

Las importaciones aumentaron de 20.6 MM en 1939 a 52.3 MM en 1945.<sup>31</sup> El incremento de la demanda del área canalera, que generó la actividad bélica, permitió así, el aumento de las importaciones y el desarrollo de abastecimientos por medio de la producción interna. El desarrollo de la actividad productiva y el crecimiento de las importaciones, no se presentó, entonces, como actividades antagónicas. Solo el fortalecimiento existente de la base productiva fue lo que permitió una rápida respuesta a aquella demanda. *No es esta demanda la que hace aparecer la actividad productiva, ella sólo permite su ampliación.*

Y precisamente, por este proceso de fortalecimiento paulatino de las actividades productivas, que data de antes de los años treinta y del período bélico, es que después de terminada la guerra, serán las actividades comerciales de importación, las que principalmente sufrirían como resultado de la contracción de la demanda del área canalera. La actividad productiva interna, por su parte, había logrado afianzar un mercado interno, y fue esto precisamente lo que permitió que la demanda global continuara aumentando, pese a la sensible disminución de la parte correspondiente al área del Canal de Panamá.

No entender este afianzamiento paulatino del mercado interno, es lo que hace erróneamente concluir a la CEPAL, que el mantenimiento del dinamismo de la demanda global (la interna, compensando la disminución de la externa-área del canal) era resultado del consumo de reservas acumuladas durante el período bélico.<sup>32</sup> Lo cierto es que aunque podía ser un elemento, el aumento de la demanda interna del período pos bélico, también puede ser explicado exclusivamente, a través del consumo de los

---

<sup>(31)</sup> CEPAL, ob. cit. p. 7 y 182.

<sup>(32)</sup> CEPAL, ob. cit. "Esos casos (incremento del consumo y la inversión privada, who) y el de los gastos del gobierno tienen un elemento explicativo común: la acumulación de reservas en los años del conflicto bélico.", p. 28. La información en general, relativa al tema, ciertamente sugiere una acumulación de excedentes sin utilizarse, a pesar de no ser, necesariamente, la explicación del comportamiento económico posbélico. De acuerdo a las estadísticas del Banco Nacional de Panamá, los depósitos bancarios excedían con creces los préstamos otorgados. Para 1932 los depósitos sumaban 2.4 MM y los préstamos 7.3 MM, y para 1944, los primeros sumaban 33.2 MM y los segundos 5.3 MM. Conte Porras, Jorge; *Balace general de valores humanos, Banco Nacional de Panamá (1904-1979)*, Ed. Banco Nacional de Panamá, Panamá, 1980. p.46

propios excedentes anuales. No es obligante recurrir a la idea de “reservas acumuladas”. El afianzamiento del mercado interno, como resultado del paulatino desarrollo de las actividades productivas internas -y la consecuente ampliación de las actividades del Estado-, fue lo que permitió que la demanda interna no fuera afectada tan drásticamente como sí ocurrió con el comercio importador. Sólo entonces, el desarrollo de la burguesía industrial se presentó como enfrentada a la burguesía comercial, en cuanto a la apropiación de la riqueza generada por la actividad canalera.

### **2.1.1. La Compañía del Canal de Panamá**

Con la firma del Tratado sobre el Canal de Panamá, de 1903, la Compañía del Ferrocarril de Panamá, también pasó a ser propiedad de los EE UU.<sup>33</sup> Desde el primer momento, Estados Unidos ejerció un pleno control de todas las actividades económicas dentro de los parámetros bajo su jurisdicción, los cuales, también, progresivamente ampliaba. Las principales actividades comerciales que abastecían las necesidades materiales de los trabajadores canaleros, durante y posterior a la construcción del Canal, así como a turistas y a transeuntes de los barcos que utilizaban el Canal, eran desarrolladas por la Compañía del Canal de Panamá. Así para la década de 1910 se consideró que sólo el 17% del consumo de esta área -de los requerimientos para el funcionamiento del Canal- era abastecido por la economía bajo jurisdicción panameña, estimación que apenas representaba 2.0 millones de dólares.<sup>34</sup> Esto hace suponer una demanda total para el área canalera de unos 12.0 MM. Para 1930, se calculaba que este consumo, además de los transeuntes, representaba unos 11.5 MM.<sup>35</sup> Posterior a la terminación de la construcción del Canal, la población en dicha área disminuyó

---

<sup>(33)</sup> La anualidad que la Compañía francesa del Ferrocarril le pagaba a Colombia era exactamente la suma que el Tratado de 1903 establecía para Panamá, ahora también por todas las concesiones relativas a la construcción del Canal interoceánico.

<sup>(34)</sup> Torres, Miguel; *La evolución del sector público en Panamá 1903-1955*, ICAP, Costa Rica, 1980, pp. 55-56; y Jaén Suárez, Omar; pp. 339

<sup>(35)</sup> McCain, William; *ob. cit.* p. 101, 109-110.

de 62,810 en 1912 a 21,650 en 1920.<sup>36</sup> De estos últimos, sólo 9529 eran empleados.<sup>37</sup> El total de trabajadores canaleros era de 20,361 en 1920, de los cuales solo 9,529 residían en el área, por lo que se deduce que casi 11 mil (10,832) trabajadores de la Compañía del Canal, vivían en territorio panameño. La burguesía local se tenía que resignar, básicamente al cobro de renta, ya que estos trabajadores tenían el derecho de comprar en los comisariatos, aunque vivieran fuera del área canalera. El comercio de la Panama Rail Road Compañy, empresa a cargo de los comisariatos, en consecuencia, también disminuyó después de la construcción. Este comercio representó en 1920, 11.2 MM.<sup>38</sup> Las deducciones a través de las planillas, de los llamados “cupones”, representaron en 1920, 4.2 MM, o sea, 11.1% de los salarios pagados, tanto de la “planilla dorada” (“gold roll”), como de la “planilla plateada” (“silver roll”); de esta última, cuyos trabajadores debido a sus inferiores salarios, debemos suponer, estaban más propensos a utilizar estos “cupones”, representaba casi el 15%.

El promedio anual de ventas de bienes y servicios de la Cía. del Canal de Panamá, durante el período 1914-1920, fue de 40.3 MM, donde el promedio de peajes cobrados sólo representó el 16.6% del total del comercio.<sup>39</sup> El promedio anual de la venta de bienes y servicios a empleados fue de 8.0 MM, para el mismo período.<sup>40</sup> El promedio para la década del veinte, aumentó a 55.8 MM de dólares para el total de la venta de bienes y servicios, aumentando también la participación de los peajes a 38.4% del total del comercio, debido sobre todo a dos factores: la normalización del tráfico después de la primera guerra mundial y la disminución significativa de la planilla de la Cía. del Canal de Panamá, de 20,361 trabajadores en 1920 a 13,992 en 1928. No obstante, el volumen de ventas de bienes y servicios a los empleados, había aumentado a casi 13.0 MM como promedio

<sup>(36)</sup> Torres, Miguel, ob. cit. p. 49 y 95. Jaén S., Omar; ob. cit. p. 333; y Contraloría General de la República. Censo de Población, 1920.

<sup>(37)</sup> Informe del Gobernador de los EE UU en el Area del Canal, 1920, p. 3 y 27.

