



UNIVERSIDAD DE QUINTANA ROO

DIVISIÓN DE CIENCIAS POLÍTICAS Y HUMANIDADES

**El canal interoceánico de Panamá y su posición
geoestratégica: De la administración estadounidense al
acercamiento con China (1901-2019)**

Tesis

Para obtener el grado de

Licenciada en Relaciones Internacionales

PRESENTA

Alondra Guadalupe Pérez Pech

DIRECTORA DE LA TESIS

Dra. Jazmín Benítez López



Chetumal, Quintana Roo, México, septiembre de 2020





UNIVERSIDAD DE QUINTANA ROO

DIVISIÓN DE CIENCIAS POLÍTICAS Y HUMANIDADES

El canal interoceánico de Panamá y su posición geoestratégica: De la administración estadounidense al acercamiento con China (1901-2019)

Presenta: Alondra Guadalupe Pérez Pech

Tesis para obtener el grado de Licenciada en Relaciones Internacionales

COMITÉ DE SUPERVISIÓN DE TESIS

Directora:


Dra. Jazmín Benítez López

Asesora:


Dra. Verónica Rueda Estrada

Asesor:


Dr. Leonardo H. Rioja Peregrina

Suplente:


Dra. Natalia Armijo Canto

Suplente:


Dr. Ricardo Domínguez Guadarrama (UNAM)



Chetumal, Quintana Roo, México, septiembre de 2020

Agradecimientos

A mi madre Luly Pech Caamal y a mi padre Marcelino Pérez Osorio, por brindarme su amor incondicional. Agradezco profundamente todos sus esfuerzos y cada uno de sus consejos y palabras de alivio que finalmente han dado frutos, gracias a ustedes soy mejor persona. Muchas gracias por confiar siempre en mí y motivarme día con día a salir a delante, a no dejarme vencer por nada ni nadie y por impulsarme a cumplir mis sueños. Por eso y mucho más, doy gracias a Dios por permitirme tener a los mejores padres.

A mi madre nuevamente por acompañarme en mis noches de desvelo y por ser mi mejor amiga. Sobre todo, por ser un ejemplo como persona y profesionista.

Quiero agradecer a mis compañeros, amigos y colegas, Jessica, Julio, Karla, Leslie y Luis por todas las risas, los desvelos y los momentos que pasamos juntos durante la licenciatura.

Agradezco a mi Directora de Tesis, la Dra. Jazmín Benítez López, por todos sus consejos e impulso a lo largo de mi trayectoria universitaria y sobre todo por su paciencia y ayuda durante la elaboración de esta tesis. Al Dr. Leonardo Rioja y la Dra. Verónica Rueda por sus recomendaciones que permitieron el desarrollo y la evolución de este trabajo. A la Dra. Natalia Armijo y al Dr. Ricardo Domínguez por participar en este proyecto. A mi tutor José Arroyo por auxiliarme durante este proceso y a mis profesores de la Licenciatura en Relaciones Internacionales, la Dra. Adela Vázquez, el Dr. Julián Onésimo y el Dr. Enrique Baltar por forjarme profesionalmente y trasmitirme su conocimiento.

A mi familia y amigos por todo su apoyo. A todas y cada una de las personas que contribuyeron directa e indirectamente en mi formación personal y profesional. A Dios por bendecirme día con día y permitirme cumplir cada uno de mis propósitos.

El canal interoceánico de Panamá y su posición geoestratégica: De la administración estadounidense al acercamiento con China (1901-2019)

Índice

Resumen	1
Introducción	2
Capítulo 1. La importancia geoestratégica del canal de Panamá desde la visión geopolítica de Mahan y Spykman: De 1901 al acercamiento con China	8
1.1 La importancia geoestratégica del canal de Panamá. Un recuento de la colonia a la actualidad.....	8
1.2 El pensamiento geopolítico de Alfred Thayer Mahan.....	17
1.3 La aportación de Nicholas John Spykman al expansionismo estadounidense hacia el Caribe y Centroamérica	26
Capítulo 2. El canal de Panamá: Del Tratado Hay-Pauncefote a la firma de los Tratados Torrijos-Carter	35
2.1 La venta del proyecto canalero francés a Estados Unidos y el fin de los intereses europeos en Centroamérica.....	35
2.2 La administración del canal interoceánico en manos estadounidenses: 1914-1964.....	44
2.3 De la negociación por la soberanía del canal a la firma de los Tratados Torrijos-Carter: 1964-1977.....	52
Capítulo 3. El canal interoceánico: De los Tratados Torrijos-Carter al acercamiento con China	61
3.1 De los Tratados Torrijos-Carter a la devolución de la soberanía de facto al Gobierno panameño (1977-1999).....	61
3.2 La iniciativa panameña por la ampliación del canal y el surgimiento de los intereses de China.....	69
3.3 El establecimiento de las relaciones diplomáticas entre China y Panamá. La evolución en las relaciones bilaterales (2017-2019).....	77
Conclusiones	89
Fuentes	95

Resumen

La presente investigación tiene la finalidad de analizar la importancia geoestratégica que posee el Canal interoceánico de Panamá. El estudio inicia cuando el imperio británico abandona sus pretensiones en el Continente Americano para dejar el camino libre a los Estados Unidos en 1901 con la firma del Tratado Hay-Pauncefote, y culmina con el acercamiento diplomático y comercial entre la República Popular de China y la República de Panamá en el 2017. Se pretende indagar el proceso de transformaciones que sufrió el proyecto canalero en Panamá, particularmente desde el inicio de la administración estadounidense en 1914 con la inauguración de la ruta, hasta la devolución de la soberanía del Canal a Panamá en 1999. Enfatizando la reciente proximidad de Panamá con la parte continental de China, concretamente a partir del establecimiento de relaciones diplomáticas entre ambos Estados, mismas que darán pauta a la evolución de las relaciones comerciales para el período 2017-2019, ya que durante este lapso ambas partes analizan la posibilidad de concretar un Tratado de Libre Comercio.

Palabras clave: *geopolítica estadounidense, canal de Panamá, Tratados Torrijos-Carter, ampliación del canal, guerra comercial.*

Introducción

Centroamérica es y ha sido considerada una de las regiones más importantes del Continente Americano desde el punto de vista geopolítico. Los Estados Unidos han concebido que esta zona es parte fundamental de su *Perímetro de Seguridad Nacional*. Por ende, su política exterior se ha inclinado a la protección y defensa de este territorio. A lo largo de su trayectoria histórica, se ha encontrado asediada por diferentes imperios, inicialmente el descubrimiento de América puso a distintos territorios del Continente en la mira de grandes potencias europeas, este sería sólo el inicio de una disputa de poderes por el control de la zona. Debido a que el objeto de estudio de este tema es la República de Panamá, es importante delimitar los alcances geográficos de este territorio para determinar a qué región pertenece, ya que existe cierto debate sobre su vínculo con Centroamérica.

El concepto centroamericano comenzó a desarrollarse en 1513 cuando Vasco Núñez de Balboa descubrió el Océano Pacífico. A partir de entonces, el área adquirió una característica de zona ístmica en medio de dos océanos. Este hallazgo despertó el interés de la Corona española por la búsqueda de un paso natural interoceánico que agilizará el intercambio de mercancías entre las colonias y la metrópoli. Tan pronto como los españoles descubrieron otros territorios en el Istmo centroamericano, su importancia aumentó.

La idea de los españoles por encontrar un estrecho que conectara los océanos Pacífico y Atlántico desató la lucha entre los conquistadores, provocando el desmembramiento del territorio. Para 1530 la región se encontraba dividida en *centros administrativos autónomos*. Sin embargo, en 1542 la Corona española decidió unificar estos centros en una sola administración mediante la creación de la *Audiencia de los Confines*, abarcando desde el Istmo de Tehuantepec hasta el Istmo de Panamá, comprendiendo los territorios de: Yucatán, Tabasco, Cozumel, Chiapas, Soconusco, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Veragua y el Darién.

En 1563 la *Audiencia de los Confines* fue interrumpida por corto período y fue restaurada en 1567 con gran cambio, Panamá quedaba excluida de la nueva administración. A partir de 1570 la *región centroamericana* adoptó interrumpidamente el nombre de *Capitanía General de Guatemala* o *Audiencia de Guatemala*, la cual incluía las provincias

de: Chiapas, Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica. No obstante, sería hasta 1821 con la firma del *Acta de Independencia Centroamericana*, que el término comenzaría a ser adoptado como tal. En 1823 representantes de las provincias del antiguo Reino de Guatemala crearon la *República Federal de Centroamérica* o *Federación Centroamericana*, a esta se anexaron únicamente los denominados *cinco Estados históricos*: Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica. Hacia 1838 la Federación fue desintegrada debido a problemas económicos, políticos y sociales que derivaron en guerras entre los distintos Estados centroamericanos que comenzaban a emerger.

La concepción histórica de Centroamérica suele ser la más utilizada, ya que los países antes mencionados comparten un pasado común, diferente al de Panamá que posee rasgos más cercanos con Sudamérica debido a su pertenencia a Colombia. Algo similar ocurre con el actual territorio de Belice, debido a que este fue una colonia británica y no española como el resto, no comparte una historia con los *cinco Estados*. Es por ello que Centroamérica debe ir mucho más allá de un enfoque histórico y mantener una visión más geográfica, en este sentido se puede incorporar a Panamá, pero únicamente a partir de 1903 cuando obtiene su independencia de Colombia. Más recientemente, se suele incluir a Belice dentro de estos límites luego de su emancipación de Inglaterra en 1981, precisamente por su ubicación.

Como se mencionó anteriormente, Panamá no se encuentra fuertemente enraizada con la *Centroamérica histórica*, no obstante, en términos geológicos y geográficos se considera parte del Istmo centroamericano, al igual que Belice. Actualmente suele asociarse geográficamente que, los Estados de Guatemala, Belice, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá conforman la *región centroamericana*.

Una vez aclarada la pertenencia del actual territorio panameño a Centroamérica, se retoma la historia canalera de Panamá, partiendo del descubrimiento del Océano Pacífico, destacando nuevamente la importancia de este acontecimiento y el interés que despertó en las potencias europeas. Pues a partir de entonces, la búsqueda de materias primas y riquezas en América Central ya no era el principal objetivo, ya que la región adquirió un carácter geopolítico. En este punto, es importante destacar que la principal atracción de Centroamérica desde su descubrimiento hasta la actualidad se ha visto reflejada por su posición interoceánica. Por tal motivo, todas las naciones que buscaban dominar el territorio

tenía la intención de utilizar el Istmo centroamericano como punto de conexión marítima para agilizar el comercio y el transporte.

A pesar que la Corona española demostró gran interés por conectar ambos océanos, la riqueza de la antigua Nueva España resultó mucho más atractiva. Con el tiempo, nuevas naciones llegaron al Continente, tal sería el caso de Gran Bretaña, que se concentró en dos territorios particulares para la construcción de un canal bioceánico en el istmo, estos serían: Nicaragua y Panamá, sin embargo, se inclinaron por el primero. Por su parte, Francia puso la mira en Panamá e inclusive fue el primer Estado en iniciar la construcción de dicha ruta. Para 1823, los Estados Unidos comenzaban a posicionarse como gran actor regional gracias a la instrumentación de la *Doctrina Monroe*, la cual atentaban contra la injerencia extranjera en América con la única finalidad de desplazar a las naciones europeas de la zona.

Si bien, en 1850 los Estados Unidos consiguieron negociar con los británicos la firma del *Tratado Clayton-Bulwer* para mantener el equilibrio de poder en Centroamérica y evitar que el proyecto canalero quedara bajo la dirección exclusiva de algunos de ellos, con Francia la situación fue totalmente diferente. Pues para 1881, la Compañía francesa de Ferdinand de Lesseps inició la construcción de un canal en el actual territorio de Panamá, luego de negociar con Colombia un permiso exclusivo para los franceses. Sin embargo, las condiciones del terreno, las abundantes enfermedades y la supuesta corrupción dentro de la compañía, conformaron el llamado, *Escándalo de Panamá*. Por estas razones la obra no pudo ser concretada, fue entonces cuando los franceses decidieron negociar la venta de sus acciones a los Estados Unidos. En esta coyuntura, el Gobierno estadounidense movió las últimas piezas del ajedrez, consiguió que Gran Bretaña le dejara el camino libre en Centroamérica en 1901 con la firma de *Tratado Hay-Pauncefote* y para 1903 ya se había adueñado del proyecto francés y había conseguido la independencia panameña del territorio colombiano.

Desde entonces los Estados Unidos adquieren el poder absoluto de construir un canal interoceánico en Centroamérica y luego de una serie de estudios territoriales, decidieron que la zona más apropiada era Panamá. Durante 85 años, la administración del Canal se encontró bajo auspicios del Gobierno estadounidense, fue hasta el año 2000 que la soberanía del territorio regresó a manos panameñas al amparo de los Tratados Torrijos-Carter firmados en 1977. La nueva administración del Gobierno de Panamá realizó cambios en la estructura del Canal en 2016 abriendo la posibilidad de nuevas relaciones con China, despertando el recelo

de los Estados Unidos. A fin de explicar de manera detallada cada uno de los acontecimientos más relevantes a lo largo de la historia canalera en Panamá, el trabajo se encuentra estructurado en tres apartados, cada uno de ellos, subdividido en tres partes, de la siguiente manera:

El primer capítulo, denominado: *La importancia geoestratégica del canal de Panamá desde la visión geopolítica de Mahan y Spykman: De 1901 al acercamiento con China*, pretende explicar cómo las aportaciones geopolíticas tanto de Mahan como de Spykman permiten el estudio de la importancia geoestratégica del Canal de Panamá durante el período 1901-2019. El pensamiento de ambos coincide en que la calidad estratégica de un territorio radica en su posición geográfica y para que un país sea lo bastante poderoso debe controlar las zonas con salida al mar. En el primer subcapítulo, se enlistan y describen cada una de las características pertinentes que categorizan al Canal de Panamá como un territorio geoestratégico. En el segundo subcapítulo se presentan exclusivamente los postulados de Alfred Thayer Mahan, destacando su famosa *Teoría del Poder Marítimo* que favoreció el expansionismo de los Estados Unidos y que puso en la mira estadounidense a Centroamérica, especialmente a Nicaragua y Panamá. Finalmente, en el tercer subcapítulo se anexa la *Teoría del Rimland* de Nicholas John Spykman, que retoma las ideas de Mahan y Mackinder para destacar la relevancia de los territorios que cuentan con *dobles frentes*, es decir con salida al mar y terrestre.

En el segundo capítulo, titulado: *El canal de Panamá: Del Tratado Hay-Pauncefote a la firma de los Tratados Torrijos-Carter*, se busca explicar el contexto histórico que vivió el Canal de Panamá durante el lapso que va de 1901 a 1977 con la finalidad de entender cómo el proyecto interoceánico quedó bajo autoridad de los Estados Unidos. El primer subcapítulo tiene como principal objeto de estudio el abandono de los intereses europeos en Centroamérica -específicamente el de Francia y Gran Bretaña-, el primero lo hizo mediante la venta de las acciones canaleras a los Estados Unidos y el segundo a través de la firma del *Tratado Hay-Pauncefote*, en el cual el Gobierno británico concedió a los Estados Unidos la facultad de construir un canal en la región centroamericana. El segundo subcapítulo, analiza el período más importante en la historia de la administración del Canal en poder de los Estados Unidos, abarcando de 1914 con la inauguración de la ruta hasta 1964, momento en que el poderío estadounidense en el territorio panameño comienza a ser desafiado. El tercer

subcapítulo describe a detalle la etapa del proceso de negociación por la soberanía del territorio, desde 1964 hasta 1977, culminando con la firma del *Tratado Torrijos-Carter*. En este apartado se presentan los esfuerzos realizados por las autoridades panameñas para conseguir la devolución total del Canal a su soberanía.

El tercer capítulo, intitulado: *El canal interoceánico: De los Tratados Torrijos-Carter al acercamiento con China*, analiza la importancia de los Tratados de 1977 como punto de partida para la devolución del Canal, a su vez plantea el proyecto de modernización de la ruta y el surgimiento del interés de China por la zona en el siglo XXI. En el primer subcapítulo de este apartado se presenta un recuento de los acontecimientos más importantes que se vivieron en Panamá durante el período de transición administrativa, por ello se explica el contenido de los *Tratados Torrijos-Carter* como el inicio de este proceso que finalizó en 1999 con la ejecución de las cláusulas de este Tratado al traspasar el poder al Gobierno de Panamá. El segundo subcapítulo estudia los cambios realizados en la vía interoceánica bajo la dirección de la Autoridad del Canal, misma que desarrolló la iniciativa de ampliación de la ruta, en este apartado también se presenta el inicio del interés del capital chino en la región centroamericana, poniendo énfasis nuevamente en Nicaragua y Panamá. El subcapítulo tres se enfoca en el establecimiento de relaciones diplomáticas entre China y Panamá en 2017 y la evolución de estas en la actualidad, destacando la reacción del Gobierno de los Estados Unidos ante esta nueva cercanía en medio de la reciente *Guerra comercial chino-estadounidense*.

En el ámbito teórico se aplicará el enfoque de la geopolítica a través del análisis del pensamiento de Alfred T. Mahan y de Nicholas J. Spykman, dos pensadores estadounidenses que contribuyeron a la escuela geopolítica en dicho país a finales del siglo XIX, ambos plantean en sus respectivas teorías la importancia geoestratégica del Canal de Panamá. Por su parte, el almirante Mahan incentivó el expansionismo estadounidense y sentó las bases de la política exterior de su país. Mientras que Spykman, profesor de Relaciones Internacionales, contribuyó a mejorar la *Teoría del Poder Marítimo* de Mahan y también retomó los postulados del geopolítico inglés, Halford John Mackinder.

La importancia de estudiar este tema en particular radica en su pertenencia a la disciplina de Relaciones Internacionales, debido a que corresponde con asignaturas del mapa curricular de la Licenciatura como, Teoría de las Relaciones Internacionales I y II, Historia

de la Relaciones Internacionales, Historia de la Relaciones Internacionales Contemporáneas, América Latina, Centroamérica y el Caribe, entre otras. Cabe destacar que debido a que el estudio de la región centroamericana ha sido lo bastante amplia a lo largo de la trayectoria de la Universidad de Quintana Roo, la investigación pudo culminarse correctamente debido a la existencia de suficiente información.

Como se mencionó anteriormente, en la Universidad de Quintana Roo han surgido distintos trabajos referentes al tema, por ello ha resultado más factible la recopilación de información, no obstante, la forma de abordar el proyecto es variada. En esta investigación se busca destacar la importancia geoestratégica del Canal panameño a lo largo de décadas debido a su posición geográfica. Esta misma calidad estratégica ha despertado el interés de los grandes centros de poder, como el caso de España, Gran Bretaña y Francia en el siglo XIX, de los Estados Unidos durante todo el siglo XX y más recientemente por China a inicio del siglo XXI. La relevancia de esta investigación radica precisamente en la llegada del siglo XXI y con ello una serie de cambios en el Canal de Panamá.

Inicialmente la transferencia de la administración canalera a finales de 1999 permitió años más tarde la modernización de la ruta a través del proyecto de ampliación. Esta nueva estrategia de la Autoridad del Canal logró mantener la eficacia de la vía interoceánica y atrajo el interés de China durante el siglo XXI, logrando en el año 2017 el establecimiento de relaciones diplomáticas con Panamá, marcando el inicio de una nueva etapa en la vida del Canal. Este acercamiento con China afectó desde el punto de vista estadounidense sus intereses en el territorio, pues como es de saber, Centroamérica ha representado un enclave significativo dentro de su seguridad nacional, por ende, la relación cada vez más cercana entre Panamá y China, despertó un elemento más, a favor de la guerra comercial.

CAPÍTULO 1

LA IMPORTANCIA GEOESTRATÉGICA DEL CANAL DE PANAMÁ DESDE LA VISIÓN GEOPOLÍTICA DE MAHAN Y SPYKMAN: DE 1901 AL ACERCAMIENTO CON CHINA

El presente capítulo tiene como objetivo explicar la importancia geoestratégica del territorio panameño desde la visión geopolítica estadounidense de: Alfred T. Mahan y Nicholas J. Spykman. Las aportaciones de ambos personajes plantean la importancia del control de las zonas con posición interoceánica para el control del mundo. En el primer subcapítulo se describen las características principales que permiten hablar del territorio panameño como un punto estratégico para las grandes potencias. El segundo subcapítulo presenta los postulados del Mahan, retomando su *Teoría del Poder Marítimo* y sus contribuciones a la política estadounidense, incluyendo las aportaciones que destacaron la importancia geoestratégica de Panamá como paso transoceánico. Finalmente, en el último subcapítulo se plantean las contribuciones de Spykman, mismas que reforzaron el planteamiento teórico de Mahan sobre la importancia de los mares.

1.1 La importancia geoestratégica del canal de Panamá. Un recuento de la colonia a la actualidad

El territorio donde actualmente se asienta la República de Panamá, históricamente ha destacado por su importancia geoestratégica desde la llegada de los conquistadores hasta nuestros días. Desde su descubrimiento, el territorio panameño-colombiano se ha visto en la órbita de grandes potencias, como España, Francia, Inglaterra, los Estados Unidos y recientemente de China. A nivel mundial el Canal de Panamá ha resultado ser un medio

eficaz para la comunicación de un océano a otro, no sólo acorta las distancias y facilita el comercio, sino que reduce los costos de transporte (Larios, 2018, p. 1). Por ejemplo:

[...] un barco carbonero que sale de la costa oriental de los Estados Unidos en dirección al Japón por la vía del Canal de Panamá ahorra unas 3,000 millas en comparación con la alternativa más corta de una ruta marítima; un barco bananero que sale del Ecuador en dirección a Europa, ahorra una distancia de unas 5,000 millas (Herrera, 2005, p. 12).

Antes de la llegada de los conquistadores, el llamado istmo panameño ya representaba un enclave estratégico para los grupos indígenas que habitaban en los alrededores. Los nativos de la zona ya utilizaban la ruta para el comercio y el tránsito de personas. Empero, con la llegada de Cristóbal Colón a América el actual territorio panameño se convirtió en un factor indispensable para la expansión del imperio español y para el intercambio comercial entre la metrópoli y sus colonias. Asimismo, resultaba importante para mantener conectados a los territorios colonizados (Méndez, 1976, pp. 125-126).

La calidad geoestratégica de Centroamérica en su conjunto como región surgió desde su descubrimiento por los españoles. Inicialmente los intereses de España por los territorios del *Nuevo Mundo* fueron dos: el primero consistía en la búsqueda de minerales preciosos y el segundo correspondía a la explotación de la mano de obra indígena. No obstante, la conquista despertó un tercer objetivo, que concierne a la cuestión geopolítica. De este último, se derivó de la necesidad por encontrar una nueva ruta al Continente Asiático, conocido como *tierra de la Especiería*. El hallazgo del Océano Pacífico por Vasco Núñez de Balboa le concedió al Istmo de Panamá un lugar primordial como espacio de encuentro entre el norte y sur del Continente Americano y un punto de conexión entre los Océanos Pacífico y Atlántico (Granados, 1986, p. 86; Pérez y Sierra, 2000, p. 151).

En 1513, Vasco Núñez de Balboa cruzó por la selva de lo que ahora es Panamá, del Mar Caribe al Pacífico, y a este último lo llamó “mar del sur”. Con esa incursión, la corona española, empezó a observar que esa región era propicia para una especie de canal que permitiera el comercio y el tráfico marítimo con y hacia Asia de las mercancías provenientes de las colonias españolas (Argüelles, 2015, p. 84).

La idea de un canal interoceánico tardaría cientos de años en consolidarse, aunque por órdenes de la Corona española Pedro Arias Dávila, también llamado *Pedrarias* fundó en 1514 la ciudad de Panamá con el propósito de encontrar un paso natural que permitiera la conexión de los dos océanos, para ello impulsó expediciones entre 1514 y 1526. Durante la

época del período colonial, Panamá jugó un papel importante en el tránsito de las riquezas y mercancías entre España y el Virreinato del Perú. Referente a esto, el puerto de Portobello ubicado en la Costa Atlántica se convirtió en el paso obligatorio del intercambio de mercancías, beneficiando a Panamá. El imperio español estaba consiente que el transporte marítimo resultaba más ventajoso que el terrestre para la comunicación con sus colonias en América. No obstante, la idea de construir una ruta interoceánica en Panamá no fue la única, ya que inicialmente también se pensaba en lugares como Nicaragua y el Istmo de Tehuantepec en México (Argüelles, 2015, p. 84; Larios, 2018, pp. 2-3; Sandoya, 1978, p. 411).

[...] mucho antes de que se llegara a construir el canal, Panamá fue una ruta natural para el tránsito de mercancías y personas. Entre 1606 y 1739 se realizaron en Panamá las Ferias de Portobello, donde convergían las expediciones comerciales provenientes de España con mercancías para ser vendidas en las colonias; de regreso trasladaban metales preciosos y otros productos procedentes principalmente del Virreinato del Perú. Los galeones llegaban a Portobello, en la costa Atlántica de Panamá, y la mercancía era transportada en mulas desde y hasta la costa Pacífica; desarrollándose en Panamá el primer sistema de transporte multimodal interoceánico (Sabonge & Sánchez, 2014, p. 2).

La iniciativa de una ruta bioceánica en Panamá fue impulsada por Álvaro de Saavedra y Cerón en 1529 por orden del Rey Carlos V, aunque en los años siguientes las propuestas por conseguir un paso transoceánico continuarían presentándose. Sin embargo, durante muchos años la capacidad técnica de las potencias europeas para concretar un proyecto de tal magnitud resultaba insuficiente. El territorio panameño fue reconocido por las potencias europeas como un punto geoestratégico, particularmente por dos razones. La primera es por su posición interoceánica que representaba una manera de minimizar los gastos que propiciaba el transporte terrestre, y la segunda por su función de puente intercontinental (Araúz, 2006, p. 2; Argüelles, 2015, p. 85).

El valor estratégico de Centroamérica para los estadounidenses llegaría a incrementarse desde 1848, año del descubrimiento del oro en California. El istmo significaba un espacio vital para la comunicación entre el este y oeste de los Estados Unidos, por tanto, su valor como ruta de circulación era doble. La *Fiebre del Oro californiano* puso a Panamá como territorio principal para la construcción de un ferrocarril, el cual terminó por concretarse en enero de 1855. Conforme al incremento de los Estados Unidos como potencia

mundial los temas de seguridad nacional tenían mayor peso, por tal motivo, aquellas tierras y aguas aledañas al Caribe se convirtieron en puntos clave para su política de seguridad (Granados, 1986, p. 92; Larios, 2018, p. 4).

La búsqueda de una vía que facilitara el tránsito hacia California motivó aún más los intereses estadounidenses a la parte central de América. Sin embargo, no eran los únicos que compartían la idea de un paso interoceánico. Los ingleses también se encontraban en Centroamérica y conocían el gran valor del territorio, por ello buscaban el control de la ruta canalera en la región. La rivalidad entre estas potencias cesó temporalmente el 19 de abril de 1850 gracias a la firma del *Tratado Clayton-Bulwer*, en el cual los Estados Unidos e Inglaterra pactaban compartir el control del canal interoceánico en Centroamérica y la defensa mutua del territorio. Así, toda la región quedaba bajo neutralidad de ambos (Argüelles, 2015, p. 86).

El éxito del Canal de Suez en Egipto y del ferrocarril transcontinental en Panamá, despertaron aún más la necesidad de un canal bioceánico en la zona centroamericana (Larios, 2018, p. 4). La rentabilidad del ferrocarril durante la *Fiebre del Oro* californiano y su uso para el tránsito de personas y mercancías resultó beneficiosa para los Estados Unidos y lo sería años más tarde para los franceses, no obstante, a pesar de su éxito, la ruta marítima resultaba mucho más rápida y menos costosa (Correa, 2015, pár. 73).

Por su parte, el triunfo de la compañía francesa de Ferdinand de Lesseps en Suez brindó grandes expectativas para el proyecto canalero que se ponía en marcha en Centroamérica. Bajo la influencia de tal éxito el proyecto fue concedido a la compañía de Lesseps en 1879, quien planteaba la construcción de la ruta a través del actual territorio panameño. No obstante, los franceses subestimaron la magnitud del desafío, ya que las condiciones climatológicas, las enfermedades tropicales y el terreno rocoso impidieron la construcción del canal (Beluche, 2003, p.10).

La importancia de construir un canal se había acrecentado durante la guerra civil estadounidense ocurrida de 1861 a 1865, debido a que surgieron dificultades para el paso de fuerzas navales del Océano Pacífico al Atlántico. Para entonces el gobierno estadounidense estaba consciente de la necesidad de obtener el control exclusivo del canal. Por su parte, Inglaterra mantenía la idea de realizar la obra en Nicaragua. La *Guerra Cubano-hispano-estadounidense* en 1898 vendría a poner en evidencia la supremacía estadounidense y la

debilidad de las potencias coloniales, principalmente la de España que tras la derrota abandonó sus pretensiones en América (Granados, 1986, p. 92).

El retiro del imperio español, el aumento de la hegemonía estadounidense y el cambio de los intereses ingleses que, para finales del siglo XIX se encontraban concentrados en la repartición de los territorios africanos, propiciaron que la disputa por el control del canal interoceánico se reajustara. Inglaterra, consiente del nuevo escenario, firmó con los Estados Unidos el 18 de noviembre de 1901 el *Tratado Hay-Pauncefote*, mediante el cual, el gobierno estadounidense conseguía el monopolio del proyecto canalero. El tratado también dejaba en manifiesto el fin de las pretensiones inglesas en el territorio. Dos años más tarde, los Estados Unidos terminarían por plasmar el proyecto canalero en Panamá luego de comprar las acciones canaleras a los franceses mediante la firma del *Tratado Hay-Bunau Varilla* y de obtener la separación de Panamá del territorio que actualmente comprende Colombia en 1903 (Silva, 2014, pp. 72-74).

La inauguración del Canal de Panamá fue en 1914 en el contexto de la Primera Guerra Mundial. Durante el período de la postguerra el Canal fue la zona más representativa del expansionismo estadounidense debido a que facilitó el tránsito de mercancías y el tráfico de personas entre las costas del Atlántico y Pacífico de los Estados Unidos permitiendo el crecimiento y desarrollo de los estados del oeste, particularmente de California (Méndez, 1976, p. 141). Años más tarde, la importancia de la ruta aumentó, concretamente durante la Segunda Guerra Mundial, cuando más “[...] de 5.300 naves de combate y alrededor de 8.500 naves militares con tropas y carga transitaron por Panamá. Se calcula que el uso del Canal significó un ahorro de 1.500 millones de dólares” (Méndez, 1976, p. 144).

La construcción del Canal de Panamá se hizo principalmente por objetivos estratégicos militares, pues éste facilitaba la defensa de las costas de Estados Unidos ya que optimizaba el uso de su flota naval y, a su vez, brindaba un centro estratégico de defensa hemisférica desde dónde se cubría Norte y Sur América, al igual que el Caribe y el Pacífico (Sabonge R. y Sánchez, R., 2014, p. 4).

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, el estallido de la Guerra Fría propició aún más el uso del Canal como zona de tránsito de armamento militar, no sólo, se construyeron bases militares en la zona, sino que se instalaron campos de aterrizaje y el flujo de armamento por la ruta se incrementó. A pesar que durante la *Guerra de Corea* (1950-1953) el Canal no tuvo tanta importancia, debido a que el ancho de las esclusas de la vía no eran lo

suficientemente grandes para el tránsito de aviones y artillería pesada, la realidad es que es durante el período del *Mundo Bipolar*, la zona se convirtió en el corredor ideológico entre Occidente y Oriente (Sánchez et al., 2005, p. 102). Es en este contexto es cuando “Japón se consolida como el segundo usuario del Canal resultado de su crecimiento tecnológico e industrial, y se transforma en uno de los principales importadores de materia prima, granos y otros insumos” (Sabonge & Sánchez, 2014, p. 4).

