



# **ANÁLISIS DE LOS BENEFICIOS DE LA AMPLIACIÓN DEL CANAL, PARA COLOMBIA Y EL ESTADO DE PANAMÁ**

Carolina Restrepo Rodríguez  
Johana Andrea Areiza Vallejo

Institución Universitaria Esumer  
Facultad de Estudios Internacionales  
Medellín, Colombia  
2015



# **ANÁLISIS DE LOS BENEFICIOS DE LA AMPLIACIÓN DEL CANAL, PARA COLOMBIA Y EL ESTADO DE PANAMÁ**

**INFORME DE PASANTÍA REALIZADO EN LA CIUDAD  
DE MEDELLÍN**

**Carolina Restrepo Rodríguez  
Johana Andrea Areiza Vallejo**

Informe de pasantía presentado para optar al título de:  
**Ciclo Profesional en Negocios Internacionales**

Asesor (a):  
Gustavo Londoño

Línea de Investigación:  
Comercio Exterior, Importaciones y Exportaciones

Institución Universitaria Esumer  
Facultad de Estudios Internacionales  
Medellín, Colombia  
2015



## **Agradecimientos**

A todas las personas que participaron e hicieron posible este trabajo, muchas gracias por su apoyo y enseñanza.

## Resumen

El presente trabajo expone, investiga, analiza y explora las características Geopolíticas más principales que conciernen a los beneficios que se obtendrán con la ampliación del canal de Panamá, para Colombia y el estado de Panamá. Además del impacto social que puede tener este mega proyecto en la comunidad. De igual manera, se plantea la necesidad de implementar estrategias que conduzcan a una obtención de desarrollo socioeconómico tanto para Colombia como para Panamá, para que así las empresas colombianas puedan darle un mejor aprovechamiento a la nueva infraestructura y las nuevas oportunidades que traería el canal de Panamá para mejorar los procesos logísticos. Así mismo, con los resultados encontrados los cuales son específicamente datos de interés sustancial para la comprensión de la región en cuanto a su desarrollo social y urbano, se definirán conclusiones que busquen dejar abierto el debate de la estructuración histórica y progresiva del Canal de Panamá. También se exponen algunas consideraciones en torno al impacto ambiental que puede generar la ampliación del proyecto. Al final se propone un análisis exhaustivo frente a la temática para explorar las repercusiones que tiene la ampliación del Canal de Panamá y así mismo efectuar unas recomendaciones finales como punto de partida para futuras investigaciones.

**Palabras clave:** Canal de Panamá, Colombia, desarrollo socioeconómico, impacto social, comercio exterior, geoestrategia.

## **Abstract**

This paper presents, researches, analyzes and explores the main geopolitical characteristics concerning the benefits to be gained with the Panama Canal expansion project for Colombia and Panama state. In addition to the social impact that this mega project can have on the community. Similarly, the need to implement strategies that lead to obtaining socio-economic development for Colombia to Panama, so that Colombian companies to give better use to the new infrastructure and the new opportunities that would bring the channel arises Panama to improve logistics processes. Likewise, the results of which are substantial data specifically relevant to the understanding of the region in terms of its social and urban development, seeking conclusions leave open the discussion of historical and progressive structuring of the Panama Canal will be defined. Some considerations about also exposed to the environmental impact that can generate the expansion of the project. At the end a comprehensive analysis and the theme aims to explore the implications of the Panama Canal expansion and likewise make final recommendations as a starting point for future research.

**Keywords:** Canal de Panama, Colombia, economic development, social impact, foreign trade, geostrategy.

# Contenido

<b>Resumen</b> .....	VII
<b>Abstract</b> .....	VII
<b>Introducción</b> .....	
<b>1. Descripción del componente metodológico</b> .....	
1.1. Tema de estudio.....	
1.2. Objeto de estudio .....	
1.3. Planteamiento del problema .....	
1.4. Objetivos .....	
1.4.1. <i>Objetivo general</i> .....	
1.4.2. <i>Objetivos específicos</i> .....	
1.5. Justificación.....	
<b>2. Estado del arte</b> .....	
<b>3. Desarrollo de la temática</b> .....	
<b>4. Conclusiones y recomendaciones</b> .....	
4.1. Conclusiones .....	
4.2. Recomendaciones .....	
<b>Referencias bibliográficas</b> .....	



# Introducción

Cuando se habla de datos sociales, políticos y económicos de una o varias naciones concretas, es necesario examinar una serie de disposiciones de carácter público que adoptan los gobiernos involucrados, estando correlacionados con sus intereses propios y los demás protagonistas del sistema político.

Esto indudablemente viene siendo la voluble estructuración del plan económico que todo Gobierno dispone para escribir de cierto modo una historia única, la economía nacional se obliga a expresar principalmente los anhelos de paz y seguridad, así como las necesidades en los factores sociales, económicos, políticos y culturales que son el emblema de un país. Estas consideraciones marcan las pautas del presente trabajo a seguir, así como también demuestran la firmeza de un Estado integrado por sus ciudadanos y administrado particularmente por sus organismos de poder.

En el presente trabajo se analizarán algunos aspectos muy importantes que conciernen a los beneficios y obstáculos que se obtendrán con la ampliación del canal de panamá, tanto para Colombia como para el Estado de panamá. Además del impacto social que puede tener este mega proyecto en la comunidad.

En el campo económico de la región es bastante interesante poder analizar aspectos muy relevantes en cuanto a la infraestructura y desarrollo industrial ya que se expone vívidamente lo que está ocurriendo internamente en una nación y lo que acontece en su exterioridad internacional. En este sentido, la globalización viene siendo un factor determinante para que se incremente esta dependencia conjunta.

Para terminar, se invita al lector a mirar con detenimiento como es el contexto de la actualidad en Colombia y Panamá, en donde se brindan grandes y numerosas oportunidades, es un panorama que se puede enfocar al ámbito global. Así mismo la investigación sobre temas

concernientes al Canal de Panamá hace profundizar sobre ideas interesantes que marcan las pautas de la organización, planeación, dirección y control que ejecutan los centros de poder para promover sus metas de desarrollo social.

# **1. Descripción del componente metodológico**

Para la elaboración de la presente pasantía investigativa se tomó como base: datos bibliográficos de índole histórico y Geopolítico, para de este modo analizar toda la información significativa con datos relevantes sobre el tema, ¿Cómo es la relevancia Geopolítica del Canal de Panamá?, ¿cuáles son las ventajas y desventajas que tiene su ampliación para Colombia y Panamá? Se realizó una consulta bibliográfica con la finalidad de obtener información que aporte al análisis del aspecto socioeconómico de la zona fronteriza entre los dos países y planes de contingencia efectuadas en la región, para de este modo resolver todas las inquietudes que se puedan tener al respecto.

## **1.1 Tema de estudio**

El producto a estudiar está dentro del campo de las relaciones internacionales, geografía política de las áreas, negocios internacionales y administración política y geográfica. La metodología para la realización del proyecto está enmarcada en el Comercio Exterior, Importaciones y Exportaciones.

## **1.2 Objeto de estudio**

La información necesaria para el desarrollo del tema de este trabajo, fue efectuada de forma exploratoria, ya que ha sido extraída de una manera minuciosa de archivos digitales y físicos de la institución ESUMER, por lo cual es una información cuidadosamente seleccionada, con la intención de agrupar cantidad de información considerable y pertinente que lograra servir de base para el análisis de la ampliación del canal de Panamá.