<sup>(38)</sup> Informe del Gobernador de los EE. UU. en el Area del Canal, 1920, p. 3 y 27.

<sup>(39)</sup> Contraloría General de la República; Balanza de pagos de la Zona del Canal, Suplemento, Panamá 1970. Cuadro 18, p.16

<sup>(40)</sup> Idem.

anual, lo que representaba prácticamente todos los salarios pagados por la propia Compañía.

La década del veinte, es la expresión clara de la política de EE UU hacia Panamá, en cuanto a los negocios del área canalera. En 1923, unilateralmente, los EE UU suspenden los efectos del “Acuerdo Taft”, restándole comercio a la burguesía local, al parecer, como represalia a las constantes protestas del Gobierno panameño, por la ocupación de tierras por parte de la Compañía del Canal, y al planteamiento panameño de considerar firmar otro Tratado sobre el Canal, que también resolviera los conflictos que originaron el “Acuerdo Taft”<sup>41</sup>. La Compañía del Canal, de hecho, ignoró este acuerdo hasta 1939 cuando se ratificó en el Senado norteamericano, el Tratado de 1936.

En cuanto a los ingresos brutos, después de deducidos los gastos de operación de la Cía. del Canal de Panamá, estos fueron en promedio, de 16.0 MM al año, o sea, de 29% con respecto al promedio anual del total de las ventas de bienes y servicios, una ganancia nada desdeñable<sup>42</sup>. Los informes de gobernador del área canalera, por su parte, indican un promedio anual de los ingresos netos de 14.0 MM.<sup>43</sup> En ambos casos, fueron los ingresos del tránsito, los de principal relevancia.

De esta forma, considerando las ganancias brutas y los salarios pagados por la Compañía del Canal, esta sola empresa generó un PIB promedio anual, durante el período de 1920-30, de 30 MM, representando en 1930, aproximadamente, 37 millones, de los cuales 32.1 MM correspondían a ganancias. Se trataba, por consiguiente, de una empresa que a no dudarlo, la suma de las ganancias y los salarios pagados, representaron, en los primeros

---

<sup>(41)</sup> La Feber, Walter; *ob. cit.* p.74-76; McCain, William; *ob. cit.* p. 149-156, 222-237. Aún en 1927, cuando el gobierno panameño se quejó del acaparamiento de negocios por la Compañía del Canal, los EE UU contestaron; “cuando se intercambien los instrumentos de ratificación de este Tratado (el de 1926, que fue rechazado en la Asamblea, who), el asunto quedará definitivamente resuelto”. *Periódico Current History*, New York, XXXI, 1929, p.582. Tomado de McCain..., p.236.

<sup>(42)</sup> Contraloría General de la República; *Balanza de pagos de la Zona del Canal*, suplemento, Panamá 1970, cuadro 18, p.16.

<sup>(43)</sup> *Informes del Gobernador de los EE UU en el Área del Canal*, años respectivos, sección Summary, “Net Revenue of the Canal and its auxiliaries”.

años de la República, sumas superiores por el mismo concepto, al total de la República de Panamá. Por consiguiente, aunque el principio básico de ambas actividades, tanto del tránsito del Canal como el de la venta de bienes y servicios, se basaba más en el subsidio a la economía norteamericana que a la apropiación directa de esta riqueza potencial del Canal, por parte de los EE UU, los réditos no dejaron de ser significativos, haciéndole mérito al Sr. Chester Harding, Gobernador del Canal en 1920. <sup>44</sup> Fue política de los EE UU, desde el principio, que toda la riqueza posible de apropiarse fuera para beneficio del capital norteamericano, en este caso, de lo generado directamente por la actividad canalera.

Si a lo anterior añadimos que el comercio local y cualquier otra actividad económica, estaba en posesión del capital extranjero, y esencialmente norteamericano, la burguesía local tampoco tenía mayores posibilidades de apropiarse de la riqueza que se generaba colateralmente al Canal, como parte de la economía transitista. Para 1926, la inversión norteamericana en Panamá se calculó en 12 MM, excluyendo la Cía. del Canal, y para 1930, se estimaba en 47 MM <sup>45</sup>. Este hecho también era consignado por los informes de la Secretaría de Hacienda y Tesoro. La mayoría de las 17 firmas comerciales más importantes, que vendían al área canalera, a través de las denominadas “mercancías a la orden”, eran extranjeras o de inmigrantes extranjeros<sup>46</sup>. Estas ventas a través de “mercancías a la orden”, representaron entre diciembre de 1933 a junio de 1936, 3.5 MM. Aunque sólo representaba la parte de las importaciones que se vendían al área canalera, el dato es muy sugestivo para establecer cuales eran las compañías más importantes que importaban para la venta, en las ciudades de Panamá y Colón, principalmente, al turismo en general y al consumo interno; aunque

---

<sup>(44)</sup> La inversión (del Canal de Panamá who), desde un punto de vista, puede ser considerada como hecha y justificada en la creación de un invaluable elemento de defensa nacional. Si esto es verdad, el Canal tiene un valor adicional en rendir un servicio útil en tiempos de paz, y en retornar el Tesoro Federal ingresos más que suficientes para sufragar los gastos de su operación y mantenimientos. El Canal es capaz de hacer más que esto; y no es una predicción idílica afirmar que con una adecuada administración...ganará, dentro de un razonable período de condiciones mundiales normales, una ganancia sobre su costo. Harding, Chester; Informe del Gobernador, 1920. p.2

<sup>(45)</sup> Torres, Miguel; *ob. cit.*, p. 100 y McCain, W; *ob. cit.*, p. 101, 109-110.

<sup>(46)</sup> Ministerio de Hacienda y Tesoro, Informe del Contralor, Panamá, 1930. p. VIII

ella no contenga, para la misma área, la parte de las ventas de bienes de la producción nacional.

Considerando lo dicho, además de que el promedio de las importaciones totales de Panamá era de alrededor de 18 MM en la primera mitad de los años treinta, es evidente que hasta 1930, sólo una muy pequeña parte de las mismas, tenía de consumidores los trabajadores y residentes del área canalera. Aunque las estimaciones oficiales de entonces señalaron que el 45% de las importaciones se vendían al área canalera,<sup>47</sup> los datos de la “mercancía a la orden”, mecanismo que se estableció desde 1933, muestra que tal cálculo era exagerado, aunque éste tampoco consideraba todas las ventas al área canalera de fuente importada. Solo, mediante la “mercancía a la orden” es que se puede tener una idea más aproximada de la parte de las importaciones que tenían como mercado directo al área canalera. Aunque es meritorio consignar este esfuerzo de construcción de la “balanza comercial” por el entonces Secretario de Hacienda y Tesoro, Tomás Gabriel Duque,<sup>48</sup> en realidad sólo expresa la plena ignorancia que se tenía entonces, de esta situación económica. *La burguesía local, se reproducía así, de los escasos negocios que la Compañía del Canal de Panamá les permitía y del turismo que exiguamente, por desconocimiento del mercado, compraba fuera de los comisariatos. La renta de alquileres, eso sí, fue un usufructo de la burguesía local. El control del Estado, también se convirtió en eje*

---

<sup>(47)</sup> Idem.

