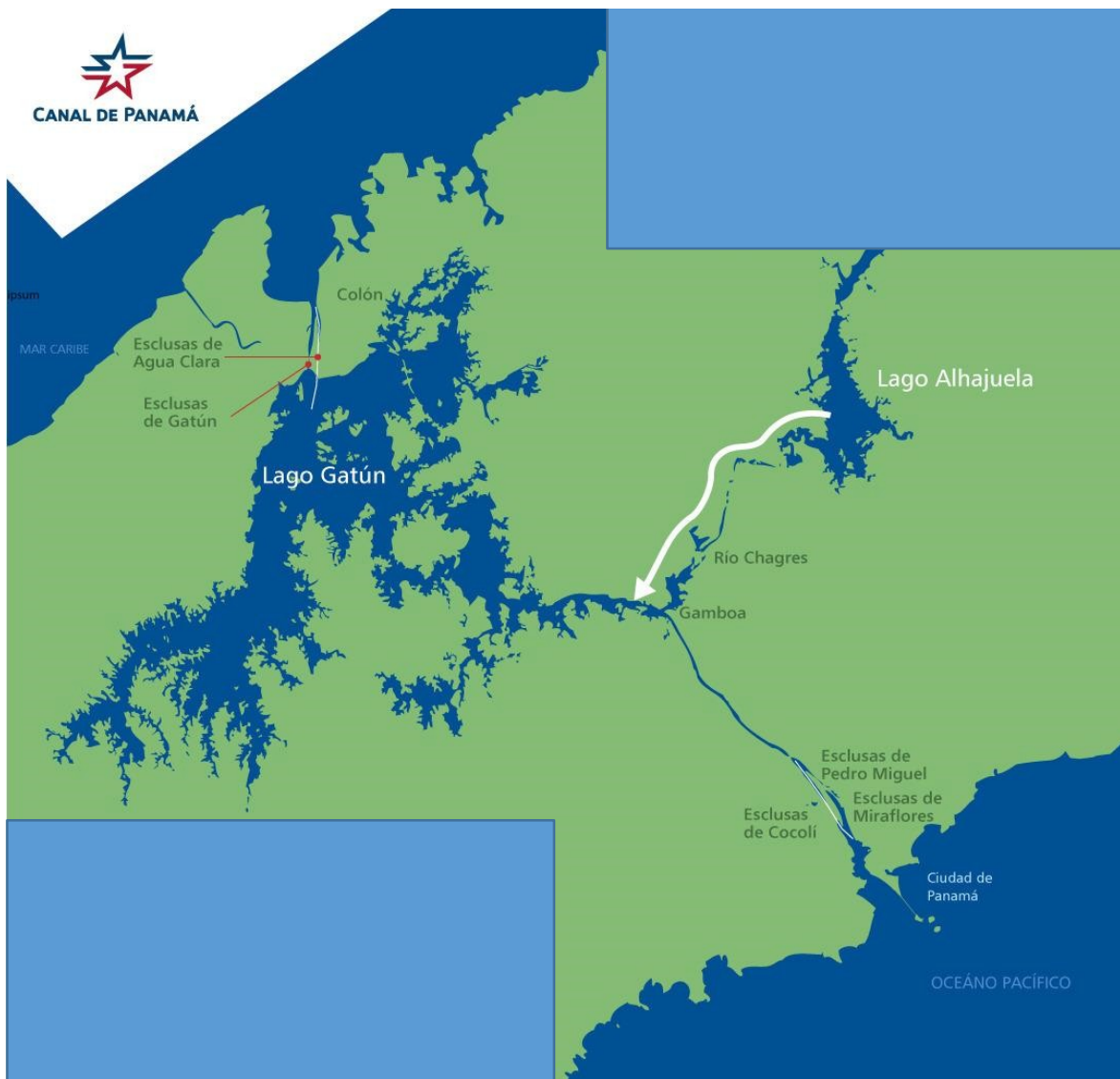
CANAL AMPLIADO, POSTERIOR INAUGURACIÓN 2014. BARCO
ATRAVEZANDO

Imagen 5.0



Imágenes del repositorio: <https://pancanal.com/es/resena-historica-del-canal-de-panama/>

UBICACIÓN GEOGRÁFICA



Imágenes del repositorio: <https://pancanal.com/es/resena-historica-del-canal-de-panama/>