También se utilizaron los métodos: deductivo y el análisis, primero explorando el entorno que envuelven los países de Colombia y Panamá, el tema político, económico, social y cultural de la sociedad de esta zona suramericana y centroamericana y sus principales características, para pasar a analizar las características particulares que hacen que la extensión del canal sea

beneficiosa o contraproducente para los lineamientos de desarrollo adoptados por los gobiernos. Estos dos métodos son altamente diferenciadores a la hora de realizar un sistema de exploración investigativa, ya que por medio de la deducción de la información podemos indagar, preguntar, y formular criterios propios y trascendentales para el desarrollo del trabajo, además el método del análisis soporta todo el peso de la información a través de una examinación profunda sobre cada parte importante enfatizada en el área de estudio.

## **1.2 Planteamiento del problema**

El problema es la falta de políticas para promover tácticas y oportunidades para el crecimiento empresarial, social y humano.

Es necesaria la creación de estas tácticas para el crecimiento socio económico de ambos países y que las empresas colombianas le den un mejor aprovechamiento a la nueva infraestructura y las nuevas oportunidades que traería el canal de Panamá para mejorar los procesos logísticos.

Nos enfocamos en los problemas sociales que tienen cada uno de los países y con el desarrollo de este proyecto buscamos ver los beneficios y avances que tendrían con la ampliación del canal.

## **1.3 Objetivos**

### ***1.3.1 Objetivo general***

Analizar e investigar las oportunidades y tácticas para el crecimiento empresarial, cultural y el entorno social para los gobiernos de Colombia y Panamá y desde ese punto realizar una toma de resultados teniendo en cuenta lo que se espera obtener con la ampliación del canal.

### ***1.3.2 Objetivos específicos***

-Revisar el cumplimiento de las políticas creadas por el gobierno con el fin de que haya una generación efectiva de empleo y de igual manera que no solo se beneficien las grandes multinacionales si no la sociedad común.

-Investigar para que los dos países (Colombia y Panamá) Buscan una alianza que los beneficie monetariamente y de esa manera reducir la deuda externa y convertirse en economías fuertes

-Realizar un análisis de los pro y los contra, en los sectores de importación y exportación, y de esa manera realizar un diagnóstico de que tantos beneficios trae el canal de Panamá

## **1.4 Justificación**

### **1.5.1 Justificación teórica**

Nos enfocamos en este tema en vista de las oportunidades y beneficios que nos trae la ampliación del canal tanto para los exportadores como para los importadores, Además teniendo en cuenta todos los beneficios de manera social, es importante resaltar que gracias a esta ampliación se genera un importante crecimiento económico y para Panamá a nivel de empleo y crecimiento acelerado para las compañías nacionales. Gracias a la ampliación del canal se lograría duplicar la capacidad del Canal de Panamá. Así entonces Motivaría a otros países a considerar su participación en el comercio marítimo mundial y Se fomentaría el uso de otros medios de transportes como el multimodal en U.S.A., México o Centro América. El mercado de Asia que es uno de los más crecientes optará por usar otras rutas marítimas.

### **1.5.2 Justificación social**

Se desarrollaron programas de capacitación técnica en varias áreas del sector construcción. En la planeación del proyecto. Se estimó una generación de gran cantidad de empleos directos e indirectos. Se fomentaron actividades en la construcción, alimentos, hospedaje, telecomunicaciones, transporte urbano y pesado, suministros de materiales y servicios médicos. Como proyecto fue el de mayor repercusión económica en todo el país, involucrando a la mayor cantidad de personas y por el mayor tiempo como actividad en el área de la construcción además porque todo se está operando para un desarrollo, un crecimiento, una nueva perspectiva y el componente principal es abarcar parámetros e impactos en la sociedad como generaciones de empleo, riesgos económicos y estrategias claves para que ambos gobiernos puedan operar y ejecutar decisiones para fortalecer el crecimiento humano. Además de todo esto saber que Colombia es el país que más beneficios directos e indirectos puede recibir de la Ampliación.

### **1.5.3 Justificación personal**

Para nosotros como futuros negociadores internacionales es de vital importancia abarcar este tipo de temas ya que sabemos que nos pueden servir para nuestros trabajos saber de los beneficios que nos trae la ampliación de este canal como posibles exportadores o importadores nos llevara a un proceso más ágil al momento de tomar decisiones, saber aprovechar las ciudades portuarias, porque pueden ser centros de distribución de carga marítima mundial, siempre que sus servicios logísticos sean eficientes y eficaces tal como los requerimientos internacionales lo necesiten. El saber establecer Alianzas Estratégicas con empresas afines según sus actividades comerciales, permitirán ofrecer más y mejores servicios.

## 2. Estado del arte

El canal de Panamá representa un enclave geoestratégico vital para un gran conjunto de naciones. A un siglo de su funcionamiento, el colapso de su capacidad operativa y la presencia de nuevas amenazas reclaman un proceso de modernización que permita garantizar operaciones comerciales seguras y eficientes. Efectivamente, el redimensionamiento geoestratégico del canal de Panamá resultará sumamente favorable tanto para su principal e histórico beneficiario, Estados Unidos de América, como así también para los miembros de la OTAN, la UNASUR y el resto de los países del mundo. (Moriconi, 2011)

La ampliación del Canal es el resultado de un largo proceso de maduración técnica. La administración del Canal inició un programa de estudios e investigaciones orientadas a identificar las necesidades futuras de la vía desde una perspectiva de largo plazo. Estos estudios, que originalmente incluían sólo investigaciones hídricas, se aumentaron, para abarcar una amplia gama de temas sociales, ambientales, de mercado, de competencia, de ingeniería, operativos, financieros, económicos y jurídicos.

Para Gilles Deleuze (1988), ser un sujeto estratégico, requiere ser abierto, creativo, desestructurado, crítico y reflexivo entre otras cualidades. De allí la importancia de comprender el significado de estas ideas en una disciplina científica poco aplicada.

Este extenso y completo programa de investigación, sin precedente en la historia del Canal, determinó que existe una demanda creciente de transporte marítimo en la ruta de Panamá. Determinó, además, que gran parte de esta creciente demanda utiliza, en rutas que compiten con el Canal, buques que por sus dimensiones no caben por éste. Consecuentemente, dicho programa de estudios señala la necesidad de dotar al Canal de capacidad adicional para manejar los crecientes volúmenes de carga que se anticipa usarán la ruta marítima por Panamá y permitir el tránsito de buques más grandes, y así como aprovechar, en beneficio de Panamá,

las economías de escala, el incremento en productividad y las eficiencias que genera el manejo de tales buques.

Cabe recordar que en 1904, EUA firmó un acuerdo con Panamá, comprando los derechos y propiedades de la Compañía del Canal Francés iniciando con la construcción que finalizó en el año 1914. A partir de ese momento el canal de Panamá se convirtió para el mundo en una corta y rentable ruta de enlace interoceánica, influyendo notablemente sobre los patrones del comercio internacional, al permitir ahorrar grandes cantidades de dinero y tiempo a las embarcaciones que lo transitan. (Moriconi, 2011)

El medio más idóneo, rentable y ambientalmente responsable para aprovechar la oportunidad de crecimiento por la ruta de Panamá y aumentar la productividad del Canal es, tal como se explica en el proyecto, la construcción del tercer juego de esclusas, de mayor tamaño que las existentes, integrado a los cauces de navegación requeridos para el tránsito de buques de mayor tamaño

Desde la época precolombina la privilegiada posición geográfica el Istmo de Panamá, el punto más angosto en el continente americano, marcó su función histórica como sitio de tránsito y de intercambio de los diversos grupos aborígenes, algunos de los cuales dejaron sus huellas en nuestro territorio a través de la lítica, la cerámica y la orfebrería, principalmente. (Araúz, 2006)

La expansión del Canal de Panamá va a ser el proyecto de inversión en infraestructura más grande desarrollado por la República de Panamá en sus cien años de vida independiente. El objetivo de este estudio de simulación es el de utilizar el proyecto de expansión del Canal de Panamá para desarrollar y demostrar el proceso de decisión en un sistema complejo y desarrollar un modelo que ayude a entender el efecto de diferentes aspectos económicos, sociales y políticos relacionados con esta magna obra. Los mayores retos de este proyecto de investigación incluyen el desarrollo de las expresiones para métricas que explican las relaciones que lo rigen, así como la dinámica de dichas relaciones y la validación del modelo. (Abbot, 2013)



### 3. Desarrollo de la temática

“Sólo una organización consciente de la producción social, en la que se produzca y distribuya con arreglo a un plan, podrá elevar a los hombres, en el campo de las relaciones sociales, sobre el resto del mundo animal en la misma medida que la producción en general lo ha hecho con arreglo a la especie humana. Y el desarrollo histórico hace que semejante organización sea cada día más inexcusable y, al mismo tiempo, más posible” (Engels, 1961: 16-17).