Desde la perspectiva militar la importancia de esta zona ístmica ha sido reconocida por diversos factores, entre los cuales se destacan la disponibilidad de un paso expedito de embarcaciones de guerra para efectos de defensa y ataque; de puertos para la dotación bélica y la proyección simultánea de ésta contra flotas enemigas hacia Asia Pacífico y Europa; de un medio de interconexión múltiple de equipos de comunicaciones tierra, mar y aire; de un territorio propicio para realizar ejercicios de entrenamiento militar (especialmente de guerrilla y contraguerrilla); de un espacio para la ubicación de radares con un extenso perímetro de alcance; y, finalmente, de un entorno propicio para la comunicación satelital. [...] Desde la perspectiva geoeconómica, Panamá se ha constituido en una piedra angular del comercio marítimo internacional ya que es el segundo canal más transitado del mundo [...] (Sánchez et al., 2005, p. 102).

El quiebre del sistema internacional durante la década de los sesenta permitió que los Estados Unidos adoptaran una postura mucho más flexible respecto a las negociaciones por la soberanía del Canal de Panamá. Es importante considerar algunos de estos acontecimientos que incidieron en la firma de los *Tratados Torrijos-Carter* en 1977. En primer lugar, tenemos la crisis del dólar en 1971 y del petróleo en 1973, las cuales afectaron fuertemente la economía de los Estados Unidos, Europa y América Latina. En segundo lugar, el contexto de la *Guerra Fría* mantuvo al Gobierno estadounidense ocupado en su lucha contra la Unión Soviética, sin olvidar los costos de la carrea armamentista durante este *sistema bipolar*. Como tercer elemento tenemos el ingreso de China a la ONU en 1971 y el ascenso de Alemania y Japón al mercado mundial (Aparicio, 2014, pp. 75-76). Todos estos elementos convergieron a favor de la firma del Tratado de 1977, por medio del cual los Estados Unidos se comprometían a ceder la soberanía del Canal a Panamá el 31 de diciembre de 1999, a partir de entonces la administración de la ruta quedó en manos de los panameños bajo la administración de la *Autoridad del Canal de Panamá* (Borja, 2018, párr. 18).

Desde la firma de los *Tratados Torrijos-Carter* en 1977 a la devolución de la vía interoceánica en el año 2000, el istmo panameño sufrió cambios significativos ya que, durante este lapso la presencia de las embarcaciones comerciales de Japón y más recientemente de China utilizaron con mayor frecuencia el paso por el Canal. El nuevo escenario del siglo XXI y el inicio de la *guerra comercial* entre los Estados Unidos y China permitieron renovar el carácter estratégico del Canal panameño (Gandásegui, 2016, p. 22). Inicialmente el Istmo de Panamá fue ideal para la construcción de un canal transoceánico por ser el punto más angosto del territorio centroamericano que permitió la comunicación entre los dos océanos, pero terminó por convertirse en una pieza indispensable para el comercio mundial.

La creación del canal original revolucionó las tendencias del comercio mundial, y fue un impulso para el crecimiento de los países desarrollados. También es un hecho que en su construcción, las áreas aisladas del mundo experimentaron una motivación de expandir sus economías. Fue tanto su acogida, que el canal original empieza a experimentar el límite de capacidad de tránsito y esto es lo que lleva a la nueva administración a desarrollar un nuevo proyecto para ampliarlo (Salazar, 2016, p. 4).

La iniciativa de ampliación del Canal de Panamá se presentó desde el momento en que pasó a manos panameñas, aunque la propuesta terminó por confirmarse el 22 de octubre de 2006 mediante la consulta nacional que resultó en la aprobación por parte de la población. La intención era aumentar los beneficios económicos para Panamá, ya que había dejado de recibir el apoyo financiero de los Estados Unidos. Asimismo, gracias a la ampliación los buques que transitaran por la ruta tendrían mayor capacidad de carga y por ende la competitividad de la vía ante el mercado mundial se incrementaría (Salazar, 2016, p. 6). Para ese mismo año, por el Canal desembocaron:

[...] cerca de 144 rutas marítimas internacionales, lo cual lo convierte en punto de paso de aproximadamente 5% del comercio mundial (incluso, en diferentes épocas, ha llegado a representar hasta 10% de los flujos internacionales de comercio). Entre dichas rutas comerciales, destaca por su importancia la que enlaza la costa oriental de Estados Unidos hacia el Asia Pacífico (44% del tonelaje total transportado), la que une Europa a la costa occidental de Estados Unidos y Canadá (8.6%) y la que vincula la costa atlántica de Estados Unidos con la costa pacífica de Sudamérica [...] los principales usuarios son Estados Unidos, Japón, Canadá, Chile y República Popular China. Asimismo, la vía acuática es paso obligado

para cerca de 10% del comercio exterior de América Latina. Al revisar las cifras país por país, se comprueban los estrechos vínculos que existen con la vía interoceánica por parte de algunas naciones del hemisferio: más de 65% del comercio marítimo de Nicaragua, El Salvador, Cuba y Ecuador transita por el Canal de Panamá, como lo hace también una elevada proporción de las exportaciones e importaciones de Perú, Guatemala, Colombia y Costa Rica, así como de diversas naciones caribeñas (Pérez y Sierra, 2000, p. 156).

El 26 de junio de 2016 terminó por concretarse la construcción de un tercer juego de esclusas. “Modificar el Canal, aumentando su capacidad para el tránsito de buques de mayor tamaño hará que el Canal sea más eficiente al permitir manejar un mayor volumen de carga con relativamente menos tránsitos y menor utilización de agua” (Salazar, 2016, p.6). Puesto que el Canal juega un papel indispensable en la conexión de los océanos y facilita el intercambio comercial marítimo, la propuesta de ampliación resultó idónea para mejorar el valor de la ruta canalera y aumentar la competitividad de ésta, permitiendo optimizar los beneficios no sólo de Panamá, sino de toda la región latinoamericana.

Panamá se ha convertido en el destino más significativo del capital chino en Centroamérica, esto gracias a la importancia estratégica que representa la vía transoceánica para el tránsito de las embarcaciones procedentes de este país. Asimismo, la Zona Libre de Colón -provincia panameña- es utilizada como el centro principal de la distribución de mercancías chinas. Aunado a esto, el incremento de las inversiones y proyectos de empresarios chinos ha ido aumentando en Panamá con el pasar de los años, convirtiendo a China en el segundo mayor usuario del Canal (Barria, 2018, párr. 8).

La privilegiada geografía de Panamá y su rápido crecimiento económico en la región son dos importantes aspectos tenidos en cuenta con por China. El Canal de Panamá ofrece un acceso ventajoso a los océanos Atlántico y Pacífico y por él pasa alrededor de un 6% del comercio marítimo global. En ocasiones se habló del interés chino por construir un canal en Nicaragua, algo que en realidad nunca estuvo en la agenda de Pekín. China ve en Panamá un importante punto geoestratégico desde el cual proyectar su política exterior en América Latina, lo que sin duda intranquiliza a Washington (Barria, 2018, párr. 2).

En 2017, China y Panamá celebraron el establecimiento de relaciones diplomáticas y recientemente han dado pauta al inicio de negociaciones para la firma de un *Tratado de Libre Comercio*. “El interés primordial de Panamá es impulsar la inversión extranjera principalmente de valor agregado convirtiendo a Panamá en centro de distribución para la

región y potenciar las exportaciones panameñas hacia el mercado asiático” (Ministerio de Comercio e Industrias [MICI], 2018a, párr. 4). Cabe destacar que la calidad geoestratégica del Canal de Panamá representa una parte trascendental para la *Nueva Ruta de la Seda* que China está impulsando en Centroamérica, esto como parte de la estrategia del gobierno chino, ya que considera que Panamá es la puerta para entrar a América Latina. Una vez más el país panameño representa un punto de conexión, ahora entre China y Latinoamérica (Valle, 2018, p. 84).

Gandásegui (2006) sostiene que, el “impacto del Canal de Panamá sobre el comercio marítimo, las rutas y los cambios geopolíticos a escala mundial fueron significativos en el siglo XX, y en la actualidad, se mantiene la tendencia que asigna importancia vital a las rutas marítimas” (p. 20). El Canal panameño ha resultado ser un enclave valioso para las potencias en turno, tanto de carácter militar, político como económico, aunque la vía ha representado mayor importancia para los Estados Unidos, ya que forma parte de su *Perímetro de Seguridad*. De igual manera juega un papel crucial en los nuevos objetivos de China para conseguir el control del comercio mundial (Argüelles, 2015, p. 93).

Los principales usuarios de la vía fueron Estados Unidos, China, México, Chile y Japón y las rutas más destacadas, en términos de porcentaje de carga, fueron entre Asia y la costa este de Estados Unidos, costa este de Estados Unidos y costa oeste de Sudamérica, costa este de Estados Unidos y costa oeste de Centroamérica, Europa y costa oeste de Sudamérica, y entre Asia y costa este de Centroamérica (Autoridad del Canal de Panamá [ACP], 2018, p. 4).

El valor geoestratégico del Canal de Panamá ha ido evolucionando con el paso del tiempo. En sus inicios fue asediado por las potencias europeas que buscaban nuevas rutas marítimas, pero desde su inauguración hasta principios del siglo XXI benefició particularmente a los intereses de los Estados Unidos en cuanto a temas de seguridad nacional y comercio marítimo. A partir de su devolución al Gobierno panameño el Canal ha generado riquezas para el propio país y a su vez ha facilitado el comercio regional de los Estados latinoamericanos. A inicios de este siglo el interés de China por la ruta se ha puesto en manifiesto, lo que permite revalidar que la vía interoceánica panameña desde su descubrimiento –e inclusive mucho antes de ello- y hasta nuestros días ha sido un territorio estratégico no sólo para las potencias mundiales sino para aquellas que continúan en vías de desarrollo.

Con el objeto de entender a mayor profundidad la calidad estratégica de Panamá es necesario considerar el aspecto teórico de esta investigación: la *geopolítica*. Se debe considerar que esta disciplina cuenta con diversas corrientes, dentro de las cuales se encuentra la escuela estadounidense que tiene como principales exponentes a Alfred Thayer Mahan y Nicholas John Spykman. Dentro de esta categoría, cabe recalcar que también se considera importante el pensamiento de Andreas Dorpalan y Hans Weiger. No obstante, debido al tema de esta investigación las aportaciones de los dos primeros autores resultan más acertadas. Es por ello que en los dos apartados siguientes se dedicarán al estudio del pensamiento geopolítico de Mahan y Spykman.

1.2 El pensamiento geopolítico de Alfred Thayer Mahan

La importancia estratégica de Panamá, desde la visión geopolítica del estadounidense Alfred Thayer Mahan¹ se debe en resumidas cuentas a su posición interoceánica. Como se analizará en las siguientes líneas, Mahan tenía claro el valor geoestratégico de los mares y consideraba que, si alguna potencia tuviera el deseo de dominar el mundo, primero debía controlar las rutas marítimas. Por lo anterior, en este apartado se analizará la *Teoría del Poder Marítimo* y en general las contribuciones de Mahan a la *geopolítica*. Debido a que muchos de los componentes de la teoría de dicho personaje se encuentran relacionados con esta disciplina, es necesario iniciar con una breve definición de este término antes de pasar de lleno al *pensamiento mahaniano*.

La geopolítica ha sido definida por Schnaidt (1981) “como la ciencia que estudia la influencia de los factores geográficos (espacio terrestre), humanos (poder político) y económicos, con miras al desarrollo del potencial nacional” (p. 14). Por otro lado, el politólogo estadounidense de origen alemán, Hans Weiger, definió el término de la siguiente manera:

¹ Alfred Thayer Mahan, fue un oficial naval estadounidense, quien ascendió a Contraalmirante por destacar como estratega e intelectual. Es considerado uno de los pioneros de la *historia naval moderna*. Dentro de sus múltiples obras estableció la base para comprender el período que va de 1660 a 1815, época de la lucha económica entre los imperios como, España, Gran Bretaña, Holanda y Francia (Terzago, 2005, p. 3).

Geopolítica es la ciencia que trata de la dependencia de los hechos políticos con relación al suelo. Se basa sobre los amplios cimientos de la geografía, en especial de la geografía política, doctrina de la estructura espacial de los organismos políticos (...) La geopolítica aspira a proporcionar las armas para la acción política, y los principios que sirven de guía en la vida política (...) La Geopolítica debe convertirse en la conciencia geográfica del Estado (Citado en Cuéllar, 2012, p. 64).

Se considera que Mahan fue el primer estadounidense en hablar abiertamente del interés de los Estados Unidos por la importancia del control de los mares, particularmente de las islas y las rutas marítimas.

En contraposición con los pueblos continentales, Mahan pone de relieve las ventajas de los pueblos de condición marítima en los que el mar no constituye un obstáculo, sino un medio que permite desplazarse en todas direcciones con mayor facilidad. Destaca su carácter abierto y propicio a las influencias de otras culturas y cómo el comercio los conduce a un comportamiento competitivo y genera riqueza (Fernández-Oliva, 1997, p. 24).

Es indispensable analizar el escenario en el cual se produce la teoría de Mahan para poder entender el porqué de la relevancia del *poder naval*. El período en el cual se desarrolla el *pensamiento mahaniano* se produce entre 1875 y 1914. Este lapso es denominado por Eric Hobsbawm como la *era de los imperios*, debido a que durante esa época Europa era considerada como el centro de la tierra y las potencias más importantes de aquel momento - Gran Bretaña, Francia, Holanda y Bélgica- se repartían el mundo. Contexto que concuerda con el surgimiento de los Estados Unidos como potencia económica e industrial, tras la recesión que produjo la *Guerra de Secesión*. De igual manera, la expansión territorial en dirección al oeste de la nación se había concretado, por lo que el país se encontraba planificando su salida hacia el exterior. En este escenario surge el *poder naval* de Mahan, en el cual narra el *discurso imperialista* de su país, retomando doctrinas antiguas como: la *Doctrina Monroe* y el *Destino Manifiesto*. También plantea los pasos concretos que los Estados Unidos debían seguir para convertirse en una *gran nación* (Mahan, 1898, p. 13).

De acuerdo con sus investigaciones sobre la historia naval universal y basándose en los acontecimientos internacionales ocurridos a través del tiempo, pudo concluir que si un Estado tiene la capacidad de controlar el mar podía fácilmente dominar a sus enemigos. Durante esa época, el *poder naval* representaba la alternativa más viable para controlar el destino de las actividades de un Estado y el de sus adversarios. Sus estudios lo llevaron a

escribir su obra más importante, *La influencia del poder naval en la historia*² publicada en 1890, esta le abrió las puertas para convertirse en uno de los estrategas más importantes del mundo (Terzago, 2005, p. 4). Si bien este libro plantea detalladamente su *Teoría del Poder Marítimo* y la importancia del *poder naval* en la historia, su obra más polémica fue: *El interés de Estados Unidos de América en el poderío marítimo* de 1897, en ella esboza perfectamente el pensamiento expansionista de los Estados Unidos.

Mahan observó que la superficie del globo terráqueo es líquida en tres cuartas partes de un total, y que el Océano Mundial es uno solo, continuo e interrumpido. Las masas terrestres en cambio, grandes o pequeñas, son discontinuas, y están separadas unas de otras por espacios de agua de tamaño variable; es decir la superficie sólida del planeta, que cubre sólo un cuarto del área total, es discontinua y se reúne en grandes islas llamadas continentes o en islas propiamente tales, cuya superficie varía entre márgenes muy grandes (Bravo, 1981, pp. 40-41).

La importancia de las islas para Mahan lo llevó a desarrollar el concepto de *Hemisferio Occidental*, por el cual se extienden los postulados de la *Doctrina Monroe* a las costas del *Pacífico oriental* y el *Atlántico occidental*. Lo que significaba que todas las aguas contiguas al Continente Americano pasaban a ser propiedad exclusiva de los Estados Unidos, provocando una acción de hostilidad para el resto de las potencias expansionistas, principalmente para Alemania que se encontraba en el Caribe y el Pacífico, y para Japón que se encontraba evidentemente también en el Pacífico. Respecto a Gran Bretaña había una cierta excepción, siempre y cuando esta no intentará adquirir la exclusividad de un canal interoceánico en el Istmo centroamericano o intentase colonizar algún territorio de América (Mahan, 1898, p. 19).

Como se mencionó en el párrafo anterior, hubo cierta condescendencia con los británicos, esto se debió a que gran parte del pensamiento de Mahan fue extraído de la estrategia británica a raíz de la admiración que este tenía por el imperio británico, pues para ese entonces Gran Bretaña era la principal potencia marítima. Por ello, Mahan analizó esta supremacía marítima y la relacionó con el comercio que mantenían con sus colonias de ultramar, mismas que habían conseguido gracias a su gran *poderío naval*. De su investigación

² Esta fue su obra más relevante. En ella plantea su teoría acerca de la importancia del *poder naval* para los Estados que utilizan el comercio marítimo en aras de desarrollar su economía y conseguir el dominio mundial (Tébar, 2014, p. 2).

se dio cuenta de la importancia de contar con una flota de guerra que fuera capaz de controlar las aguas cercanas a los Estados Unidos y de defender sus posiciones ante cualquier contrapeso que pudiera presentarse (Siebert, 2016, pp. 64-65).

Consciente que los británicos tenían bajo su influencia las vías marítimas entre Europa, Asia y África y por tanto controlaban las principales rutas comerciales entre los Océanos Pacífico, Atlántico e Índico consideraba, que su país debía asumir el papel de potencia mundial e iniciar con la expulsión de los europeos. Su estrategia inicial planteaba la toma de Hawái como punto estratégico para hacer frente a alguna invasión que pudiese provenir de Asia. Asimismo, visualizaba la construcción de un canal en el Istmo de Panamá que conectara a los Océanos Pacífico y Atlántico (Giudice, 2005, p. 20).

La idea de Mahan consistía en que sólo un Estado o una coalición de países que tuviera la suficiente riqueza y fuerza naval sería capaz de dominar el mundo. No obstante, para ello, primero debían conquistar los mares, ya que quien domine el mar “[...] dominará el comercio del mundo; quien domine el comercio controla la riqueza, y quien controle la riqueza del mundo, dominara obviamente el mundo entero [...]” (Bravo, 1981, p. 41). El *poder naval* del que habla Mahan no hace referencia únicamente a la marina de guerra, sino más bien a un conjunto de elementos que lo componen. Muchos autores recopilados en esta investigación como López (2012), Martínez (2015) y Fédorova (2013), concuerdan que el poder naval puede expresarse mediante la siguiente ecuación: *Poder Naval= Marina de guerra + Comercio marítimo + Colonias*.

La relación entre los elementos anteriores determina el *poderío marítimo* de un Estado, pues si una Nación posee una industria naval lo suficientemente fuerte tendría la capacidad de colonizar territorios estratégicos -que pudieran otorgarle riquezas y materias primas- principalmente aquellas zonas que se encontrasen cercanas a una vía marítima para facilitar el intercambio comercial entre la metrópoli y sus colonias. No obstante, el *poder marítimo* no puede ser empleado por cualquier Estado, sino que los países necesitan contar con una serie de factores indispensables, mismos que se mencionaran más adelante (Cadena, 2006, pp. 121-122).

Para el dominio del mar, que permitirá alcanzar una posición hegemónica y controlar el comercio y el transporte marítimo, resulta imprescindible disponer de una Marina de guerra que proteja a la flota mercante, una industria capaz de sostener a ambas y una serie de bases

de apoyo y aprovisionamiento dentro de las principales rutas comerciales, lo que lleva a propugnar una política colonialista y expansiva (Fernández-Oliva, 1997, p. 24).

El *poder marítimo* al que se refiere Mahan es básicamente a la capacidad que posee un Estado para usar el mar en su beneficio, principalmente para cumplir intereses nacionales, objetivos de seguridad o supervivencia del Estado. El concepto de *poder marítimo* plantea el dominio del mar como una ley general de guerra cuyo objetivo es acabar con sus enemigos para después tener el camino libre y así, conquistar el mundo (Blanco, 1996, p. 39; Fédorova, 2013, p. 20). De acuerdo con la definición del *poderío marítimo* “[...] el instrumento principal de la política es el comercio. La visión de [...] Mahan comprende la civilización marítima como la civilización comercial, teniendo en cuenta que por medio del comercio debe aplicarse la política exterior” (Fédorova, 2013, p. 5).

Se considera que existen cuatro elementos que componen el *poder naval*. Estos son: 1) la flota de guerra; 2) la flota mercante; 3) los puertos y 4) la industria naval (Rosales, 2005, p. 35). Para que una nación pueda hacer uso efectivo de la fórmula del *poderío marítimo* antes mencionada, es necesario el cumplimiento de ciertos factores geográficos y humanos, estos determinarán la capacidad de una nación para poseer o no el *poder*. A continuación, se presentarán seis requisitos con los que debe contar un Estado para hacerse de *poder naval*:

1. Posición geográfica abierta hacia el mar.
2. Configuración física de costas (en la que incluye clima y recursos) que permita un fácil acceso desde el mar.
3. Extensión territorial proporcional a la longitud de su espacio costero.
4. Número de habitantes que puedan vivir con sus propios recursos y tendencia hacia la náutica
5. Carácter de la población, en el sentido de si son emprendedores, activos y tienen tendencias hacia el comercio.
6. Clase de gobierno e instituciones que faciliten la actividad naval (Fernández-Oliva, 1997, p. 24).

Profundizando en los factores del *poder naval* cabe señalar que la situación geográfica hace referencia a que un Estado debe encontrarse ubicado de tal manera que no se vea en la necesidad de defenderse por tierra, ni piense en expandir su territorio de igual forma. Asimismo, la Nación debe contar con una posición que le facilite la concentración de fuerzas navales, por tanto, debe situarse lo más cerca posible de una ruta marítima para tener ventaja

sobre las naciones con *frontera terrestre*. Dentro del factor geográfico también es de importancia que el país posea territorios donde circulen las rutas marítimas más importantes para servir de contrapeso a sus enemigos. En cuanto a la configuración física del Estado se refiere a las características que poseen sus costas, como el clima, los recursos naturales que ahí se encuentran, si sus aguas son fáciles de navegar y sobre todo si estas facilitan o no la existencia de puertos (Fernández-Oliva, 1997, pp. 24-25).

El elemento de extensión territorial, que no se refiere al total del territorio de un Estado sino sólo a la longitud de su *litoral* y a la condición de sus puertos costeros, ya que la extensión de las costas puede resultar ventajoso o por el contrario afectar el *poder marítimo* de una Nación dependiendo del número de sus habitantes (Tébar, 2014, pp. 3-4). “En lo que a la población se refiere, es [...] más interesante [...] tener en cuenta la parte proporcional que se dedica a profesiones marítimas o que, al menos, puedan adiestrarse en poco tiempo lo suficiente para servir a bordo y manejar el material naval” (Mahan, 2013, p. 320). Finalmente, en el competente gubernamental se refiere a la estabilidad interna del país, las instituciones, las políticas, el régimen político, la burocracia entre otros actores que faciliten el desarrollo del sector marítimo (Fedorova, 2013, p. 9).

A finales del siglo XIX el escenario internacional había cambiado, los imperios buscaban el control de las rutas marítimas y para ello fundaban colonias en distintos puntos estratégicos del mundo. Desde la perspectiva de Mahan, las zonas parcialmente geoestratégicas eran aquellas que se encontraban cercanas a una ruta marítima (Terzago, 2005, p. 19). El ejemplo más claro de ello fue, el territorio panameño. Martínez (2015) afirma que:

Mahan tiene clara cuales deben ser las posiciones que debería tener los Estados Unidos para ejercer su influencia en el Caribe. Los puntos son tanto pequeñas islas y puntos continentales, como: Santa Lucía, Martinica, Cuba, Jamaica, Colon, Cartagena, Laguna de Chiriquí y Curaçao. El control de todos estos puntos le daría a Estados Unidos un control de todas las comunicaciones entrantes y salientes de este mar. El valor de estas regiones estriba en la importancia que cobra para Estados Unidos estos lugares, ya que el control de estos puntos a los que Mahan les atribuye un carácter ofensivo y defensivo, sería crucial para el desarrollo (p. 454).

Mahan pronosticaba que su país sería quien sustituiría a Gran Bretaña como potencia hegemónica. La realidad es que sus aportaciones contribuyeron al expansionismo

estadounidense y por tanto al incremento de su riqueza e influencia mundial. Asimismo, Mahan estaba consciente de la posición de su país respecto a la frontera que comparte con los océanos Pacífico y Atlántico, por ello se adelantó a considerar que su país tendría mejor ubicación geográfica con respecto a las líneas de comunicación que habrían de surgir en el futuro. Estos factores, con el paso del tiempo llevaron al país a posicionarse como una potencia mundial (Bravo, 1981, p. 41).

Respecto a lo anterior, Terzago (2005) considera que existen tres condiciones que determinan el valor estratégico de cualquier zona:

[...] su posición, dicho con más exactitud, su situación; su poder militar, ofensivo y defensivo; y los recursos del lugar en sí y del territorio circundante. De estas tres condiciones esenciales la primera, o sea la que concierne a la situación, es la principal, por cuanto la fuerza y los recursos pueden ser suministrados o aumentados artificialmente; pero no está en las manos del hombre cambiar la situación de un puerto que se halla fuera de la zona de influencia estratégica (p. 22).

El pensamiento geopolítico de Mahan se concentraba en el poder marítimo como el principal medio para que los Estados Unidos conquistaran el mundo. Para ello tenía dos propuestas iniciales: la primera era poner fin al aislacionismo, segundo su país debía contar con la suficiente fuerza para buscar nuevos mercados. En resumen, los Estados Unidos tenía que participar activamente en el reparto del mundo. Igualmente, sabía que en la búsqueda de sus objetivos desataría la competencia con otras naciones, por ello el primer paso que debían alcanzar era hacerse del *poder naval* y prepararse para la guerra, para esto sus estrategias fueron dos: “la parte defensiva, basada en instalaciones costeras, arsenales y lanchas, y una parte ofensiva, consistente en barcos de guerra con gran capacidad de ataque y movimiento” (Mahan, 1898, p. 18). El plan de Mahan para convertir a los Estados Unidos en una superpotencia se concentró en tres aspectos geopolíticos:

En primer término, el país habría de dotarse de una flota y controlar el entorno cercano; en segundo lugar, debería tener presencia naval en aquellas aguas más alejadas de territorio norteamericano, y, finalmente, dominar los mercados y los puertos de apoyo necesarios para, cerrando el círculo, reforzar por el mar el poder nacional y su economía. Es esencial, pues, en su propuesta la creación escalonada de una flota capaz de actuar a nivel global (González & Aznar, 2013, p. 345).

Básicamente, las tres estrategias anteriores pueden delimitarse de la siguiente manera:

- 1) En lo que se refiere al control del entorno cercano, destaca particularmente el dominio del Océano Pacífico, el Golfo de México y el Mar Caribe.
- 2) Respecto a tener presencia naval en aguas lejanas a los Estados Unidos proyecta específicamente la conquista de islas estratégicas ubicadas dentro de las aguas antes mencionadas.
- 3) Por último, sobre el dominio de los mercados, se consideraba que la creación de un canal interoceánico en el Istmo centroamericano bajo el monopolio estadounidense le brindaría a este país el acceso a las rutas marítimas y el control de las mismas (Martínez, 2015, p. 443).

El fortalecimiento de la industria naval de los Estados Unidos era indispensable para la defensa de las líneas de comunicación y del comercio marítimo. Como bien se ha mencionado, el primer paso para ser una gran potencia, de acuerdo con Mahan es la construcción de una gran marina de guerra. Se estima que para finales del siglo XIX la flota de los Estados Unidos era demasiado débil para los planes que Mahan tenía en mente para su nación. Los datos sitúan que la fuerza naval estadounidense se localizaba en el sexto lugar del mundo para 1890. Sin embargo, diez años más tarde ya ocupaba el cuarto lugar y para 1907 ya se encontraba en la segunda posición después de Inglaterra (López, 2012b, p. 77; Martínez, 2015, p. 453).

El pensamiento de Mahan influyó fuertemente en la conducción de la política exterior de los Estados Unidos desencadenando el expansionismo de este país a finales del siglo XIX y principios del XX. En 1898 consiguió la anexión de Hawái, que como se mencionó con anterioridad serviría de defensa contra cualquier ataque proveniente de Asia. En ese mismo año la guerra contra España le permitió apoderarse de Cuba –que terminó por convertirse en protectorado en 1901 y en donde se instaló una base naval-; Puerto Rico; las Filipinas -que le abrió las puertas de Oriente- y la Isla de Guam. Un año más tarde se instalarían en la Isla de Wake (Mahan, 1898, p. 22; Schnaidt, 1981, p. 15).

Hawái garantizaría el control del Pacífico norte y es el paso para cualquier flota que intentase un ataque desde el oeste a Estados Unidos. Pero el control de Cuba y el istmo garantizarían el control del Caribe y su comercio. Comercio que vendrá de la mano de la apertura de un Canal en istmo. Por tanto, las posiciones estratégicas en el Caribe serán fundamentales para el control y defensa de este comercio (Martínez, 2015, p. 449).

La jugada más importante de Mahan sería la construcción de un canal interoceánico, en Nicaragua o Panamá. La estrategia se enfocó en Panamá cuando en 1903 lograron

apoderarse del proyecto canalero de los franceses. Aunque la importancia de Panamá ya se había demostrado desde la *Fiebre del Oro* en 1848 cuando facilitó el transporte de mercancías y personas entre el Este y Oeste de los Estados Unidos. De acuerdo con Mahan, Panamá era un enclave indispensable para la seguridad nacional de los Estados Unidos y sobre todo para el acceso a las rutas marítimas. Continuando con el expansionismo estadounidense en 1905 se instala el protectorado en Santo Domingo y posteriormente en Nicaragua y Haití. Como bien se puede observar las zonas más importantes para Mahan se encontraban en las aguas del Pacífico y el Mar Caribe (Mahan, 1898, p. 28; López, 2012b, p. 77; Schnaidt, 1981, p. 15).

Sin duda alguna las ideas de Mahan sobre la importancia de un *poderío naval* que fuese capaz de hacer frente a cualquier enemigo y de conseguir territorios estratégicos que sirvieran en su favor, hicieron posible la expansión estadounidense. Fue tanta su influencia que en la actualidad Mahan es considerado como uno de los personajes más importantes de la política exterior de los Estados Unidos y de la *geopolítica clásica*. El término *poder marítimo* marcó patrones por los cuales cualquier Estado que quisiera crecer potencialmente debía seguir. La zona de acción más relevante para Mahan fue el Mar Caribe, principalmente a partir de 1898 (López, 2012b, p. 76).

El pensamiento de Mahan tuvo el respaldo de la clase dirigente de la política, la industria y la economía estadounidense quienes adoptaron con gran facilidad la política expansionista desatada de la *Política del Gran Garrote* y la *Diplomacia del Dólar*, incentivadas por el discípulo y amigo cercano de Mahan, el presidente Theodore Roosevelt. Se estima que el respaldo de Mahan se produjo por todos los Secretarios de Estado y presidentes estadounidenses que van de 1899 a 1912. Esto puede explicar por qué se considera que los siguientes documentos partieron de las ideas de Mahan: *Las notas de puertas abiertas* de John Hay, Secretario de Estado de 1899 a 1900, *El Corolario de Roosevelt* publicado en 1904 por el presidente Theodore Roosevelt y *El Documento Wilson* de 1907 que reforzó la agresividad de la política exterior estadounidense. Durante todo el período que va de la *Guerra Cubano-hispano-estadounidense* en 1898 hasta la terminación oficial del Canal de Panamá en 1914, el Mar Caribe se convirtió en lo que Mahan denomina como *Mare Nostrum norteamericano*, en donde las estrategias para conquistarlo fueron

esbozadas por Mahan gracias a su *Teoría del poder marítimo* (López, 2012b, p. 76; Mahan, 1898, p. 10).