<sup>(48)</sup> Tomás Gabriel Duque, era un prominente empresario, dueño de los periódicos "The Star & Herald" y "La Estrella de Panamá", además de estar en los negocios de tierras, comercio, industria y seguros, en los cuales también participaban algunos de los miembros del grupo separatista. Gerstle, Mack, hace una interesante alusión a Duque, en razón de su papel dentro del movimiento separatista, que la historia, al parecer de manera premeditada, ha obviado. Al respecto nos dice: "Entre los compañeros de viaje de Amador (Guerrero, who) que iban de Colón a Nueva York, estaba J. Gabriel Duque, Director del Star & Herald de Panamá. A bordo, Amador tuvo buen cuidado de no revelar su misión, pero esto no le impidió al Director (Duque, who) atar cabos. El día después de su llegada a Nueva York, Duque se vió con Cromwell, quien le arregló una entrevista con Hay. Se dice que Cromwell ofreció a Duque la Presidencia de la futura república de Panamá, si organizaba una insurrección...El siguiente paso de Duque fue informar a Herrán (representante Colombiano) sobre el plan revolucionario tal como lo sospechaba. Sus intenciones no son claras: posiblemente se sentía desairado porque se le había excluido de la Junta revolucionaria...Herrán cablegrafió inmediatamente la información a Bogotá y notificó a Cromwell que Colombia lo haría responsable junto con los directores de la Compagnie Nouvelle de una insurrección en el Istmo." p.438

*básico de la reproducción de esta clase, a través de la planilla gubernamental, de las concesiones fiscales y las licitaciones que se podían otorgar, de las incipientes participaciones que el capital foráneo pudiera ofrecerles a cambio de las prevendas que ofrecían las “empresas de utilidad pública”, para no mencionar las ventas al gobierno y las evasiones fiscales que estaban a la orden del día.<sup>49</sup> Esta es la base de la génesis de la burguesía rentista-parasitaria.*

## 2.2. La crisis de los años treinta

La concepción de la crisis que transmiten los informes de la época, se refieren sobre todo a la *crisis fiscal*. Desde la independencia de Panamá en 1903, el país se enfrentó a la tarea inminente de hacer toda una estructura gubernamental, tarea a la que se abocará principalmente, hasta 1930. Los EE UU como “garantes” de este “Estado soberano”, condicionó que 6 MM de los 10 MM que entregó al momento de la firma del Tratado canalero, serían administrados por Nelson Cromwell<sup>50</sup> e invertidos en hipotecas en New York. Esto se le llamó “Fondo Constitucional” o “Fondo para la Posteridad”. Se trataba con ello de crear una base de ingresos para el Estado, sin contar que los 6 MM se quedarían en los EE UU. Así mismo, el gobierno se dio a la tarea de estructurar las Secretarías y la base impositiva para los ingresos fiscales.

Encontramos, entonces, una economía interna controlada por el capital extranjero, incluso los desarrollos focalizados del sector agropecuario

---

<sup>49</sup> Tapia; Informe del Contralor, en el Informe de la Secretaría de Hacienda y Tesoro, sept., 1932. Tapia se refirió al “contrabando organizado...que mueve grandes capitales”, a “las evasiones de impuestos por la vía del contrabando...” y a “las declaraciones falsas de documentos de embarque y facturas que acompañan a las mercaderías importadas.” p. 25-27

<sup>50</sup> Nelson Cromwell “era miembro de la firma de abogados Sullivan and Cromwell, fue un hombre astuto, enérgico, audaz, experimentado, y generalmente amigable, aun cuando algunas veces exasperaba a aquellos que no estaban de acuerdo con él. En una ocasión, en 1912, el Diputado Henry T. Rainey (de Illinois) lo llamó el hombre más peligroso que ha producido este país, desde los días de Aaron Burr, un revolucionario profesional...”, Gerstle, Mack, *ob. cit.*, p.399. La cita del Diputado fue tomada por Gerstle de H.R. Committee on Foreign Affairs, *The story of Panama*, p. 61-62.

del interior del país (minería, madera, caucho, banano, azúcar, etc.),<sup>51</sup> la actividad económica de la Compañía del Canal que era tan importante como la de todo el país, y una burguesía local rentista (los intereses de las inversiones hipotecarias en Nueva York, son otra expresión de este carácter rentista) que fue constituyendo su base reproductiva en los residuos que le permitían los EE UU y el capital extranjero. Los personeros políticos más importantes y los “próceres” de la República estaban en la cúspide de esta estructura reproductiva parasitaria.

Los ingresos fiscales y el uso del Estado para esta reproducción, fue uno de los refugios de esta burguesía local. En tales circunstancias, los créditos externos e intereses, todos ellos en dólares norteamericanos, fueron desde el principio, la base de esta reproducción. La anualidad del Canal no apareció sino hasta 1913. El Presidente Amador Guerrero, entre junio y diciembre de 1907, recibió “unos 9000 dólares de la época, y ‘elementos de la alta sociedad’ (Arango, Navarro, Valdés y Vallarino)...”, para la misma época, se ganaron una licitación para reordenar los archivos nacionales, lo cual se hizo 8 años después, en 1915.<sup>52</sup> En 1910 se creó la Compañía Internacional de Seguros, fundada por Tomás Arias y Gabriel Duque. El primero, “prócer” de la independencia, y Duque, propietario de los periódicos “La Estrella de Panamá” y “The Star and Herald”, además de socio fundador de la Panama Brewing Refrigerating Co., de capital norteamericano. Para mediados de los años veinte, se inauguraba el primer hospital privado “Panamá”, por Manuel Espinosa Batista, otro de los próceres, y Ricardo Arias, de la misma especie familiar.

Un Estado naciente en estas condiciones, generó una política de “gasto público” por razones intrínsecas al desarrollo infraestructural elemental para la reproducción de la burguesía parasitaria, al mismo tiempo que se alimentaba con dicho gasto; todo ello conducente a un alto endeudamiento y al resquebrajamiento fiscal desde 1927 hasta 1934. Los créditos que se contrataban, directamente hipotecaban parte de las rentas, así como de la

---

<sup>(51)</sup> McCain, William; ob. cit. p.95-108

<sup>(52)</sup> Torres, Miguel; ob. cit., p. 62-63



anualidad del Canal y los intereses del Fondo Constitucional.<sup>53</sup> Para diciembre de 1928, la deuda pública total era de 19.8 MM y el servicio de la misma, consignado en el presupuesto bienal de 1929-1931, era de 2.3 MM, o sea el 14.4% de las rentas calculadas.<sup>54</sup> Los gastos de sueldos del gobierno, a su vez, para 1928 representaban el 52.2% del total de los gastos efectivos, incluyendo el servicio de la deuda. Solo estos dos rubros representaban casi el 67% de los gastos gubernamentales.

La filosofía rentista-parasitaria de la burguesía local, dados los impedimentos a la acumulación que impuso la Cía. del Canal, promovió el aumento de los salarios de los miembros de la Asamblea Nacional, Presidente, Secretarías; "...los sueldos que se le pagan a las clases inferiores en general de empleados de la República de Panamá no son indebidamente elevados...no puede decirse otro tanto respecto a la mayoría de los que desempeñan los más altos puestos políticos y administrativos...no nos parece cuerda la actitud de la Asamblea al votar en sus últimas sesiones aumentos a los sueldos de los gobernadores, alcaldes, corregidores y otros funcionarios políticos de provincias..."<sup>55</sup> Así concluía su informe el consultor George Robert.