El próximo 15 de agosto se celebra el primer centenario del Canal de Panamá, cuya obra magnífica es uno de los ítems más representativos de la ingeniería moderna. Este cuenta con “tres juegos de esclusas gemelas: Miraflores (en el Pacífico) y Pedro Miguel y Gatún (en el lado del Atlántico), así como con el lago artificial más grande del mundo hasta los años setenta, el Gatún, que cubre 425 kilómetros cuadrados y que está situado a 26 metros sobre el nivel del mar”. (Vasquez, 2015) Para compensar la pendiente, el complejo de esclusas permite descender o ascender los buques por medio de un sistema hidráulico que, tarda únicamente diez minutos, en rellenar sus cámaras de agua empleado apenas la fuerza de la gravedad.

La ampliación de la mega estructura favorecerá el paso de grandes mercados a partir de diciembre de 2015, luego de algunos acuerdos logrados entre la Autoridad del Canal y el consorcio liderado por Sacyr, que permitirá que siete años después del comienzo de las obras de la ampliación del Canal de Panamá puedan finalmente concluirse para esa fecha.

Puede afirmarse en efecto, que luego de una intensa actividad, estos trabajos se encuentran en una fase muy desarrollada. Concretamente, según la Autoridad del Canal de Panamá, “la obra total está cerrada en un 78% y sólo resta un 27% para terminar el diseño y producción de las esclusas que permitirán el tránsito de barcos más modernos y de mayores dimensiones”. (Vasquez, 2015)

Esta obra ha adquirido una enorme importancia, teniendo en cuenta que las proporciones del Canal de Panamá se habían tornado algo anticuadas. Se estima que de no realizarse estas innovaciones “en los años 2,009 al 2,012 el Canal llegaría a su máxima capacidad operativa. (Carreira, 2014), ha contemplado el siguiente escenario:

- I.- Perdería su actual importancia en el comercio marítimo mundial.
- II.- Dejaría de ser un generador de divisas al Estado.
- III.- Motivaría a otros países a considerar su participación en el comercio marítimo mundial.
- IV.- Se fomentaría el uso de otros medios de transportes como el multimodal en U.S.A., México o Centro América.
- V.- El mercado de Asia que es uno de los más crecientes optará por usar otras rutas marítimas

Con la construcción de un nuevo juego de esclusas mucho mayores que las actuales, y estructurado por dos complejos de tres cámaras cada uno, con sus correspondientes cauces de navegación y un sistema de suministro y reutilización del agua, se podrá pasar de unos navíos de 294 metros de eslora, 12 de calado y 32 de ancho, como máximo, a posibilitar la entrada de algunos superpetroleros y de grandes barcos contenedores.

Las dimensiones de la ampliación convierten esta infraestructura en una obra única: los cinco millones de metros cúbicos de hormigón que se van a utilizar en las esclusas de ambos lados del Canal equivalen a dos pirámides de Keops; y sus 220.000 toneladas de acero, a 22 torres Eiffel. Pero más allá de sus proporciones faraónicas, el proyecto supone un salto cuantitativo en términos comerciales pues, una vez finalizado en 2015, permitirá la navegación de barcos de 400 metros de largo, 15 de calado y 52 de ancho. La capacidad de carga máxima de estos buques pasará de 5.000 a 14.000 contenedores, una excelente noticia para navieras como la danesa Maersk la compañía de transporte marítimo de mercancías más grande del mundo, que ya ha mostrado su interés por circular por el canal lo antes posible. (Vasquez, 2015)

Algunos expertos han afirmado que la expansión del canal de Panamá, una de las rutas marítimas más significativas en el mundo entero, implica además de algunos beneficios

económicos, una oportunidad insoslayable para reducir la huella de carbono de la industria marítima.

(ECOTICIAS, 2012), ha expresado que según artículo publicado en el “Journal of Maritime Engineering”, realizado por Stott Pablo y el doctor Peter Wright, de la Universidad de Newcastle, en el Reino Unido, se sostiene que, “este programa de 6 mil millones de dólares ofrece a la industria, en su conjunto, una oportunidad para reducir su impacto ambiental”. La investigación ofrece un análisis sobre el desarrollo del transporte a granel, que defiende sólidamente el argumento de que existe una demanda de buques en el sector de material seco que desbordan el límite actual de 85.000 toneladas, impuesto por la restricción “panamax”. Ha explicado Stott que:

El potencial de ahorro en costos de combustible es importante, como lo es la consiguiente reducción de emisiones. Esto es especialmente importante, dado que la Organización Marítima Internacional estima que el transporte marítimo fue responsable de alrededor del 2,7% de las emisiones globales de CO<sub>2</sub> en 2007, y advierte que esto puede aumentar de un 12% a un 18% para el año 2050 si la industria del transporte marítimo no toma medidas importantes para reducir las emisiones. (ECOTICIAS, 2012)

En la investigación se concluye que actualmente, la reducción del carbono se centra en postulados radicales, pero el diseño de cascos, la buena ingeniería y la optimización, en sí, continúan desempeñando un rol fundamental en la reducción de emisiones. Así mismo la Autoridad del Canal de Panamá, (ACP, 2006) ha manifestado con relación al impacto social y ambiental que:

El proyecto del tercer juego de esclusas es ambientalmente viable. El mismo se desarrollará, en su totalidad, en áreas patrimoniales de la ACP que han sido previamente intervenidas. Se ha determinado que todos los posibles impactos ambientales adversos son mitigables con procedimientos y tecnologías existentes, y no se prevén impactos adversos no mitigables o permanentes a la población o al ambiente.

En el área del proyecto no hay elementos que comprometan su viabilidad ambiental, tales como comunidades, bosques primarios, parques nacionales o reservas forestales, sitios patrimoniales o arqueológicos relevantes, áreas de producción agropecuaria o industrial, áreas turísticas o portuarias y el proyecto no causará

impactos permanentes o irreversibles en la calidad del agua o del aire. Además, el programa de suministro hídrico que se propone cumple los objetivos de aprovechar al máximo la capacidad hídrica de los lagos Gatún y Alhajuela y de aplicar en las esclusas la tecnología más eficiente en utilización de agua, de tal forma que no se necesiten embalses nuevos. Por lo tanto, no se prevén interrupciones o interrupciones en el concepto de corredor biológico distintas a las existentes.

El estimado de costos del proyecto del tercer juego de esclusas incluye los recursos apropiados para la reforestación, limpieza y restauración de los sitios de depósito de material de excavación y de áreas de trabajo, así como para el manejo y seguimiento socio ambiental, manejo de desechos, control de escorrentías, prevención, rescate y reubicación de vida silvestre, compensación ecológica, seguimiento a la calidad de agua y aire, control de erosión, protección y rescate de hallazgos arqueológicos, culturales o de interés científico (si se encuentran), y para el reemplazo de infraestructura y tratamiento de aguas servidas, entre las acciones de prevención y mitigación más relevantes.