La teoría de Alfred. T. Mahan tuvo grandes alcances, fue exitosamente adoptada por la política estadounidense -para quien inicialmente fue diseñada-. Gracias a las aportaciones de este personaje los Estados Unidos consiguieron alcanzar intereses económicos, políticos y militares que lo llevaron a convertirse en la primera potencia mundial durante el siglo XX y principios del siglo XXI. No obstante, la realidad es que la *teoría mahaniana* logró a travesar los límites fronterizos de América y se expandió por el resto del mundo.

A pesar del alcance mundial de las ideas de Mahan, con el pasar de los años florecieron nuevas *teorías del poder*, algunas de ellas resultaron contradictorias a la de Mahan como la *Teoría del poder terrestre* de Halford John Mackinder y la *Teoría del poder aéreo* de Alexander Seversky, las cuales buscan demostrar que el poder marítimo no era el más importante para obtener el control del mundo. Otras teorías y en particular una de ellas, ayudó a complementar y mejorar el *pensamiento mahaniano*, esta fue desarrollada por Nicholas Spykman –de quien se hablará en el apartado siguiente- En la actualidad la teoría de Mahan sigue presente a través de sus escritos, aunque no mantiene la misma importancia del siglo XX, ya que los acontecimientos que se van presentando a lo largo de la historia propician que el medio internacional se mantenga en constante cambio. Estudios recientes demuestran que la teoría de Mahan podría estar siendo utilizada por China, quien en las últimas décadas del siglo XX y en los años que lleva del siglo XXI se encuentra cada vez más presente en el Pacífico.

1.3 La aportación de Nicholas John Spykman al expansionismo estadounidense hacia el Caribe y Centroamérica

El pensamiento de Nicholas John Spykman³ comparte semejanzas con la idea de Mahan sobre la importancia del *poder marítimo*. Sin embargo, la llamada *Teoría del Rimland* de Spykman agrega, el *poder terrestre*, en contraposición a la *Teoría del Heartland* del geopolítico alemán Halford J. Mackinder⁴. La propuesta de Spykman se desarrolló durante el contexto de la posguerra mediante la afirmación: “quien manda las Tierras Marginales (Rimland) gobierna Eurasia; quien manda Eurasia controla los destinos del mundo” (Martínez, 1990, p.6).

Spykman sobre la base del modelo de Mackinder, minimiza el interés de controlar el ‘corazón continental’. Para el ‘anillo continental’ (Rimland) —que se corresponde grosso modo con el “cinturón interior’ de Mackinder— es el área clave cuyo control permitirá un dominio global del planeta. Será una tarea de la potencia marítima el control de un “anillo continental” euroasiático unificado (Cairo, 2010, p. 326).

La contrapropuesta de Spykman, se basó en la observación que este personaje hizo de las acciones estadounidenses en las dos guerras mundiales, en ambas ocasiones los Estados Unidos actuaron para proteger -lo que él denomina como- las *tierras marginales* de Eurasia, específicamente para evitar que estas cayeran en manos de una sola potencia. Spykman no se oponía por completo a la idea de Mackinder de mantener su equilibrio de poder en la *Isla Mundial* para garantizar la seguridad de las *potencias insulares*, ya que tenía muy claro el peligro que significaría para los Estados Unidos la unificación de las periferias de Eurasia bajo el liderazgo de una sola potencia o un grupo de potencias. (Martínez, 1990, p. 6). Por tanto:

Los Estados Unidos no pueden arriesgarse a tolerar un control efectivo de Eurasia-Africa de parte de la Unión Soviética. Debe servir, en su propio interés vital, como sucesor funcional

³ Fue un *geoestratega* estadounidense del siglo XX. Era de origen holandés, llegó a los Estados Unidos en 1920 y se nacionalizó en 1928, murió en 1943 poco antes del fin de la Segunda Guerra Mundial. Sólo consiguió escribir dos libros, en los cuales explica la política exterior de los Estados Unidos. Se considera que sus dos obras revolucionaron el pensamiento geopolítico estadounidense (Fiori, 2007, párr. 1).

⁴ Mackinder elaboró su conocido modelo, en el que, sobre la base de la interpretación de la historia europea, consideraba que el Estado que ocupase la ‘región pivote’ [...] -o, el ‘corazón continental’ (Heartland), según la versión de 1919- dentro de Eurasia podría ejercer una influencia decisiva sobre la vida política del mundo entero. A fin de contrarrestar esta superioridad geoestratégica, Mackinder prescribía a la potencia marítima -en aquellos momentos, el Reino Unido-, cuyo ámbito espacial ‘natural’ sería el ‘cinturón exterior’ [...] formado por las islas y continentes situados más allá de Eurasia, una política de ‘equilibrio de poder’ en el ‘cinturón interior’ [...] la periferia de Eurasia, que rodea la ‘región pivote’ de Eurasia, ya que si esta masa llegase a ser dominada por la potencia terrestre, ésta dominaría inevitablemente la ‘isla mundial’ [...], es decir el conjunto terrestre de Eurasia y África, y en última instancia el mundo (Cairo, 2010, p. 22).

de Inglaterra y ser un activo balanceador del poder en las tierras marginales de Eurasia. Tal tarea geopolítica es esencial y dando estabilidad de propósito y un apropiado entendimiento popular será exitosa (Martínez, 1990, p. 6).

El experto en geopolítica de Eurasia, Claudio Mutti, señala que Spykman era consciente que la región del *Rimland* debía mantenerse en constante inestabilidad y segregación, pero sólo se lograría a través de estrategias de balcanización y desestabilización de todo tipo -económica, política y social-, emprendidas por los Estados Unidos para evitar su unificación, pues de lo contrario si se lograra crear un frente y decidieran establecer una alianza con Europa, el dominio estadounidense sobre el Mediterráneo -al formar parte del *Rimland*- estaría expuesto al igual que su integridad como líder mundial (Citado en Ragnolini, 2017, párr. 9).

Las obras más destacables de Spykman fueron: *La estrategia de Estados Unidos y la política mundial*, publicada en 1942 y *La geografía de la paz* publicada en 1944 ambas constituyeron la piedra angular del pensamiento geopolítico estadounidense durante la segunda mitad del siglo XX y principios del XXI. Ambos escritos buscaban abiertamente intervenir en la elaboración e instrumentación de la política exterior estadounidense (Sánchez de Rojas, 2012, p. 1342). En la primera de ellas explica que:

[...] el Rimland debe ser controlado para impedir el acceso del Heartland euroasiático al Océano-mundo. La seguridad y la independencia de los Estados Unidos solo pueden ser mantenidas por medio de la política extranjera que impide la masa terrestre euro-asiática ver surgir una potencia dominante en Europa y en el Extremo-Oriente. Spykman subraya el peligro de la unificación de los *rimlands* para los Estados Unidos, que combinaría fuerzas terrestres y marinas, capaz de proyectar su potencia más allá de los océanos Pacífico y Atlántico. Por tanto, los Estados Unidos deben absolutamente impedir el surgimiento de dicha potencia, controlando toda tentativa de hegemonía en los territorios que corresponden a Eurasia (Lézé, 2016, p. 90).

Nicholas Spykman era partidario de las ideas de Henry Kissinger, Hans Morgenthau y es considerado uno de los padres de la geopolítica estadounidense. Fundamentó su teoría en la recopilación del pensamiento de los principales pensadores estadounidenses, particularmente de James Monroe y de la doctrina que lleva su nombre. Al igual que Monroe estaba a favor del intervencionismo y en contra de aislacionismo. Asimismo, compartía con él la importancia de América Latina como zona de contención ante cualquier *enemigo*

extracontinental y como parte fundamental del mercado y la defensa del *Sistema panamericano*. Spykman se concentró en el control de las periferias del mundo, ya que estas serían proveedoras de los recursos naturales al Estado y ayudarían a consolidar la hegemonía mundial (Giudice, 2005, p. 21; Ramz, 2016, párr. 8).

Spykman consideraba que para la década de los cuarenta la importancia de las *regiones pivote* estaba en decadencia, por ello planteó la jerarquía de los países con *doble frente*, “es decir países bioceánicos, que ponen en contacto el centro de los continentes con los mares, en sus bordes este, oeste, norte y sur” (Giudice, 2005, p. 21). Así surgió la *Teoría del Rimland* o también denominada *Teoría de la circunnavegación, teoría del cerco* o la *tierra-orilla*, la cual consiste en establecer un *área-tapón* que sirviera de defensa ante cualquier conflicto ya sea por mar o tierra. La concepción de Spykman se concentra en el valor estratégico que representa la posición geográfica de un Estado, especialmente de:

[...] todos aquellos estados o espacios que, de acuerdo con su situación geográfica, se localizan en mayor o menor proximidad al área pivote, a los océanos, masas continentales, a la posición que ocupan respecto a la línea del Ecuador, a los centros de poder, a las áreas de conflicto, a las grandes rutas de comunicación y a su emplazamiento con relación a sus vecinos inmediatos (Ostos, 2011, pp. 154-155).

Dentro de su pensamiento, Spykman sostuvo que la política exterior de un Estado se construye del incremento o disminución de su poder, y que este a su vez se alcanzará eficazmente de manera agresiva. Por tanto, la política exterior de un Estado tendrá dos objetivos: la primera será la defensa del territorio y la segunda mantener la independencia total ante cualquier obstáculo. De esta concepción, plantea que los Estados considerados débiles o periféricos serán utilizados por los más fuertes como amortiguadores o contrapesos ante alguna amenaza y su existencia dependerá de la necesidad que represente para algún Estado poderoso (López, 2012a, p. 80).

La geopolítica de Spykman considera a la geográfica como el elemento más importante para el fortalecimiento del potencial de cualquier Estado, aunque no el único, pues supone que existen otra serie de factores que determinan el poder y la política de los Estados, y que estos podrían mantenerse con el tiempo o cambiar con las circunstancias. No obstante, la ubicación geográfica es lo primordial (Bordonaro, 2009, párr. 8).

La ubicación de un estado puede describirse desde el punto de vista de la ubicación mundial, es decir, con referencia a las masas de tierra y los océanos del mundo en su conjunto, o desde

el punto de vista de la ubicación regional, es decir, con referencia al territorio de otros estados y alrededores inmediatos. La primera descripción será en términos de latitud, longitud, altitud y distancia del mar; esto último será en términos de relaciones con áreas circundantes, distancias, líneas de comunicación y la naturaleza del territorio fronterizo (Citado en Bordonaro, 2009, párr. 11).

Respecto a los componentes que inciden en el poder de un Estado, Spykman retomó y perfeccionó los factores que componen el *poder marítimo* que Mahan desarrolló en el siglo XIX. Si los elementos son completos, el Estado cuenta con la capacidad suficiente para participar en el *sistema internacional* como actor principal en la toma de decisiones. De lo contrario, si el Estado cuenta con un mínimo de los factores, significa que no es capaz de mantener su independencia por sí solo y deberá ceder parte de su soberanía a otro Estado más fuerte para sobrevivir. A diferencia de Mahan, Spykman determinó diez factores, mismos que son sintetizados por Federica Fédorova de la siguiente manera:

1. El área de la superficie, el relieve, el clima, la capacidad y calidad de las carreteras, la calidad de las tierras adaptadas para la vida, un estado continental o insular;
2. La naturaleza de las fronteras - marítimas / terrestres, demarcadas / no reconocidas, los conflictos territoriales, las fronteras integradas;
3. La población - índice cuantitativo, capacidad de trabajo y la autodefensa;
4. La presencia o ausencia de los recursos - el estado autosuficiente y rico en recursos o dependiente de las importaciones;
5. El desarrollo económico y tecnológico - los estados que pertenecen a un grupo de líderes mundiales, la economía poderosa o débil, la economía plenamente desarrollada, una base científica sólida, el control de las tecnologías avanzadas;
6. El poder financiero - presencia / ausencia de poderosas empresas transnacionales, la influencia financiera de las empresas nacionales en el extranjero, la solvencia del estado, el volumen de la deuda externa;
7. La homogeneidad étnica - la presencia / ausencia de las minorías nacionales, los conflictos territoriales, las repúblicas no reconocidas, el nivel de la inmigración y el nivel de su integración social;
8. El nivel de integración social - la capacidad y posibilidad de las personas de intervenir en los procesos mundiales [...] y formas de interacción [...]. En este caso, una persona no puede ser manipulada y, sobre todo, es el mejoramiento común del nivel intelectual

de la sociedad, lo que da lugar a un renacimiento de la moral perdida y la noble estrategia de las relaciones internacionales;

9. La estabilidad política - el nivel de la democracia, la libertad, la seguridad y la protección social, la presencia de las luchas entre los partidos, la persecución de la oposición, la transparencia de las elecciones, un desarrollo político estable, el respeto de los derechos humanos, la presencia / ausencia de guerras, [...] los conflictos congelados, conflictos religiosos, el uso de los problemas dolorosos sociales para obtener ventajas políticas, la ejecución / incumplimiento de las promesas políticas, la injusticia judicial;
10. El ánimo nacional - la presencia de una ideología positiva en el país, el respeto a su nación, país, sus héroes y líderes; un sentido de responsabilidad de nación a los eventos en su país, [...] la gente capaz de cualquier cosa para defender su tierra y protegerla de los enemigos extranjeros y saboteadores internos (Fédorova, 2013, p.14).

Spykman sostenía que al finalizar la Segunda Guerra Mundial los Estados Unidos se posicionarían como el líder mundial. Para ello, primero debían ejercer el control sobre el resto del Continente Americano. La estrategia principal para satisfacer sus propósitos era conseguir una integración regional, aunque para lograrlo no importarían los medios utilizados. Ello podría explicar las múltiples intervenciones de los Estados Unidos en América Latina en los años siguientes a su muerte, como el golpe de Estado en Brasil al presidente Joao Goulart en 1964, la dictadura militar en Uruguay en 1973 con ayuda estadounidense, el golpe de Estado a Salvador Allende en Chile en el mismo año, entre otros ejemplos (Zaina, 2015, p. 2).

Dentro de sus ideas, este personaje expresa que la “búsqueda del poder no procura valores morales; los valores morales son usados para facilitar el alcance del poder” (Portillo, 2003, p.60). Consideraba que la *sociedad internacional* es un espacio que necesita de una verdadera autoridad que fuese capaz de mantener el orden y de hacer respetar las leyes. Por ello plantea que una apropiada política exterior para los Estados Unidos sería capaz de elaborar una *estrategia global* tanto para tiempos de guerra como para la paz (Cairo, 2010, p. 326).

El pensamiento de Spykman ayudó a la formación del pensamiento geopolítico estadounidense. Al igual que Mahan visualizó a los Estados Unidos como potencia hegemónica que habría de imponer las leyes del nuevo orden mundial y garantizar la protección ante la amenaza comunista. Para este geopolítico el objetivo principal de la

política exterior de los Estados Unidos era la seguridad nacional, la integridad territorial y la independencia política, lo cual debía garantizarse gracias a la ubicación geográfica y al poder político de la nación (Cuéllar, 2012, p. 71).

Sus fundamentos ayudaron a desarrollar la *Doctrina de Seguridad Nacional* de los Estados Unidos en 1947. Ante el avance del comunismo en el mundo, el gobierno estadounidense *debía* tomar medidas drásticas para proteger a los territorios aledaños a él. Por tanto, se promovieron estrategias políticas, económicas y militares dirigidas a controlar la región de América Latina y a establecer un *Perímetro de Seguridad* en la zona. Como parte de su nueva estrategia se creó en 1946 la *Escuela de las Américas*⁵, ubicada en Panamá, con el propósito de controlar las fuerzas armadas de Latinoamérica en pro de fortalecer la seguridad en el *Hemisferio Occidental* (Cuéllar, 2012, p. 71).

La Teoría del Perímetro de Seguridad de los Estados Unidos que es una frontera de «alarma temprana» que se proyecta desde el Estrecho de Bering hasta Hawái; luego hasta las Islas Galápagos (Ecuador), la Isla de Pascua (Chile) y cruza el Canal de Magallanes hasta Las Malvinas. De allí asciende hasta el Centro de Atlántico en las Islas Azores (Portugal) y se proyecta hasta Islandia, regresando por el norte polar hasta el Estrecho de Bering (Giudice, 2005, p. 21).

Spykman estudió el proceso por el cual los Estados Unidos expandieron su territorio por las costas de América del Norte hasta extender su influencia por todo el resto del Continente. Concluyó que el expansionismo estadounidense resultó en su mayoría por el ejercicio del poder y la fuerza, pero en ocasiones se debió a la diplomacia y al uso a su favor de su ubicación geográfica. Los lineamientos geopolíticos de este personaje se dirigen particularmente hacia Iberoamérica, brindando una característica de la política exterior estadounidense a lo largo del tiempo (Sánchez de Rojas, 2012, p. 1342).

De acuerdo con Spykman es de suma importancia realizar una separación radical entre la *América de los anglosajones* y la *América de los latinos*, a su vez establece que el *mundo latino* también debe subdividirse. La primera subregión que compone a este último término, es denominada, *Mediterráneo Americano*, misma que comprende los territorios de

⁵ La Escuela de las Américas pretendía educar y enseñar a las Fuerzas Armadas de toda América Latina el modelo militar estadounidense. No obstante, se vio rodeada por el escándalo de diferentes denuncias que aseguraban que su enseñanza se basaba en todo tipo de tortura y crímenes de humanidad para conseguir datos y desarticular organizaciones. En esta Escuela se formaron los principales líderes de las dictaduras militares en Argentina, Brasil, Chile, Uruguay y Centroamérica (Zaina, 2015, p. 3).

México, Centroamérica y el Caribe, Colombia y Venezuela. Para Spykman en esta parte de América la supremacía de los Estados Unidos no puede ser cuestionada ya que es el punto más estratégico de su política, estos países al no poder crecer como potencias se mantendrán siempre dependientes de la América anglosajona. La segunda parte latina, abarca todo el sur de América, debajo de Colombia y Venezuela, esta región es la principal preocupación estadounidense ya que, al encontrarse fuera de su zona de influencia, podrían realizar una acción conjunta para contrarrestar el liderazgo estadounidense. No obstante, la principal amenaza en el sur es de los países que conforman el ABC -Argentina, Brasil y Colombia- (Sánchez de Rojas Díaz, 2012, p. 1342).

Spykman señala que los territorios al sur del Río Bravo o también llamado Río Grande “constituyen un mundo diferente a Canadá y los Estados Unidos. Y es desafortunado que las partes de habla inglesa y latina del continente se llamen ambas América, evocando una similitud entre ellas que de hecho no existe” (Sánchez de Rojas Díaz, 2012, p. 1343). A pesar de la división anterior, Spykman destaca la partición del Continente Americano en seis zonas fraccionadas geopolíticamente por valores y condiciones desiguales, mismas que se explicarán en los párrafos siguientes y que concuerdan con la concepción de las dos Américas.

La primera es la *Zona amortiguadora de América del Norte*. Esta es considerada así porque se encuentra rodeada de hielo y comprende desde el Estrecho de Bering hasta Groenlandia y desde las Islas Aleutianas -ubicadas en el Pacífico Norte- hasta Islandia en el Océano Atlántico. Además, esta zona no cuenta con poder bélico capaz de alterar el orden mundial y posee importancia geoestratégica, ya que a través de Bering se encuentra el acceso a Asia, por lo que Groenlandia e Islandia conforman el trampolín que lleva hasta Europa. La segunda es la *Zona continental de América del Norte*, considerada como el corazón económico, político y militar de América. En ella se encuentra parte de Canadá y la mayor parte del territorio estadounidense. Es la zona con mayor unidad geopolítica y es la que mantiene el liderazgo de los procesos de integración (López, 2012a, p. 83).

La tercera división corresponde a la *Zona de América Mediterránea*. La cuál incluye el sur de los Estados Unidos, México, América Central y el Caribe, Colombia y Venezuela. Para Spykman esta es la zona más estratégica del Continente, debido a que por ella circula el comercio marítimo entre los dos océanos conectados por el Canal de Panamá. De igual forma

cuenta con tres grandes corrientes de navegación como el Canal de Yucatán, el Canal de Mona y el Canal de Barlovento, este último pasando por Granada, que es indispensable para el tránsito del petróleo proveniente del Golfo Pérsico. Seguidamente se encuentra la *Zona Amortiguadora de América del Sur*, en ella se abarca en su totalidad la Selva del Amazonas. Es considerada como el *pulmón del mundo* gracias a su valor ecológico (López, 2012a, p. 83).

Las siguientes dos regiones representan para Spykman una amenaza a la hegemonía estadounidense, especialmente aquella proveniente de la región comúnmente denominada ABC, ya que estos países son los únicos que podrían atentar contra el poder de los Estados Unidos mediante la integración, pero cada una por separado representa menor peligro. Por tal motivo se encuentra divididas en dos, conformando la región denominada *Costa Occidental de Sudamérica*, que incluye el territorio de Ecuador, Perú, el Oeste de Bolivia y Chile. Y finalmente, la *Zona Atlántica de América del Sur* está conformada por gran parte de Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay. Esta es la única zona del continente que no forma parte del *Sistema Interamericano* de los Estados Unidos, por tanto, es la región más expuesta de Sudamérica y la que más afecta la defensa del *Hemisferio Occidental* (López, 2012a, p. 85).

Las ideas de Spykman sirvieron de mucho a la política exterior estadounidense, especialmente su concepción sobre América Latina. Actualmente, algunos de los postulados, como el hecho que los Estados Unidos debe ejercer su influencia en el Continente Americano siguen presentes. Asimismo, su pensamiento sobre las *dos Américas* se mantiene en la tradición estadounidense y al igual que las ideas de Mahan, las aportaciones de Spykman consiguieron convertir a los Estados Unidos en una potencia mundial.

CAPÍTULO 2

EL CANAL DE PANAMÁ: DEL TRATADO HAY-PAUNCEFOTE A LA FIRMA DE LOS TRATADOS TORRIJOS-CARTER

El siguiente capítulo tiene como objetivo principal explicar el período que va de 1901 a 1977, en donde el control del territorio panameño pasa a ser exclusivo de los Estados Unidos. En el primer apartado se desglosan los antecedentes que permitieron a los Estados Unidos concretar sus intereses en Panamá, luego de conseguir que sus principales rivales en la región centroamericana -es decir, Inglaterra y Francia- dejaran a un lado sus pretensiones en la zona, este último dejando el paso libre a los intereses estadounidenses tras la venta de sus acciones canaleras en Panamá y desencadenando las acciones que llevaron a los Estados Unidos a convertirse en el dueño absoluto de la vía interoceánica. El segundo apartado presenta el período más importante para los Estados Unidos, desde la inauguración del Canal hasta el inicio del descontento panameño por la soberanía exclusiva de la ruta en manos extranjeras. En el último apartado, se explica precisamente el proceso de negociación entre estadounidenses y panameños para la devolución de la soberanía del Canal al Gobierno de Panamá.

2.1 La venta del proyecto canalero francés a Estados Unidos y el fin de los intereses europeos en Centroamérica

El interés por la creación de un canal interoceánico se presentó desde tiempos remotos, como se mencionó en el primer apartado del Capítulo 1, la llegada de los españoles al *Nuevo Mundo* despertó un interés geopolítico principalmente en Centroamérica por su ubicación geográfica. Sin embargo, sobresalieron en particular, Nicaragua y Panamá. Inicialmente para los Estados Unidos y para Inglaterra el sitio perfecto para realizar el proyecto canalero era

Nicaragua, mientras que Francia ponía sus ojos en Panamá, en particular desde 1869 tras la inauguración del Canal de Suez.

En 1876 el ingeniero Lucien Napoleón Bonaparte Wyse, otros ingenieros y oficiales de la marina francesa fueron enviados a una expedición en Panamá con la intención de buscar la zona más factible para la construcción de un canal. El 20 de marzo de 1878 se suscribió en Bogotá el *Contrato Salgar-Wyse* por medio del cual el Gobierno de Colombia concedió el privilegio exclusivo para la construcción de una vía interoceánica a través de su territorio. Cabe mencionar que el Gobierno francés tuvo que utilizar una empresa privada para conseguir las acciones del canal para evitar que los Estados Unidos impidiesen el proyecto utilizando como justificación a la *Doctrina Monroe*, aunque eso no frenó que la opinión pública estadounidense criticara tales acciones (Araúz, 2006, p. 14).

El tratado se hizo a través de una sociedad civil, con capital privado, sin presencia de tropas extranjeras, concediéndole 200 metros a cada lado, sin menoscabo de la soberanía colombiana, pagando una anualidad del 5% de la recaudación, con plazo de término de 99 años, con la debida fianza en caso de no cumplirse la obra en el tiempo estipulado, y la prohibición expresa [...] de cederlo a cualquier gobierno extranjero (Beluche 2003, p. 12).

Con el objeto de llegar a una conclusión sobre el proyecto canalero, en 1879 se convocó a un Congreso Internacional en París. Durante el encuentro se discutieron las rutas alternativas para este propósito, Nicaragua, Tehuantepec y Panamá. No obstante, en la votación final, el proyecto impulsado por Ferdinand de Lesseps -quien fue constructor del Canal de Suez- resultó victorioso. Posteriormente se instauró la *Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá* presidida por Lesseps, esta corporación compró a Lucien N. B. Wyse la concesión otorgada por Colombia en 1878. A pesar de las críticas sobre las condiciones climatológicas en la zona y la oposición de Estados Unidos, el inicio de la obra se dio por inaugurada en 1880, aunque las excavaciones se iniciaron en febrero del siguiente año (Araúz, 2006, p. 14).

Lesseps ignoró las condiciones geográficas en las que habría de llevarse a cabo la obra, esto es, la humedad del terreno, las lluvias torrenciales que paraban las actividades y las enfermedades tropicales que mataban a trabajadores e ingenieros. Así pues, cinco años después de iniciados los trabajos, la empresa de Lesseps agobiada por las deudas debió parar las obras y, finalmente, en 1889 se declaró en quiebra (Cardona, 2015, p. 284).

El fracaso se debió a diferentes factores, aunque se atribuye que el problema principal eran las condiciones geográficas del territorio. La realidad es que el diseño de un canal sin esclusas requería de más recursos de lo esperado, sumado a esto, el despilfarro de fondo y los errores técnicos incrementaron el derrumbe total del proyecto. Esta situación dio un duro golpe a Lesseps y en general a la moral del Gobierno francés, este acontecimiento fue denominado como el *Escándalo de Panamá*. Empero, es importante destacar que, a pesar de los errores cometidos por los expertos franceses, estos lograron excavar una gran cantidad de tierra, lo que facilitaría la continuación del proyecto años más tarde (Araúz, 2006, p. 15).

Es importante mencionar que antes del quiebre de la empresa francesa el Gobierno de William MacKinley había otorgado a John George Walker, el 29 de julio 1887 la facultad de crear una comisión encargada de estudiar la posibilidad de una vía interoceánica en Centroamérica, esta fue denominada como la *Primera Comisión Walker* o la *Comisión del Canal por Nicaragua*. Esta terminó sus investigaciones en 1889 justo en el contexto del quiebre total de Lesseps. Estos acontecimientos provocaron que las resoluciones de la Comisión se inclinaran por Nicaragua, destacando el valor estratégico de este territorio como la ruta más adecuada para la construcción de un canal interoceánico (Seika, 1974, p. 96).

Luego del fracaso de la compañía de Lesseps, se solicitó a Wyse que negociara una vez más con el gobierno colombiano un aplazamiento para continuar el proyecto, a pesar de las dificultades que impuso el Congreso de Colombia, el 10 de diciembre de 1890 se consiguió la firma del *Contrato Roldán-Wyse* que concedía una prórroga de diez años, con el compromiso de crear una *Nueva Compañía del Canal* y que ésta reactivara las operaciones antes del 28 de febrero de 1893, culminando el 28 de febrero de 1903, de lo contrario el contrato quedaría anulado y Colombia recuperaría la soberanía del Istmo panameño (Seika, 1974, p. 66).

Los problemas de la llamada *Nueva Compañía del Canal* no se hicieron esperar, los brotes de corrupción dentro de ésta impidieron que la obra se reactivara antes de 1893 -fecha estipulada en el *Contrato Roldán-Wyse*- por lo que nuevamente se solicitó una prórroga, aprobada el 4 de abril de 1893. El *Contrato Suárez-Mange* especificaba que la obra tenía que iniciarse antes del 31 de octubre de 1894, por lo que el plazo para terminarla se extendía al 31 de octubre de 1904. Asimismo, se aumentaba el pago a Colombia por el aplazamiento de la obra (Seika, 1974, 69).

Ante los acontecimientos anteriores, la presidencia de la Compañía de Lesseps fue asumida por el ingeniero de la obra, Philippe-Jean Bunau-Varilla, quien estaba consciente que sólo tenía dos opciones: vender el proyecto o abandonarlo. La balanza se inclinó por la venta de las acciones, debido a que los Estados Unidos eran los más interesados por la construcción del canal, Bunau-Varilla y el resto de los funcionarios de la compañía se dirigieron a los Estados Unidos el 2 de diciembre de 1899 para iniciar las negociaciones con el presidente William McKinley (ACP, 2019, párr. 26).

La *Guerra Cubano-hispano-estadounidense* de 1898 culminó con la derrota española y su retirada del Continente Americano, esto dio paso a los Estados Unidos para concretar su idea de un canal interoceánico en Centroamérica. Con el triunfo estadounidense la construcción del canal se había convertido en una necesidad y también en un problema de seguridad nacional, en donde cualquier potencia *extracontinental* en la zona sería vista como una amenaza. El intento fallido de los franceses dejó de manifiesto que a inicios del siglo XX la única presencia europea que se mantenía firme en Centroamérica y que atentaba contra los intereses de los Estados Unidos era Gran Bretaña, por ello antes de decidir la vía adecuada para la obra o de comprar las acciones a los franceses, el Gobierno estadounidense debía asegurarse de tener el control exclusivo del proyecto.

El primer paso para conseguir dichos objetivos era renegociar con Gran Bretaña el *Tratado Clayton-Bulwer* de 1850, el cual garantizaba que ninguna de las partes tenía el control exclusivo del canal, ni tampoco por ningún motivo podían colonizar ni ejercer el dominio sobre los territorios de América Central. Asimismo, la seguridad y el control de la zona quedaba bajo neutralidad de ambos (Clayton & Bulwer, 1850, pp. 28-29). Es decir, este acuerdo ataba -en cierta medida- a los Estados Unidos a compartir con los británicos el control del canal, por ello, ante el evidente tropiezo francés, la estrategia estadounidense se enfocó en apartar a Gran Bretaña de la región.

Finalmente, el 18 de noviembre de 1901 el *Tratado Clayton-Bulwer* quedó anulado y los Estados Unidos consiguieron el monopolio canalero luego de pactar con Gran Bretaña el *Tratado Hay-Pauncefote*, por lo que la política estadounidense ponía la mira definitiva sobre el territorio panameño perteneciente a Colombia, dejando a un lado las intenciones de construir el canal en Nicaragua. Este tratado no es más que el consentimiento de Gran Bretaña para que la construcción del canal interoceánico quedara únicamente bajo control de los

Estados Unidos, renunciando a la competencia geopolítica interoceánica y reconociendo que su influencia en la zona había terminado (Argüelles, 2015, p. 88; Cardona, 2015, p. 285). El *Tratado Hay-Pauncefote* de 1901 es de suma importancia para entender el desenlace del Canal de Panamá, puesto que este será sólo el inicio definitivo del poder estadounidense en el territorio. Por ello a continuación se presentan algunas de los artículos más importantes que se encuentran plasmados en este documento.

En el Artículo II, se establece que el Canal de Panamá puede ser construido bajo la dirección del Gobierno de los Estados Unidos y que, de acuerdo con las cláusulas del Tratado, dicho Gobierno al obtener la exclusividad de la construcción, tendrá también la facultad de determinar la reglamentación y administración del Canal. Por su parte el Artículo III, plantea que los Estados Unidos adoptarán como estatuto para la neutralización del Canal panameño, las mismas normas que fueron incorporadas en la *Convención de Constantinopla para la libre navegación del Canal de Suez*, firmada el 28 de octubre de 1888. Con relación a lo anterior, el Artículo IV estipula que ningún cambio en la soberanía territorial o en la relación internacional en el país o países por donde haya de pasar el canal interoceánico, afectará el *principio de neutralidad* o de obligación de las contratantes del Tratado (Hay & Pauncefote, 1901, pp. 72-73).