Mientras que durante 1920-1928, el gasto total, incluyendo el servicio de la deuda, creció al 7.9% como promedio anual, los sueldos lo hicieron al 8.1%, durante el mismo período, cifra aún más representativa si consideramos que el servicio de la deuda había aumentado significativamente durante este período debido, sobre todo, al empréstito de 1923 por 4.5 MM. De

---

<sup>(53)</sup> El préstamo de 1923 con The Guaranty Trust Company of New York, por 4.5 MM. "Fue garantizado con una primera hipoteca sobre las rentas del Fondo Constitucional de \$6,000,000.00". Robert, George; *Investigación económica de la República de Panamá*, Panamá, 1933. p.278. El empréstito que se contrató en 1930 con The National City Bank of New York, contenía el uso de los impuestos resultado del gravamen a "la propiedad urbana y rural" así como el "degüello de ganado", para pagar dicho préstamo. Igualmente señalaba que "En el caso de que el producto de estos impuestos baje en cualquier mes a una cantidad menor del doble de la suma estipulada como abono mensual, el Gobierno se obliga a constituir gravamen sobre otros impuestos, que satisfagan al Banco, hasta completar una suma igual por lo menos al doble de la requerida para el servicio de abonos..." "Ley 12 de 1930" de 16 de octubre. *Gaceta Oficial*.

<sup>(54)</sup> Robert, George; *ob. cit.* p. 283-4

<sup>(55)</sup> *Idem*, p. 322-3

acuerdo al informe de la Secretaría de Hacienda y Tesoro de 1930, el presupuesto del bienio incluía 10.7 MM para los gastos de cinco Secretarías y 4.1 MM para el servicio de la deuda pública, además de 2.2 MM para “gastos de beneficencia”, cuya renta estaba definida a priori, para este uso exclusivo. El servicio de la deuda representaba entonces, el 24% del total del presupuesto y el 27.7% excluyendo los gastos de beneficencia. Los sueldos públicos de las cinco Secretarías, representaba un poco más del 80% del gasto total presupuestado para tales entidades.<sup>56</sup> La deuda pública en junio de 1930 sumaba 18.1 MM, comparado con los 18.7 MM en junio de 1928. Aunque el servicio era significativo, la deuda no tendía a disminuir.

Podemos hacer un ejercicio cuantitativo, suponiendo que los ingresos gubernamentales representaban el 10% del PIB, cuestión nada absurda considerando, sobre todo, la existencia de una estructura impositiva indirecta. En tales circunstancias, la estimación del PIB para 1930 sería aproximadamente de 82 MM. Si aquella proporción fuera de 8%, el PIB estimado sería del orden de los 102 MM. En ambos casos, una cifra que manifestaría el bajo desarrollo de la reproducción capitalista en Panamá, coherente con aquella filosofía rentista-parasitaria de la burguesía local. Comparado esto con la Compañía del Canal, la riqueza apropiada por ella, y no contabilizada en el PIB de Panamá, representaría aproximadamente, para el primer caso el 45% y en la segunda, el 35%.

El PIB estimado, sería distribuido entre los asalariados totales y la burguesía interna, en la que por supuesto, el capital extranjero era predominante. Una cuota importante le correspondía al capital comercial importador, a pesar de que su peso, en nuestro entendimiento, ha sido sobreestimado. Considerando las importaciones totales de este sector, que se estimaban en 18 MM para 1930<sup>57</sup> y, suponiendo -siguiendo con el ejercicio- una ganancia apreciable del 30% del total, daría por resultado una ganancia comercial de 5.4 MM.

---

<sup>(56)</sup> Secretaría de Hacienda y Tesoro. Informe del Secretario ante la Asamblea Nacional, 1930. p. XII

<sup>(57)</sup> Idem. p.46

Así mismo, considerando el **Censo de Población** de 1930, los empleados totales (excluyendo los jornaleros -15,866- y los agricultores -85,477) sumaban 19,816. Si suponemos un salario promedio mensual de 75 dólares, salario muy acorde a la época,<sup>58</sup> resultarían salarios totales anuales de 17.8 MM. Los jornaleros, con salarios inferiores a los primeros, bajo el supuesto de 55 dólares mensuales, resultaría en 10.5 MM. El conjunto de ambos, y los sueldos de los empleados públicos del orden de los 4.4 MM, resultaría en un total de sueldos anuales del orden aproximado de 32.7 MM, o sea el 40% del PIB para la primera estimación de 82 MM y de 32% para la segunda estimación.

Las estimaciones anteriores son representativas, considerando que la Contraloría General de la República estimó para 1946, el PIB corriente a precios de mercado en el orden de los 228.8 MM. Esto significaría una tasa de crecimiento promedio anual durante el período de 1930-1946 del 6.6% para la primera estimación del PIB de 1930 y de 5.2% anual para la segunda.

No solo era exigua la magnitud de la nueva riqueza creada anualmente (el PIB), sino que la burguesía local rentista-parasitaria, tenía que luchar permanentemente contra el expansionismo económico de la Cía. del Canal. La principal parte del excedente generado era apropiado por las compañías del capital extranjero, quedando para aquella burguesía local, el refugiarse en los ingresos gubernamentales y la deuda externa, además de la renta inmobiliaria, lo cual, en conjunto, expresa a toda plenitud el carácter atrasado de los métodos de acumulación por esta burguesía parasitaria, sometiendo a los inquilinos a condiciones infrahumanas.<sup>59</sup>

---

<sup>58</sup> Se ha considerado sobre la base del promedio de sueldos de empleados públicos, y teniendo en cuenta los sueldos de los trabajadores canaleros, que devengaban salarios superiores.

<sup>59</sup> Para 1913 las inversiones norteamericanas se estimaron en 5.0 MM, en 1926 en 12.0 MM y en 1930 en 28.7 MM. El dato de 1913 y 1926 provienen de Winkler, *Investment of United States Capital in Latin America*, Boston, 1929; el de 1926 de "American Investments in the Western Hemisphere", en Foreign Policy Association, *Information Service*, III (1928), appendix, p.375 Y el año de 1930 se refiere al Departamento de Comercio de los Estados Unidos *Trade Information Bulletin*, No.767, 1931. Tomado de McCain, *ob. cit.*, p. 100-101. A su vez, Diógenes de la Rosa, representante de la liga de inquilinos, como miembro de una comisión que se creó después de la huelga inquilinaria de 1925, señaló en su informe: "En lo que se refiere al desaseo de las casas de alquiler hemos de llamar especialmente la atención hacia el desaseo de los excusados (letrinas, who) y patios que constituyen focos de enfermedades...muchas casas no llenan el requisito mínimo de la Oficina de Sanidad en cuanto al número de excusados y baños..." en *Memoria de la Secretaría de Agricultura y Obras Públicas*, 1934. p.294-295

La estructura tributaria también era expresión de la filosofía rentista-parasitaria de la burguesía local. Los impuestos de importación en 1920 representaban el 40% de los ingresos fiscales y en 1928 aún representaba el 39%. El rubro de “rentas internas” donde se consignaban los impuestos de cervezas y licores, entre otros, aumentó levemente su participación de 43% a 44%, sobre todo debido a los ingresos de la lotería y de inmuebles, ambos impuestos que, por su fundamento (juegos de azar y renta inmobiliaria) refuerzan el carácter parasitario de la burguesía local.