No obstante, desde otras vertientes se han generado ciertas inquietudes con respecto al crítico impacto ambiental que podría generar la ampliación del canal en los lagos Miraflores y Gatún. Según (Rodríguez, 2007):

Un aumento que supere los límites críticos permisibles en el contenido de sales, puede provocar que dicho cuerpo de agua pierda la calidad óptima para la potabilización. Además de ello, aumentaría significativamente los riesgos del paso de especies de un océano a otro, especialmente de especies invasoras que afectarían al ecosistema de arrecifes del Caribe panameño y regional.

Se ha manifestado incluso que la obra de la ampliación del canal, no cuenta con una información suficiente que permita determinar una viabilidad ambiental del proyecto, por lo que se ha considerado por algunos como de alto riesgo ambiental, pues, en consideración de (Rodríguez, 2007), “nadie pone en duda la necesidad imprescindible de mantener la calidad del agua como una principal prerrogativa para el bienestar humano y el ambiente; de allí que requiera de una estricta supervisión”. La mayoría de las actividades claves dependen exclusivamente del agua, ya sea para el consumo, para la industria, actividades agrícolas, recreación, sostenimiento ecológico, la pesca, la navegación, cuencas; entre muchos otros.

De tal modo se hace fundamental e indispensable mitigar la salinización de las aguas dulces por las graves consecuencias que esto acarrea.

Actualmente la instrumentación y métodos indirectos basados en conductividad y temperatura del agua han sido muy eficaces para determinar con precisión los niveles de salinidad. Por ello hoy sabemos con certeza que el Lago Gatún alcanza niveles de salinidad que van desde 0.04 hasta 0.07 ppm de salinidad (UNIPAN, 2004); situación que preocupa, dado que estos niveles, si bien es cierto, todavía están lejos de causar daños ambientales, nos corroboran que existe una fuente salina que está contaminando el lago, que todo apunta a que efectivamente se trata de la intromisión salina a través de las esclusas actuales. (Rodríguez, 2007)

Lo que realmente parece preocupante con relación al impacto ambiental crítico es que la ACP, con el pretexto de no incrementar los costos probables de la obra, ha guardado silencio, y no se ha pronunciado con claridad frente a las medidas y los costos totales que ello implicaría, lo que hace entrever que el discurso ambiental de la ACP pueda estar estrictamente supeditado a un flaco presupuesto de inversión y operación y no en función de las necesidades reales y ambientales.

La salinización, aun pequeña, del Lago Gatún y el Lago Miraflores estarían provocando una serie de impactos encadenados, acumulativos y sinérgicos severos. Entre ellos destacan el cambio eco sistémico de los lagos y el probable paso de especies de un océano a otro que pueden provocar enormes daños ecológicos inimaginables en el sistema de arrecifes de coral del Caribe, entre otros. Desde el punto de vista social, de aumentarse por encima de 0.45 ppm (mg/L) la salinidad de los lagos se perdería la calidad de agua óptima para ser utilizada como fuente de agua potable. (Rodríguez, 2007)

Por su parte, la ACP, ha expresado que “dichos lagos conservarían su condición de agua dulce tropical con ecosistemas estables, y el agua se mantendrá sobradamente dentro de los niveles de calidad y estándares apropiados para ser potabilizada y consumida por la población”.

Desde el punto de vista de Panamá, el Canal ha tenido un aporte significativo en el país. Los aportes directos del Canal al Tesoro Nacional en el año fiscal 2005, alcanzaron los 489 millones de dólares, lo que representó alrededor del 60% del presupuesto total de inversiones del Gobierno.

Durante los primeros seis años de administración del Canal por parte de los panameños, (del 2000 al 2005), el Canal ha generado al Tesoro Nacional un total de B/.1, 821 millones.

Según (ACP, 2006),

Para el año 2006 se prevé un aporte al Estado por más de 500 millones de dólares. Los aportes del Canal al Tesoro Nacional se ven a lo largo de todo el país. Los aportes directos del Canal entran al presupuesto general del Estado, y es el Estado, no la ACP, el que decide cómo se invierten estos fondos. Sin embargo, recientemente se han tomado varias medidas para asegurar que los aportes del Canal sean usados para fines específicos. Por ejemplo, a partir del 9 de enero de 2006 se creó un fideicomiso de 500 millones de dólares por diez años, lo que significa que anualmente se dispondrán de 50 millones que se distribuirán entre los 610 corregimientos de todo el país para la construcción de obras sociales. Ese será un impacto directo del Canal en cada una de las comunidades del país.

La ampliación del Canal, traería como consecuencia unos impactos económicos muchos mayores y el beneficio por tanto, se incrementaría. Se ha estimado de hecho, que por medio de proyecto de ampliación se podrían incrementar hasta 8 veces los aportes directos que benefician al tesoro nacional, y por ende esto se verá reflejado de una manera positiva en la población panameña.

Sin lugar a dudas, el Canal es el motor que fomenta un conglomerado de servicios y actividades interrelacionadas, que promueven diversos aportes a la economía nacional. Este sistema económico agrupa:

Las actividades de los puertos, el ferrocarril, las agencias navieras, la venta de combustible a buques, una parte importante de la actividad económica de la Zona Libre de Colón, los operadores de turismo, los servicios de transporte terrestre e intermodal, los astilleros, los aeropuertos, la marina mercante, los servicios legales y financieros, los seguros, las telecomunicaciones y la Ciudad del Saber, entre otros.  
(ACP, 2006)

Todo este conglomerado económico se integra mutuamente y entre todas las actividades se da aprovechamiento a una de las principales ventajas competitivas con las que cuenta Panamá, que es sin objeción alguna, su posición geográfica.

Después del inicio de operación del tercer juego de esclusas, en el año 2015, se percibiría un aumento del tráfico por el Canal, lo cual repercutiría en un incremento de las actividades económicas del Canal y de todo el sistema económico de servicios que están involucrados con la industria marítima. Así lo ha determinado la (ACP, 2006), quien ha estimado que

Este incremento en las actividades económicas generaría entre 150 y 250 mil empleos adicionales en todo el país para el año 2025. Además de la generación de empleos, el incremento de las actividades económicas de todo el conglomerado permitirá un aumento en el producto interno bruto del país, un aumento de las exportaciones, y una reducción de la deuda externa.

Con relación a los efectos de la ampliación del Canal sobre las diferentes variables macroeconómicas de la economía del país, la (ACP, 2006), ha establecido los siguientes:

**El Producto Interno Bruto (PIB)** aumentará debido al incremento de las actividades económicas del conglomerado. La ampliación del Canal permitirá a Panamá alcanzar en el 2025 un producto interno bruto de B/.31, 700 millones en balboas del 2005. Esto representa casi 2.5 veces el producto interno bruto del país en el año 2005, y equivale a una tasa de crecimiento promedio de más de 5% anual por los próximos 20 años. *f*

**El Ingreso Nacional** crecerá debido a que se estimulará las actividades económicas productivas del sector privado, especialmente en actividades económicas relacionadas con el sector marítimo, ingresos que se canalizarán al Estado, vía ingresos tributarios de diversos tipos; *f*

**La Balanza de Pagos** se verá fortalecida por las exportaciones de bienes y servicios derivados por los servicios de exportaciones relacionados con un Canal expandido;

**Las inversiones** de la economía aumentarán, no solo por las inversiones directamente relacionadas con la ampliación sino por el efecto de las nuevas inversiones privadas y públicas que se generarán en el Conglomerado.