Como se mencionó, el Artículo III consta de ciertas cláusulas que determinaron la neutralidad no sólo del Canal de Panamá, sino que fueron inicialmente ejecutadas en el funcionamiento del Canal de Suez. Dichas normas se plasmaron en el *Tratado Hay-Pauncefote* y son las siguientes:

I El Canal será libre y abierto a la navegación por buques mercantes y de guerra de todas las naciones que observen estas reglas, en condiciones de [...] igualdad, de modo que no habrá distinción en perjuicio de ninguna nación ni de sus ciudadanos o súbditos por lo que respecta a condiciones o tarifas de tráfico ni de otra clase. Estas condiciones o tarifas serán justas y equitativas.

II Jamás será bloqueado el Canal, ni dentro de él se ejercerá ningún acto de guerra ni se cometerá ningún acto de hostilidad. Los Estados Unidos, [...] estarán en libertad de mantener a lo largo del Canal la policía militar que sea necesaria para protegerlo contra desórdenes y actos fuera de ley.

III Ningún buque de guerra perteneciente a nación beligerante se aprovisionará ni pertrechará en el Canal excepto en caso y cantidad estrictamente necesario, y el tránsito de dichos barcos

de guerra por el Canal se efectuará con la menor dilación, posible, de acuerdo con los reglamentos vigentes y con sólo aquellas intermisiones que pudieran resultar de las necesidades del servicio [...].

IV Ningún beligerante podrá embarcar ni desembarcar tropas, municiones y materiales de guerra en el Canal, excepto en caso de obstáculo accidental en el tráfico, y en tal caso el tránsito se reanudará con la mayor prontitud posible.

V Las disposiciones de este artículo se aplicarán a aguas adyacentes al Canal, por un radio de tres millas marítimas en cada extremo. Los buques de los beligerantes no podrán permanecer en dichas aguas más de 24 horas seguidas [...], excepto en caso de situación precaria, en cuyo caso deberán partir con la prontitud posible; pero un buque beligerante no podrá partir hasta pasadas veinticuatro horas de la partida del buque contrario.

VI El establecimiento, edificios, talleres y todas las obras necesarias para la construcción, mantenimiento y operación del Canal serán consideradas como parte del mismo para los propósitos de este Tratado, y en tiempo de guerra, como en tiempo de paz, gozarán completa inmunidad de ataque o daño por parte de beligerantes y de actos que pudieran dañar su utilidad como parte del Canal (Hay & Pauncefote, 1901, pp. 72-73).

El 16 de noviembre de 1901 el informe de la llamada *Segunda Comisión Walker* concluyó nuevamente con que la ruta más factible para la construcción del canal era Nicaragua. No obstante, el escenario regional cambió los planes estadounidenses. La ratificación del *Tratado Hay-Pauncefote* hacía oficial el fin de las pretensiones de Gran Bretaña sobre Centroamérica y el ofrecimiento de la compañía francesa de vender sus acciones del canal únicamente a los Estados Unidos demostraba que lo único que hacía falta para culminar el proyecto, era la decisión unánime del Gobierno estadounidense de decidir el lugar para el inicio de la obra (Seika, 1974, p. 98).

El punto de partida de la última estrategia estadounidense fue la aprobación de la *Ley Spooner*, en junio de 1902 por el Congreso de los Estados Unidos. Ésta daba la autorización al gobierno estadounidense para comprar las acciones de la empresa de Lesseps y para negociar con el gobierno de Colombia la continuación de la obra canalera en su territorio, asimismo permitía la compra de los derechos del ferrocarril de Panamá (Cardona, 2015, p. 284). Una vez que contaban con la autorización del Congreso, los Estados Unidos tenían que conseguir la aprobación del Gobierno colombiano de permitir que los franceses les cedieran las concesiones otorgadas a Wyse, pero esto no resultó tan fácil como esperaban.

Las negociaciones iniciales para la venta de las acciones canaleras no fueron fructíferas del todo, ya que se vieron complicadas por el *Tratado Salgar-Wyse* de 1878, que como se mencionó anteriormente, especificaba que los derechos concedidos a los franceses no podían ser traspasados a ningún otro gobierno extranjero. El Gobierno de Colombia inicialmente envió a Carlos Martínez Silva para negociar con los estadounidenses la cuestión del canal en su territorio, aunque este renunciaría poco después de la firma del *Tratado Hay-Pauncefote*, en el que las potencias participantes excluyeron por completo a Colombia, a quien pertenecía el ambicionado territorio. En un intento más por obtener un acuerdo justo, el presidente colombiano, José Manuel Marroquín, nombró a José Vicente Concha para la defensa de la soberanía del istmo, los esfuerzos de Concha no dieron frutos y optó por dimitir, por lo que se designó a Tomas Herrán como el nuevo representante (Castro, 2011, p. 50).

Herrán terminaría por socavar la soberanía de su país con la firma *Tratado Herrán-Hay* el 22 de enero de 1903, en el cual se “concedía a Estados Unidos el derecho exclusivo de construir, explorar y proteger la vía acuática y las instalaciones relativas a la misma. El territorio dentro de la zona del Canal fue declarado neutral por las partes contratantes” (Gutiérrez, 1994, p. 51). Dicho tratado fue fuertemente criticado por los grupos políticos colombianos, la prensa y provocó protestas en diferentes partes del territorio.

Ante el descontento social y político el *Tratado Herrán-Hay* no fue ratificado por el Congreso de Colombia, aunque existen otras razones que llevaron a la no ratificación: 1) la intención de la Compañía francesa de vender sus activos a los Estados Unidos; 2) la pérdida de la soberanía del denominado Istmo de Panamá, debido a que el Gobierno estadounidense pretendía obtener derechos sobre la jurisdicción de esa parte del territorio; y 3) la inconformidad con el monto de las compensaciones económicas a Colombia (Beluche, 2003, p. 23).

La intención inicial de los Estados Unidos de obtener la soberanía del Canal se vio temporalmente frustrada, pero la estrategia estadounidense optaría por alentar el sentimiento separatista panameño. Es importante mencionar que estas ideas separatistas se venían desarrollando con anterioridad y no surgieron sólo por la injerencia estadounidense.

Para entender el contexto del *Tratado Hay-Bunau Varilla*, -que se explicará más adelante- se hará un breve recuento de la historia panameña. Tras la independencia centroamericana de España, el Estado panameño se anexó a la denominada *Gran Colombia*

en 1821. Empero, a pesar de pertenecer oficialmente a Colombia, la cohesión interna no era real, prueba de ello fueron los diversos intentos de separación durante en 1830, 1831, 1840, 1861 y 1885 (Gutiérrez, 1994, pp. 48-49).

El lazo entre ambas naciones siempre fue débil, por lo que Colombia siempre intento mantener la unión firme a través de la herramienta jurídica. Algunos autores señalan que el *Tratado Mallarino-Bidlack* de 1846 fue el intento inicial de Colombia por impedir el triunfo de los segregacionistas. Mediante este documento, el Gobierno de Nueva Granada otorgó al Gobierno estadounidense beneficios especiales y tránsito libre a través del Istmo panameño, a cambio, los Estados Unidos se comprometían a garantizar la soberanía, la seguridad y la paz en el territorio, por tanto, se permitía la presencia de la fuerza militar estadounidense en la zona. De esta manera, Colombia conseguía el apoyo estadounidense ante cualquier intento de Gran Bretaña de consolidarse en la región y de impedir la independencia panameña (Silva, 2011, p. 67).

El Mallarino-Bidlack, cede prácticamente la totalidad de la soberanía colombiana sobre el istmo a dar vía libre a los barcos, ciudadanos y mercancías norteamericanas en cualquier puerto neogranadino, en igualdad de derechos que los consagrados constitucionalmente para los ciudadanos colombianos (Castro, 2011, p. 49).

Se determina que el acontecimiento detonante de la separación fue la llamada *Guerra de los mil días* que va de 1899 a 1902, culminando con la victoria política de Colombia. Ante la inconformidad panameña en 1903 se produjo un nuevo levantamiento, en esta ocasión las fuerzas estadounidenses no se encargaron de reprimir la revuelta -como lo habían hecho en ocasiones anteriores-, esto como respuesta ante el rechazo del Gobierno colombiano al *Tratado Herrán-Hay* (Silva, 2014, p. 74).

El triunfo del movimiento separatista de Panamá fue fruto de diferentes factores. Por ejemplo, a inicios del siglo XX, Colombia se encontraba en una etapa de recesión económica a consecuencia de la guerra civil. La producción agrícola quedó estancada y el orden político estaba alterado, lo cual debilitó la postura del Gobierno colombiano y permitió la victoria panameña. Otro factor que incidió fue la situación interna de Panamá que se vio afectada por la guerra y por el fallo de los franceses, pero lo realmente influyente fue el surgimiento de una burguesía comercial panameña que favorecía los intereses extranjeros, -principalmente los estadounidenses, ingleses y franceses- con el fin de obtener beneficios económicos (Beluche, 2003, p. 10; Castro, 2011, p. 56).

La separación de Panamá de Colombia, el 3 de noviembre de 1903, no tiene como móvil central la supuesta lucha del pueblo panameño contra la ‘opresión’ colombiana, sino los intereses imperialistas norteamericanos, con los cuales colaboró la élite empresarial panameña (Beluche, 2003, p. 23).

Días después de la declaración oficial de la separación, el nuevo gobierno de Panamá y los Estados Unidos firmaron el 18 de noviembre de 1903 el señalado *Tratado Hay-Bunau Varilla*, que prácticamente contenía los mismos puntos del *Tratado Herrán-Hay* que había sido rechazado por Colombia. El acuerdo concedía a los Estados Unidos la sesión de la Zona del Canal, así como las acciones de la *Nueva Compañía del Canal* y las del Ferrocarril (Gutiérrez, 1994, p. 51). A continuación, se presentan algunos de los Artículos más representativos de este convenio, analizados por José Gutiérrez (1994):

Este Tratado se caracterizó por contener numerosas concesiones políticas, las cuales lesionaban la soberanía [...] territorial panameña. Entre las concesiones encontramos [...] el Artículo I, que establecía que ‘los Estados Unidos garantizarán y mantendrán la independencia de Panamá’ [...]. El Artículo VII, [...] establecía que [...] las ciudades de Panamá y Colón, cumplirían a perpetuidad, los reglamentos de carácter preventivo y curativo dictados por los Estados Unidos [...] El mismo derecho y autoridad se concede [...] para el mantenimiento del orden público en las ciudades de Panamá y Colón, y en los territorios y bahías adyacentes, en caso de que [...] Panamá, a juicio de los Estados Unidos, no estuviere en capacidad de mantenerlo. Con respecto a la neutralidad [...] de la vía interoceánica, el Artículo XVIII establecía: ‘El Canal, una vez construido, y sus entradas, serán neutrales a perpetuidad y estarán abiertos a la navegación en las condiciones establecidas en la Sección 1a. del Artículo III del Tratado celebrado entre los Gobiernos de los Estados Unidos y Gran Bretaña, el 18 de noviembre de 1901 [...]’ (pp. 51-52).

La realidad es que los intereses particulares de la burguesía panameña y el surgimiento de un nacionalismo provocaron contradicciones con el Gobierno colombiano, situación que fue bien aprovechada por los Estados Unidos para garantizar el cumplimiento de su proyecto, quedando así, como el garante de la seguridad panameña. Desde su independencia en 1903 hasta la inauguración de la obra canalera en 1914, el territorio se mantuvo en constante intervención militar estadounidense, con el argumento de proteger los intereses y la vida de ciudadanos estadounidenses residentes en Panamá (Seika, 1974, p. 108).

El precio que pagaron los separatistas a Estados Unidos por el servicio de disuasión frente a Colombia fue la entrega de la zona del Canal a perpetuidad. El 4 de mayo de 1904 el teniente Mark Brooke izó la bandera de los Estados Unidos en la zona del Canal y casi diez años después fue inaugurado oficialmente el Canal de Panamá (Silva, 2014, pp. 74-75).

El trayecto por el cual trascurrió la venta del proyecto canalero a los Estados Unidos pareciera que fue acomodándose poco a poco a sus intereses. Primero apartando a España, quien representaba su mayor amenaza, después negociando con los británicos, con quien había mantenido relaciones equitativas en cuanto a la construcción del canal. Y finalmente aprovechándose del intento fallido de los franceses, de la situación de los panameños y de la debilidad del Gobierno de Colombia para defender su territorio. Todos estos acontecimientos convergieron para que el expansionismo estadounidense se posicionara en Panamá a partir de 1904 cuando la obra queda completamente bajo su control. No obstante, este sería sólo el inicio del poder estadounidense en el territorio panameño, ya que como se analizará en el siguiente apartado el ejercicio del poder sobre la zona se mantendrá indiscutiblemente hasta 1964, momento en que surge la oposición interna ante las acciones estadounidenses en torno al Canal.

2.2 La administración del canal interoceánico en manos estadounidenses: 1914-1964

A partir de 1904, el mega proyecto estadounidense en el Istmo panameño se daba por iniciado, lo que significaba que también se implantaba un *protectorado de facto* estadounidense en Panamá. En este punto es importante considerar que Panamá no fue un verdadero *protectorado de juré* como lo fue Cuba con la instrumentación de la *Enmienda Platt* el 25 de febrero de 1901, la cual fue impuesta por el Gobierno estadounidense a la primera *Constitución de la República de Cuba*. En dicha Enmienda se incluía que el Gobierno cubano tenía estrictamente prohibido celebrar con gobiernos extranjeros todo tipo de tratados y/o convenios que atentaran contra la soberanía e independencia de la isla, así como contraer deudas en el exterior que sobrepasaran su capacidad de pago. Asimismo, se concedía a los

Estados Unidos el derecho a intervenir militarmente en la isla en caso de que peligraran las vidas, los bienes y las libertades de los ciudadanos. Derivado de lo anterior, a fin de garantizar la independencia y la integridad de la población, el Gobierno cubano debía vender o arrendar a los Estados Unidos las tierras necesarias para el establecimiento de bases navales, tal es el caso de la Base en Guantánamo. Esto sólo por mencionar algunas cláusulas (Instituto de Relaciones Internacionales, 2016, p. 1).

Al utilizar el término, *protectorado de facto*, se refiere a que Panamá a pesar de convertirse en un Estado independiente en 1903 luego de su separación de Colombia, durante los años siguientes el gobierno se encontró limitado por la constante injerencia de Estados Unidos con la aparente intención de salvaguardar la seguridad del Canal. Aunque en su Constitución no fue añadida una ley como tal, Panamá si tuvo que ceder su soberanía sobre los territorios adyacentes al Canal a los Estados Unidos a través del *Tratado Hay-Bunau-Varilla* (Sánchez et al., 2005, p. 98).

Este Tratado de 1903, mencionado en el apartado anterior contenía cláusulas similares a los de la *Enmienda Platt*, no sólo lesionaba la soberanía territorial panameña, sino que concedía a los Estados Unidos la facultad de garantizar la integridad y la defensa de la Nación, también es importante recordar que el Gobierno estadounidense sentó las bases para asegurar y facilitar su intervención militar en cualquier momento que considerara amenazada la seguridad de la ruta interoceánica, como complemento de ello se produjo el establecimiento de bases militares que permanecieron hasta 1999 (Sánchez et al., 2005, p. 98). Estos y otros elementos que se analizarán más adelante permiten considerar a Panamá como un *protectorado de facto* estadounidense durante el período que va de 1903 a 1999.

Para entender el triunfo del proyecto canalero de los Estados Unidos es importante recordar que algunos de los problemas principales por los cuales el proyecto francés fracasó fueron la condición climatológica y las abundantes enfermedades contraídas en la zona, para evitar los mismos errores, las acciones iniciales emprendidas por los estadounidenses a partir de la apertura de la obra se concentraron en sanear y erradicar la proliferación del *mosquito*, principal fuente de transmisión de enfermedades como la malaria y la fiebre amarilla. El saneamiento fue el primer factor que incidió ventajosamente a la realización del proyecto (Sabonge & Sánchez, 2014, p. 3). Aunque otros problemas que debían enfrentarse eran la capacidad de la ingeniería y la organización, estas dificultades fueron bien manejadas por

dos importantes mentes de la ingeniería, John Frank Stevens y George Washington Goethals que realizaron grandes cambios al intento inicial francés (Sabonge & Sánchez, 2009, p. 23).

La construcción del canal evolucionó de una manera muy diferente a la forma en que lo habían visualizado y ejecutado los franceses. El primer cambio [...] fue la decisión de hacer un canal a esclusas. El jefe de ingeniería, John F. Stevens, [...] había visto el caudal y la fuerza del río Chagres, lo que lo llevó a concluir que el principal reto era controlar el río. Esta decisión fue trascendental, no sólo en cuanto al diseño y construcción, sino también por las implicaciones que tendría para la industria naviera en cuanto al diseño y tamaño de los buques que iban a navegar por dicho canal, ya que el tamaño de las esclusas sería la limitante. De igual manera, la decisión de construir un canal a esclusas definió la capacidad de la vía en términos del número de buques que podrían transitar por día. Para controlar el río y operar el canal a esclusas, sería necesario represar el Chagres y crear un lago, llamado Gatún, que en su momento llegó a ser el lago artificial más grande del mundo (Sabonge & Sánchez, 2014, p. 3).

El ingeniero Stevens, fue el encargado de la obra del 1 de julio de 1905 al 1 de abril de 1907, renunciaría por problemas personales, dejando el proyecto en manos del Coronel George W. Goethals, quien también realizó grandes cambios del proyecto de Stevens.

El ancho del fondo del cauce del Canal en el Corte Culebra fue ampliado de 70 a 92 metros. A petición de la Armada de los Estados Unidos, las cámaras de las esclusas fueron ampliadas de 29 a 34 pies. Se llevó a cabo la unión de islas en el Pacífico (Flamenco, Perico, Naos y Culebra), para crear un rompeolas de tres millas a través de bajos para evitar que el lodo obstruyera la entrada del cauce (Hernández, 2016, p. 14).

Meses antes de la inauguración del Canal, los Estados Unidos decidieron *aliviar asperezas* con los colombianos para poner en marcha el funcionamiento del canal, por ello el 6 de abril de 1915, ambos gobiernos firmaron el *Tratado Urrutia-Thompson*, en el cual las autoridades estadounidenses ofrecieron disculpas a Colombia por haber facilitado la separación de Panamá. El Tratado incluyó el pago de 25 millones de dólares a Colombia como indemnización por su pérdida y a cambio, el Gobierno colombiano otorgó el reconocimiento a la independencia panameña. El acuerdo entró en vigencia hasta 1922 y dos años más tarde, el 20 de agosto de 1924, Colombia y Panamá establecieron relaciones diplomáticas y determinaron sus límites fronterizos mediante el *Tratado Vélez-Victoria* (Tack, 1999, p. 34).

En tan solo 10 años, los Estados Unidos consiguieron terminar uno de los proyectos más importantes de construcción en la historia. El 15 de agosto de 1914 el presidente Woodrow Wilson oprimió el botón eléctrico, volando la última piedra para conectar las aguas de los dos océanos. El *SS Ancon* fue el primer barco en atravesar el Canal de Panamá, no obstante, la inauguración de la obra no pudo concretarse como se esperaba pues poco antes se había producido el atentado en Sarajevo que detonó el inicio de la Primera Guerra Mundial, por ende, las festividades del Canal fueron suspendidas, así como la apertura de la ruta marítima al comercio mundial (Hernández, 2009, p. 122).

Es importante mencionar que el Tratado de 1903 por medio del cual los Estados Unidos obtuvieron la soberanía de Panamá no fue bien aceptado por la mayoría de los panameños. Algunos de ellos manifestaron descontento por la poca remuneración económica que recibían por el funcionamiento del Canal. Otros se encontraban más preocupados por las constantes intervenciones militares y diplomáticas del Gobierno estadounidense a su país, aunque es importante recordar que algunos desembarcos estadounidenses fueron solicitados en muchas ocasiones por las autoridades de la República de Panamá. De esta manera muchas revueltas populares fueron disuadidas y algunas elecciones como las de 1906, 1921, 1916 y 1918 fueron realizadas bajo presencia del ejército estadounidense (Méndez, 1976, p. 136; Tack, 1999, p. 35).

La participación del interés estadounidense en la vida económica, política y militar de Panamá era sumamente activa. Los Estados Unidos desmantelaron el ejército panameño con el argumento de una supuesta conspiración que intentaba dar un golpe militar, por lo que en 1904 obligaron al gobierno a abolir el Ejército Nacional y sólo permitieron el funcionamiento de la Guardia Nacional con la condición de ser supervisados por la fuerza militar estadounidense. En el contexto de la Primera Guerra Mundial, el gobierno de Washington exigió la entrega total de los armamentos militares que poseían las pocas fuerzas nacionales, dejando a la República de Panamá completamente indefensa y sometida a los intereses estadounidenses (Méndez, 1976, p. 173).

La falta de la debida precisión técnico jurídica en la formulación del texto del Tratado de 1903, por el lado panameño, y el poder omnímodo norteamericano ejercido en la zona del canal, que minimizó la participación y representación de la soberanía panameña, fue originando en la opinión de la ciudadanía panameña un rechazo a la gestión excluyente de la administración norteamericana y una serie de reivindicaciones a favor de la soberanía

panameña junto con una exigencia de mayor participación en los beneficios (Cerezo de Diego, 2010, p. 50).

Otro aspecto que causó descontento entre la población panameña, fue la expropiación de tierras para la construcción de bases militares -que de acuerdo con los Estados Unidos eran indispensables para la defensa del territorio- principalmente entre 1903 a 1926. Pese a que en el Tratado de 1903 se estipulaba la concesión de tierras, las expropiaciones eran cada vez más contantes y se realizaban sin ninguna notificación al Gobierno de Panamá y aunque los panameños intentaron conseguir alguna indemnización por la pérdida de sus tierras, no lo consiguieron (Lindsay, 2006, p. 196).

Desde 1904 hasta 1964 algunos presidentes y Secretarios de Relaciones Exteriores de Panamá solicitaron al gobierno estadounidense la revisión de *Tratado Hay-Bunau Varilla*, aunque sus gestiones no tuvieron resultados. No sería hasta junio 1926 que el Doctor Ricardo J. Alfaro -Ministro Plenipotenciario de Panamá- consiguió la negociación del *Tratado de 1926*, mediante el cual los Estados Unidos concedían arreglar aquellas cláusulas del Tratado de 1903 que mantenían el descontento panameño, aunque el *Tratado del Canal de Panamá* no logró la aprobación de la Asamblea Nacional de Panamá, este sería el inicio de una lucha diplomática por la soberanía panameña (Tack, 1999, p. 35).

El 2 de marzo de 1936 se firma el *Tratado General de Amistad y Cooperación*, conocido también como *Tratado Hull-Alfaro* -que fue ratificado hasta 1939- entre Panamá y los Estados Unidos con el fin de “regular sobre una base firme y mutuamente satisfactoria algunas cuestiones que han surgido como resultado de la construcción del Canal Interoceánico a través del Istmo de Panamá” (Alfaro et al., 1936, p. 197). En este acuerdo se concedían algunos logros respecto a la soberanía e independencia de Panamá, aunque establecía que en cualquier caso de hostilidad internacional o ante algún acontecimiento que pusiese en peligro la seguridad del Canal, los Gobiernos de Panamá y de los Estados Unidos tomarían en conjunto las medidas necesarias para la defensa de los intereses comunes (Gutiérrez, 1994, p. 55).

El ataque a Pearl Harbor en 1941 marcó el ingreso de los Estados Unidos a la Segunda Guerra Mundial, por lo que inmediatamente el Canal quedó bajo defensa de las fuerzas panameñas y del ejército estadounidense, tal como quedaba especificado en el Tratado de 1936. Para 1942 en el contexto de la guerra, ambos gobiernos se suscribieron al llamado

Acuerdo de los Doce Puntos, también denominado *Convenio sobre Compensaciones de 1942* o *Acuerdo de Bases*, básicamente este pacto concedía a los Estados Unidos 15 hectáreas alrededor de todo el país para la instalación de bases militares para la defensa del Canal y se mantendría vigente hasta un año después de la firma del tratado de paz que pusiera fin a la guerra (Tack, 1999, p. 36).

Durante la Primera y Segunda Guerra Mundial, el Canal permaneció abierto para las fuerzas beligerantes. Sin embargo, la participación activa estadounidense en las Segunda Guerra Mundial propició que se iniciara el control de los barcos que utilizarían el paso bioceánico, solo se permitía el paso de tres navíos por beligerante y no más de seis barcos de guerra dentro del interior del Canal y las aguas adyacentes. Así, el Canal y las aguas que lo rodean quedaban restringidas -inclusive antes de la entrada de los Estados Unidos a la guerra- estas medidas aumentaron con el estallido de la Guerra de Corea en 1951 (Gutiérrez, 1994, p. 55; Cerezo de Diego, 2010, p. 49).

La segunda guerra mundial, librada tanto en los escenarios del Océano Atlántico como del Pacífico, llevó a una revaloración estratégica de la importancia del papel de la vía interoceánica, la cual fue resguardada a tal punto que Estados Unidos llegó a desplegar más de 60 000 soldados en un total de 134 instalaciones militares, ubicadas en todas las provincias panameñas, algunas de ellas muy distantes del Canal (Pérez & Sierra, 2000, p. 159).

En el período de la posguerra, el gobierno estadounidense, como parte de su *Política de Seguridad Nacional* fundó en 1946 la *Escuela de las Américas* en Panamá, con el fin de entrenar a los miembros del ejército, la marina, la fuerza aérea, los policías e inclusive a los civiles de toda América Latina y el Caribe. El objetivo principal era mantener bajo su control a las naciones latinoamericanas y forzarlas a cooperar con los intereses estadounidenses, aunque con el tiempo los escándalos por violación a los derechos humanos revelarían las verdaderas formas de entrenamiento en la *Escuela*, provocando el rechazo no sólo del pueblo panameño, sino del resto de los pueblos latinoamericanos (Ruiz, 2015, p. 1).

Las bases militares construidas durante la guerra mundial comenzaron a ser desalojadas para 1947, tras el rechazo de Panamá al *Convenio de Bases Filós-Hines*, el cual pretendía conseguir la cesión del territorio para la construcción de un total 103 bases militares. La intención estadounidense de mantener su presencia militar en Panamá se hizo más evidente, por lo que el descontento nacionalista fue incrementándose y con ello la esperanza de recuperar la soberanía de parte de su territorio -una vez más- a través de la

renegociación del Tratado de 1903. Las negociaciones iniciadas en 1953 dieron pauta al avance de este objetivo (Gutiérrez, 1994, p. 56).

El fin de la guerra mundial y el inicio del *sistema bipolar* dentro del escenario de la Guerra Fría fueron los factores principales que incidieron en la negociación del *Tratado de Mutuo Entendimiento y Cooperación*, también conocido como *Tratado Remón-Eisenhower*, firmado el 25 de enero de 1955. A pesar de que este tratado mantiene la vigencia del *Tratado Hay-Bunau Varilla*, añadió condiciones económicas más equitativas para Panamá (Pérez & Sierra, 2000, p. 160).

[...] el Tratado Remón-Eisenhower por el que los Estados Unidos acceden a nuevas reclamaciones económicas panameñas y se restringen algunos privilegios de los residentes norteamericanos en la zona del canal. El presidente Remón es asesinado (2 de febrero). En 1960, el presidente norteamericano Eisenhower ordena colocar la bandera panameña junto a la de Estados Unidos en la zona del Canal como señal de la soberanía compartida de Panamá (Cerezo de Diego, 2010, p. 51).

A pesar que los tratados de 1936 y 1955 representaron un gran avance en las negociaciones sobre el Canal, en ambos documentos se pasó por alto el principal elemento de la soberanía de la ruta interoceánica y la revisión del concepto de perpetuidad establecido en el Tratado de 1903. Estos puntos fueron los principales motivos del estallido de protestas sociales, algunas de las movilizaciones que tuvieron mayor resonancia fueron la del 2 de mayo de 1958, en donde alumnos panameños se dedicaron a plantar su bandera alrededor de la denominada Zona del Canal, no obstante, el acontecimiento más significativo se produciría en 1964, como veremos a continuación (Pérez & Sierra, 2000, p. 60).

El 9 de enero de 1964, ocurrió un acontecimiento que marcaría el rumbo de las relaciones entre Panamá y los Estados Unidos. Un grupo de estudiantes panameños que intentaba izar una bandera de su país junto a la bandera estadounidense en la Escuela Secundaria de Balboa, fueron fuertemente reprimidos por militares y estudiantes estadounidenses. Durante el enfrentamiento hubo muertos y heridos, ante esta situación la respuesta el Gobierno de Panamá fue la ruptura de relaciones diplomáticas con los Estados Unidos. El entonces presidente panameño Roberto Chiari Remón, dejó muy claro que su país no reanudaría relaciones con los estadounidenses, hasta que aceptaran pactar un nuevo tratado que resultara más beneficioso para el pueblo panameño. A través de la mediación de

la *Organización de Estados Americanos* (OEA) se consiguió el restablecimiento diplomático en abril del mismo año (Sabonge & Sánchez, 2009, p. 23).

Cabe mencionar que a lo largo de la administración del Canal en manos estadounidenses se suscitaron ciertos acuerdos que coinciden con algún punto de la política exterior estadounidense. Por ejemplo, el Tratado General de 1926 se relaciona con el período que va de 1904 a 1930 donde convergieron la *Política del Gran Garrote* de Theodore Roosevelt y la *Diplomacia del Dólar* de William Taft, lo que podía explicar el porqué de la negativa estadounidense de negociar con Panamá un acuerdo que fuese equitativo para ambos, ya que ambas políticas se caracterizan por demostrar la agresividad y el poderío estadounidense (Seika, 1974, p. 195).

A partir de 1930 tuvo lugar la preminencia de la *Política del Buen Vecino* o de la *Buena Vecindad* del presidente Franklin Delano Roosevelt. Para este lapso los Estados Unidos mantienen en la región una guardia baja e inclusive podría decirse que se mantuvo menos intervencionista que los gobiernos anteriores, pues en 1936 se consiguió la firma del *Tratado General de Amistad y Cooperación* en el cual se negoció la soberanía panameña. Aunque a partir de 1941 se convirtió en la *Política del Buen Vecino en Guerra*, en donde el gobierno estadounidense ante el avance del comunismo buscó la defensa de sus zonas de seguridad para ello se suscribió el Tratado de 1942 y el de 1947 sobre bases militares. Tras el fin de la guerra y las intenciones de mantener de lado capitalista al pueblo panameño decidió la negociación del *Tratado Hay-Bunau Varilla* mediante el *Tratado Remó-Eisenhower* como muestra de cooperación (Seika, 1974, p. 196).

Finalmente, el periodo que va de 1960 a 1967 se caracterizó por el programa denominado, *Alianza para el Progreso* (ALPRO), en donde el espíritu nacionalista de los panameños se reafirmó. La Alianza brindaba la imagen aparente de los Estados Unidos por ayudar a los países latinoamericanos. En esta coyuntura, el descontento panameño producido particularmente a partir de la masacre de 1964 provocó que el gobierno estadounidense cedería ante las exigencias panameñas, dando inicio a las negociaciones que llevaron años más tarde a la firma de los *Tratados Torrijos-Carter*.

La adquisición de la ruta interoceánica por parte de los Estados Unidos despertó diferentes intereses dentro de la población panameña. Mientras la élite política se beneficiaba del control que ejercían los estadounidenses en el istmo, otros grupos se preocupaban por la

manera en que el gobierno estadounidense administraba no sólo la Zona del Canal, sino todo el territorio. Así, desde su independencia de Colombia en 1903 hasta 1977 el nacionalismo panameño lucharía por obtener su soberanía política, económica y territorial. No obstante, la lucha sería mucho más difícil de lo esperado, pues el gobierno estadounidense impediría a cualquier costo ceder beneficios a Panamá. Durante el período analizado en este apartado, es decir, de 1903 a 1964, los intentos por negociar con los Estados Unidos se realizaron de manera diplomática y a través del diálogo. A pesar de estos esfuerzos, el dominio que ejercían los Estados Unidos sobre Panamá era lo bastante grande como para impedir que el pueblo panameño tuviera una verdadera oportunidad de defender sus intereses.