En el informe “Robert” se muestra, para la época, una tendencia de las ideas económicas, de considerar “el libre cambio” como el mecanismo más conveniente para desarrollar la economía nacional. No obstante, para Panamá, dicho informe, recomienda no ser lo más apropiado, señalando la importancia del impuesto de importación en la estructura tributaria. Así mismo, consideró negativo crear el impuesto sobre la renta (“Income Tax”), argumentando sus eventuales efectos adversos para la inversión extranjera.

Todo lo anterior corrobora el bajo nivel de desarrollo del capitalismo panameño y el carácter rentista parasitario de la burguesía local, en cuyo carácter serviría al capital norteamericano de la Compañía del Canal y del resto del capital extranjero, sobre todo de la United Fruit Co., la Panama Brewing Refrigerating Co. y el capital comercial importador, alrededor de lo cual, se reproducía la burguesía local panameña.

No es extraño, por consiguiente, la percepción de esta burguesía, sobre la crisis económica, como expresión absoluta de la crisis fiscal. Se trataba de la crisis en el ámbito más importante donde se gestaba su reproducción como clase social; pero crisis que como hemos afirmado, era resultado de la propia filosofía reproductiva. A no dudarlo, es aquí donde se encuentra el basamento del Movimiento de Acción Comunal, que culminó con el golpe de estado del 2 de enero de 1931.<sup>60</sup> Los aumentos del impuesto de inmuebles en 1925, y la reacción de la burguesía local de traspasar dichos impuestos a los inquilinos, por medio del aumento de los alquileres, era expresión de

---

<sup>(60)</sup> Sobre el Movimiento de Acción Comunal, puede verse, Quintero, Iván; *El Sindicato General de Trabajadores*, Cuaderno Popular No.7, Ed. CELA-Panamá, Panamá, 1979; LaFeber, Walter; *ob. cit.*, p. 79-83; Cuevas, Alexander, *ob. cit.*

aquella filosofía rentista y de los inhumanos métodos de acumulación que traía consigo la lógica reproductiva del capital local. Este hecho, que favoreció el surgimiento del movimiento progresista de Acción Comunal, era expresión de la crisis del sustento reproductivo de la burguesía parasitaria-rentista local, en el cual el estado era una de sus expresiones fundamentales. La crisis reproductiva fue expuesta descarnadamente en el Informe del Secretario de Hacienda y del Contralor General de la época. Para 1932, cuando el Presidente Harmodio Arias Madrid asume el poder, como resultado del Movimiento de Acción Comunal, el cual había optado -a no dudarlo por la presencia omnímoda de los EE UU- porque el período presidencial anterior fuera concluido por el entonces Secretario de Relaciones Exteriores, Ricardo J. Alfaro, hombre favorablemente visto por los EE UU, "...no había con qué pagar los sueldos de los empleados públicos durante los meses de agosto, septiembre y octubre. Al comercio local se le adeudaba la respetable suma de tres millones de balboas (sic), y,... (se tenía, who) una enorme deuda pública exterior. El balance fiscal era gravemente desfavorable y acusaba mensualmente un déficit que ascendía alrededor de 20 mil...(y existía, who) la desocupación del mayor número de obreros que se haya visto en nuestras principales ciudades: Panamá y Colón..." (o,IV)<sup>61</sup> Así también se expresó el propio Presidente en su mensaje a la Asamblea Nacional en 1934<sup>62</sup>, aunque ello fuera, ante todo, un discurso político.

### **2.3. El truncado esfuerzo del desarrollo productivo de Harmodio Arias.**

La crisis descrita por las fuentes oficiales durante 1930-1934, puso énfasis en la cuestión fiscal. "Situación en extremo difíciles, proveniente unos de la crisis económica mundial...los otros de nuestra defectuosa organización fiscal y de nuestro tradicional sistema tributario, que se afianza

---

<sup>61</sup>) Arias M., Harmodio; Informe a la Asamblea Nacional. 1932. p. IV

<sup>62</sup>) Idem, Mensaje Anual ante la Asamblea Nacional, 1934. p.

demasiado en los ingresos aduaneros, los cuales resultan hoy afectados por la crisis.”<sup>63</sup> Ambas situaciones se referían a la crisis fiscal. La crisis económica internacional afectaba los ingresos fiscales, dada la tendencia a la baja de los precios más que a la caída de los "quantum" de las importaciones.<sup>64</sup> Por ello se empezó a recomendar el uso de una tarifa específica en vez de advalorem, para tomar en referencia sobre todo, el peso de las importaciones y no sus precios, los cuales se veían aún más mermados por los acuerdos de subfacturaciones con los proveedores, como mecanismos de evasión fiscal.<sup>65</sup>

Estas consideraciones sobre la crisis hicieron resurgir la vieja tesis de Eusebio A. Morales, de otorgarle mayor importancia a la actividad productiva, en palabras del entonces Ministro de Hacienda y Tesoro, Tomás Gabriel Duque, "Producir más y consumir menos artículos extranjeros, debe ser nuestra política económica".<sup>66</sup> Tal propósito fue expuesto en varios momentos hasta 1934.<sup>67</sup> Sin embargo, *ello en verdad fue más del discurso que de los hechos*. Se afincó la prioridad en la crisis fiscal y las medidas que adoptó el Presidente Arias Madrid, así lo evidenciaron. Se rebajaron los sueldos en 20% y los empleos existentes en 8%, se rebajó el impuesto de deguello de ganado, aunque especialmente para los matarifes que vendieran en el área canalera, así como también, se rebajaron los impuestos para bienes de consumo de los turistas, el 25% del impuesto al consumo de licores de fabricación local y de algunos de importación, el impuesto de

---

<sup>(63)</sup> Informe del Secretario de Hacienda y Tesoro, 1934, p.IV

<sup>(64)</sup> Informe del Secretario de Hacienda y Tesoro, 1930, p. XII. Igualmente, se consignaron las causas externas e internas de la crisis, la cual era descrita como "transitoria y local".

<sup>(65)</sup> Idem, 1931-1932, p. 45-46 y 49-50. Informe del Contralor, 1931-1932, p.12

<sup>(66)</sup> Informe del Secretario de Hacienda y Tesoro, 1931-32, p. VI.