Refiriéndose al tema sobre la ampliación del Canal de Panamá, el profesional en estudios latinoamericanos, (Ojeda, 2013), ha señalado que “las inversiones en puertos son claves para la competitividad de cualquier país, teniendo en cuenta que los terminales marítimos son los primeros proveedores de servicio para el comercio”. En este sentido se es claro que América Latina debe estar comprometida firmemente a modernizar sus puertos, pues es entendible la correlación de los mismos con la dependencia de sus economías y su comercio internacional.

En consideración de (Ojeda, 2013)

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP), al aumentar el costo del peaje y las tarifas de los servicios adicionales que presta a las embarcaciones y sus tripulaciones, podrá tener un flujo de caja que sustente las obras de manera anticipada y así se evita hacer un drástico aumento una vez esté terminada la ampliación. Hoy en día, la tarifa de peaje promedio es de alrededor 54.000 dólares, pero varía según el tamaño del buque y el peso de la carga.

Según la Organización Mundial del Comercio (OMC), son los puertos marítimos los que moviliza aproximadamente el 90% del comercio exterior mundial, pues el transporte oceánico, pese a ser más lento, se constituye como el instrumento más módico para el desplazamiento de enormes cantidades de carga. “En el último año, el transporte marítimo fue el modo más usado por Colombia en materia de comercio exterior. El 67,97% de los productos exportados salieron del país en barco, del mismo modo lo hizo el 66,13% de los que ingresaron”. (Hernández, 2015)

En un estudio realizado por (Ojeda, 2013), se ha establecido que

Según las estadísticas portuarias de América Latina y el Caribe, que aparecen en el último Perfil Marítimo, elaborado por la CEPAL y las Naciones Unidas, Colombia pasó de mover por sus puertos 718.700 contenedores durante el año 2000 a más de 1'300.000 en 2006”, cuando, por Cartagena, circularon más de 711.000 TEU, mientras que por Buenaventura transitaron cerca de 622.000 contenedores.

Lo anterior ha sido determinante para aseverar que Colombia podría ser uno de los países que más podría verse beneficiado con la ampliación del Canal, teniendo en cuenta que, el ingreso de buques de mayor capacidad de carga traería consigo una reducción en los costos de transporte de todo lo que pase por el Canal de Panamá hacia el territorio nacional, principalmente hacia Buenaventura, desde el océano Atlántico. “Colombia, al servirse del



Canal, podrá utilizar buques más grandes, lo cual también tendría impacto en la economía de escala. Derivaría en mejores tarifas y mejores fletes”.

El informe de la CEPAL también evidencia que, por toneladas, el puerto de la Drummond en Colombia fue el más importante al movilizar una cifra superior a 20 millones de toneladas métricas de carga durante 2006, seguido de Cartagena con más de 11 millones de toneladas ese mismo año y de Buenaventura con unos 10'800.000 toneladas. En el escalafón de la CEPAL, el puerto de Santa Marta se ubicó en el cuarto puesto en importancia, con 8'724.000 toneladas de carga, y el de Barranquilla en el quinto, con más de 5'500.000 toneladas. El crecimiento constante de estos volúmenes ha supuesto la implementación de nuevas herramientas para el manejo de los puertos del país y la ampliación de la infraestructura que se requiere para el óptimo manejo de la carga que llega a Colombia y en esto ya ha avanzado el Estado. (Ojeda, 2013)

En esta misma línea, (Carreira, 2014), ha puntualizado que Colombia, puede beneficiarse directa e indirectamente de la Ampliación, pues “Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, pueden llegar a constituirse como verdaderos centros de distribución de carga marítima mundial, siempre que sus servicios logísticos sean eficientes y eficaces tal como los requerimientos internacionales lo necesiten”. En esa medida se puede afirmar que las alianzas estratégicas con otras empresas relacionadas, puede ser una de las alternativas más afines para el mejoramiento de los servicios.

Es así como mediante el proyecto del Canal de Panamá es posible vislumbrar una nueva oportunidad para revolucionar el transporte marítimo del área y es muy probable que los puertos de Colombia se transformen en soportes logísticos internacionales favoreciendo de éste modo las exportaciones e importaciones nacionales se beneficiarían. Sin embargo hay que considerar que dichas consecuencias positivas, únicamente serán visibles, si los puertos colombianos se fortalecen en infraestructura. Esto implica ajustes de “conectividad entre los centros de producción y las zonas de alistamiento de carga; condiciones y servicios del terminal: canales de acceso, seguridad, equipos, tarifas; frecuencia de acceso de líneas marítimas; eliminación de cuellos de botella” (Hernández, 2015) Todo esto hace forma parte de toda la optimización de los puertos.

Colombia debe acomodar sus terminales portuarias en el Pacífico de manera que cualquier nave de mayor tamaño que comience a recalar en puertos panameños, del lado del Pacífico, también tenga la opción de venir a Colombia para recalar en sus puertos. Esto le daría mayor amplitud y opciones no sólo en el tema de exportaciones sino también de importaciones de productos terminados. (Hernández, 2015)

El Contraalmirante Ernesto Durán, Director de la Autoridad Marítima, ha expresado que “la ampliación del Canal de Panamá traerá muchos beneficios para los puertos de Colombia, especialmente para Cartagena, que tiene dadas las condiciones para mejorarlos y aprovechar los buques de gran calado”.

Los beneficios de la eficiencia y la economía derivada de los gigantes del mar, serán aprovechados por quienes tengan la capacidad de explotarlos. El comercio internacional y el transporte marítimo para Colombia tendrán nuevas variables. Panamá es el vecino adyacente de nuestros dos océanos. Ambos accesos del Canal de Panamá van directo a nuestras aguas marítimas. Es Colombia y son nuestros puertos los inmediatos y naturales beneficiarios de esta vía estratégica de interés mundial para el comercio. Es una oportunidad irrepetible que hay que aprovechar. (Durán, 2015)

Según (Durán, 2015), “Los terminales portuarios en Colombia han tenido un desarrollo magnífico. Se están modernizando. Se han preparado para estos nuevos retos. Han crecido. Hay puertos nuevos especializados importantísimos en el desarrollo. Han elevado sus capacidades al más alto estándar internacional.” Esto pone de manifiesto el gran trabajo de mejoramiento constante que el país viene realizando.

(Alemán, 2012), ha advertido en el foro “The Big Leap 2014”, patrocinado por EL TIEMPO, que “Colombia tendrá que seguir impulsando las mejoras en su infraestructura de transporte y puertos en ambos océanos, si desea mantener el crecimiento que ha sostenido su comercio exterior en los últimos años”. Y así mismo ha señalado que Colombia cuenta con un enorme potencial de recursos naturales, entre ellos el carbón y el petróleo, y por otra parte cuenta con una ubicación idónea para acceder a los mercados del Caribe y al tránsito de contenedores.

Todos estos aspectos han puesto de manifiesto algunas inquietudes con respecto a las ventajas que el megaproyecto pueda tener para Colombia. (Bejarano, 2012), investigador del Centro de Investigaciones para el Desarrollo (CID) de la UN, asegura frente a ello, que “el

megaproyecto del vecino país encara una serie de incertidumbres y que hay que pensar en los beneficios que le traerá a Colombia”. Ha puntualizado, al mismo tiempo que:

Con una deficiencia en puertos, carreteras y vías férreas, de por sí Colombia tiene serios problemas para atender los tratados de libre comercio firmados hasta el momento. Y, si bien a corto plazo el Canal captará un amplio tránsito de buques de gran calado, a mediano y largo plazo no hay garantía de que este sea el paso obligado para el comercio mundial.

El profesor Bejarano asevera que la ampliación del Canal de Panamá obedeció particularmente a la pérdida de mercado por el aumento de tamaño de los cargueros transoceánicos y para impulsar dinámicas que permitieran llevar desarrollo a otras áreas del istmo. Y ya es posible plantear algunos interrogantes como: “¿el tamaño de los buques seguirá creciendo?, ¿requerirán nuevas rutas de tránsito?, ¿el Polo Norte se convertirá en una competencia directa para Panamá?”