Los sucesos de 1964 propiciaron el quiebre inicial entre Panamá y los Estados Unidos, permitiendo que durante las negociaciones siguientes el Gobierno panameño utilizara a su favor el *protectorado de facto* en el cual subsistían para obtener mayor apoyo dentro de la comunidad internacional y permitiendo replegar la injerencia estadounidense. Como se presentará en el siguiente apartado, el protagonismo panameño a nivel mundial en el contexto de la Guerra Fría facilitaría las cosas para obtener mayores beneficios referentes al Canal.

2.3 De la negociación por la soberanía del canal a la firma de los Tratados Torrijos-Carter: 1964-1977

Las negociaciones por las cuales el gobierno panameño obtuvo parcialmente la devolución de la soberanía del Canal es un proceso muy extenso. Como se analizó en el apartado anterior, las intenciones panameñas por recuperar la soberanía de parte de su territorio surgieron desde 1903, aunque con el tiempo la lucha se hizo cada vez más evidente. Sin embargo, el punto de quiebre que marcó el inicio de una nueva etapa en la vida panameña se desató con la masacre de 1964. A partir de entonces y hasta 1977, el proceso transcurrirá por tres etapas. La primera de ellas abarca el período de 1964 a 1970, durante este lapso, la crisis interna en Panamá llevó a la firma de un proyecto de tres tratados en 1967, mismos que serían rechazados por el pueblo panameño en 1970 provocando un espacio de recesión en las negociaciones. La segunda etapa, -la más corta de ellas- inició en 1971 con los ánimos de

llegar a un acuerdo lo más benéfico para las dos naciones y culmina 1972 sin resultados favorables. Finalmente, la tercera etapa abarca de 1973 a 1977, período muy importante, ya que consiguió la firma de los *Tratados Torrijos-Carter* luego que Panamá optara por la internacionalización de su causa. A continuación, se relata cada una de las etapas ya indicadas de este proceso de negociación (Jaén, 2007, p. 11).

Los trágicos sucesos de enero de 1964 en los cuales parecieron más de una veintena de ciudadanos panameños y más de 400 resultaron heridos, hicieron comprender al Gobierno de los Estados Unidos que ya la hora de iniciar conversaciones para eliminar las causas de conflicto, le había llegado. Producto de estas negociaciones, son los tres proyectos de tratados que se dieron a la luz pública en ambos países en 1967 y que se negociaron en los Estados Unidos, simultáneamente, dentro del mayor secreto por ambas partes. Los tres proyectos son: uno sobre el actual Canal de Panamá, otro concerniente a la defensa del Canal de Panamá y de su neutralidad, y un tercero, concerniente a un canal a nivel por territorio panameño. A estos tres proyectos antecedió un Canje de Notas, conocido como el Eleta-Adair, de 1966 (Seika, 1974, p. 198).

Cabe recordar que tras la masacre de 1964 el Gobierno de Panamá no sólo suspendió las negociaciones con los Estados Unidos, sino que declaró la ruptura de relaciones diplomáticas con este país. Por tanto, el Gobierno estadounidense decidió ceder un poco ante las exigencias panameñas. Esto, los llevó a la *Declaración conjunta* del 3 de abril de 1964, en donde ambos Estados manifestaron su deseo por resolver sus diferencias de la manera más razonable posible. La Declaración incluía el restablecimiento de relaciones diplomáticas y el envío inmediato de Embajadores Especiales con poderes específicos para negociar un nuevo tratado (Bolívar, 1999, p. 218).

Los intereses panameños durante todo el proceso de negociaciones tuvieron dos categorías. Primero los objetivos históricos del pueblo panameño, dentro de los cuales se incluían la obtención de la soberanía de la ruta interoceánica y el fin del *protectorado de facto estadounidense*. La segunda categoría comienza cuando se instaura en 1968 un régimen militar en Panamá, pues a los intereses anteriores se sumaron las peticiones de los líderes militares como, impedir a cualquier costo la presencia militar estadounidense en el Canal, conseguir el apoyo internacional y no conceder una prórroga más allá del año 2000 para que los Estados Unidos permanecieran en el territorio. Como veremos a lo largo de este apartado,

algunos objetivos fueron alcanzados mientras que otros tuvieron que sacrificarse para llegar a un acuerdo (Bolívar, 1999, p. 221).

El proceso de negociación entre los Estados Unidos y Panamá tenía como principal propósito conseguir la abrogación del Tratado de 1903 y el reconocimiento de la soberanía de Panamá sobre el territorio del Canal. En 1965 se suscitó el *Canje de Notas* entre el Embajador de los Estados Unidos, Charles W. Adair Jr., y el Ministro de Relaciones Exteriores de Panamá, Fernando Eleta, con el propósito de determinar la posibilidad de construir un Canal a nivel de la ruta *Sasardi-Mortí* en el Darién. Y para 1966 fue firmado el *Canje de notas Eleta-Adair*, en el cual se permitía a los Estados Unidos realizar las exploraciones necesarias para determinar las condiciones de la zona, durante las investigaciones tenían que participar los funcionarios panameños. Asimismo, toda la información recopilada había de pasar al Gobierno panameño para que este determinara las conclusiones finales (Pizzurno & Araúz, 1996, p. 502).

En 1967 se suscribió el acuerdo que tenía como intención poner fin a los tres proyectos citados anteriormente. El *Tratado Robles-Johnson*, como se conoce comúnmente incluía la abrogación de todos los tratados y convenios anteriores suscritos entre Panamá y los Estados Unidos. De igual manera:

Ambos gobiernos establecían la Administración Conjunta del Canal de Panamá, cuyo órgano directivo era una Junta compuesta por nueve miembros, cuatro de los cuales serían nombrados por el Presidente de la República de Panamá y cinco por el Presidente de Estados Unidos. Los miembros de la Junta Directiva ejercerían sus funciones durante seis años 'sujetos a remoción por justa causa' por parte del Presidente que los hubiese designada. El Presidente de la Junta sería elegido entre sus miembros por el período de un año, y la presidencia se alternaría anualmente entre los representantes de Panamá y Estados Unidos. La Junta Administrativa tendría amplios poderes para administrar el Canal, sus obras y servicios auxiliares, darle mantenimiento, efectuar mejoras y adiciones al mismo, además de otras facultades de carácter laboral y jurídico. Desde el punto de vista económico y fiscal, el Proyecto de Tratado del Canal establecía un sistema de participación de la República de Panamá, según el tonelaje de carga comercial que transitara por la vía interoceánica. Asimismo, la Administración permitiría el establecimiento de empresas comerciales y privadas de toda clase en el área del Canal. También se incluía el pago del impuesto de importación, del impuesto sobre la renta y otras disposiciones de interés fiscal para Panamá.

Revertirían a la República tierras e instalaciones ubicadas dentro de la Zona del Canal (Pizzurno & Araúz, 1996, p. 503).

Tras la firma del *Tratado Robles-Johnson* se desencadenaron una serie de eventos de carácter socio-políticos que crearon un ambiente de inestabilidad en la población panameña, lo cual se vería agravado en octubre de 1968 con el golpe de Estado al presidente Arnulfo Arias Madrid y el establecimiento de una dictadura militar. Estos acontecimientos acrecentaron los problemas ya existentes y provocaron una ruptura del orden constitucional, al mismo tiempo que agudizaron la crisis política desatada durante el gobierno de Marco Aurelio Robles. En este contexto, se desató la represión política y se suprimieron artículos constitucionales que permitieron la restricción de las libertades, como las manifestaciones sociales, las reuniones, los medios de comunicación; se implantó el toque de queda, el número de detenidos aumentó e inclusive se ordenó el cierre temporal de universidades (Gurdián, 2014, p. 31).

Ante tales acontecimientos, los líderes militares debían tomar medidas que permitieran el restablecimiento del orden social. Inicialmente crearon el *Consejo Asesora de la Cancillería* con el objetivo de analizar los tres proyectos plasmados en el *Tratado Robles-Johnson*. El 30 de marzo de 1970, la comisión entregó en un informe titulado *Fundamentos de la posición de la Cancillería panameña en relación con el rechazo por parte de Panamá de los tres proyectos de tratados de 1967*, en donde determinan que los proyectos no satisfacían las aspiraciones del pueblo panameño (Gurdián, 2014, p. 32).

El nuevo Gobierno panameño estaba cada vez más decidido a no ceder a condiciones que no resultaran favorecedoras para su nación. Tras el rechazo de la Cancillería al Tratado de 1967 surgió el liderazgo del general Omar Torrijos Herrera -uno de los militares que encabezaron el golpe de Estado de 1968- quien se encargaría de negociar con los Estados Unidos un acuerdo beneficioso para Panamá. En 1971 las negociaciones entre ambos gobiernos se reanudaron. Durante las sesiones el tema principal fue la soberanía panameña sobre el Canal, no obstante, la postura rígida de cada una de las partes impedirá un acuerdo mutuo. En este contexto, el nuevo régimen impulsó la aprobación de la nueva *Constitución Política de la República de Panamá* de 1972 (Cerezo de Diego, 2010, p. 51).

Dicha Constitución, con sus virtudes y defectos, reafirma y profundiza los derechos económicos y sociales de la población, moderniza la administración pública, promueve la participación del Estado en las actividades económicas y productivas al tiempo que se

convierte en el instrumento idóneo para legitimar y legalizar al régimen militar y, sobre todo, le concede al general Torrijos poderes especiales al designarlo, mediante el artículo 277, líder máximo de la revolución panameña (Gurdián, 2014, p. 38).

Como se mencionó al inicio de este apartado, una de las estrategias utilizadas por el gobierno militar en Panamá para conseguir la soberanía del Canal, fue la internacionalización de su causa, consiguiendo el apoyo de algunos países en vías de desarrollo, como los de América Latina y el Caribe, los miembros del *Movimiento de los No Alineados*, consiguió también el respaldo de Estados socialistas, dentro de los cuales destaca el restablecimiento de relaciones diplomáticas con Cuba en 1974. La estrategia se concentró en recurrir principalmente a los llamados *países del Tercer Mundo*, ya que estos conocían perfectamente el predominio estadounidense. Asimismo, Panamá recurrió a los miembros de la Organización de Naciones Unidas (ONU) (Gurdián, 2014, p. 36).

En 1971 la gira del presidente panameño Basilio Lakas Bahas y su Canciller Juan Antonio Tack por Europa despertó el interés de algunos *aliados estadounidenses*, consiguiendo que Francia se inclinara por apoyar la causa panameña en septiembre de 1972. Para 1973 el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas se reunió en Panamá con el objetivo de mediar el conflicto entre los litigantes. El escenario pintaba cada vez más favorable para Panamá, la evidencia de la constante injerencia estadounidense sobre la población panameña atrajo cada vez más a diplomáticos y periodistas de todas partes del mundo. En septiembre de 1973 el *Grupo de Países No Alineados* se reunió en Argel, capital de Argelia, dentro de las resoluciones decidieron brindar su apoyo a la lucha panameña, como también lo harían los Estados de América Latina en Bogotá durante la Asamblea General de la Organización de Estados Americanos en noviembre del mismo año (Jaén, 2007, p. 17).

Entre 1976 y 1977 el general Torrijos emprendió una gira por Europa, con la finalidad de conseguir el apoyo extranjero, en esta ocasión inicialmente viajó a España, donde se reunió con Francisco Franco, luego viajó a Yugoslavia para encontrarse con el presidente Josip Broz Tito y por último visitó Roma para ver al Papa Paulo VI. En América pasó por México y se reunió con el presidente José López Portillo, en Argentina se entrevistó con el presidente Juan Domingo Perón y en Perú con el presidente Velasco Alvarado. Mientras tanto el Canciller Tack continuaba las negociaciones con el Secretario de Estado, William P. Rogers donde hablaron de la reanudación de las negociaciones dando pauta a la *Declaración Tack-Kissinger*, también conocido como *Anuncio Conjunto de Ocho Puntos*, firmado el 7 de

febrero de 1974 en donde “acuerdan por primera vez abrogar el Tratado de 1903 sobre el canal, finalizar la jurisdicción estadounidense y compartir la responsabilidad en la gestión y defensa del canal” (Jaén, 2007, p. 18).

Esta declaración, que consta de un preámbulo y ocho puntos, tenía como finalidad servir de guía a los negociadores de ambos países en el esfuerzo por concertar un tratado justo y equitativo, que elimine de una vez por todas, las causas de conflicto entre los dos países, así como también aspiraba a establecer los requisitos para una relación moderna entre los dos estados basado en el respeto mutuo (Gurdián, 2014, p. 47).

Con la llegada Gerald Ford a la presidencia de los Estados Unidos en 1975 el embajador Ellsworth Bunker solicita nuevas instrucciones que permitan superar las limitaciones que se habían presentado desde el gobierno de Richard Nixon, por lo que este cambio de gobierno daba nuevas esperanzas a Panamá. El diálogo diplomático llevó a la firma del *Acuerdo de Defensa*, también llamado *SOFA (Status Forces Agreement)* en marzo de 1975, aunque la realidad interna de los Estados Unidos retrasó las negociaciones. Por una parte, el Departamento de Defensa optaba por una postura mucho menos flexible en comparación con el Departamento de Estado que prefería solucionar el problema lo más pronto posible y de manera diplomática. Tras el estancamiento en las negociaciones, estas se reanudaron en noviembre del mismo año, cuando Bunker consiguió que el presidente adoptara una postura más razonable con Panamá (Jaén, 2007, p. 20).

Como resultado de la propaganda internacional, Panamá obtuvo un puesto en el Consejo de Seguridad durante dos años a partir del 1 de enero de 1976. El Canciller Tack fue sustituido por Aquilino Boyd quien para octubre de 1976 mantuvo un buen entendimiento con Henry Kissinger. Sin embargo, la interrogante del próximo gobierno presidencial estadounidense puso en duda el futuro de las negociaciones. El triunfo de James Carter en noviembre de 1976 abrió la posibilidad de terminar de manera positiva el proceso. Carter conocía bien el tema del canal y era partidario de resolver el conflicto de la mejor manera posible. En Panamá el negociador Aquilino Boyd dimitió de su cargo y subió al poder Rómulo Escobar Bethancur, aunque el general Torrijos asumiría el liderazgo de todo el proceso negociador (Jaén, 2007, p. 23).

Entre el 13 y el 26 de febrero de 1977 se realizó en la Isla Contadora la primera ronda de negociaciones de la administración de Carter. Durante los meses siguientes las mesas de negociación tanto en Washington como en Panamá fueron delimitando los puntos a tratar del

futuro acuerdo. Finalmente, la última fase culminaría el 7 de septiembre de 1977 con la firma de los *Tratados Torrijos-Carter* en el Salón de las Américas de la sede de la Organización de Estados Americanos ante representantes de veintisiete naciones americanas. Los opositores a los tratados por ambas partes no se hicieron esperar, esto dificultó el proceso de ratificación de dichos tratados (Jaén, 2007, p. 30).

La Constitución Política de la República de Panamá de 1972, [...] en su artículo 325 exige que: ‘Los tratados o convenios internacionales que celebre el Órgano Ejecutivo sobre el Canal de esclusas, su zona adyacente y la protección de dicho Canal, así como la construcción de un Canal a nivel del mar o de un tercer juego de esclusas, deberán ser aprobados por el Órgano Legislativo y, luego de su aprobación, serán sometidos a referéndum nacional’. En cumplimiento de este precepto constitucional, el 23 de octubre de 1977, se celebró un plebiscito nacional por el que los panameños permitían al gobierno la ratificación del tratado. También el senado de los Estados Unidos autorizó al gobierno norteamericano en abril de 1978 su ratificación. El 1 de abril de 1979 se intercambian entre ambos Estados los instrumentos de ratificación, si bien afectados por distintas reservas y declaraciones, y el 1 de octubre del mismo año entró en vigor (Cerezo de Diego, 2010, p. 52).

Dada la extensión y complejidad de los *Tratados Torrijos-Carter*, se explicarán algunos de los puntos más significativos de su contenido. Los Tratados de 1977 abrogaban todos los tratados, convenios, acuerdos y canjes de notas suscritos entre la República de Panamá y los Estados Unidos que se encontraban vigentes hasta antes de la entrada en vigor de este nuevo convenio. Los Tratados tuvieron un gran impacto en la sociedad internacional, algunos lo criticaban, mientras que otros festejaban la aparente victoria del Gobierno panameño. La realidad es que los *Tratados Torrijos-Carter* alcanzaron grandes objetivos en materia jurisdiccional, no obstante, Panamá tuvo que ceder en ciertos aspectos sobre la defensa y la neutralidad del canal (Barletta, 2007, p. 111).

Se establecía una nueva relación bilateral en donde se aumentaban la participación de Panamá en la administración y defensa del Canal y, aunque ambas partes se comprometían a proteger y asegurar el buen funcionamiento de la ruta interoceánica, Panamá tuvo que conceder a los Estados Unidos la responsabilidad principal de la administración, el mantenimiento y la defensa de la ruta mediante la *Comisión del Canal de Panamá*, lo cual significaba restringir la jurisdicción y la soberanía del territorio. Los Tratados también incluían la fecha límite -31 de diciembre de 1999- en la cual se daría por finalizado el

protectorado de facto de la Zona del Canal. Las partes también se obligaban a analizar de manera conjunta la posibilidad de construir un tercer juego de esclusas (Beluche, 2017, párr. 12; Barletta, 2007, p. 115).

Dentro de los logros administrativos, se otorgó a Panamá la compañía del ferrocarril, los bienes ubicados en la Zona del Canal, también se obtuvo la entrega de los puertos de Balboa y Cristóbal, y se permitieron las actividades comerciales por parte de los panameños en el área del Canal. Respecto a los beneficios económicos, el gobierno panameño recibiría 10 millones de dólares por parte de la *Comisión del Canal* por la prestación del territorio, así como una tasa del 0.30 de dólar por cada tonelada que se cobrara a cada nave que transitara por el Canal partir del 1 octubre de 1979 (Jaén, 2007, p. 27).

En materia de defensa, el tratado legalizó la presencia de las bases militares norteamericanas, que antes estaban de hecho y no de derecho, bajo la excusa de proteger el canal. Y en cuanto al Pacto de Neutralidad, el Senado norteamericano consignó una cláusula que permite la intervención militar norteamericana en Panamá, en cualquier momento después del año 2,000 (o sea, a perpetuidad) si a juicio de Washington estuviera en peligro el libre tránsito por el canal. Como se puede apreciar, los ingresos económicos que Panamá obtuvo del tratado no fueron lo suficientemente significativos como para revertir la crisis económica, la cual a partir de comienzos de los años ochenta se volvió a profundizar (Beluche, 2017, párr. 14).

Otra de las consecuencias inmediatas de los Tratados fue la apertura política de Panamá por exigencias de los Estados Unidos, de esta manera el gobierno militar abrió las puertas para el retorno de todos los exiliados que quisieran regresar al país. Como parte del trato, el general Torrijos anunció mayores garantías y libertades a la ciudadanía, al mismo tiempo se reglamentaba la *Ley 18* sobre los partidos políticos. También tuvo que acceder a la visita de una *Comisión Especial* designada por la *Comisión Interamericana de los Derechos Humanos* de la Organización de Estados Americanos. En el informe final de la Comisión se comprobaron los crímenes y otras violaciones a los derechos humanos por parte del gobierno militar (Araúz & Pizzurno, 2000, párr. 13).

Los *Tratados Torrijos-Carter* se conformaron por el *Tratado del Canal de Panamá* y por el *Tratado de Neutralidad Permanente*, en los que se estableció que la vía interoceánica será permanentemente neutral, lo que significa que, tanto en tiempos de paz como de guerra, el Canal permanecería abierto al tránsito de todas las naves sin importar de que nación provengan sin discriminación alguna. También se incluyó la cláusula que otorgó a los

Estados Unidos la condición de único garante de esa neutralidad, lo que dejaba de manifiesto que el Gobierno estadounidense tendría la facultad de intervenir militarmente en el territorio panameño con el más mínimo pretexto de defender la neutralidad de la ruta (Rodríguez, 2010, párr. 10). Acerca de cuáles son las bases que serían consideradas para intervenir en Panamá:

[...] los Estados Unidos decidieron dictar una ley de interpretación de los tratados de forma unilateral – Ley 96-70 (Ley Murphy) – que se encuentra vigente en la actualidad y contiene una interpretación basada en los intereses de Estados Unidos y que se considera por sectores en Panamá violatoria del espíritu y letra de los Tratados del Canal de Panamá (Rodríguez, 2010, párr. 16).

Los Tratados de 1977 marcaron el inicio de una nueva etapa en las relaciones con los Estados Unidos. Pese a que algunos autores señalan que la firma de estos Tratados marcó el triunfo del gobierno panameño sobre los Estados Unidos, la realidad es que fue una estrategia más del gobierno estadounidense para mantener el control de la ruta interoceánica. Sin embargo, la presión internacional, la reciente derrota en la Guerra de Vietnam y el *escándalo de Watergate*, sumado a la postura flexible del presidente Carter, facilitaron la negociación con Panamá. Los Estados Unidos cedieron parcialmente algunas de las demandas panameñas. No obstante, las victorias fueron subordinadas tras permitir que los estadounidenses mantuvieran la responsabilidad principal de defender y proteger la ruta. Esta cláusula dejaba muy claro que los Estados Unidos seguirían ejerciendo su influencia no sólo en el Canal, sino en todo el territorio panameño como lo habían hecho con anterioridad. En el capítulo siguiente se analizará esta nueva etapa diplomática en la que Panamá finalmente podrá conseguir la soberanía absoluta del Canal, iniciando un nuevo período en sus relaciones internacionales.

CAPÍTULO 3

EL CANAL INTEROCEÁNICO: DE LOS TRATADOS TORRIJOS-CARTER AL ACERCAMIENTO CON CHINA

El presente capítulo tiene como objetivo central analizar la última fase de las negociaciones por la soberanía del Canal interoceánico de Panamá, tras décadas de lucha panameña contra el dominio estadounidense. En el primer subcapítulo se profundiza el estudio de los *Tratados Torrijos Carter* de 1977 como punto de partida para la devolución total de la soberanía de la ruta canalera, culminando a finales de 1999, cuando en cumplimiento de los Tratados se marca el inicio real de la administración del Canal al mando de autoridades panameñas. El segundo subcapítulo analiza el período de la administración del Canal bajo dirección de la *Autoridad del Canal de Panamá*, así como los cambios y las aspiraciones de esta nueva organización, dentro de las cuales destacan la ampliación del Canal y la búsqueda de nuevas relaciones diplomáticas con China. Finalmente, el tercer subcapítulo analiza el acercamiento oficial entre China y Panamá a partir de 2017, enfatizando la evolución de dichas relaciones diplomáticas y comerciales en los años siguientes, considerando también la reacción del gobierno estadounidense ante este acontecimiento.

3.1 De los Tratados Torrijos-Carter a la devolución de la soberanía de facto al Gobierno panameño (1977-1999)

La firma de los *Tratados Torrijos-Carter* significó el primer paso para la devolución de la soberanía del Canal a los panameños. No obstante, como se mencionó en el capítulo anterior, la vigencia de los Tratados terminaría hasta el 31 de diciembre de 1999. Es importante recordar que los Tratados de 1977 se componen de dos documentos independientes: el

Tratado del Canal de Panamá y el Tratado sobre la neutralidad permanente del Canal de Panamá (Furlong, 1986, p. 36).

La entrada en vigor de ambos instrumentos jurídicos inició el 1 de octubre de 1979 luego de una serie de negativas por parte del Senado de los Estados Unidos. La ratificación estadounidense incluyó enmiendas adicionales a los Tratados de 1977 que no fueron consultadas al Gobierno de Panamá y que alteraron casi por completo los acuerdos originales. Estas modificaciones, aunque no fueron presentadas al pueblo panameño, sí fueron aceptadas por la Cancillería panameña ante la amenaza del Senado estadounidense de no aprobar el *Tratado del Canal* si no se aceptaban las nuevas condiciones (Jaén, 2007, p. 30).

Para asegurar el buen funcionamiento del Canal y garantizar la convivencia de ambas partes, los Estados Unidos crearon la *Comisión del Canal de Panamá*, una agencia específicamente encargada de vigilar el cumplimiento de las cláusulas suscritas en los Tratados y que se mantuvo presente durante los 20 años de la transición de la soberanía del Canal. Como complemento, fue creada la *Junta Directiva de la Comisión*, la cual estuvo supervisada por una junta binacional conformada por nueve miembros, cinco de los cuales serían estadounidenses y cuatro panameños, todos nombrados por el Gobierno estadounidense. Durante los diez primeros años, es decir de 1979 hasta 1989 la junta estuvo administrada por un ciudadano estadounidense y uno panameño como subadministrador. Empero, a partir del 1 de enero de 1990 los roles cambiaron, pues un panameño fungió como administrador y un estadounidense como subadministrador (Sabonge & Sánchez, 2009, p. 23; Pérez & Sierra, 2000).

Como se mencionó en párrafos anteriores, el Gobierno estadounidense añadió enmiendas, condiciones, reservas y entendimientos adicionales al *Tratado de Neutralidad*. Respecto a las *enmiendas* se añadieron dos, conocidas como: *Enmienda Uno* y *Enmienda Dos*. La *Enmienda Uno*, establecida al final del Artículo IV, plantea que:

La interpretación correcta del principio sobre la responsabilidad de asegurar que el Canal permanecerá abierto y seguro a todas las naves, es que cada uno de los países, de conformidad con sus respectivos procedimientos constitucionales, defenderá el Canal contra cualquier amenaza al régimen de neutralidad y, por consiguiente, tendrá el derecho de actuar contra cualquier agresión o amenaza contra el Canal o el tránsito pacífico de naves. Lo anterior no significa, ni se interpretará como un derecho de intervención de Estados Unidos en los asuntos internos de Panamá. Cualquier acción por parte de Estados Unidos estará dirigida a asegurar

que el Canal permanecerá abierto, seguro, accesible y nunca estará dirigida contra la integridad territorial o la independencia política de Panamá (Gutiérrez, 1994, p. 58).

La *Enmienda Dos*, colocada al final del primer párrafo del Artículo VI, estipula que las naves de guerra y los barcos auxiliares de los Estados Unidos y Panamá, tendrán el derecho de transitar por el Canal de manera libre. La intención es garantizar el flujo de dichos barcos a través de la ruta lo más rápidamente posible, sin impedimentos, ni contratiempos, con breve tramitación y en caso de necesidad o emergencia, pasar a la cabeza de la fila de barcos para agilizar su paso (Storrs & Jackson, s/f, párr. 48).

Dentro de las *condiciones* encontramos la *Condición Uno* o también denominada *Reserva DeConcini*, la cual establece que tanto Panamá como los Estados Unidos tiene el derecho absoluto de tomar las medidas que considere necesarias en caso de que el Canal se encuentre cerrado o que su seguridad y funcionamiento se vea amenazada, incluyendo el uso de la fuerza militar (Valle, 2018, p. 91). Por su parte en la *Condición Dos o Reserva Nunn*, estipula que:

Nada en el Tratado impedirá a las partes concertar cualquier acuerdo o arreglo entre los dos países para facilitar en cualquier momento posterior al 31 de diciembre de 1999, el cumplimiento de sus responsabilidades para mantener el régimen de neutralidad establecido en el Tratado, incluyendo acuerdos o arreglos para el establecimiento de cualesquiera fuerzas militares estadounidenses o el mantenimiento en la República de Panamá de sitios de defensa con posterioridad a dicha fecha (Gutiérrez, 1994, p. 58).

Luego de la entrada en vigor de los Tratados en 1979, los Estados Unidos comenzaron a revertir la influencia panameña en algunos sectores. Como se especuló, particularmente por la prensa y el pueblo panameño, los acuerdos de 1977 mantuvieron de nueva cuenta a Panamá dentro de la órbita de la influencia estadounidense. Pues las modificaciones al *Tratado de Neutralidad* brindaron el escenario perfecto para justificar la presencia militar estadounidense en el territorio panameño. Es importante considerar, que el escenario histórico del Canal de Panamá tras la firma de los Tratados de 1977 hasta la fecha límite de éstos a finales de 1999, giró en torno a dos temas centrales:

- 1) El reconocimiento expreso de los derechos soberanos de la República de Panamá.
- 2) La concertación bilateral de un calendario de transferencia que permita a las autoridades de ambos países operar, de una manera gradual, los aspectos técnicos y administrar la entrega escalonada de instalaciones, servicios y gestión territorial, hasta hacer realidad el legítimo

anhelo de los panameños de tener una sola bandera ondeando sobre su territorio unificado (Pérez & Sierra, 2000, p. 162).

La nueva *Comisión del Canal de Panamá* continuó operando eficientemente, pese a que a finales de la década de 1980 el total de la fuerza obrera en el istmo fue reducida a 8,626 trabajadores en comparación a los 12,885 trabajadores que estuvieron activos durante el funcionamiento de la *Compañía del Canal de Panamá*. Durante 1984, aproximadamente el 77% del personal estaba conformado por panameños y, los puestos administrativos que con anterioridad estaban en manos estadounidenses habían sido transferidos a los nacionales de Panamá (Furlong, 1986, p. 38).

Respecto a la defensa del Canal, la acción conjunta entre las *Fuerzas de Defensa Panameñas* y el ejército estadounidense dio resultados positivos durante 1983 y 1985. Cabe resaltar que las Fuerzas de Defensa fueron en su mayoría fuerzas nacionales, por lo que menos de la mitad serían considerados como militares. En esta coyuntura el General Manuel Antonio Noriega, recién nombrado comandante de la Guardia Nacional transformó las antiguas *Fuerzas Nacionales Panameñas* en las *nuevas Fuerzas de Defensa Panameñas*, con el objetivo de convertir a la policía en un ejército. Esto con la finalidad de intentar estar a la *altura* del ejército estadounidense y participar activamente en la defensa del Canal, ya que las fuerzas armadas estadounidenses tenían mayor presencia. Cabe destacar, que la influencia militar de los Estados Unidos en ese momento no sólo se encontraba predominando en Panamá, sino en el resto de América Latina y el Caribe, principalmente en la región centroamericana (Furlong, 1986, p. 39).

La constante injerencia de las fuerzas estadounidenses en el territorio panameño, provocó gran descontento en la población. El caso más memorable se presentó en el año 1989, cuando el presidente estadounidense, George Herbert Walker Bush puso en marcha la *Operación Causa Justa*, que tenía como principal objetivo capturar al presidente panameño Manuel Antonio Noriega, acusado de narcotráfico y corrupción. La invasión se justificó con los argumentos de defender la vida y los bienes de los ciudadanos estadounidenses residentes en Panamá (Morera, 2009, p. 358).

En esta coyuntura, la crisis política en Panamá que comenzó en 1985, se agudizó a mediados de 1989. Durante los dos primeros años, la colaboración entre las fuerzas panameñas y estadounidenses continuó positivamente, por ello se había podido negociar la

permanencia de las bases militares estadounidenses sin provocar un choque militar entre ambos. A pesar que en 1983 el General Noriega había ordenado el cierre total de la *Escuela de las Américas*⁶, que para la *Agencia Central de Inteligencia* (CIA, por sus siglas en inglés) significó perder a su mejor base militar en Centroamérica, esta decisión no afectó la convivencia *pacífica* entre ambas partes (Beluche, 2007, p. 2).