<sup>(67)</sup> Informe del Secretario de Hacienda y Tesoro, 1931-1932, "El comercio constituye el mosaico de nuestras dos ciudades principales...que asoman a las riberas de la vía interoceánica...Sin embargo, tenemos otras ciudades... inmensas extensiones de tierras fértiles, que permanecen abandonadas...Porque es allí donde está nuestra redención económica. Porque es allí donde deben brotar las fuentes inagotables de la verdadera riqueza nacional". p. 5-6. Aquí también se afirmaba "...el gobierno ha prestado preferente atención al desarrollo de la agricultura y de las industrias existentes y al implantamiento de aquellas que pueden arraigar y prosperar en nuestro medio..."; p. 13. De la misma manera el Presidente Harmodio Arias Madrid en su Mensaje a la Asamblea Nacional, de 1934, hizo gala de su concepción "interventora del estado" para enfrentar la crisis, aunque en esta oportunidad ya no aparece una afirmación tan categórica sobre el desarrollo de los sectores productivos. Informe, 1934, p. 11-12.

importación de calzados y ropa, el impuesto del azúcar que consumían las fábricas de confites, para que se vendieran al área canalera y se exportara; los vehículos de rueda, y otros. También se gravó la introducción de tabaco en rama, la de fósforos, así como a las compañías de vapores de aquellos barcos que transporaran carga o pasajeros a territorio panameño.<sup>68</sup> En cuanto a la deuda externa, en mayo de 1933 se declaró moratoria parcial del servicio del empréstito de 1928 y en noviembre del mismo año se declaró moratoria total, cuestión que se mantuvo hasta 1935. La deuda interna se refinanció a través de los “bonos de conversión” por hasta el 66.6% de su valor y pagándose entre el 33.5% de los mismos en las fechas convenidas. Igualmente, estos serían aceptados en pago de créditos hipotecarios con el Banco Nacional, dada la crítica situación financiera de éste.<sup>69</sup>

Y el último aspecto del período de Harmodio Arias, de relevante mención para la tesis que aquí argumentamos, lo constituyen las leyes 42 y 69 de 1936, sobre la creación del Puerto Libre, un aspecto sin dudas muy favorable para la burguesía rentista y comercial importadora. *El período de Arias, se caracterizó más por favorecer el esquema reproductivo tradicional -ya en manifiesta crisis- que en la promoción de la actividad productiva.* La acción interventora del Estado, fue dirigida a enfrentar la crisis fiscal a través de la rebaja de sueldos y empleos públicos y de la moratoria de la deuda pública (externa e interna), acción esta última que debe ponderarse históricamente. Sin embargo, esta acción de moratoria solo fue posible bajo el compromiso que para su pago se utilizarían las anualidades del Canal pendientes de cancelarse por parte de EE UU desde 1933 y de los intereses del Fondo Constitucional, recursos que para 1936 ya estaban atrasados tres años. Todo indica que tales fueron las presiones de EE UU sobre Panamá, a fin de buscar mejor posición en la renegociación del Tratado Canalero de 1936, el cual no fue ratificado por EE. UU. hasta 1939, en los preámbulos de la II guerra mundial. Siete anualidades

---

<sup>(68)</sup> Todos estos hechos se consignan en Informe de la Secretaría de Hacienda y Tesoro, 1934, p. VIII-XV; y Informe del Contralor, 1934, p. IV

<sup>(69)</sup> Informe de la Secretaría de Hacienda y Tesoro; 1934, p. XVI-XVII. Informe del Contralor, 1934, p. XII.

acumuladas fueron canceladas en 1940.

Interesante es el hecho de que los ingresos fiscales no sufrieron una merma tan pronunciada como podía esperarse como resultado de la rebaja de impuestos establecida. Así en 1934 el gobierno evaluaba que “la situación fiscal es normal y mejora”. En cuanto al Banco Nacional, de un efectivo en caja de 163,353 dólares, existiendo cheques del gobierno en circulación por 123,722 dólares, girados contra depósitos de 521,413 dólares, que por supuesto, el Banco no podía refrendar; para el 1o. de julio de 1934, habían en efectivo 1,397,000 dólares.<sup>70</sup> A su vez, en 1936 se consignaba que aunque el impuesto de licores se había reducido en un 50%, las recaudaciones aumentaron como resultado del mayor consumo.<sup>71</sup> Los impuestos de importación mantuvieron una tendencia a aumentar durante toda la década del treinta, pese a las reducciones impositivas de este tipo, ya anotadas. Estos crecieron en promedio anual, de 6.5 MM durante el bienio de 1930-32 a 9.1 MM para el bienio de 1939-1940; o sea, un crecimiento de 7.1% como promedio anual. Aunque no es hasta 1940 cuando se reciben los 3 MM de las 7 anualidades del canal atrasadas, los ingresos gubernamentales aumentaron de 14 MM para el primer bienio de la década a 22.2 MM para el bienio de 1939-40; o sea, al 9.7% como promedio anual.

El comportamiento del impuesto de degüello expresaba bastante actividad de la matanza de ganado, así mismo, la mercancía a la orden, como expresión de las ventas al área canalera, estuvo aumentando hasta 1939, fecha en la que el gobierno de EE UU decretó impedimentos para el abastecimiento al área canalera, aduciendo la situación de la guerra mundial.<sup>72</sup> Desde 1934, el total de la mercancía a la orden aumentó de 785,974 dólares a 2,034,806 dólares para el año de 1938.<sup>73</sup> Las importaciones que en 1930 se estimaban en 18 MM, sufrieron importantes disminuciones, principalmente por razones de la caída de los precios y a los arreglos con los proveedores, que ya hemos señalado. Sin embargo, para 1938 las importaciones representaban 17.7 MM y en 1939 20.5 MM.<sup>74</sup> Las

---

<sup>(70)</sup> Informe del Contralor, 1934, p. XII

<sup>(71)</sup> Idem, 1936, p. IX.

<sup>(72)</sup> Esta situación prontamente se superó.

<sup>(73)</sup> Informe del Contralor, 1940, p. XV. Revisar este dato.



exportaciones básicas seguían su normal desenvolvimiento histórico, así como las reexportaciones, con la excepción de las restricciones que se impusieron en el mercado zoneña, al inicio de la guerra. Los montos de ambos rubros, en 1927 representaban 4.1 MM, en 1938 7.6 MM y en 1939 6.8 MM. La baja durante este último año se debió, precisamente, al comportamiento de las reexportaciones al área canalera.

De manera que, Harmodio Arias continuó con la tradicional práctica de las tres décadas anteriores, de promover una política de “protección selectiva” para con los sectores productivos. Durante su período, se favoreció, principalmente, el capital comercial importador, reduciendo aranceles, lo que se tradujo en un aumento importante de las importaciones. Los datos muestran que estas aumentaron en términos monetarios, a pesar de las reducciones arancelarias, y pese a la caída de los precios internacionales.

### **Una reflexión final**

Hemos sustentado, ampliamente, la tesis, que el aporte del Canal de Panamá en la generación de la riqueza interna (el Producto Interno Bruto) ha sido exigua, históricamente, y precisamente, este hecho se constituyó en una limitante estructural del desarrollo económico panameño, produciendo, al mismo tiempo, una filosofía empresarial y política, comercial, rentista y parasitaria, que se mantiene hasta nuestros días. Esto, argumentamos, explica la actual conducta de los sectores políticos y empresariales (de los que controlan el poder y los de la oposición política), quienes se rehusan al retiro de las tropas norteamericanas de nuestro país.<sup>75</sup>

Estos sectores empresariales, siguen siendo consistentes con su interpretación histórica del “Estado - nación”. Para ellos, la constitución del Estado-nación es compatible con su lógica reproductiva al amparo de los

---

<sup>74</sup> Idem, p. XIX

<sup>75</sup> Recientemente, el Ministro de Trabajo y alto dirigente del Partido Revolucionario Democrático, Mitchell Doens, calificaba de “hipócrita” al Partido Arnulfista, sobre el tema de las bases, ya que, decía, “el ex-Presidente Guillermo Endara le había afirmado a una investigadora norteamericana, que la negociación de las bases militares no había existido durante su mandato,

Estados Unidos.<sup>76</sup>

Por nuestra parte, el carácter de la dependencia de la dinámica reproductiva interna de los factores externos, no está en el gran impacto cuantitativo sobre el Producto Interno Bruto, que algunos autores argumentan,<sup>77</sup> sino, precisamente, en su exiguo aporte. La forma en que se desarrolló el área canalera, limitando y hasta impidiendo, el desarrollo del capital interno, fue la forma como, históricamente, se manifestó el carácter dependiente de nuestro desarrollo.