Con ocasión al tema, (Porcell, 2015), ha presentado un análisis FODA, con respecto a la ampliación del cruce interoceánico, teniendo en cuenta que sobre él “ya transitan fortalezas y oportunidades; y más en el fondo, debilidades y amenazas que pudieran encrespar las aguas”.

### **Fortalezas**

Todo aquel que mira hacia la bahía verá una curiosa procesión de barcos que esperan cruzar el Canal. Parecerá fascinante, pero, la espera implica costos para el usuario. Las disyuntivas de la decisión resultan implacables: o ampliamos o perdemos competitividad ante Suez y el sistema multimodal de la costa este-oeste de E.U.A.

En la presentación del informe, la ACP muestra convicción de que el “Sí” hay que sudarlo. Abre la semana pasada con un show mediático bien pensado, y pautado en el espacio de mayor audiencia.

Hasta Roberto Chiari, 1960-64, los distintos gobiernos hicieron pagar a la izquierda su osadía de levantar la bandera de la soberanía total. Martín Torrijos señala la estrategia cuando incluye la ampliación en la corriente de las luchas generacionales. Pero, sortea separar a quienes pusieron de los que se opusieron y hasta persiguieron. Sitúa así el proyecto como asunto de Estado.

Desde que en 1914 abre operaciones, el Canal significaría beneficio militar y comercial para Estados Unidos. Pero, también Panamá activó los negocios off shore de sociedades anónimas, abanderamiento de naves, turísticos y otros servicios, que apoyaron el florecimiento de las dos ciudades terminales. La ampliación de este siglo XXI, con eso de “hacer crecientes y sostenibles... los pagos que el Canal hace al Tesoro...”, que además, incluiría la generación de 14,000 puestos, hace al negocio de la ampliación, muy vendible.

### **Debilidades**

Los 14.000 suenan demasiado buenos y terminan retando la credibilidad de la ACP.

Para los estrategas financieros, con la autofinanciación, los obstáculos del proyecto quedarían reducidos al impacto ecológico y una migración que expandiría los cordones de miseria de la capital. Pero, “Se equivocó la paloma...” Contraer la discusión a los temas de inversión y endeudamiento, desciende el nivel de un Canal que inspira páginas gloriosas en nuestra fragorosa identidad nacional, hasta las aritméticas del frío metal.

Los panameños manifestamos cierto goce en hundir trasatlánticos oficiales. En el 47, la izquierda lideró la presión popular que tiró a pique el proyecto Filos-Hines del gobierno liberal. Desde el 90, venimos votando oposición en las nueve consultas populares. En el 98, un reeleccionista Pérez Balladares dedicó tal cantidad de recursos al “S” que evocó el estereotipo del tiburón contra el pececito y terminó con casi un dos a uno en contra. Este referéndum, primero en un Panamá 100% soberano, necesitaría revertir tal tendencia.

Perderlo tendría consecuencias muy serias y la nave destila nerviosismo a babor y estribor. “El secretismo mafioso”, como estigmatizó el ex presidente Jorge Illueca al retraso de un año de la intención original de dar el zarpe a la propuesta, agitó las aguas. Las alusiones al proyecto de los ex presidentes aliados Felipe González y Julio María Sanguinetti, así como la contratación de una empresa comunicadora foránea sugieren que la ampliación confronta tal desasosiego que suplica ayuda extranjera.

La ACP explica el proyecto con unos magníficos técnicos duchos en presentar con las últimas tecnologías. Mas, sin suficiente entrenamiento para persuadir al lego, saturan con términos del argot: competitividad, excedentes, conglomerado, etc., mientras el panameño de a pie, en Bosnia. Comunicar y confundir terminan separados por la sutil y difícil claridad.

Los aportes del Canal resultan un grano de sal diluidos en el mar de la cuenta general del Estado. El propio presidente Torrijos reconoce que pobres y desempleados sienten endeble aquella frase de que “el Canal es de todos”.

### **Amenazas**

El PRD querrá airear a su Omar, los liberales a “Don Nino”. La izquierda antepondrá a Ascanio. Civilistas y derecha, sin alguien a quien desenterrar, querrán oponerse. La invitación a la presidencia de Endara, Balladares y Mireya, y de los líderes de los partidos, entrega tarima a los políticos. Resultará fácil caer en una guerra que vuelva al centro la emoción y redite aquella duda sobre la madurez del ciudadano a que apelan los regímenes autoritarios cuando niegan racionalidad al elector universal. Ganará el Sí o quizás el No, perderá el sistema democrático.

En el 78, el referéndum para discutir los Tratados Torrijos-Carter abrió aquel “veranillo democrático” utilizado sobre todo para golpear a la dictadura. Evidencias permiten sospechar una redición y que el actual termine contraído a un debate sobre Patria Nueva y no del futuro de Panamá.

Otras amenazas: dejar la venta en manos de técnicos y su lenguaje financiero ante el laconismo de operativos y prácticos del Canal; que la sardinita de un “No” escondido y casi sin apoyo de medios, gane el corazón de los votantes, y que, con las aguas encrespadas, la línea dura del “Sí” bote acorazados que vencen, pero, nunca convencen.

Podemos acabar proyectando al mundo que este paisito resulta incapaz de alcanzar consensos, que somos una nación cuyas luchas tienen precio de mercado que merece incluirse en la lista de mercancías a la venta y en baratillo.

### **Oportunidades**

Mientras que en otras latitudes los pactos se erigen sobre pilas de cadáveres, los panameños ya obtuvimos de la primera potencia del mundo el Canal y la Zona, a punta de labia, y de una veintena de mártires juveniles que entonces señalaron el horizonte. Y hace poco, acordamos las leyes del Seguro Social y el salario mínimo. Aquí tenemos otra oportunidad de seguir dando cátedra, mientras allanamos el camino para aquel gran acuerdo nacional inclusivo que precede, en los países que luego despegan.

Más allá de quién gana, un debate amplio y educativo hace realidad la premisa democrática de un pueblo informado que elige con responsabilidad. Es una ocasión preciosa, más que para publicitar levedades, para cimentar aquella cultura negociadora indispensable para la gobernabilidad y el crecimiento de la actividad económica. Con la promesa de los otros megaproyectos que rondan, limpieza de la bahía, turismo residencial, etc., los panameños necesitamos montarnos en el barco de aquel debate civilizado que genera orgullo.

Mantener la discusión en la esfera racional implica también una oportunidad, tanto para aquellos partidos que valoren cultivar permanencia y liderazgo en el debate nacional, como para un gobierno que administre la prosperidad con transparencia.

Un tema de Estado implica incluir a gremios, asociaciones, sindicatos y sociedad civil para desquitar aquello de "Patria Nueva contra el resto del mundo". Implica montar la ampliación en la corriente de aquel alpinismo generacional, tal como lo retrotrae Martín Torrijos, para contrapesar el resentimiento hacia un Canal que permanece lejos de percibirse como "para el uso más colectivo posible".

De otro lado, en un artículo publicado en "The Wall Street Journal" con el título "Panamá Canal at Crossroads", por Neil King Jr., se han puesto de relieve algunas preocupaciones que se han generado en torno a la ampliación del Canal, y que, sin lugar a dudas, debieran ser altamente considerados. Algunas de las repercusiones que se han identificado a corto y mediano plazo, son: (Escobar, 2006)

-Una posible disminución en los dineros que el Tesoro Nacional debe recibir de los ingresos del Canal para destinarlos al pago de deuda. Una posible disminución en la capacidad del gobierno de obtener préstamos para proyectos, como nueva infraestructura y el mantenimiento de la existente. En esto, el impacto financiero debe

ser evaluado en el contexto de la situación económica presente y sus limitaciones, y de la capacidad real del país de mantener su flexibilidad financiera futura.