En octubre de 1989 se produjo el golpe militar contra el General Noriega, con la finalidad de anular el resultado de las elecciones presidenciales del mismo año y derrocar su régimen militar. Es importante recalcar que desde 1904 hasta 1985, la historia de las elecciones en Panamá se caracterizó por constantes fraudes y fueron pocas las ocasiones en las que la oposición no denunciara las elecciones y exigiera su anulación, pero hasta el momento no se había conseguido tal objetivo. Esto se debía a que la intervención del Gobierno estadounidense en los procesos electorales panameños, siempre se había inclinado por el candidato que resultaba vencedor sin importar si éste había llegado al poder de manera democrática o no. Sin embargo, para 1989 el gobierno estadounidense decidió apoyar la anulación de las elecciones por convenir a sus intereses (Gandásegui, 1989, p. 13).

Inicialmente el Gobierno del General Noriega satisfacía los intereses estadounidenses, no obstante, con el tiempo, su postura se tornó un tanto nacionalista. La adopción de esta actitud por parte de Noriega, desde la visión estadounidense era la causa principal de la crisis política y del impedimento de un régimen democrático en Panamá. Como consecuencia de ello, el proceso de renegociación del *Tratado sobre el Canal de Panamá* quedó estancado. Por su parte, los Estados Unidos debían de replegar el avance y crecimiento de las fuerzas armadas panameñas que adoptaban una postura cada vez más radical, convirtiéndose en una institución que los estadounidenses concebían como tipo guerrillera y que en algún momento afectaron no sólo intereses extranjeros, sino del resto de la población panameña (Beluche, 2007, p. 2).

Los alcances de las fuerzas panameñas no pudieron hacerles frente a los estadounidenses, la tecnología militar del ejército de los Estados Unidos superaba por mucho la defensa poco estructurada de las *Fuerzas de Defensa Panameñas*. La invasión estadounidense fue efectiva en términos reales, aunque fue severamente criticada por el

⁶ Como se mencionó en el capítulo dos, la Escuela de las Américas fue creada para el entrenamiento y adiestramiento de las fuerzas armadas de América Latina bajo la dirección del ejército estadounidense (Zaina, 2015, p. 3).

Consejo de Seguridad de Naciones Unidas y el resto de la Comunidad Internacional que condenaron la violación a la soberanía de un país miembro de la ONU y el uso de armas de alta tecnología contra fuerzas convencionales de menor alcance que provocaron la muerte de miles de civiles. La invasión no sólo consistió en el ataque militar, sino que fue mucho más allá de ello, pues también se impusieron sanciones económicas a Panamá como la congelación de los fondos del Banco Nacional depositados en los Estados Unidos, una campaña de terror interna para debilitar las defensas panameñas y en una táctica de desprestigio internacional (Gandásegui, 1989, p. 52).

El Gobierno de los Estados Unidos se enfocó en desacreditar a Panamá y presentarlo como un país traficante de drogas y lavado de dinero, a su vez exhibió que las autoridades del país no eran más que cómplices de las bandas criminales más importantes a nivel internacional, consiguiendo que algunos países, como Costa Rica, Argentina, Venezuela, Perú y Brasil se volcaran contra Panamá y legitimaran la intervención. A pesar que las acusaciones se difundieron por toda la prensa internacional, las pruebas ante tales delitos nunca fueron presentadas (Gandásegui, 1989, p. 53).

En la madrugada del 20 de diciembre de 1989, los Estados Unidos concedieron el triunfo político al Licenciado Guillermo David Endara Galimany, inmediatamente se lanzaron bombas al cuartel principal de las *Fuerzas de Defensa Panameñas*, asegurando que la invasión había sido autorizada por el recién juramentado presidente, aunque en realidad la invasión ya estaba decidida mucho antes. El nuevo gobierno fue criticado por su debilidad para afrontar la injerencia estadounidense, por lo que se considera que Endara retrocedió los alcances logrados en 1977, concediendo la firma de todo tipo de tratados y/o convenios que comprometían la soberanía panameña. Un claro ejemplo de ello fue el *Tratado de Asistencia Legal Mutua* que otorgaba a los tribunales estadounidenses la capacidad de investigar a la población y las cuentas bancarias panameñas, así como un acuerdo por medio del cual las naves estadounidenses vigilarían el mar territorial de Panamá (Rivas, 2013, pp. 36-37).

A tan sólo un año de la invasión, el 5 de diciembre de 1990, tropas estadounidenses intervinieron nuevamente en el territorio, en esta ocasión a petición del presidente Endara a fin de contrarrestar los levantamientos militares. El objetivo principal de los Estados Unidos de acudir al supuesto auxilio panameño era conseguir la firma del *Convenio de Donación*, que aparentemente serviría para compensar los daños sufridos en la economía a causa de la

invasión (Beluche, 2007, p. 6). No obstante, el convenio sometió al país a una política *fondomonetarista*, como la:

[...] adopción de un programa de estabilización económica a corto plazo que llenara los requisitos del FMI; una carta que identificara las primeras empresas públicas que serían privatizadas; un plan para rebajar los aranceles de importación, la eliminación de las restricciones comerciales cuantitativas, y reducción del número de productos sujetos a control de precios; prueba de que Panamá había llegado a un acuerdo con el BID; ocasionando la ejecución de reformas de políticas en las áreas de finanzas del sector público, privatización, política laboral y política comercial y mercantil (Rivas, 2013, p. 37).

Las condiciones fueron presentadas a través de la estrategia económica o del también llamado *Plan Ford* y se cumplieron durante el gobierno de Endara, a excepción de la privatización, pues la resistencia sindical y la oposición de algunos grupos empresariales impidió el cumplimiento de este punto.

En preparación de la entrega de la vía interoceánica al gobierno panameño, en la década de 1990, se produjeron importantes cambios en la estructura administrativa del Canal de Panamá. En primer lugar, se transformó su administración, de una empresa pública sin fines de lucro a una empresa pública con fines de lucro, se aprobó, igualmente, un nuevo criterio para fijar las tarifas de los tránsitos por el Canal. [...] Además, para complementar a la junta directiva panameña, se creó un Consejo Internacional formado por navieros, banqueros e industriales de los países más desarrollados del mundo (Gandásegui, 2016, p. 24).

En agosto de 1999, las bases militares habían sido cerradas en cumplimiento con los Tratados y los reglamentos que fueron aprobados, por lo que sólo se esperaba la fecha límite de su instrumentación. No obstante, la fecha y la hora determinadas impedían que muchos de los Jefes de Estado pudieran reunirse, ya que eso significaba que estarían fuera de sus países cuando terminara el siglo XX. Por ello ambos gobiernos decidieron realizar la ceremonia simbólica de entrega el 14 de diciembre, aunque oficialmente se respetaría la fecha estipulada en los *Tratados Torrijos-Carter*. La ceremonia protocolaria fue representada por el expresidente James Carter junto con la presidenta panameña Mireya Moscoso. Al evento asistieron los presidentes de Costa Rica, Colombia, Bolivia, Honduras, Ecuador, México y el Rey de España (Ritter, 2017, párr. 78).

Carter y Moscoso firmaron, en las esclusas de Miraflores, el acta de intercambio de notas, cuyo canje habían realizado el ministro de Relaciones Exteriores de Panamá, José Miguel Alemán, y el embajador de Estados Unidos en Panamá, Simón Ferro. Dichas notas tenían un

carácter apenas declarativo: “De conformidad con el tratado y los acuerdos conexos, al mediodía del 31 de diciembre de 1999, el Gobierno de los Estados Unidos de América transferirá al Gobierno de la República de Panamá, el Canal de Panamá”. Era solo el anuncio de que en 17 días se haría la transferencia. Por ello, lo que importa como registro histórico del acto no eran sus consecuencias jurídicas sino las palabras que allí se pronunciaron. Uno de los firmantes —Jimmy Carter— estaba presente, el otro —Omar Torrijos— había muerto [...] (Ritter, 2017, párr. 79).

El 30 de diciembre de 1999, la Junta Directiva de la *Comisión del Canal de Panamá* se reunió por última vez. Ese mismo día se ofició la ceremonia de despido de la Comisión puesto que en tan sólo horas sería reemplazada por la Junta Directiva de la *Autoridad del Canal de Panamá*, por ende, finalizaba la administración conjunta y pasaba a ser completamente panameña. La bandera estadounidense fue izada por última vez junto con la panameña en el edificio de la Administración, el 31 de diciembre fue declarado como día de fiesta nacional y, a las 12:00 horas fue firmada el acta que cedió los derechos del Canal a Panamá. Ese día la bandera panameña ondeo sola por primera vez en el edificio de la Administración del Canal, marcando el inicio de una etapa en la vida panameña (Ritter, 2017, párr. 85).

Tras la devolución del Canal, la administración, el funcionamiento y el mantenimiento de la ruta quedó bajo la entidad gubernamental de la *Autoridad del Canal de Panamá* tal y como fue estipulado por la *Constitución Política de la República de Panamá* de 1972. Dentro de los primeros proyectos nacionales de esta autoridad se encontraba la ampliación del Canal, que sería el principal motivo por el cual Panamá abriría sus puertas a nuevos inversionistas extranjeros. En el siguiente apartado se profundizará la participación de inversionistas provenientes de China en el proyecto panameño y las consecuencias inmediatas que provocarían este acercamiento.

Finalmente, luego de poco más de veinte años, el proceso de transición llegó a su fin. A pesar de los contratiempos, las controversias, las negociaciones diplomáticas y no tan diplomáticas -Panamá estaba listo para asumir sus *responsabilidades*-, lo que implicaba no sólo administrar el Canal, sino conseguir el desmantelamiento de la infraestructura militar que los Estados Unidos habían implantado en el territorio. Definitivamente, esta sería la fecha más importante para el pueblo panameño, no obstante, el hecho de administrar directamente el Canal no significaba que la influencia estadounidense desapareciera por completo. En

efecto la etapa de intervención militar culminaría, pero Estados Unidos se mantendría activamente haciendo uso del Canal que construyó.

3.2 La iniciativa panameña por la ampliación del canal y el surgimiento de los intereses de China

La República de Panamá inició el siglo XXI con el mayor optimismo debido a la devolución del Canal y los territorios aledaños a su soberanía nacional, con el cumplimiento de los *Tratados Torrijos-Carter*. Esto significó que la administración de la ruta interoceánica finalmente fue transferida a manos panameñas. Asimismo, se consiguió la desocupación de las bases militares y la salida de las fuerzas estadounidenses en el país. Con el cambio en la administración se emprendieron nuevos proyectos que tenían como eje central incrementar la productividad del Canal.

Como se ha mencionado en apartados anteriores, a partir del 1 de enero de 2000, el Canal de Panamá quedó bajo administración de la *Autoridad del Canal de Panamá*, a la cual se le otorgó de manera privada la responsabilidad del funcionamiento, la conservación, el mantenimiento y la modernización del Canal de Panamá, así como las actividades relacionadas. Esto con la finalidad de velar por la función de la vía marítima de manera segura, continua, eficiente y rentable. De igual forma, la *Autoridad del Canal* adquirió la capacidad de tener patrimonio propio y el derecho de administrarlo, facultad autónoma que le fue otorgada debido a la inestabilidad política en Panamá que fue caracterizada por los gobiernos que continuaron tras la muerte del General Omar Torrijos. Ante este escenario, las autoridades panameñas creyeron necesaria la creación de un organismo que estuviese fuera del espacio político, en aras de garantizar el buen funcionamiento de la vía interoceánica (Aledo, 2006, p. 64).

Desde su inauguración hasta el terminó de los *Tratados Torrijos Carter*, el Canal se caracterizó por mantener un mayor valor estratégico en el ámbito militar que en el comercial. Esto se debió a que durante el período de 1904 a 1999, la ruta se encontró bajo dominio del Gobierno estadounidense, por tanto, el Canal fue utilizado en su beneficio. A través de la vía

interoceánica se transportaban principalmente productos a base de petróleo entre el Este y Oeste de los Estados Unidos y durante las dos guerras mundiales el Canal representó un punto estratégico en la defensa militar estadounidense. Al finalizar la beligerancia mundial en 1945, la ruta adquirió importancia como enlace del comercio marítimo mundial pues para entonces no sólo se transportaban productos de petróleo, sino que aumentó el flujo de granos, carbón, minerales, manufacturas de hierro y acero, madera, entre otros (Sabonge, 2014, p. 9).

El crecimiento que tuvo la vía interoceánica correspondió con la importancia que adquirió el comercio marítimo y el negocio naviero como resultado del nuevo *orden internacional* derivado del establecimiento de los *Acuerdos de Bretton Woods*⁷. En este escenario el auge económico de Japón en la postguerra acrecentó los flujos de carga a través del Canal, en esta coyuntura el intercambio comercial entre los Estados Unidos y Japón brindó a este, mayor valor. Como consecuencia del incremento comercial, la industria naviera sufrió grandes transformaciones. Así, se crearon buques de carga especializados para cada producto, como: los buques graneleros, tanqueros, gaseros, refrigerados, porta-vehículos, de carga general, etcétera (Sabonge, 2014, p. 10).

Referente a lo anterior, el auge económico internacional y la demanda del comercio marítimo provocaron un nuevo reto en cuanto a la cantidad de buques que utilizaban la ruta. La creación de diferentes buques de carga se disparó en gran cantidad provocando mucho mayor movimiento dentro del Canal, tanto que la demanda superaba su capacidad de operación, causando que con el tiempo se volviera cada vez menos eficiente. A pesar de la importancia que adquirió la ruta en el escenario internacional, la primera década del siglo XXI se enfrentó al incremento de los peajes que ocasionó relativamente el estancamiento de las actividades canaleras (Aledo, 2006, p. 65; Gandásegui, 2016, p. 25).

El cambio en la administración del Canal no fue lo único significativo del siglo XXI, otro factor que influyó en su estancamiento fue el aumento en la construcción de buques

⁷ Estos Acuerdos establecieron las bases del *sistema económico mundial* que surgiría al finalizar la Segunda Guerra Mundial. Como resultado de estos, se crearon el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) y el Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT) (Reyes, 2010, p. 75).

*Post-Panamax*⁸ de gran tamaño que superaban el ancho de las esclusas⁹ que fueron construidas por los estadounidenses a principios del siglo XX. Ante esta problemática la *Autoridad del Canal* decidió modernizar la vía. Para ello presentó en abril de 2006, ante el Departamento de Ingeniería y Administración de Programas, la propuesta de ampliar el número de esclusas para recibir naves con mayor capacidad de tonelaje con el objetivo de mantener la competencia en el mercado mundial (Aledo, 2006, p. 65; Gandásegui, 2016, p. 25).

Sumado a lo anterior, el proyecto en Nicaragua de construir su propio canal con financiamiento de China preocupó al Gobierno de Panamá, ya que, de ser así, el Canal panameño podría perder su importancia geopolítica al tener una competencia de igual o mayor valor para el comercio mundial. El ascenso de China al sistema internacional juega un papel importante dentro de la historia *canalera*, pues su iniciativa de crear una nueva *Ruta de la Seda* que atravesara por Nicaragua y el hecho de posicionarse como una importante potencia del siglo XXI capaz de replegar la influencia estadounidense en el mundo, significaba que la ruta panameña estaba en aquel momento ante una gran amenaza (Gandásegui, 2016, p. 26).

A fin de modernizar la ruta, la *Autoridad del Canal* diseñó el llamado *Plan Maestro* para el período 2006-2025, el cual serviría de guía para las futuras acciones de esta organización. El objetivo era incrementar la competitividad del Canal durante los próximos 20 años, así como aumentar la participación de la vía al mercado internacional, mejorar su seguridad y de esta manera disuadir la entrada de nuevos competidores, particularmente de Nicaragua. Esto permitiría que la utilidad del Canal obtuviera mayores remuneraciones para la población panameña (Aledo, 2006, p. 64).

En resumidas cuentas, la propuesta de ampliación plasmada en el *Plan Maestro* diseñado por la *Autoridad del Canal* está fundamentado en tres factores principales. 1) *La necesidad de mantener la competitividad, el valor de la ruta y beneficios a Panamá a largo plazo*, pues de lo contrario el Canal no habría sido capaz de enfrentarse a los cambios

⁸ Los buques *Post-Panamax* superan la capacidad de las esclusas construidas inicialmente en 1914. Mientras que las dimensiones del Canal eran de 33.5 metros de ancho por 305 metros de largo, los buques *Post-Panamax* tenían 54.9 metros de manga (ancho) por 385.8 metros de eslora (largo) (Aledo, 2006, p. 65).

⁹ Las esclusas funcionan como una especie de ascensores de agua que facilitan la comunicación de las corrientes de agua de distintos niveles y permiten elevar o descender a los buques que se encuentran en ellas (Silva & Pulido, 2017, p. 13).

presentados en el comercio mundial, ni mucho menos mantener el crecimiento y desarrollo interno del país. 2) *La oportunidad de aprovechar la demanda originada por los crecientes volúmenes de carga pronosticados para la ruta del Canal*. En este punto, en términos cuantitativos, se calculó que para el año fiscal 2005 transitaron por el Canal aproximadamente 279 millones de toneladas CPSUAB¹⁰ (Canal de Panamá Sistema Universal de Arqueo de Buques), por lo que se estimaba que la demanda podía incrementarse a 508 millones de toneladas CPSUAB para el año fiscal 2025, esto significaba un crecimiento de más 80%, y un rango de incremento del 50% al 110%, lo que brindó esperanza y optimismo para el pueblo panameño. 3) *El aumento en el uso de buques portacontenedores Post-Panamax*, que como se mencionó anteriormente aumentaron su funcionamiento debido a que minimizan los costos, es por ello que la utilización de estos navíos a través de rutas comerciales que compiten con el Canal brindaron un mayor interés al proyecto de ampliación, con la intención de adaptar la ruta y permitir el paso de estos buques (ACP, 2006, p. 2).

Ante el análisis del posible escenario internacional, el entonces presidente de Panamá, Martín Torrijos anunció oficialmente el 24 de abril de 2006 la propuesta de crear un tercer juego de esclusas, ampliando el cauce de navegación. El proyecto fue presentado al pueblo panameño mediante un referéndum nacional el 22 de octubre del mismo año, el resultado concluyó la aprobación con el 76.83% de votos a favor de la ampliación y con 21.76% en contra (Cerezo de Diego, 2010, p. 53).

El Gobierno panameño anunció la aprobación del proyecto de ampliación y el tiempo estimado para su terminación fue de siete años. De igual manera se calculó que el costo de la obra era de 5.25 mil millones de dólares. En su discurso el presidente Martín Torrijos Espino -hijo del Omar Torrijos- aclaró que el proyecto no endeudaría al país, pues la construcción se financiaría a través del alza anual de los peajes a los usuarios. Asimismo, agregó que se utilizaría un sistema de esclusas que permitiría el ahorro de agua. Por su parte, la *Autoridad del Canal* declaró que la obra no provocaría algún impacto negativo en el medio ambiente y que el nuevo juego de esclusas estaría basado en tecnología europea (Gandásegui, 2006, párr. 6).

¹⁰ “Esta medida de volumen (y no de peso) [...] no guarda relación directa con las toneladas de carga que llevan los buques. Un buque sin carga [...] paga peaje por su capacidad en toneladas CPSUAB” (Quijano, 2004, párr. 1).

El proceso de licitación de la construcción de una nueva esclusa fue solicitado por parte la *Autoridad del Canal* el 21 de diciembre de 2007. El trabajo de la Agencia por concretar el nuevo proyecto consistió en un aproximado de 70 estudios con un costo de 140 millones de dólares. Dichas investigaciones buscaban determinar la posibilidad técnica, económica y ambiental que significaría un proyecto de tal magnitud. Para ello se contrataron a las principales consultoras del mundo en materia de estudios ambientales, ingeniería, financiación entre otros, estas acciones fueron integradas al *Plan Maestro* (Sabonge, 2014, p. 7).

El 15 de julio de 2009, se concedieron las obras de ampliación del Canal al consorcio *Grupo Unidos por el Canal* (GUPC), mismo que obtuvo la mejor puntuación técnica y económica del concurso que organizó la *Autoridad del Canal*. La sociedad GUPC se conformó por las siguientes empresas: 1) la Compañía española Sacyr Vallehermoso, que mantuvo el liderazgo del consorcio; 2) la Empresa Salini Impregilio de Italia; 3) la Empresa Jan de Nul proveniente de Bélgica y 4) la Constructora Urbana de origen panameño (Ametller, 2019, párr. 3).

Luego de diferentes estudios nacionales e internacionales sobre el impacto ambiental, social y económico, finalmente, el 3 de septiembre de 2007 el presidente Martín Torrijos, junto con otros Jefes de Estados y mandatarios de diferentes países iberoamericanos asistieron a la inauguración de la nueva obra con la explosión del Cerro Cartagena.

El proyecto de ampliación consiste en la construcción de dos complejos (uno en el lado del Pacífico y otro en el lado Atlántico) de esclusas de tres niveles, cada una con tinas de reutilización del agua. También incluye el ensanche y la profundización de los cauces de navegación existentes del lago Gatún y de las entradas de mar del Pacífico y del Atlántico, así como la profundización del Corte Culebra. Para conectar las esclusas del Pacífico con el Corte Culebra se llevará a cabo la excavación en seco de un nuevo cauce de acceso de 6.1 kilómetros de largo. La realización de las obras se ha programado en un total de hasta ocho proyectos: siete por contrato y uno que realizará la propia ACP con el apoyo de contratistas (Cerezo de Diego, 2010, pp. 56-57).

El proyecto de ampliación del Canal trajo consigo dos factores fundamentales. El primero de ellos es el impacto ambiental mínimo que provocó; segundo, que la construcción de un tercer juego de esclusas no afectó su funcionamiento, es decir, durante todo el proceso de ampliación el Canal continuó operando constantemente sin afectar los ingresos al país

(Sabonge, 2014, p. 15). La ampliación también incluyó la intención de impulsar el comercio en los dos puertos terminales del Canal: 1) el puerto de Balboa, ubicado en el Pacífico; 2) el puerto de Colón en la desembocadura del Atlántico. Estos “son los puertos más grandes de Latinoamérica por su volumen de contenedores manejados y también las instalaciones de distribución internacional de tráfico más grandes del continente americano” (Cruz, 2012, p. 27). La idea es:

[...] impulsar más la actividad en estos puertos [...] para llevar a cabo cadenas de suministro y que sean agentes activos para agregar valor a las mercancías que transitan por esos recintos portuarios. De esa manera, se puede trabajar en actividades como el reempaque, etiquetado, manufactura ligera, ensamblaje, consolidación de la carga, entre otras. Con esto, el Canal sería más que un puente marítimo de tránsito y se volvería más competitivo en el área logística, tal como lo hacen los puertos de Barcelona, Rotterdam, Singapur y Veracruz (Argüelles, 2015, p. 24).

Poco después del inicio de la obra, el optimismo panameño chocó con la depresión económica durante el 2008, repercutiendo en el comercio marítimo internacional. Se produjo la caída del 25% del comercio mundial debido al desplome de las tarifas de fletes marítimos, sin embargo, las expectativas de ampliación superaron rápidamente la situación. Se estima que, hasta la inauguración del tercer juego de esclusas, el Canal recibía el 5% del comercio mundial marítimo, con un aproximado de 14,000 buques anuales, lo que representaba un negocio rentable para el país. De igual forma generaba beneficios adicionales del sector turístico y gracias a la propaganda que provocó el proyecto de ampliación el número de visitantes aumento en un 11% (Berrocal, 2017, párr. 22).

[...] con el cruce del Cosco Shipping “Panama”, [...] fue inaugurada oficialmente la Ampliación del Canal de Panamá. El buque chino, un Neopanamax de 48,25 metros de manga y 299,98 metros de eslora, ganó su derecho a inaugurar la vía interoceánica mediante un sorteo. La nave, entró al Canal desde el Caribe en la cámara baja de la esclusa de Agua Clara [...] el 26 de junio. Tras ser asegurado por gigantescos cables para mantener su control, la cámara baja se llenó con millones de litros de agua para elevarlo a 9 metros y permitir así su paso a la cámara media, completando su travesía en las esclusas de Cocolí en el lado Pacífico del Canal (Mundo Marítimo, 2016, párr. 2).

El hecho significativo que un buque chino inaugurara el proyecto de aplicación, determinó un papel crucial en la historia canalera. Es de importancia considerar que durante la primera década del siglo XXI la presencia de China en diferentes regiones del mundo se

fue incrementado a nivel internacional. Como parte de su estrategia, China brindó gran importancia a la región de América Latina, poniendo gran énfasis en el Istmo Centroamericano. Referente a esto, el despliegue de China en Latinoamérica radica en la búsqueda de fuentes de suministro que abastecieran el creciente aumento de combustibles y materias primas, así como nuevos mercados de exportación que le permitieran la salida al comercio exterior (Díaz, 2016, p. 91).

En lo que concierne a los esfuerzos particulares con los países centroamericanos las relaciones político-económicas fueron más complicadas, pues hasta finales del siglo XX estos países no mostraban un interés real por acercarse a China y además sostenían todavía relaciones diplomáticas con Taiwán. El Gobierno chino era consciente que la región se encontraba aún en la órbita de los Estados Unidos, por tanto, su estrategia se desarrolló principalmente durante el inicio del siglo XXI.

Como se mencionó en el capítulo uno, la importancia estratégica de Centroamérica para las grandes potencias, siempre ha sido su ubicación geográfica en medio de dos océanos, este mismo valor geoestratégico sería también atractivo para China. Durante la primera década del siglo XXI, Centroamérica se presentó ante el país asiático como el escenario ideal para la construcción de refinerías y oleoductos, así como, para el establecimiento de rutas comerciales entre ambos océanos. La estrategia de China en la región centroamericana, principalmente en los países pertenecientes al llamado *Triángulo Norte* -Guatemala, Honduras y El Salvador- y en Costa Rica, era la construcción de *canales secos*, esto no era más que la creación de vías férreas que atravesaran de un océano a otro en los territorios ya mencionados (Valle, 2018, p. 82).

La importancia del istmo centroamericano para China no reside en el ámbito económico por no ser un gran mercado. El gran interés chino es en la geografía centroamericana – en otras palabras, la facilidad de acceso a dos de los grandes océanos y la posibilidad de colocar directamente sus productos en la costa este de los EE.UU. Igualmente, crece la posibilidad de establecer Zonas Económicas Especiales (ZEE) que fabriquen bienes para el mercado chino. En este sentido, Centroamérica tiene un interés como plataforma económica y de tránsito. Este interés sustituye al viejo objetivo chino en la región: desplazar diplomáticamente a Taiwán. El tema geoestratégico es muy importante - sobre todo pensando en el posible tránsito del petróleo del Océano Atlántico al Océano Pacífico y el refinado del

petróleo pesado en refinerías construidas por China en El Salvador, Nicaragua o Costa Rica (Urcuyo, 2014, p. 2).

En el caso particular de Nicaragua, retomando lo planteado en párrafos anteriores de este apartado, se ponía en marcha la construcción del *Gran Canal de Nicaragua*, posibilidad que representaba una amenaza para el Canal de Panamá. Las propuestas de China despertaron gran interés en los países centroamericanos, los proyectos de inversión planteados por el país asiático surgían como una alternativa nueva al sistema internacional unipolar de los Estados Unidos. Los esfuerzos diplomáticos de China en Centroamérica dieron frutos en 2007 cuando Costa Rica se convirtió el primer país centroamericano en establecer relaciones diplomáticas con China, consiguiendo años más tarde la firma de un *Tratado de Libre Comercio* (TLC) y con ello un aliado que le permitiría más adelante acercarse al resto de la región (Valle, 2018, p. 83).

La importancia de Panamá, como se ha analizado a lo largo de esta investigación gira en torno al Canal interoceánico, y para China, quien desde la década de los ochenta comenzó a insertarse de lleno en el comercio internacional, sería una prioridad utilizar la ruta canalera, ya que es indispensable para las compañías exportadoras e importadoras de China, pues permite acortar los tiempos hacia la costa atlántica del Continente Americano, principalmente con destino a los Estados Unidos. De igual manera, la *Zona Libre de Colón* representa una importancia estratégica como centro de distribución de mercancías de origen chino. Inicialmente las relaciones entre chino-panameñas fueron estrictamente comerciales, pero los esfuerzos llevaron al establecimiento de las relaciones diplomáticas en el año 2017, aunque este tema se explicará a mayor detalle en el siguiente subcapítulo.

China surgió como un fuerte socio comercial para los Estados centroamericanos, fortaleciendo su imagen a nivel internacional. La postura china frente al llamado *patio trasero* de los Estados Unidos despertó los intereses de este último, ya que se debe recordar que los Estados Unidos mantienen Tratados de Libre Comercio y todo tipo de acuerdos de cooperación con estos países, por lo que la reciente y constante presencia de China en una *zona de su influencia* representa una amenaza que en un futuro podría provocar conflictos de interés (Valle, 2018, p. 88).

La estrategia de China para Centroamérica se concentró inicialmente en inversiones a través de empresas privadas. Con el tiempo, al tener un lugar garantizado gracias a la

participación paulatina del capital privado en la zona, el acercamiento político entre los gobiernos centroamericanos y el de China resultaron favorecedores. Las relaciones comerciales directas no se presentaron de inmediato en el marco de un *Tratado de Libre Comercio*, sino en proyectos de inversión, esto con el objetivo de ganar más terreno en la zona (Valle, 2018, p. 86).

La decisión panameña de ampliar las esclusas del Canal le permitió conservar su importancia y valor estratégico, ya que como se analizó anteriormente, comenzaba a disminuir su competitividad y funcionamiento para el año 2000. La ampliación de la ruta transoceánica permitió que esta se mantuviera dentro de los estándares de competencia y continuó desempeñando su papel como enclave primordial del comercio marítimo internacional. Con este proyecto se alcanzaron logros significativos, no sólo se obtuvo el menor impacto ambiental posible, sino que se consiguió generar ingresos importantes al país. Evidentemente la llegada de China y sus múltiples y atractivos proyectos brindaron un nuevo escenario para el Canal panameño.

3.3 El establecimiento de relaciones diplomáticas entre China y Panamá. La evolución en las relaciones bilaterales (2017-2019)

Desde la apertura del Canal de Panamá en 1914 hasta la actualidad, la ruta ha mantenido su valor estratégico como punto de conexión del comercio marítimo mundial. Cuando Mahan planteó que aquel Estado -o grupo de Estados- que fuese capaz de dominar las rutas marítimas y tuviera el *poder naval* suficiente, sería capaz de controlar el mundo, no estaba equivocado. Las empresas multinacionales más importantes del mundo mueven aproximadamente el 80% de sus mercancías por la vía marítima, por ende, el desarrollo de muchos países depende de este medio de comunicación (Argüelles, 2015, p. 23).

Con la iniciativa de ampliación del Canal, llegó una nueva oportunidad para el pueblo panameño. Debido a que la ruta ya estaba bajo control del Gobierno de Panamá, el acercamiento con China era prometedor. Como ya se señaló con anterioridad, la ampliación del Canal fue inaugurada por un buque chino, lo que despertó nuevas interrogantes respecto

a una posible rivalidad entre China y los Estados Unidos por el control de la ruta. Cabe destacar que los estadounidenses se mantienen como el principal usuario de la vía, mientras que China se encuentra en el segundo lugar. En este contexto analizaremos, la importancia que representa China para Panamá, el establecimiento de relaciones diplomáticas entre ambos países y la evolución de estas relaciones en la actualidad. Empero, antes de ello primero se presentará un breve resumen de las relaciones entre China y América Latina, para después entrar de lleno al acercamiento con Panamá.

Desde 1911 Panamá había establecido relaciones diplomáticas con China. Sin embargo, tras el triunfo del comunismo en China bajo la dirección de Mao Zedong en 1949, el Gobierno panameño decidió romper sus relaciones con la *China comunista* y se inclinó al *bando capitalista* que mantenía Taiwán. Cabe destacar que las relaciones entre ambas partes van mucho más allá de la diplomacia, pues desde 1850, la decisión de construir el ferrocarril interoceánico de Panamá, permitió la llegada de miles de ciudadanos chinos que fueron traídos como mano de obra para la construcción de la línea férrea. Para 1870 se considera que la población china en Panamá ascendió a los 25,000 individuos (Connelly & Cornejo, 1992, p. 32; Barria, 2018, párr. 5).