De la tesis principal se ha derivado otra tesis relativa a las características de la lógica de la reproducción material. Las limitantes al proceso de acumulación interna de capital, generadas por las condiciones en que surge el “Estado - nación”, que generó una conducta comercial, rentista y parasitaria en los sectores empresariales y políticos del país, se expresó, a su vez, en una conducta en lo económico, que priorizó la “ganancia rápida y fácil”, el uso secular del endeudamiento público, la acelerada recuperación del capital, el énfasis en el uso del excedente para el consumo y no para la inversión, así como, una cultura que liga la reproducción del

---

porque se podría haber entendido como un pago por la invasión norteamericana a Panamá”. Así, el Ministro Doens defendía la posición de su Partido, en favor de la presencia militar norteamericana, (encubiertamente llamado “Centro Antidrogas”) señalando que los sectores de oposición también lo compartían. Desafortunadamente para los panameños, el Ministro Doens tiene razón.

<sup>(76)</sup> Soler, equivocadamente, hace de su interpretación del estado-nación, la de los llamados “próceres”. Para el autor, el proceso de la Independencia de Panamá de Colombia, contenía un proyecto nacional, es decir, un proyecto con capacidad propia de decidir sobre su propio destino. Concluye así que, con la independencia “sucumbía un proyecto nacional por la debilidad y contradicciones que lo sustentaban”. (ob. cit., p. 26.). Sin embargo, para los denominados “próceres”, la Independencia no era contradictoria con su subordinación a los EE UU, por el contrario. Prueba de ello es que los sectores políticos y empresariales de Panamá se disgustaron, cuando el Senado colombiano rechazó el tratado Herrán-Hay, un tratado que también le otorgaba a los EE UU el control del territorio. Incluso, este rechazo se constituyó en un detonante de la Independencia. Puede verse también a Gerstle, Mack; *La tierra dividida*, Ed. Universitaria, Universidad de Panamá, Panamá 1978, p. 418-433. Para considerar el contexto político de la Colombia de la época, ver también a Pizzurno Gelós, Patricia; *Antecedentes, hechos y consecuencias de la Guerra de los Mil días en el Istmo de Panamá*, Ed. Formato 16/ GECU, Universidad de Panamá, 1990.

<sup>(77)</sup> El informe de la Cepal ya citado, claramente tiene este sesgo. Juan Jované, así mismo, tiende a relacionar la dependencia al *gran impacto cuantitativo*, de las actividades canaleras sobre el crecimiento económico interno. En tal sentido destaca “la dependencia del conjunto de la actividad económica de la demanda exógena de los servicios del sector transitista internacional y de la participación de los salarios en dicho sector; ob. cit.

capital a los vínculos con los EE UU.<sup>78</sup>

Este proceso, mutuo interactuante, fue fortaleciendo, a su vez, una lógica reproductiva de los *agentes sociales*, (la "clase" empresarial y política), la cual no separa, incluso hoy día, su existencia y reproducción, de su subordinación a los EE UU.

Enfrentar el reto del desarrollo, por tanto, supone una ruptura estructural con éste esquema comercial, rentista y parasitario, y por tanto, supone romper con la lógica reproductiva que soporta la conducta de los sectores políticos y empresariales del país. Supone, así mismo, la recuperación del concepto de Estado-nación, como un proyecto que implica tener la capacidad de autonomía para decidir la forma que debe adoptar el desarrollo. Ello, obligadamente, conduciría a considerar el uso de las áreas revertidas de forma distinta a la actual, enfatizando su mayor uso social y una menor entrega al capital extranjero.

## **Bibliografía**

- Arias M., *Harmodio; Informe a la Asamblea Nacional*. 1932.
- Arias M., *Harmodio, Mensaje anual ante la Asamblea Nacional*, 1934.
- Arosemena, Diógenes A., *Historia documental del Canal de Panamá*. Universidad de Panamá, Panamá, 1962.
- Arthur D. Little Inc., *Revenue vs Tolls for the Panama Canal*, Report to the United Nations Special Fund, 1966.
- Atlantic-Pacific Interoceanic Canals Study Commission, *Report*, 1970.
- Autores Varios; *Las luchas obreras en Panamá: 1850-1978*, ed. CELA-Panamá, Panamá 1980.
- Boccaro, P, *El capitalismo monopolista de Estado. Definición del problema*, Grijalbo, Colección 70.
- Borja, Roberto; *¿Existe una teoría del capitalismo monopolista de Estado?*, en la Revista Investigación Económica, N0. 151, UNAM, México, 1959.
- CEPAL, *Estudios sobre las perspectivas del actual Canal de Panamá*. 1965.

---

<sup>78)</sup> Para la filosofía comercial, rentista y parasitaria es perfectamente compatible la aceptación de la permanencia de las tropas norteamericanas en nuestro país, aún sin pago económico alguno, aunque ello lo tengan que presentar con otra "fisonomía": el llamado "Centro Antidrogas".

**CEPAL, La economía de Panamá y la construcción de un Canal Interoceánico a Nivel del Mar, 1966.**

**CEPAL, Análisis y evolución de la economía panameña 1945-1956. México, 1959.**

**Clare Junior, Horacio; Correspondencia diplomática. Despachos de las misiones de los EE. UU. de América en la república de Panamá. documentos inéditos, publicación especial de la Revista Lotería. Vol. 2, Panamá, 1965.**

**Connif, Michael; Black Labor on a White Canal. 1904-1981. Pittsburgh, Pa. University of Pittsburgh Press, 1985.**

**Contraloría General de la República; Censo población. 1920.**

**Contraloría General de la República; Balanza de pagos de la Zona del Canal, Suplemento, Panamá 1970.**

**Cuevas, Alexander; El movimiento inquilinario de 1925. Cuadernos populares No. 15, Ed. CELA-Panamá, Panamá. 1980.**

**Fesseden N., Otis; History of the Panama Railroad. New York. Harper & Brothers. 1867.**

**Figueroa Navarro, Alfredo; Dominio y sociedad en El Panamá colombiano, 1821-1903. Editorial Universitaria, 1979.**

**Gaceta Oficial, varios números.**

**Gandáségui, Marco; Industrialización e inversiones extranjeras. (El caso de Panamá), Revista Tareas No. 27 p.25-69.**

**Gobernador de los EE. UU. en el Área del Canal, Annual Report, 1920-1940.**

**Gorostiaga, Xavier; Evaluación de la potencialidad económica de la Zona del Canal de Panamá para Panamá y los Estados Unidos, en Autores varios, Inversión extranjera en Panamá, CEDAL, Costa Rica, 1974.**

**Gorostiaga, Xavier; Los banqueros del imperio, ILET, México, 1980.**

**Gorostiaga, Xavier; Diez tesis sobre el Canal de Panamá, CEASPA, 1978.**

**Guillén, Arturo; Reflexiones en torno a la regulación del capitalismo, en Autores Varios; La fase actual del capitalismo, Ed. Nuestro Tiempo, México, 1985.**

**Hinkelamert, Franz; Dialéctica del desarrollo desigual, ed. EDUCA, Costa Rica, 1975.**

**Jaén Suárez, Omar; La población del istmo de Panamá del siglo XVI al siglo XX. Panamá, 1979.**

**Jované, Juan, Canal y excedente económico, Revista Tareas No. 39, Panamá, 1977.**

**Jované, Juan, La economía panameña: Funcionamiento, crisis y**

alternativa, Revista Economía No.4, Ed. Asociación de estudiantes de economía, Universidad de Panamá, 1985.