-Existe la posibilidad de que la construcción del tercer juego de esclusas causará daños mayores en ciertas áreas del bosque y la biodiversidad en las cercanías del Canal. Debe darse la justificación y la prueba científica de que se ha medido la consecuencia y que se pueden tomar medidas para salvaguardar el medio ambiente.

-El impacto social que resultaría de la relocalización de personas que residen y obtienen sus medios de subsistencia dentro del área y la reducción de la cantidad de tierra arable para dedicarla a los propósitos del Canal.

-El problema de desempleo que se producirá con la terminación de la obra y su impacto general en la economía.

-Los trabajos de excavación impactarán el medio ambiente y el ecosistema. La disposición del material de excavación en el lado Pacífico afectaría la actividad pesquera por lo turbio del agua y la pérdida de la energía solar.

-Las piletas que se han contemplado tendrán un impacto adverso por el aumento de la salinidad del agua. No son ecológicamente viables.

-La posibilidad real de que los costos de construcción excedan los cálculos, como es frecuente en proyectos de esa magnitud, afectando los cálculos de rentabilidad del proyecto.

-La posibilidad de que las tarifas de peajes que se estimen necesarias para recuperar la inversión hagan perder ahora o en el futuro la capacidad competitiva del Canal y, por lo tanto, alterando la viabilidad financiera.

(Beluche, 2014), también ha subrayado que “El problema de fondo, en este momento preciso de nuestra historia, es que la administración de la Autoridad del Canal de Panamá, y la burguesía panameña, se resisten a una integración de la vía acuática que resuelva los desequilibrios sociales y ambientales que se han heredado del enclave norteamericano”. De hecho, ha expresado que “la ACP sigue funcionando como un enclave, sin soldados

norteamericanos, y el transitismo sigue siendo el mal que agobia la producción de los medios de vida, y la vida misma, del pueblo panameño”.

El agua entre los mares, de Guillermo Castro Herrera, da cuenta de cómo la política de la ACP y sus decisiones al margen de la sociedad panameña, es la que ha inaugurado a partir de los años 90 la resistencia de las comunidades campesinas panameñas y los sectores populares contra las formas de apropiación de la naturaleza, los ríos, los embalses e hidroeléctricas puestos en función de intereses oligárquicos, extranjeros y del transitismo. Esa creciente conflictividad social, generada por la persistencia del esquema transistista, amenaza la existencia misma del tránsito interoceánico. (Beluche, 2014)

De allí ha surgido la imperiosa necesidad de que desde los sectores sociales emergentes, movimiento obreros y populares, se plantee una propuesta innovadora en donde la zona de tránsito y el canal estén en función del desarrollo sostenible de toda la población.

La crisis que padece la sociedad humana en el siglo XXI, más que una crisis ambiental es una crisis social, que sólo puede resolverse por la vía política, que transforme la relaciones sociales capitalistas imperantes para que, transformando a la sociedad, pueda salvar a la naturaleza, superando la irracionalidad de la producción basada en la búsqueda desmedida de la ganancia, dando lugar a formas más armoniosas de relación entre el sistema social y el sistema natural. (Beluche, 2014)







## **4. Conclusiones y recomendaciones**

### **4.1 Conclusiones**

La expansión del canal de Panamá, es un fenómeno inexcusable, ya que en la modernidad la capacidad de respuesta operativa por parte del corredor marítimo, se mantiene colapsada, perturbando el crecimiento del comercio global que en relación al aumento de la población y a las transformaciones de prácticas culturales de los pueblos, disienten con los bienes y servicios, y su necesario valor económico. La restructuración del canal logrará duplicar el volumen de tránsito de las mercancías, la que será aplicada por todos los países del planeta y, en especial, por Estados Unidos, nación que pretende vigilar del canal para que sea una prioridad estratégica en la zona.

Este trabajo se elabora para lograr observar el panorama económico, social, cultural, político y geográfico que envuelve la expansión del Canal de Panamá, así mismo se pretende ejecutar todas las labores de exploración e investigación bibliográfica en un término de fechas a mediano plazo. La información recopilada contará con un margen histórico no anterior a los cinco años de la fecha actual.

El canal de Panamá ha sido a lo largo de mucho tiempo un lugar lleno de tesoros debido a la multitud de productos con los que se comercializa. Desafortunadamente la tecnología del siglo XXI lo ha alcanzado y no es competitivo frente otros canales comerciales. Es por eso que la ampliación del Canal es necesario e imperativo, Panamá debe hallar los recursos precisos para que este trabajo sea un triunfo y el canal pueda posicionarse como el mejor a nivel general.

## 4.2 Recomendaciones

Pasando a realizar recomendaciones con respecto a la investigación efectuada se considera necesario explorar mucho más la dinámica Geopolítica del Canal de Panamá, es decir no ser tan limitantes en el tema y permitir la exploración y hallazgos interesantes que permitan explicar el porqué de las formas de desarrollo que se dan en la región. Es así, como esta información ratifica y corrobora la veracidad de los datos y resultados esperados de la investigación, ya que muchas personas lamentablemente por desconocimiento tienen una concepción errada acerca de las ventajas y desventajas que tiene la infraestructura del Canal de Panamá y emiten juicios adelantados que solo hacen fundar un imaginario nocivo frente a esta región, haciendo desaprovechar las investigaciones que de este se despliegan. Se puede observar por medio de la recolección de información de los eventos ocurridos en los países de Colombia y Panamá, que son varios los organismos que exponen la necesidad de ir más allá en las investigaciones de este tipo de temáticas, para de esta forma intentar producir nuevo material más eficaz y contundente para la solución de problemas como el subdesarrollo, fallos en el comercio exterior y el mal manejo de las relaciones internacionales en cuanto a los negocios y desarrollos organizacionales.

También se recomienda la participación de las diversas entidades políticas y profesionales del mundo en general relacionados con el campo, para que así se puedan adoptar nuevas consideraciones geográficas e investigaciones que puedan resolver algunos casos de deficientes relaciones internacionales para así obtener grandes beneficios en favor de la estabilidad global.

## Referencias bibliográficas

ACP. (2006). *Ampliación del Canal de Panamá. Preguntas y respuestas frecuentes*. . Obtenido de Impacto social y ambiental.: <http://www.acp.gob.pa/esp/plan/faq/faq.pdf>

Alemán, A. (2012). *¿Qué oportunidades abrirá la ampliación del Canal de Panamá?* Obtenido de EL TIEMPO: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-11122926>

Bejarano, E. (2012). *Ampliación del Canal de Panamá, ¿oportunidad para quién?* Obtenido de <http://www.agenciadenoticias.unal.edu.co/ndetalle/article/ampliacion-del-canal-de-panama-oportunidad-para-quien.html>

Beluche, O. (2014). *Cien años del Canal de Panamá: situación y perspectivas - See more at: <http://www.alainet.org/es/active/76096#sthash.TLpq13NB.dpuf>*. Obtenido de <http://www.alainet.org/es/active/76096>

Carreira, F. (2014). *La ampliación del canal de Panamá y sus efectos comerciales*. . Obtenido de FITAC: [http://www.fitac.net/documents/Docspag/4\\_LAAMPLIACIONDELCANALDEPANAMAYSUSEFECTOSENAMERICALATINA\\_Dr.FernandoCarrei.pdf](http://www.fitac.net/documents/Docspag/4_LAAMPLIACIONDELCANALDEPANAMAYSUSEFECTOSENAMERICALATINA_Dr.FernandoCarrei.pdf)