A partir de 1901, con el poder absoluto de los Estados Unidos para construir el canal en Panamá tras la firma del *Tratado Hay-Pauncefote*, la migración china aumentó tanto que, en 1909 se estableció un Consulado General chino en Panamá por exigencias del Ministro chino en Washington. Sin embargo, las relaciones diplomáticas se establecieron hasta 1911, es importante destacar que, desde la llegada de ciudadanos chinos en 1850 hasta el acercamiento diplomático, la población china sufrió de explotación y discriminación (Connelly & Cornejo, 1992, p. 32).

Durante 1911 y 1949 las relaciones entre China y Panamá parecían funcionar, no obstante, el inicio de la *Guerra Fría* y el avance del comunismo en el mundo entero, destacando el triunfo de la llamada *Revolución Comunista China* en 1949, provocaron que Panamá decidiera romper las relaciones con China y a su vez, otorgara el reconocimiento a la República Popular China establecida en Taiwán, ya que esta mantenía una postura de tipo capitalista de acuerdo con la política de los Estados Unidos, quien en aquel momento se encontraba administrando el Canal panameño. La influencia estadounidense causó que la mayoría de los Estados Occidentales se inclinara por el *bando nacionalista* de Taiwán, desde

entonces Panamá se mantuvo como uno de los principales aliados hasta su ruptura en 2017 (Barria, 2018, párr. 5).

La etapa de 1950-1970 fue bastante dura para China, la campaña de aislamiento internacional conducida por los Estados Unidos provocó el no reconocimiento, la expulsión de la Organización de Naciones Unidas y el hundimiento de China. En el espacio temporal de la década de 1950, en Latinoamérica se encontraban gobiernos de corte militar, sumado a esto, en el contexto regional se mantenía fuertemente plasmada la ideología de una *Cortina de Hierro* o *Telón de Acero*, así como la instrumentación de la *Doctrina Truman*, ambas de carácter anticomunista, lo que provocó que los países de América Latina aceptaran como gobierno legítimo de China, a la República de China en Taiwán (Díaz, 2016, p. 92).

Por su parte, durante la misma década de 1950, China concentró sus esfuerzos en crear lazos culturales y comerciales con diferentes países del mundo, principalmente con los de América Latina. El objetivo inicial del acercamiento de China a esta región era obtener el reconocimiento internacional, aunque con el paso del tiempo estos objetivos irían cambiando. El triunfo de la *Revolución Cubana* en 1959 abrió una nueva etapa en las relaciones entre China y Latinoamérica. Cuba fue el primer Estado de la región en romper vínculos con Taiwán y en brindar el reconocimiento en septiembre de 1960 a China, este acontecimiento permitió el acercamiento con los países latinoamericanos, consiguiendo que durante 1960 y 1965 un aproximado de veinte delegaciones procedentes de América Latina arribaran en China y en reciprocidad representantes chinos visitaron diferentes países de la región. Respecto al intercambio comercial se alcanzaron más de 31 millones de dólares en 1960 y para 1965 las cifras superaron los 343 millones de dólares (Díaz, 2016, p. 23).

Los lazos iniciados en 1960 entre América Latina y la China se vieron afectados en 1965, esto se debió a diferentes factores que a continuación se mencionaran: 1) el surgimiento de una rivalidad entre China y la antigua *Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas* (URSS), que provocaron la ruptura de relaciones diplomáticas en 1969; 2) el estallido de golpes militares en diferentes países de América Latina; 3) el inicio de la *Revolución Cultural* en China y 4) el deterioro de las relaciones entre China y Cuba. No obstante, la década de 1970 marcó un período de transición para China, quien recuperó su lugar en la ONU tras la expulsión de Taiwán de esta organización en 1971. Este hecho trajo consigo una importante victoria internacional, ya que, durante este lapso, once naciones de América Latina -Chile,

Perú, México, Argentina, Guayana, Jamaica, Trinidad y Tobago, Venezuela, Brasil, Surinam y Barbados- brindaron el reconocimiento diplomático al *gigante asiático* (Díaz, 2016, pp. 93-94).

De 1970 a 1979 las relaciones *sino-latinoamericanas* se normalizaron, se establecieron acuerdos entre ambas partes y el intercambio de delegaciones comerciales incrementó radicalmente. El valor del comercio exterior se multiplicó por más de ocho veces, pasando de 146 millones de dólares en 1970 a más de 1261 millones de dólares en 1979. La muerte de Mao Zedong en 1976 determinó el inicio de una nueva fase para China que iniciaría en 1979 con la llegada de la *Reforma Económica*, impulsada por el presidente Deng Xiaoping, esta incluía las llamadas *cuatro modernizaciones*, las cuales abarcaban las áreas de: agricultura, industria, ciencia-técnica y defensa. Asimismo, la etapa de reforma, consistía en la apertura progresiva del país al comercio y la inversión extranjera, así como cambios en el régimen de propiedad, en la estructura y organización económica (Díaz, 2016, p. 95).

El deseo de la República Popular de China por reintegrarse al sistema internacional llevó al nuevo gobierno del presidente, Deng Xiaoping a rediseñar su estrategia. A partir de 1979 el Gobierno chino instrumentó la *Política de Puertas Abiertas*, la cual consiste en impulsar el comercio exterior en busca de nuevos mercados de exportación, de abastecimientos de materias primas, insumos industriales, bienes de capital y tecnología. La estrategia china se concentró principalmente en buscar vínculos con Occidente y Japón. La segunda prioridad era su relación con los países de su entorno regional, es decir de Asia. Finalmente, se interesó por las economías en desarrollo, dentro de las cuales destacan los países de América Latina. China retomó su acercamiento con esta región durante el período de 1979-2001, sin importar si estos habían reconocido diplomáticamente al país o no (Wilhelmy, 2001, p. 4).

La llegada de China a la región centroamericana se puede enfatizar con las relaciones entre China y Panamá. No sin antes recordar que el capital proveniente de China apostó inicialmente por la creación de un nuevo canal en Nicaragua. El proyecto nicaragüense comenzó a concretarse a través de la empresa privada HKND Group en 2012, misma que mantenía inversiones desde 2007. La iniciativa era prometedora, tanto que el presidente Daniel Ortega aprobó una serie de leyes con el fin de darle un marco legal al proyecto, estas fueron: la *Ley del Régimen Jurídico de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de*

creación de Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y la Ley especial para el desarrollo de infraestructura y transporte nicaragüense atingente al canal, zonas de libre comercio e infraestructuras asociadas. La obra estaba prevista para iniciar en 2014 y culminar en 2020, sin embargo, en la actualidad no existen indicios de que el plan continúe efectuándose. Esto se debió a que el Gobierno chino nunca anunció oficialmente el deseo por construir un canal por Nicaragua y por su parte este último aún no mostraba intenciones de romper sus relaciones con Taiwán (Valle, 2018, p. 68; Fernández & Romero, 2018, p. 90).

A pesar que la empresa NHKD con sede en Hong Kong no contó con el aval del Gobierno chino, esta optó por encargar a otras empresas distintas tareas relacionadas con la construcción de un canal, lo que hace parecer que China se encuentra en el proyecto, aunque realmente nunca lo hizo. Otra de las controversias surgió de la *Ley N° 840* que aprobaba la expropiación de tierras en la ruta donde pasaría el canal -Creoles, Misquitos, Garífunas y Mayangnas-, ya que a raíz de ella surgieron diversas manifestaciones por parte de los campesinos que solicitaban la derogación de la misma. Sumado a esto, tampoco se realizaron análisis de impacto ambiental por lo que el descontento social de las comunidades indígenas incrementó no sólo ante la posibilidad de perder sus tierras sino debido a la contaminación y deterioro ambiental que podría significar para su territorio. Aunque hasta el momento China no ha demostrado formalmente su interés por la iniciativa canalera en Nicaragua podría llegar a hacerlo en los años siguientes (Fernández & Romero, 2018, p. 91).

En Panamá se aplicó una estrategia similar, en donde las empresas privadas sirvieron como enlace principal para futuras relaciones oficiales entre los gobiernos. La táctica de China se enfocó en atraer a los países centroamericanos mediante insumos económicos o empresariales. Algunas de estas empresas como Lenovo y Huawei se instalaron con tales objetivos. No obstante, el consorcio de inversión Hutchinson-Whampoa, instalada en el año 2000 cuando Panamá recuperó la soberanía del Canal, tendría gran peso político en los años siguientes (Urcuyo, 2014, p. 3).

[...] la sociedad holding de inversión Hutchinson-Whampoa. Esta organización, basada en Hong Kong, opera los puertos en ambos extremos del Canal de Panamá desde el 2000, a través de su subsidiaria Panama Ports Company. Dados sus nexos con el gobierno chino, algunos han considerado que es plausible que Hutchinson Whampoa pueda actuar potencialmente como un agente político de Beijing y que su posesión de los puertos

panameños en ambos extremos del Canal de Panamá sea un serio tema para la seguridad nacional de los EE.UU. (Urcuyo, 2014, pp. 3-4).

En efecto, la presencia de empresas chinas favoreció el acercamiento entre ambos gobiernos. Panamá se convirtió en el principal destino de inversionistas chinos de toda Centroamérica, debido a tres factores: 1) el Canal es indispensable para la compañías exportadoras e importadoras de China; 2) la importancia de la Zona Libre de Colón como centro de distribución de mercancías chinas, ya que el país asiático se convirtió en el máximo promovedor de esta zona; 3) Panamá forma parte fundamental de la iniciativa denominada, *Nueva Ruta de la Seda*, lanzada oficialmente en 2013 por el presidente de China, Xi Jinping (Centro Latinoamericano para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible [CLACDS], 2014, p. 29).

El proyecto de China denominado ‘Iniciativa del Cinturón y la Ruta de la Seda’ es el plan más ambicioso en materia de integración económica y comercial que jamás se haya diseñado en la historia de la humanidad. Aunque el objetivo central es crear un gran espacio que permita la comunicación directa entre Asia y Europa, en el trasfondo se estará construyendo una plataforma que indudablemente propiciará el debilitamiento de la hegemonía estadounidense, por primera vez en más de un siglo (Rodríguez, 2017, párr. 2).

El proyecto retoma aspectos de la *Antigua Ruta de la Seda*¹¹, pues a pesar que tiene como objetivo principal la conexión entre Asia y Europa, también busca la interconectividad de todo el mundo. La obra comprende dos vertientes: *la Ruta de la Seda Terrestre*, que contará con el establecimiento de seis corredores ferroviarios y *la Ruta de la Seda Marítima*, que busca conectar ambos lados del Pacífico. Panamá está incluido como importante punto de conexión marítima, de igual manera, China sostuvo la idea de complementar el Canal de Panamá con la construcción de un ferrocarril y un *canal aéreo* que conectaran la región de América Latina con Asia, principalmente con China (Rodríguez, 2017, párr. 3; Valle, 2018, p. 97).

Los esfuerzos del Gobierno chino en Panamá dieron resultados positivos el 12 de junio de 2017 cuando ambas partes firmaron en Beijing, el *Comunicado Conjunto sobre el Establecimiento de Relaciones Diplomáticas*, por lo que Panamá se convirtió en el segundo

¹¹ La antigua Ruta de la Seda “conectaba a China con Eurasia, el Medio Oriente, los reinos hispánicos y África Oriental. Por la Ruta, además de la seda [...] también transitaban piedras y metales preciosos, así como científicos, filósofos, espías, poetas y escritores” (Yao, 2019, párr. 3).

país centroamericano en mantener lazos diplomáticos con China, después de Costa Rica (Forbes, 2018, párr. 1). El documento fue firmado por el presidente panameño, Juan Carlos Varela Rodríguez y el presidente de China, Xi Jinping, en este Comunicado se suscribe que:

El Gobierno de la República de Panamá reconoce que existe una sola China en el mundo, el Gobierno de la República Popular China es el único Gobierno legítimo que representa a toda China y Taiwán forma parte inalienable del territorio chino. El Gobierno de [...] Panamá rompe hoy mismo sus ‘relaciones diplomáticas’ con Taiwán y se compromete a dejar de tener toda relación o contacto oficial con Taiwán. [...] El Gobierno de [...] Panamá y el Gobierno de [...] China, a tenor de las estipulaciones de la Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas de 1961 y la practica internacional, el envío pronto y mutuo de Embajadores y brindar, a base de reciprocidad, toda la ayuda necesaria para la instalación de sus respectivas capitales de la Embajada de la otra parte, así como el desempeño de sus funciones (Ministerio de Relación Exteriores de Panamá, 2017, párr. 3).

El 17 de noviembre de 2017, tan sólo cinco meses después del establecimiento oficial de relaciones, el presidente Juan Carlos Varela realizó su primera visita a China. Durante este encuentro se consiguió la firma de 19 acuerdos, mismos que en el año siguiente terminarían por concretarse. Pues para diciembre de 2018, por invitación del presidente Varela, el presidente Xi Jinping ofició su primera visita de Estado a la República de Panamá. En esta reunión se recalcaron las bases de la nueva relación diplomática y se valoraron positivamente los acuerdos anteriores, consiguiendo finalmente la suscripción de 25 acuerdos (véase Tabla 1), los cuales se darían en aras de fomentar lazos bilaterales de respeto y responsabilidad (Ramírez, 2019, párr. 4). En esta última reunión, ambas partes se comprometieron a regirse bajo los principios de igualdad, confianza mutua y desarrollo compartido. Asimismo, recalcaron la importancia de estas relaciones para cada uno y analizaron de nueva cuenta la posibilidad del tan esperado *Tratado de Libre Comercio* (Ministerio de Relaciones Diplomáticas de Panamá, 2018, párr. 2).

Tabla 1.

Acuerdos suscritos entre la República de Panamá y la República Popular China

Área de trabajo	Acuerdos
	1.- Memorando de Entendimiento para la Promoción del Comercio e Inversiones 2.- Memorando de Entendimiento sobre Cooperación Estratégica entre el Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá y el Banco de Desarrollo de China.

ECONOMÍA Y COMERCIO	<p>3.- Memorándum de Entendimiento de Cooperación entre Exim Bank y el Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá</p> <p>4.- Memorándum de Entendimiento de Factibilidad de Tratado de Libre Comercio</p> <p>5.- Memorándum de Entendimiento de Cooperación en Capacidad Productiva e Inversión</p> <p>6.- Memorando de Entendimiento sobre el Desarrollo de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias</p> <p>7.- Empresa de Transmisión Eléctrica S. A (TESA) y EXIM BANK</p> <p>8.- ETESA y Bank Of China</p> <p>9.- Memorando de Entendimiento de Cooperación Agrícola</p> <p>10.- Memorando de Entendimiento de Cooperación Económica, Comerciales y de Inversión</p> <p>11.- Memorando de Entendimiento para la Cooperación en Zonas Económicas y Comerciales</p>
TURISMO	<p>12.- Estatus de Destino Turístico Aprobado</p> <p>13.- Acuerdo de Transporte Aéreo</p>
MARINA MERCANTE	<p>14.- Acuerdo en Cooperación Marítima</p>
INFRAESTRUCTURA	<p>15.- Memorándum de entendimiento sobre la Cooperación en el Marco de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Iniciativa Marítima de la Ruta de la Seda del Siglo XXI</p> <p>16.- Memorando de Entendimiento para un Sistema de Transporte Ferroviario</p> <p>17.- Acuerdo de Cooperación para la Financiación de Estudios de Factibilidad de Proyectos Ferroviarios en Panamá</p> <p>18.- Acuerdo de Arrendamiento de bienes e Inmuebles y Terrenos</p>
COOPERACIÓN Y DESARROLLO	<p>19.- Seminario para Periodistas</p> <p>20.- Convenio de Cooperación Económica y Técnica</p> <p>21.- Canje de Notas para la Cooperación No Reembolsable en Materia Educativa</p> <p>22.- Memorándum de Entendimiento sobre el Fortalecimiento de la Cooperación Cultural</p>
DIPLOMÁTICO	<p>23.- Memorándum de Entendimiento para el Establecimiento del Mecanismo de Consultas Políticas</p> <p>24.- Canje de Notas para el Establecimiento del Consulado en la Ciudad de Shanghái</p> <p>25.- Acuerdo para la Supresión Mutua de Visas en Pasaportes Diplomáticos, Servicios Oficiales y Consulares</p>

Fuente: Elaboración propia con información recopilada del Gobierno de la República de Panamá, (2018).

A tan solo un año del establecimiento de estas relaciones diplomáticas, los gobiernos de China y Panamá avanzaron de manera progresiva. Los acuerdos, negociaciones y proyectos han evolucionado de manera positiva. La visita entre representantes de ambos países ha sido recíproca y constante, consiguiendo los veinticinco acuerdos ya mencionados. Dentro de estos convenios, uno de los que más promete en las relaciones a futuro entre Panamá y China es el inicio del estudio de *Factibilidad Conjunta*, la cual comenzaría el 16

enero de 2018, siendo el primer paso en las negociaciones para la firma de un *Tratado de Libre Comercio*.

El inicio del estudio se concretó mediante una reunión sostenida por una delegación panameña encabezada por el Viceministro de Comercio Exterior, Néstor González, y [...] autoridades comerciales de China, donde se acordó el mecanismo que utilizarán los equipos técnicos de ambos países que llevarán a cabo el estudio de factibilidad. Este estudio será exhaustivo y abarcará sectores de interés común y los planes futuros de trabajo, y el ‘Marco de Negociación del Tratado’ estará sujeto al resultado de dicho estudio. El estudio de factibilidad conjunto surge como un compromiso derivado de un Memorando de Entendimiento suscrito entre ambos Gobiernos, por los Ministros de Comercio, el 17 de noviembre de 2017, en el marco de la reciente visita oficial del Señor Presidente Juan Carlos Varela Rodríguez, a la República Popular de China (MICI, 2018a, párr. 2).

Otro de los convenios más destacables entre China y Panamá, es el *Memorándum de Entendimiento sobre la Cooperación en el Marco de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Iniciativa Marítima de la Ruta de la Seda del Siglo XXI*, que fue suscrito en noviembre de 2017. De acuerdo con este Memorado, publicado oficialmente por el Ministerio de Relaciones Exteriores: “Panamá se adhiere a la iniciativa china de la Ruta de la Seda, potenciando su rol como la gran conexión con el Canal de Panamá y un posible ferrocarril hasta la frontera occidental” (Citado en Sabonge, 2018, párr. 3).

En el ámbito turístico, el 6 de abril de 2018 aterrizó el primer vuelo casi directo entre Panamá y Beijing. Asimismo, Panamá ya es considerado como *Destino Turístico Aprobado* para China. A fin de favorecer el turismo, Panamá inauguró su consulado en Shanghái, para ofrecer servicios consulares generales, dentro de los cuales incluye la emisión de visas para ciudadanos chinos. Por su parte, la *Autoridad de Turismo de Panamá* (ATP) estará presente en las ferias de las ciudades más destacadas de China, como Beijing y Shanghái, con la finalidad de promover a Panamá como destino turístico. En materia de marina mercante Panamá fue reconocida bajo el *Estatus de Nación más Favorecida* para China, por lo que, los barcos panameños cuentan con beneficios en tarifas portuarias y trato preferencial en los puertos de China (MICI, 2018b, párr. 6; Forbes, 2018, párr. 5).

En materia educativa, señaló que más de 250 jóvenes panameños ha sido becados por el IFARHU para viajar a China a capacitarse en el idioma mandarín por un año; 20 han sido becados por la Embajada China para cursar sus estudios superiores en las mejores

universidades de ese país y más de 700 panameños están inscritos en el Instituto Confucio de la Universidad de Panamá (Mi Diario, 2019, párr. 12).

Otro de los logros alcanzados durante el 2018 en cuanto a infraestructura fue, el inicio del estudio sobre la posibilidad de construir una vía férrea que conectará la capital de Panamá con la provincia de Chiriquí, misma que se encuentra ubicada en la frontera con Costa Rica. China ofreció un *financiamiento no reembolsable* para analizar la factibilidad de dicho proyecto. Se estima que el recorrido será de dos horas aproximadamente y el costo del proyecto superará los 6 mil millones de dólares (Barria, 2018, párr. 9; Forbes, 2018, párr. 8).

En cuanto al transporte aéreo, la aerolínea Air China se comprometió a realizar la ruta Ciudad de Panamá-Pekín dos veces a la semana. Panamá cuenta con el *hub* aéreo más importante de América Latina y tener un vuelo directo a Pekín supone una importante oportunidad para acercar los mercados asiáticos a América Latina. Además, Panamá dispone de un importante y diversificado centro financiero que resulta atractivo para los bancos chinos como puerta estratégica para establecerse en la región. La presencia de Bank of China, con más de 30 años en el país, y futuros establecimientos de otras entidades como el Banco Industrial y Comercial, Exim Bank y China Development Bank contribuirán a aumentar el flujo de capitales chinos hacia Panamá. A su vez, esto diversificará y hará cada vez más dinámico el sector bancario panameño (Barria, 2018, párr. 10).

A pesar de la aparente progresividad en las relaciones bilaterales y en los alcances logrados entre China y Panamá, el cambio en la administración presidencial de Panamá provocó un retroceso de los avances obtenidos durante el gobierno de Varela. El 1 de julio de 2019, Laurentino Cortizo Cohen, asumió la presidencia panameña y a tan sólo treintaisiete días de su gobierno las relaciones con China se debilitaron. A principios de agosto del mismo año, la cancillería panameña anunció el distanciamiento de ambas partes. Esta coyuntura se debió principalmente a la *guerra comercial* existente entre China y los Estados Unidos. Las fuertes declaraciones y advertencias del presidente estadounidense, Donald Trump, forzaron a Panamá a congelar las relaciones con China. A consecuencia de ello, el impacto más importante fue la suspensión de la mesa de negociaciones para el *Tratado de Libre Comercio* entre Panamá y China y la suspensión del proyecto del tren de Panamá propuesto por China (Ramírez, 2019, párr. 1-5).

La guerra comercial entre los Estados Unidos y China se intensificó para agosto de 2019:

[...] el gobierno chino anunció este viernes aranceles de hasta un 10% a importaciones por valor de US\$75.000 millones de EE.UU., a lo que Donald Trump respondió con otras dos subidas de aranceles a productos chinos. En un encendido hilo en Twitter, Trump aseguró que su país ‘no necesita a China’ y criticó al país asiático por el supuesto robo de propiedad intelectual estadounidense, una de las causas de la guerra comercial entre los dos países, según Estados Unidos. ‘Se ordena a nuestras grandes compañías estadounidenses que comiencen inmediatamente a buscar una alternativa a China, que incluya traer sus empresas a casa y fabricar sus productos en Estados Unidos’, afirmó. Esta orden a las empresas estadounidenses seguida de la ronda de aranceles chinos provocó una gran inquietud entre los inversores y golpeó los precios de las acciones en los mercados de Estados Unidos y Europa (BBC MUNDO, 2019, párr. 13-15).

El director del Consejo Nacional de Estados Unidos, Mauricio Claver-Carone, declaró públicamente que China sólo quería utilizar a Panamá por su posición geográfica. Ante estas declaraciones, el embajador de China en Panamá denunció que los Estados Unidos se encontraban presionando al país centroamericano para que este fracturara sus relaciones con el gigante asiático. No obstante, aseguró que los intentos estadounidenses por perjudicar el acercamiento no darían resultados. Por su parte, el presidente panameño, declaró que la relación con China era sumamente importante para su gobierno. Aunque, sus acciones demostraban lo contrario, pues desde el comienzo de su mandato priorizo su relación con Estados Unidos (Testa, 2019, párr. 14-17).

Con motivo de la conmemoración del 70 aniversario de la fundación de la República Popular China, las relaciones entre Panamá y el país asiático retomaron su rumbo. Durante la recepción para celebrar el aniversario que se llevó a cabo el 19 de septiembre de 2019, el canciller panameño Alejandro Ferrer y el vicecanciller Federico Alfaro, anunciaron la importancia de China para la política exterior de Panamá. Asimismo, hicieron un breve recorrido en la relaciones históricas y culturales entre China y Centroamérica, desde 1850 con la llegada de miles de ciudadanos chinos para la construcción del primer ferrocarril interoceánico en América. El canciller panameño hizo énfasis en que las relaciones bilaterales entre ambos países se encontraban por buen camino y que los dos países buscaban la profundización de dichas relaciones (Testa, 2019, párr. 1-4).

El disgusto de los Estados Unidos con Panamá por su relación con China continuó durante los primeros meses del año 2020. En repetidas ocasiones el presidente

estadounidense ha dejado muy claro su descontento por estas relaciones y ha utilizado todos sus recursos diplomáticos y no tan diplomáticos, como las sanciones económicas para entorpecer el intercambio comercial entre Panamá y China. Durante agosto de 2019 y febrero de 2020 distintos plenipotenciarios estadounidenses visitaron Panamá con el objetivo de dejar en claro la postura del Gobierno de los Estados Unidos. Lo evidente es que, tanto China como los Estados Unidos buscan mantener activa su presencia en el Canal. Por su parte, el país asiático tiene tres objetivos en Panamá para el año en curso: incrementar la presencia empresarial, aumentar su papel como inversionista y fortalecer a Panamá como centro logístico del Continente Americano (Gandásegui, 2020m párr. 1-6).

Aunque hasta el momento el principal objetivo de China -la firma del *Tratado de Libre Comercio*- con Panamá no se ha conseguido, los avances bilaterales entre ambos han alcanzado grandes resultados como los ya analizados durante este apartado. A pesar de los esfuerzos del gobierno chino por fortalecer estas relaciones, la presencia estadounidense continúa afectando el progreso. Sin embargo, el crecimiento y la importancia comercial de China ha ido aumentando durante la segunda década del siglo XXI con mucha más fuerza, por lo que el país asiático continuará haciendo frente a la hegemonía estadounidense no solo en Panamá, sino en el resto de Centroamérica.

Conclusiones

La construcción del Canal interoceánico de Panamá se considera una de las obras más extraordinarias de la ingeniería humana y cuenta con una vigencia de poco más de cien años. Desde su inauguración en 1914 hasta la actualidad, ha desempeñado su papel como punto estratégico para el comercio marítimo, facilitando el intercambio comercial de muchas naciones, permitiendo así, el desarrollo de la economía mundial. Es por ello que representa un enclave vital no sólo para los Estados Unidos y China, sino para el resto del mundo. Recientemente se inauguró la tercera esclusa del Canal debido a la demanda creciente de su uso, al surgimiento de nuevos buques que superaban las antiguas esclusas y al incremento de la diversificación de buques de carga, demostrando que con el tiempo la necesidad del intercambio comercial le continúa dando un valor inigualable.

Al finalizar la presente investigación, se puede reafirmar que el pensamiento geopolítico de Mahan y Spykman permite explicar la calidad estratégica de los territorios con posición interoceánica, como lo es Panamá, cuyo valor recae en su factible ubicación geográfica que facilitó la construcción de un canal que conectara los océanos Pacífico y Atlántico, permitiéndole convertirse en una de las rutas marítimas más importantes del mundo. Por tal motivo, desde la perspectiva geopolítica estadounidense, mantener el control de este territorio es indispensable para su *interés nacional*, pues como diría Mahan en una de sus obras, quien controle el mar, controlará las rutas marítimas y quien controle las rutas conseguirá dominar el mundo. Sumado a lo anterior es importante recordar que Panamá y el resto de Centroamérica forman parte fundamental del *Perímetro de Seguridad* estadounidense, conformando el comúnmente llamado *patio trasero* de los Estados Unidos.

En lo que va del siglo XXI, China ha demostrado gran interés por los territorios centroamericanos, específicamente por Nicaragua y Panamá, consiguiendo en 2017 el establecimiento de relaciones diplomáticas con el país panameño. Ante esta coyuntura, el actual Gobierno de los Estados Unidos se ha encargado de intervenir en el desarrollo de esta relación bilateral, e inclusive ha dejado muy clara su postura e inconformidad respecto a esta situación y no ha escatimado en declaraciones públicas en contra de China, así como insistentes advertencias al Gobierno panameño para retroceder la avanzada del país asiático.

Por su parte, China mantiene su postura de reforzar su papel empresarial e inversionista en Panamá, garantizando que la injerencia estadounidense no afectará esta nueva relación político-comercial. Dentro del rumbo de las relaciones *chino-panameñas*, Nicaragua ha representado un papel crucial, pues durante la primera década del siglo XXI, el país nicaragüense recibió la oportunidad de ver realizado su sueño frustrado: un *canal interoceánico*, ya que, como se analizó en este trabajo, la idea de construir una ruta interoceánica en Centroamérica tuvo diferentes propuestas, dentro de las cuales Nicaragua parecía la opción más viable. No obstante, finalmente la victoria fue para Panamá.

La idea de construir un nuevo canal en Nicaragua que hiciera competencia al panameño provino desde China, evidentemente esta iniciativa no fue bien recibida por los Estados Unidos, pues en plena *guerra comercial*, le llegada de China a Centroamérica significaría la pérdida de su hegemonía en la región afectando sus intereses políticos y comerciales. La realidad es que, hasta la actualidad Nicaragua no ha visto verdaderas intenciones por parte del Gobierno chino para la construcción de dicho canal, debido a que la propuesta inicial fue expresada a través de una empresa privada, misma que tampoco ha recibido el apoyo necesario por parte de su gobierno, impidiendo la realización del proyecto.

La condición geopolítica de Panamá se ve envuelta una vez más en la lucha de poderes, pues como se ha señalado en el capítulo dos, el territorio fue inicialmente asediado por España, Gran Bretaña y Francia. El hecho significativo de que los Estados Unidos se apoderaran del control del Canal es el principal factor de discordia en la actualidad, pues el Gobierno estadounidense considera que Panamá se encuentra dentro de su órbita de influencia y por tal motivo no puede permitir que una potencia extranjera, y aun peor, que una potencia *comunista* intente contrarrestar su hegemonía en la región.

Es importante aclarar que durante los últimos años China ha adquirido mucha mayor presencia en Centroamérica e inclusive ha sido reconocida diplomáticamente por tres Estados de esta zona: Costa Rica, Panamá y El Salvador, a pesar de ello el resto de los países centroamericanos aún sostienen relaciones oficiales con Taiwán, aunque esto, no ha representado un motivo para impedir la entrada de capital chino a sus respectivos países. Es evidente que la participación activa de China en la región continuará en ascenso, lo que seguirá afectando la larga trayectoria de influencia estadounidense. En consecuencia, la *guerra comercial* también recrudescerá conforme China continúe adquiriendo mayor poderío

mundial, pues como ha declarado en repetidas ocasiones, el Gobierno de los Estado Unidos no permitirá que la potencia asiática reduzca su predominio en la zona.

Hasta el momento no se ha demostrado que China tenga intereses de carácter militar en Centroamérica, sino más bien, su objetivo principal se inclina el ámbito comercial. Es por ello que se ha encargado de presentar proyectos atractivos para cada uno de los países centroamericanos que ven en China una alternativa a la hegemonía estadounidense. También es importante recapitular, que el Gobierno chino busca el reconocimiento de la idea de *una sola China* y así conseguir la reincorporación de Taiwán al territorio chino.

El avance de China en América Central va en aumento, su estrategia va dirigida al aprovechamiento de las características particulares de cada uno de los Estados centroamericanos, como el factor geográfico, ambiental, hidráulico, las materias primas entre otros. Por ello, apuesta a la inversión de infraestructura que permita con el tiempo crear un *centro logístico* que facilite el comercio mundial. Es decir, pretende utilizar los rasgos distintivos de cada territorio individualmente, en el caso de Panamá aprovechar el Canal interoceánico, agregar el factor terrestre con la construcción de un tren transoceánico y también el componente aéreo buscando la conexión directa entre la Ciudad de Panamá y Beijing, pues hasta el momento los vuelos que salen de la capital china deben hacer escala en Houston para después arribar en Panamá.