Durán, E. (2015). *Ampliación del Canal de Panamá beneficia a Colombia*. Obtenido de LA PATRIA: [http://www.lapatria.com/nacional/ampliacion-del-canal-de-panama-beneficia-colombia-dimar-30221?qt-lo\\_m\\_s10=0](http://www.lapatria.com/nacional/ampliacion-del-canal-de-panama-beneficia-colombia-dimar-30221?qt-lo_m_s10=0)

ECOTICIAS. (2012). *La ampliación del Canal de Panamá, positiva para el medio ambiente*. Obtenido de Ecología, medio ambiente y energías renovables.: <http://www.ecoticias.com/naturaleza/60438/ceroco2-y-ufesa-colaboran-en-una-campana-para-ensenar-a-los-consumidores-a-ahorrar-energia-cuando-planchan-rsc-medio-ambiente>

Escobar, E. (2006). *Canal de Panamá y el tercer juego de esclusas: Su impacto en el comercio mundial*. . Obtenido de <https://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0CCwQFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.comercioexterior.ub.edu%2Ftesina%2Fproyectos05->

06%2Fprimer\_proyecto%2FProyecto\_EscobarEric.doc&ei=YoiNVdv7HYLN-AHb05ngBQ&usg=AFQjCNE6WuJADTLZETXzBjtUNjJg

Hernández, A. (2015). *Ampliación del Canal: oportunidades para Colombia*. Obtenido de <http://www.revistadelogistica.com/art-11-Ampliacion-del-Canal.asp>

Ojeda, D. (2013). *Retos y oportunidades en la ampliación del Canal de Panamá*. Obtenido de Revista de Logística. : [http://www.revistadelogistica.com/retos\\_oportunidades\\_n3.asp](http://www.revistadelogistica.com/retos_oportunidades_n3.asp)

Porcell, J. (2015). *Análisis FODA de la Ampliación al Canal de Panamá*. Obtenido de Revista capital financiero.: <http://dealante.com/index.php/cnodo/show/12756>

Rodríguez, A. (2007). *Impacto de la ampliación del Canal de Panamá — tercer juego de esclusas— en la calidad y cantidad de agua de los lagos Gatún y Miraflores*. Obtenido de Centro de Estudios de Recursos Bióticos: <https://burica.wordpress.com/2007/02/19/impacto-de-la-ampliacion-del-canal-de-panama-tercer-juego-de-esclusas-en-la-calidad-y-cantidad-de-agua-de-los-lagos-gatun-y-miraflores/>

Vasquez, T. (2015). *La ampliación del Canal de Panamá, una obra de ingeniería faraónica*. Obtenido de Expansión.com: <http://www.expansion.com/2014/08/10/empresas/inmobiliario/1407694805.html>

Moriconi, A. (2011). EL REDIMENSIONAMIENTO GEOESTRATÉGICO DEL CANAL DE PANAMÁ. *Inferencia Política*, número 1, Junio. (En línea). Disponible en: <http://inferenciapolitica.unlar.edu.ar/NUMEROUNO/Articulo%20Moriconi.pdf>

Deleuze, G. (2012). *Mil Mesetas*. Valencia, Ed Pre-textos.

Abbot, W. (2013). *Panamá and the Canal in picture and prose*, Syndicate Publishing Company, Londres, Nueva York, Toronto,

Alfaro, R. (2011). *Vida del general Tomás Herrera*, prólogo de Guillermo Andreve. Universidad de

Panamá, Panamá, 1960. Estudio Preliminar de Argelia Tello Burgos. Editorial Universitaria. Panamá

Araúz, A. (2012): "Justo Arosemena ante el expansionismo de los Estados Unidos", Cuadernos de Extensión N°1, Vicerrectoría de Extensión, Universidad de Panamá.

Araúz, A (2011). Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos (Historia del Canal Interoceánico desde el siglo XVI hasta 1903), tomo 1, Biblioteca de la Nacionalidad, Autoridad del Canal de Panamá.

Araúz, A. (2011) "La construcción del Canal de Panamá: 1904-1914", Mesoamérica, año 24, N°45, enero-diciembre de 2003. Plumsock Mesoamerican Studies, Centro de Investigaciones Regionales Mesoamérica.

Arosemena, J. (2014). "Examen sobre franca comunicación entre los dos océanos", Imprenta de J.O. Cualla, Bogotá, Reproducido en Revista Lotería. Suplemento Especial, volumen 1, N°7, mayo de 1964.

Ernesto, C. (2012). Biblioteca de Autores Panameños N°1, Publicaciones del Ministerio de Educación, Panamá, R. de P. Segunda edición, prólogo de Celestino Andrés Araúz, Biblioteca de La Nacionalidad, Autoridad del Canal de Panamá, Panamá.

Atlas de mapas antiguos de Colombia (2011). Siglos XVI a XIX, cuarta edición, Litografía Arco, Bogotá.

Bennet, I (2011). History of the Panamá Canal. Its Constructions and Builders, Builders's Edition, Historical Publicity Company, District National Bank Building, Washington D.C.

Castillero, R (2012): Historia de la comunicación interoceánica y de su influencia en la formación y desarrollo de la entidad panameña, Panamá.

Dénain, A (2013). Ensayo sobre los intereses políticos y comerciales del Istmo de Panamá, Panamá por José María Bermúdez.

Duval, P. (2011). La historia de la larga lucha diplomática por el Canal de Panamá, Prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro, Editorial Universitaria, Panamá, 1973, segunda ed., Panamá.

Fernández de Oviedo, G (2010). Historia General y Natural de las Indias, Islas y Tierra-Firme del Mar Océano, tomo segundo de la segunda parte, Publicado por la Real Academia de la Historia. Madrid.

Floyd, T (2010). La Mosquitia un conflicto de Imperios, Centro Editorial San Pedro Sula, Honduras.

Gause, F (2009). The New Route to India, Silver Burdett and Company, Boston, New York, Chicago.

Gutiérrez, S (2012). Arquitectura de la época del Canal 1880-1914 y sus paralelos norteamericanos, franceses y caribeños, Editorial Universitaria, Panamá.

Histoire Naturelle Des Indes (2010). The Drake Manuscript in the Pierpont Morgan Library, W.W. Norton & Company, New York, London.

Incer, B. (2011), Jaime, Viajes, rutas y encuentros 1502-1838, Libre Colección V Centenario San José, Costa Rica.

Descubrimiento, conquista y exploración de Nicaragua (2010). Colección Cultural de Centroamérica, Serie Cronistas N°6, Managua.

Suárez, O. (2013): Geografía de Panamá. Estudio introductorio y antología, tomo 1, Biblioteca de la Cultura Panameña, Universidad de Panamá.

La población del Istmo de Panamá (2011). Estudio de Geohistoria, Agencia Española de Cooperación Internacional, Madrid.



Kapp, K. (2013). The Early Maps of Panamá, K. S. Kapt Publications, N°73, North Berd, Ohio.

Mack, G (2010). La tierra dividida. Historia del Canal de Panamá y otros proyectos del canal ístmico, prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro, Editorial Universitaria, Panamá.

McCullough, D. (2013). El cruce entre dos mares. La creación del Canal de Panamá, Lasser Press

Mexicana S.A., México, 1979, Editorial Espasa Calpe S.A., Madrid.

Obras hidráulicas en América colonial. (2010) . Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid.

Pérez, M. (2013). Los precursores españoles del canal interoceánico, Perlado, Páez y Compañía (Sociedad en Comandita), Sucesores de Hernando Arenal II y Quintana, 31 y 33, Madrid, S.T.

Peris M (2011), Francisco, De Madrid a Panamá, Madrid, Antonio de San Martín Editor.

Tello B. (2010). Escritos de Justo Arosemena. Estudio introductorio y antología, Biblioteca de la Cultura Panameña, tomo 8, Universidad de Panamá, Panamá.