El interés de China por el territorio panameño se acrecentó a lo largo de más de una década, sin embargo, el cambio en la administración del Canal en 1999 permitió una mayor apertura de Panamá fuera de los estándares estadounidenses. Desde entonces, China pone mayor énfasis en establecer relaciones diplomáticas con el gobierno panameño hasta conseguirlo en 2017. Los proyectos chinos en Panamá son lo bastante diversos, empero, como se mencionó en el último capítulo, la injerencia estadounidense impide que todas estas iniciativas puedan consolidarse, en especial el *Tratado de Libre Comercio* y la participación de Panamá en el proyecto de la *Nueva Ruta de la Seda*.

Lo cierto es que las propuestas chinas producirán un efecto positivo en la economía panameña, pues en el ámbito turístico la interconexión aérea facilitará los vuelos entre Panamá y China, asimismo, el consulado establecido para facilitar las visas a ciudadanos chinos permite incrementar el intercambio cultural. También se busca el desarrollo logístico de la *Zona Libre de Colón* para fungir como el principal centro de distribución de mercancías

chinas, ya que el país asiático es el proveedor más importante de esta zona. Pese a esto, los Estados Unidos continúan siendo el primer usuario del Canal y el primer socio comercial de Panamá.

En esta nueva era de relaciones económicas, China es la segunda economía del mundo y Panamá cobra mayor fuerza como punto del comercio marítimo, pues con el auge de la globalización económica el transporte marítimo es más efectivo que cualquier otro, por ende, la mayor parte de empresas utiliza la vía marítima como principal medio de transporte, permitiendo que el Canal panameño incremente su importancia al ser la única ruta interoceánica en toda América. Es también por ello que los Estados Unidos y China disputan su predominio en el territorio, empero la estrategia china de fomentar el desarrollo tecnológico de la zona para acrecentar su función, resulta mucho más prometedora para Panamá.

Es viable que esta nueva *guerra comercial chino-estadounidense* se desplace a diferentes partes del mundo en donde los intereses de cada una de las partes intenten predominar, también cabe la posibilidad que China consiga en los años siguientes el reconocimiento de muchos otros países de América Latina, afectando cada vez más a la zona de influencia de los Estados Unidos.

En lo que concierne a Panamá, los proyectos chinos continuarán en negociación y tentativamente el *Tratado de Libre Comercio* logrará concretarse en los próximos años, sin embargo, durante la administración presidencial de Donald Trump esta rivalidad con China incrementará mientras continúe el avance del país asiático en América Latina. Aunque hasta el momento no hay indicios certeros de que esta competencia comercial pueda llegar a causar una guerra militar, lo más seguro es que los Estados Unidos utilizarán todos los medios políticos y económicos posibles para desestabilizar la relación bilateral *chino-panameña*.

El futuro de Panamá parece prometedor, la inauguración de la ampliación del Canal en 2016 permitió atender la fuerte demanda de los buques *Postpanamax* y mejorar el funcionamiento y la eficacia de la vía, generando así, más ingresos económicos al país. Indudablemente las inversiones chinas también agregan resultados positivos a la economía panameña, aunque muchos proyectos, como los ya mencionados, aún no se han logrado concretar, lo cierto es que de conseguirlo Panamá adquirirá mayor importancia geoestratégica de la que ya posee.

Como ya es de saber, el Canal ya cuenta con una condición geográfica privilegiada, es por ello que dentro de los planes de China se encuentra aprovechar al máximo la vía interoceánica ya existente y explotar su capacidad por tierra y aire. Este objetivo también ha sido considerado por las autoridades panameñas, pues dentro de las proyecciones a futuro la estrategia se concentra en fomentar la competencia marítima y logística del Canal con la finalidad de atender la demanda internacional a largo plazo. La *Autoridad del Canal de Panamá* dentro de sus objetivos primordiales sostiene la idea de convertir a Panamá, en el ya antes mencionado *centro logístico*, esto hace referencia a la conversión del Canal en el foco de distribución y almacenamiento de mercancías, contando con eslabones manufactureros y comerciales que permitan la redistribución de cada producto a través de distintas conexiones.

En términos regionales la ampliación del Canal no sólo resulta favorecedor para la población panameña al generar más fuentes de empleo, sino que representa una oportunidad para las economías de América Latina, debido a que estas podrán hacer uso de la ruta transoceánica para la distribución de sus mercancías. Lo importante es que la globalización permite el incremento de la demanda del comercio marítimo, y por ende la ruta continuará conservando su valor estratégico y su rentabilidad durante los próximos años.

Si bien, el aumento considerable de los buques que transitan por el Canal benefician de manera económica al país y permite el flujo comercial del mundo, cabe la posibilidad que esto provoque un problema para las Autoridades en el futuro, pues en el caso que la vía llegase a su capacidad máxima, es decir, que nuevamente no se pueda atender la sobredemanda, habría que analizar nuevas opciones para conservar su eficacia. Existen muchas interrogantes sobre lo que podía pasar, una de ellas sería una nueva ampliación, aunque esto significaría nuevos estudios para determinar las condiciones geográficas de la zona y comprobar la viabilidad de un nuevo magno proyecto.

Uno de los problemas más preocupantes para la *Autoridad del Canal* es el tema ambiental, aunque la creación del tercer juego de esclusas tuvo un impacto ambiental mínimo gracias a las medidas y los estudios realizados para permitir el ahorro de agua, la realidad es que la cuestión hidráulica se ha visto afectada en el último año debido a las recientes sequías, lo cual perjudica directamente a la eficacia del Canal. La falta de agua en las esclusas ha obligado a que se reduzca la cantidad de carga que pueden transportar los buques. Por ende, si esta situación continúa agravándose, no sólo afectaría a la economía panameña sino al resto

del comercio internacional. Precisamente, es en este punto donde el tema de una nueva ampliación podría verse afectada, pues primero había que realizar los estudios pertinentes para asegurarse de la disponibilidad de agua para llevar a cabo tal propósito.

Existe mucha incertidumbre sobre lo que podría pasar con el Canal, para ello se deben analizar todos los escenarios posibles tanto positivos como negativos. Por su parte la *Autoridad del Canal de Panamá* se mantiene con gran entusiasmo en vista del aumento en las cifras económicas y el tránsito de buques por la ruta, aunque, también se encuentran en la búsqueda de nuevas estrategias que no sólo permitan el mejoramiento y la eficacia de la vía interoceánica, sino que refuercen la logística y brinden mayores y mejores oportunidades para la población panameña. Los esfuerzos de China también representan un punto favorable para las aspiraciones de Panamá, ya que podría convertirse en su principal inversionista, aunque no será una tarea fácil debido a la presencia activa del Gobierno estadounidense.

El tema es muy diverso, la importancia geoestratégica del Canal de Panamá depende de muchas circunstancias para conservar su valor. Los cambios en el *Sistema Internacional* afectan en ocasiones de manera directa e indirecta. Actualmente la *guerra comercial* no ha afectado drásticamente el flujo del tránsito de mercancías que circulan por la ruta, pero en algún momento podría hacerlo, aunque eso dependerá de las estrategias de cada uno de los competidores. Independientemente de lo anterior, la economía panameña se encuentra en un crecimiento moderado y en busca de nuevas estrategias para mantener el buen funcionamiento del Canal.

Referencias

- Aledo, A. (2006). Desigualdad y grandes obras públicas: La ampliación del Canal de Panamá. *Portularia*, 6 (2), 59-87. <https://www.redalyc.org/pdf/1610/161017317003.pdf>
- Alfaro, R., Garay, N., Hull, C. & Wells, S. (1936). Tratado General de Amistad y Cooperación. En Autoridad del Canal de Panamá (Ed.), *Los Tratados entre Panamá y los Estados Unidos* (pp. 197-212). Biblioteca de la Nacionalidad. <http://bdigital.binal.ac.pa/bdp/tomoVIII.pdf>
- Ametller, S. (2019). Construcción del tercer juego de esclusas del Canal de Panamá. *Revista Iberoamericana del Agua*, 6 (1), 16-33. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/23863781.2019.1595213>
- Aparicio, A. (2014). Historia Económica Mundial 1950-1990. *Economía Informa*, (385), 70-83. <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S0185084914704207?token=CB9D58FCFD6E4CEADA763A1EE4541A93360BAD468C292CFE8E91779D59514E771ECE17ED0400E80FB7C16C2ABD8C2CB1>
- Araúz, C. (2006). Un sueño de siglos: El canal de Panamá. *Cetro de Estudios Latinoamericanos*, (123), 1-19. <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/panama/cela/tareas/tar123/02arauz.pdf>
- Argüelles, C. (2015). El Canal de Panamá en el desarrollo marítimo de las Américas. En M. Ancarani, C. Tatorj & A. Escriu (Eds.), *Entre océanos, umbral de Nuevos Mundos* (pp. 83-10). Universidad de Silesia.
- Autoridad del Canal de Panamá. (2006). Ampliación para Aprovechar la Demanda. Plan Maestro del Canal de Panamá. En Plan Maestro del Canal de Panamá, *Ampliación para aprovechar la demanda* (pp. 1-56). <http://docs.micanaldepanama.com/en/about-acp/master-plan/acp-plan-06-ampliacion-para-aprovechar-la-demanda-a-largo-plazo.pdf>
- Autoridad del Canal de Panamá. (2018). *Informe Anual*. <https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2019/07/informe-anual-2018.pdf>
- Autoridad del Canal de Panamá. (2019). *La Construcción del Canal Francés*. <https://micanaldepanama.com/historia-del-canal/la-construccion-del-canal-frances/>

- Barletta, N. (2007). Los Tratados Torrijos-Carter 30 años después. En B. Castro, P. Rivera, E. Flores, D. Chávez, A. Sánchez & L. M. Crespo (Eds.), *XXX Aniversario de los Tratados Torrijos-Carter* (pp. 100-120). Lotería Nacional de Beneficencia. https://www.academia.edu/34844508/AÑOS_DE_LOS_TRATADOS_TORRIJOS_CARTER_REVISTA_LOTERIA
- Barria, X. (2018, junio 1). China aumenta su presencia en el entorno del Canal de Panamá. *Global Affairs*. <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle1/-/blogs/china-aumenta-su-presencia-en-el-entorno-del-canal-de-panama>
- BBC Mundo. (2019, agosto 23). Guerra comercial entre Estados Unidos y China: cómo recrudecieron su conflicto con un aumento recíproco de aranceles (y cómo esto desplomó los mercados). <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-49452816>
- Beluche, O. (2003). *La verdadera historia de la separación de 1903. Reflexiones en torno al Centenario*. ARTICSA <http://bdigital.binal.ac.pa/bdp/laverdaderahistoriadelaseparacion.pdf>
- Beluche, O. (2007, 10 de septiembre). Invasión norteamericana a Panamá (1989): Causas y consecuencias. <https://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/Invasion%20norteamericana%20a%20Panama%201989.pdf>
- Beluche, O. (2017, octubre 16). En los 40 años de la firma de los Tratados Torrijos-Carter. *América Latina en movimiento*. <https://www.alainet.org/es/articulo/188644>
- Berrocal, A. (2017). Canal de Panamá: la reapertura de un continente. *Sociedad Geográfica Española*, (56), 34-47. <https://sge.org/publicaciones/numero-de-boletin/boletin-56/canal-panama-la-reapertura-continente/>
- Blanco, J. (1996). Ferrol: Poder marítimo, poder naval. *Revista de Cultura Militar*, (8), 39-52.
- Bolívar, C. (1999). El Canal de Panamá y los Tratados Torrijos-Carter. En J. A. Tack (Coord.), *El Canal de Panamá* (pp. 216-235). Editorial Universitaria. <http://bdigital.binal.ac.pa/bdp/canal1.pdf>
- Bordonaro, F. (2009, 5 de mayo). *Redescubriendo Spykman – Rimland, Geografía de paz y política exterior*. Exploring Geopolitics.

- https://exploringgeopolitics.org/publication_bordonaro_federico_rediscovering_spy_kman_rimland_geography_peace_foreign_policy/
- Borja, R. (2018, 3 de julio). Enclave. *Enciclopedia de la Política*. <http://www.encyclopediadelapolitica.org/enclave/>
- Bravo, L. (1981). Prospectiva y Geopolítica. En E. Yáñez (Ed.), *Seguridad Nacional* (pp. 39-50). Editorial Universitaria. <http://www.anepe.cl/wp-content/uploads/EDICI%C3%93N-N%C2%BA-22-COMP-LETA.pdf>
- Cadena, J. (2006). La geopolítica y los delirios imperiales de la expansión territorial a la conquista de mercados. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, 1 (1), 115-141. <https://www.umng.edu.co/documents/63968/76571/Geopolitica.pdf>
- Cairo, H. (2010). “Comentario: ‘El pivote geográfico de la historia’, el surgimiento de la geopolítica clásica y la persistencia de una interpretación telúrica de la política global”. *Revista de estudios sobre espacio y poder*, 1 (2), 321-331.
- Cardona, P. (2015). Panamá: el istmo de la discordia. Documentos relativos a la separación de Panamá y a la normalización de las relaciones entre Estados Unidos y Colombia. *Revista Iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades*, 17 (33), 281-305. <http://www.redalyc.org/pdf/282/28238686014.pdf>
- Castro, J. (2011). *Panamá se separa: Nacimiento del Nacionalismo en Colombia 1900-1915* [Trabajo de grado, Universidad de Cartagena]. Repositorio UdeC http://repositorio.unicartagena.edu.co:8080/jspui/bitstream/11227/309/1/tesis%20final%20real_correc.pdf
- Centro Latinoamericano para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible. (2014). *Comercio e Inversión entre América Central y China*. INCAE.
- Cerezo de Diego, P. (2010). El Canal de Panamá y su régimen jurídico. *Anuario Jurídico y Economía Escurialense*, (43), 41-58.
- Clayton, J. & Bulwer, H. (1850). Tratado Clayton-Bulwer. En Autoridad del Canal de Panamá (Ed.), *Los Tratados entre Panamá y los Estados Unidos* (pp. 29-35). Biblioteca de la Nacionalidad. <http://bdigital.binal.ac.pa/bdp/tomoVIII.pdf>
- Connelly, M. y Cornejo, R. (1992). *China-América Latina. Génesis y desarrollo de sus relaciones*. Colegio de México.

- Correa, J. (2015). Ferrocarriles y soberanía: el Ferrocarril de Panamá, 1850-1903. *América Latina en la historia económica*, 22 (2). http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532015000200002
- Cruz, O. (2012). Panamá: ¿Plataforma logística o portuaria? *Revista T21*, (152), 16—17. <https://www.yumpu.com/es/document/read/39324865/revista-t21-abril-2012pdf>
- Cuéllar, R. (2012). Geopolítica. Origen del concepto y su evolución. *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*, (113), 59-80.
- Díaz, J. (2006). El “desembarco” de China en América Latina. *Revista de Economía y Desarrollo*, 140 (2), 89-116. <https://www.redalyc.org/pdf/4255/425541310006.pdf>
- Féodorova, K. (2013). La contribución histórica de A. T. Mahan. El análisis comparativo de los conceptos geopolíticos: estratégico-militar y natural-orgánico. *Revista de Filosofía, Derecho y Política*, (17), 3-37.
- Fernández-Oliva, E. (1997). Visión geopolítica del mar. *Cuadernos de estrategia*, (88), 17-42.
- Fernández, P. & Romero, F. (2018). El proyecto del Canal Interoceánico en Nicaragua y la incidencia de capitales chinos en América Central. *Revista Conjuntura Austral*, 9(46), 83-99. https://www.academia.edu/37298459/The_interoceanic_canal_project_in_Nicaragua_and_the_influence_of_Chinese_capitals_in_Central_America
- Fiori, J. (2007, diciembre 16). Nicholas Spykman y América Latina. *Sin permiso*. <https://www.sinpermiso.info/textos/nicholas-spykman-y-amrica-latina>
- Forbes (2018, junio 23). China y Panamá cumplen un año de relaciones diplomáticas. <https://www.forbes.com.mx/china-y-panama-cumplen-un-ano-de-relaciones-diplomaticas/>
- Furlong, W. (1986). Panamá y el Canal: Evolución y progreso desde los tratados de 1977. *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 12 (2), 35-43.
- Gandásegui, M. (1989). *Panamá: Crisis política y agresiones económicas*. Centro de Estudios Latinoamericanos “Justo Arosemena”. <http://bdigital.binal.ac.pa/bdp/crisispolitica.pdf>
- Gandásegui, M. (2006, octubre 15). Una Propuesta de ampliación del Canal sin transparencia y sin plan de desarrollo. *América Latina en movimiento*. <https://www.alainet.org/es/active/13902>

- Gandásegui, M. (2016). Los retos del canal en el siglo XXI: Una visión desde Panamá. En K. Loebel (Ed.), *Centenario del Canal de Panamá, Análisis de sus implicaciones geoeconómicas*, (pp. 20-30). Grafica Funny S.A.
- Gandásegui, M. (2020, marzo 4). EEUU veta relaciones entre Panamá y China. *Noticias de América Latina y el Caribe*. <https://www.nodal.am/2020/03/eeuu-veta-relaciones-entre-panama-y-china-por-marco-a-gandasegui-h/>
- Giudice, V. (2005) Teorías Geopolíticas. *Revista de Investigación de la Facultad de Ciencias Administrativas*, 8 (15), 19-23. <http://www.acuedi.org/ddata/412.pdf>
- Gobierno de la República de Panamá. (2018). *Resumen de Acuerdos suscritos entre la Republica de Panamá y la República Popular China*. https://www.mire.gob.pa/images/PDF/resumen_de_aceurdos.pdf
- González, A. y Aznar, F. (2013). Mahan y la geopolítica. *Revista de estudios sobre espacio y poder*, 4 (2), 335-351.
- Granados, C. (1986). Geopolítica en Centroamérica. *Cuadernos Políticos*, (46), 74-96.
- Gurdián R. (2014). La estrategia negociadora de los Tratados Torrijos-Carter. *Centro de Estudios Latinoamericanos*, (146), 31-51. <http://www.redalyc.org/pdf/5350/535055504003.pdf>
- Gutiérrez, J. (1994). La neutralidad del Canal de Panamá. *Revista mexicana de política exterior* (43), 46-65. <https://revistadigital.sre.gob.mx/images/stories/numeros/n43/gutierrezp.pdf>
- Hay, J. & Pauncefote, J. (1901). Tratado Hay-Pauncefote. En Autoridad del Canal de Panamá (Ed.), *Los Tratados entre Panamá y los Estados Unidos* (pp. 71-74). Biblioteca de la Nacionalidad. <http://bdigital.binal.ac.pa/bdp/tomoVIII.pdf>
- Hernández B. (2009). El canal de Panamá: hitos históricos y financieros. *Revista Digital y Manuales Informativos de ACTA*, (54), 113-123. https://www.acta.es/medios/articulos/cultura_y_sociedad/054113.pdf
- Hernández, I. (2016). *Canal de Panamá* [Trabajo de grado, Universidad de La Laguna] <https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/6877/Canal%20de%20Panama.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Herrera, B. (2005). *Trascendencia del Canal de Panamá en el comercio mundial* [Trabajo de grado, Universidad Austral de Chile]. <http://cybertesis.uach.cl/tesis/uach/2005/bmfcin174t/doc/bmfcin174t.pdf>
- Instituto de Relaciones Internacionales. (2016). *25 de Febrero de 1901. A 115 años de la "Enmienda Platt" impuesta por EEUU a Cuba*. Universidad Nacional de La Plata. <http://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2016/05/efemerides-25-febrero-enmienda-platt.pdf>
- Jaén, O. (2007). Historia de las Negociaciones de los Tratados Torrijos-Carter. En B. Castro, P. Rivera, E. Flores, D. Chávez, A. Sánchez & L. M. Crespo (Eds.), *XXX Aniversario de los Tratados Torrijos-Carter* (pp. 9-44). Lotería Nacional de Beneficencia. https://www.academia.edu/34844508/AÑOS_DE_LOS_TRATADOS_TORRIJOS_CARTER_REVISTA_LOTERIA
- Larios, G. (2018). *Geoestrategia de Panamá en el Siglo XXI*. Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México. http://repositorio.uninav.edu.mx:8080/xmlui/bitstream/handle/23000/221/da_31-18.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Léze, F. (2016). Gobernanza y nuevo orden mundial. *Perfiles de las Ciencias Sociales*, 3 (6), 60-129.
- Lindsay, J. (2006). La Zona del Canal de Panamá: donde el hombre blanco florecerá. En H. Alimonda, (Ed.), *Los tormentos de la materia. Aportes para una ecología política latinoamericana* (pp. 179-203). CLACSO. <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20101002072217/8Poland.pdf>
- López, J. I. (2012a). La geopolítica de Nicolás Spykman. *Revista Universidad Eafit*, (97), 79-86.
- López, J. I. (2012b). Una visión de futuro. La geopolítica de Alfred Mahan. *Revista Universidad de Eafit*, (91), 73-80.
- Mahan, A. (1898). *El interés de Estados Unidos de América en el poderío marítimo*. Editorial UNIBIBLOS.
- Mahan, A. (2013). *Discussion of the Elements of Sea Power [Análisis de los elementos del poder naval]*. *Revista de estudios sobre espacio y poder*, 4 (2), 305-334.

- Martínez, A. (2015). El Caribe, como concepto de mare nostrum en la teoría de Alfred Thayer Mahan. *Revista Tiempo y espacio*, 25 (64), 441- 460.
- Martínez, J. (1990). Relaciones Internacionales de EE.UU. en la posguerra, Ideas Geopolíticas: Un análisis y un modelo. *Revista de Marina*, (795), 1-18. <https://revistamarina.cl/revistas/1990/2/martinez.pdf>
- Méndez, M. (1976). Panamá, el Canal y la Zona del Canal. *Revista Nueva Sociedad*, (26), 125-148. <http://biblioteca.ues.edu.sv/revistas/10701612-10.pdf>
- Mi diario. (2019, junio 14). Dos años de relaciones entre China y Panamá. <https://www.midiaro.com/nacionales/dos-anos-de-relaciones-entre-china-y-panama/>
- Ministerio de Comercio e Industrias. (2018a). *Panamá y la República Popular China inician estudio de factibilidad para las negociaciones del TLC*. http://www.sice.oas.org/TPD/PAN_CHN/Feasability_Study_launch_s.pdf
- Ministerio de Comercio e Industrias. (2018b). *Relaciones comerciales de Panamá y China viven un momento histórico: Arosemena*. <https://mici.gob.pa/noticias/relaciones-comerciales-de-panama-y-china-viven-un-momento-historico-arosemena>
- Ministerio de Relaciones Exteriores de Panamá (2017, 12 de junio de 2017). *Comunicado Conjunto entre la República de Panamá y la República Popular China sobre el Establecimiento de Relaciones Diplomáticas*. <https://mire.gob.pa/index.php/es/noticias-mire/10366-panama-se-convierte-en-el-primer-pais-de-latinoamerica-que-firma-acuerdo-sobre-iniciativa-de-accion-global-contra-las-redes-fantasmas-2>
- Morera, C. (2009). La invasión norteamericana de Panamá (1989) una mirada desde España. *Anuario del Centro de Estudios Históricos*, 9 (9), 357-374.
- Mundo Marítimo (2016). *Con el cruce del Cosco Shipping “Panamá” fue inaugurada la Ampliación del Canal*. Información Marítima de Latinoamérica. <https://mundomaritimo.cl/noticias/con-el-cruce-del-cosco-shipping-panama-fue-inaugurada-la-ampliacion-del-canal>
- Ostos M. (2011). Aplicación de modelos geopolíticos en América Latina: los casos de Brasil y Colombia. *Revista de Estudios Latinoamericanos*, (53), 147-167. <http://www.scielo.org.mx/pdf/latinoam/n53/n53a8.pdf>

- Pérez A. & Sierra, I. (2000). La revisión del Canal de Panamá. *Revista Mexicana de Política Exterior*, (59), 150-173.
<https://revistadigital.sre.gob.mx/images/stories/numeros/n59/perez.pdf>
- Pizzurno, P. & Araúz, C. (1996). *Estudios sobre el Panamá Republicano (1903-1989)*. Manfer, S.A.
- Portillo, A. (2003). Misión y visión geopolítica global de Estados Unidos y Gran Bretaña. *Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe*, 7 (14), 59-61.
www.redalyc.org/articulo.oa?id=54381408
- Quijano, J. (2004, noviembre 30). Comprender el negocio del Canal. *La Prensa*.
https://www.prensa.com/imprensa/opinion/Comprender-negocioCanal_0_1346865389.html
- Ragnolini, D. (2017, 23 de mayo). *Geopolítica y eurasiatismo en el siglo XXI entrevista con Claudio Mutti*. Geopolítica. <https://www.geopolitica.ru/es/article/geopolitica-y-eurasianismo-en-el-siglo-xxi-entrevista-con-claudio-mutti>
- Ramírez, A. (2019, agosto 7). Relaciones diplomáticas entre Panamá y China se debilitan. *Forbes*. <https://forbescentroamerica.com/2019/08/07/relaciones-diplomaticas-entre-panama-y-china-se-debilitan/>
- Ramz, A. (2016, 26 de marzo de). *Seis Teorías Geopolíticas hacia la expansión territorial por el mundo*. *Estudios de Geopolítica Mundial*.
<https://geopolmundial.wordpress.com/2016/03/26/seis-teorias-geopoliticas-hacia-la-expansion-territorial-por-el-mundo/>
- Reyes, L. (2010). La Conferencia de Bretton Woods. Estados Unidos y el dólar como Centro de la Economía Mundial. *Procesos Históricos*, (18), 72-81.
- Ritter, J. (2017, junio 21). Firma de los tratados Torrijos Carter. *Protagonistas del Siglo XX*.
<http://www.protagonistaspanamasigloxx.com/firma-de-los-tratados-torrijos-carter/>
- Rivas, R. (2013). Intervención de Estados Unidos en Panamá 1989. Caso: Manuel Antonio Noriega [Trabajo de grado, Universidad Rafael Landívar].
<http://biblio3.url.edu.gt/Tesario/2013/04/25/Rivas-Rossana.pdf>
- Rodríguez, B. (2010, marzo 25). Los Tratados Torrijos-Carter y el Pacto de Neutralidad del Canal de Panamá. *El Librepensador*.

- <https://www.ellibrepensador.com/2010/03/25/los-tratados-torrijos---carter-y-el-pacto-de-neutralidad-del-canal-de-panama/>
- Rodríguez, S. (2017, mayo 16). El proyecto estratégico más importante de la historia. *Rebelión*. <https://rebelion.org/el-proyecto-estrategico-mas-importante-de-la-historia/>
- Rosales, G. (2005). *Geopolítica y Geoestrategia, Liderazgo y Poder*. Astrid Botero Franco – Publicaciones y Comunicaciones UMNG. <https://www.umng.edu.co/documents/10162/39ff0e96-be45-44a8-b148-453414132629>
- Ruiz, P. (2015, septiembre 18). Apuntes sobre la Escuela de las Américas. *Rebelión*. <http://www.rebelion.org/docs/204070.pdf>
- Sabonge, R. (2014). *La ampliación del Canal de Panamá. Impulsor de cambios en el comercio internacional*. CEPAL. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37038/S1420342_es.pdf
- Sabonge, R. (2018, junio 15). La Nueva Ruta de la Seda: Estratégica Logística 2030. *La Estrella de Panamá*. <https://www.laestrella.com.pa/opinion/columnistas/180615/seda-ruta-nueva-logistica-estrategia>
- Sabonge, R. & Sánchez, R. (2009). *El Canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe*. Autoridad del Canal de Panamá. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3693/S2009042_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Sabonge R. & Sánchez, R. (2014). Los 100 años del canal de Panamá: antecedentes, desarrollo y potencial futuro. *Boletín FAIL*, 6 (334), 1-10. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37430/1/S1420832_es.pdf
- Salazar, A. (2016). *El impacto de la ampliación del Canal de Panamá sobre el comercio marítimo internacional*. Universidad de Santo Tomás. <https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/2345/Salazarquinteromilena.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Sánchez de Rojas, E. (2012). Sobre el denominado “Mediterráneo americano”. En H. Cairo, A. Cabezas, T. Mallo, E. Campo & J. Carpio (Eds.), *Actas del Congreso Internacional “América Latina: La autonomía de una región”* (pp. 1337-1350). Trama Editorial.

- Sánchez, R., Ruiz, J., Lavaux, S., Ramos, F., Bonett, M., Pachón, R., Rodríguez, F., Otálvaro, A., Duarte, I., Machuca, R. & Suarez, I. (2005). Geopolítica y vulnerabilidades de la seguridad de Panamá. En Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario (Ed.), *Seguridades en construcción en América Latina. El círculo de Colombia, Brasil, Ecuador, Panamá Perú y Venezuela* (pp. 97-140). Centro Editorial Universidad del Rosario.
- Sandoya, R. (1978). El crecimiento espacial y demográfico de la ciudad de Panamá. *Revista del Departamento de Geografía*, (4), 404-420.
- Schnaidt, C. (1981). Concepciones Geopolíticas en las Teorías de Mahan. *Revista de Marina*, (740), 13- 15. <https://revistamarina.cl/revistas/1981/1/schnaidt.pdf>
- Seika, I. (1974). *El Canal de Panamá, pasado, presente y futuro* [Tesis doctoral, Universidad Complutense]. <https://eprints.ucm.es/54187/1/5326581979.pdf>.
- Siebert, L. (2016). Validez del pensamiento de Mahan. *Revista de Marina*, (6), 64-67. <https://revistamarina.cl/revistas/2016/6/lesiebertc.pdf>
- Silva, C. & Pulido, J. (2017). Evaluación hidráulica del funcionamiento de las compuertas usadas en el Canal de Panamá para adaptarlas en el sistema fluvial del Canal del Dique. [Trabajo de grado, Universidad Católica de Colombia]. <https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/15492/1/TRABAJO%20DE%20GRADO.pdf>
- Silva, M. (2014). La construcción del Estado en Panamá. *Analecta política*, 4 (6), 59-80.
- Storrs, J. & Jackson, R. (s/f). Los Tratados del Canal de Panamá. Consideraciones del congreso de Estados Unidos para su ratificación. *Política Internacional*. Consultado 12 de enero de 2020. <http://luisdallanegra.bravehost.com/euatoacar.htm>
- Tack, J. (1999). *El Canal de Panamá*. Editorial Universitaria.
- Tébar, R. (2014). Teoría del poder marítimo. <https://estrategiauruguay.files.wordpress.com/2014/06/teorc3ada-del-poder-marc3adimo.pdf>
- Terzago, J. (2005). *Alfred Thayer Mahan (1840-1914) Contraalmirante U.S. NAVY, su contribución como historiador, estratega y geopolítico* [Diplomado de relaciones Internacionales, Universidad Viña del Mar] <http://www.cialc.unam.mx/pdf/mahan.pdf>

- Testa, M. (2017, septiembre 21). China y Panamá presumen de sus relaciones diplomáticas. *La Estrella de Panamá*. <https://www.laestrella.com.pa/nacional/190921/china-panama-presumen-relaciones-diplomaticas>
- Urcuyo, C. (2014). La Estrategia China en Centroamérica. *ISSUE BRIEF*. https://www.bakerinstitute.org/media/files/files/8e23106a/BI-Brief-082514-China_CentralAm_Spanish.pdf
- Valle, J. (2018). La estrategia geopolítica de los Estados Unidos y China continental en América Central [Tesis de maestría, Universidad de Chile]. Repositorio de Chile http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/147367/La%20estrategia_geopol%C3%ADtica_de_los_Estados_Unidos_y_China_Continental_en_Am%C3%A9rica_Central.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Wilhelmy, M. (2001). China y América Latina. *Estudios Internacionales*, (34), 3-11. <https://revistaei.uchile.cl/index.php/REI/article/view/14765/15103>
- Yao, J. (2019, mayo 13). China, el Canal de Panamá y la geopolítica. *América Latina en movimiento*. <https://www.alainet.org/es/articulo/199786>
- Zaina, J. (2015). *Las semillas de Spykman en Latinoamérica*. Universidad Católica de Argentina. <http://www.pablodavoli.com.ar/ateneocruzdelsur/intranet/articulos/ZAINA%20Las%20semillas%20de%20Spykman%20en%20Latinoamerica.pdf>