Lafeber, Walter; *The Panama Canal, the Crisis in Historical Perspective*, New York Oxford University Press, 1978.

Mack, Gerstle; *La tierra dividida*, Editorial Universitaria, Universidad de Panamá, Panamá, 1978.

Manduley, Julio; *Panamá: acerca de la estructura, la coyuntura y las perspectivas*, ed. CELA-Panamá, Panamá, 1978.

McCain, William; *Los Estados Unidos y la república de Panamá*. 3ed. Panamá, EUPAN, 1992.

Pizzurno Gelós, Patricia; *Antecedentes, hechos y consecuencias de la guerra de los mil días en el istmo de Panamá*, Ed. Formato 16/GECU, Universidad de Panamá, Panamá, 1990.

Porras, Jorge Conte; *Balance general de valores humanos*, Banco Nacional de Panamá (1904-1979, Ed. Banco Nacional de Panamá, Panamá, 1980.

Quintero, Iván; *El sindicato general de trabajadores*, Cuaderno Popular No. 7, Ed. CELA-Panamá, Panamá, 1979.

Robert, George; *Investigación económica de la república de Panamá*, Panamá, 1933. p.278.

Rodríguez, Octavio; *La teoría del subdesarrollo de la CEPAL*, Ed. Siglo XXI, México, 1988.

Secretaría de Agricultura y Obras Públicas, *Memorias, 1920-1940*.

Secretaría de Hacienda y Tesoro; *Memorias, 1920-1940*.

Secretaría de Hacienda y Tesoro, *Informe del secretario ante la Asamblea Nacional, 1930-1940*.

Secretaría de Hacienda y Tesoro, *Informe del Contralor, 1930-1940*.

Soler, Ricaurte; *Panamá: Nación y oligarquía. 1925-1975*, Revista Tareas No. 34, Ed. CELA-Panamá, 1976.

Stanford Research Institute, *Analysis of Panama Canal Traffic and Revenue Potential*, 1967.

Theret, Bruno y Wierviorka, Michael, *Crítica de la teoría del capitalismo monopolista de Estado*, ed. Terra Nova, México, 1980.

Torres, Miguel; *La evolución del sector público en Panamá 1903-1955*, ICAP, Costa Rica, 1980.

### 3. EL CANAL DE PANAMA DESPUÉS DEL AÑO 2000\*

José Isaac Acosta

#### El Canal de Panamá y su importancia para el comercio mundial (1915 - 1990)

Abordar el tema del Canal de Panamá, necesariamente, induce a hacer referencia a las particularidades del comercio mundial a principios del siglo XX y de igual manera, discutir sobre el futuro del mismo. Históricamente, la dinámica comercial en un período dado ha determinado y definido rutas factibles a su demanda u oferta mercantil. La idea de construir un Canal por el istmo centroamericano surgió en los países europeos como España, Francia e Inglaterra después del descubrimiento de América. Los colonizadores no tardaron en percibir la necesidad de identificar una vía expedita, por el territorio americano, para la transferencia de riqueza del nuevo mundo hacia la metrópoli. La consecución más clara del imperativo de una ruta transísmica, por el Panamá de hoy, no ocurrió, sino hasta el 29 de septiembre de 1513, cuando Vasco Núñez de Balboa descubre, gracias a las indicaciones de los indígenas de aquella época, el océano Pacífico.

Con el prodigio alcanzado por Vasco Núñez de Balboa, al abrirse paso hacia el océano Pacífico, rápidamente creció el interés por una ruta transísmica por el istmo centroamericano. Semejante interés en una vía comercial expedita, lo explica con detalle Oydén Ortega Durán,<sup>1</sup> quien hace una reseña minuciosa sobre los incidentes que precedieron a la

---

\* Tomado de la Revista *Tareas*, N° 89, Panamá, 1995, pp. 21-44.

<sup>1</sup> O. Ortega Durán, (1993), «*El Canal de Panamá, recuento histórico, el gran reto del futuro*» mimeo p.14. (Intervención realizada en el foro, «El Canal de Panamá frente a la futura Administración en el Siglo XXI», ciudad de Panamá, 25 de noviembre de 1993.

concreción de la idea de construir un Canal por la República de Panamá a principios del siglo XX, teniendo como su gestor principal a Estados Unidos.

Al asumir la tarea de construir el Canal de Panamá en 1904, Estados Unidos cristalizó la original idea española que ya circulaba a mediados del siglo XVI. A partir de 1904, Estados Unidos inició la construcción del Canal, tarea que recayó sobre los ingenieros militares de dicho país. El 15 de agosto de 1914, Estados Unidos concluyó la extraordinaria obra que uniría a los océanos Pacífico y Atlántico, cubriendo una distancia de 80 kms de largo.

Con la apertura del Canal de Panamá, el tránsito internacional y el comercio mundial se dinamizaron radicalmente. La manera de cuantificar, identificar y precisar el beneficio que ofreció desde su apertura el Canal al comercio mundial conlleva a revisar las estadísticas, tanto de la antigua Zona del Canal como de la Comisión del Canal de Panamá, ambas instancias del gobierno de Estados Unidos.

El Canal de Panamá sirve a los grandes países industriales que usan las principales rutas comerciales para transportar materia prima y productos manufacturados. Para estudiar el comportamiento del tráfico comercial se tomaron las cuatro principales rutas comerciales que han dominado el comercio por el Canal. En primer lugar, el Canal de Panamá sirvió al comercio entre las costas de Estados Unidos. La costa oeste de Estados Unidos abastecía de productos primarios a la costa oriental del país. Por ejemplo, a partir de 1921 comenzó a crecer el envío de productos como: maderas, minerales, derivados de petróleo, trigo, aceite mineral y azúcar procedente de la costa oeste hacia el este del país. Mientras tanto, la costa oriental abastecía a aquélla de manufactura de hierro y acero, petróleo refinado, cemento, equipos para explotación del medio ambiente (carbón, maquinaria, automóviles, etc.). El mayor dinamismo de las actividades entre las costas en Estados Unidos, se dio entre 1925 y 1935. En 1925, el 40 por ciento del comercio por el Canal, lo constituía el que se efectuaba entre las costas de Estados Unidos. La proporción bajó a menos de un 30 por ciento en 1940, pero aún manteniendo el predominio comercial (ver cuadro No.1).

**CUADRO N°.1**

Cuatro rutas comerciales principales por el Canal de Panamá  
1921-1990  
(miles de toneladas en porcentaje)

<b>Rutas principales</b>	<b>1921</b>	<b>1940</b>	<b>1960</b>	<b>1990</b>
Costa oriental de EE.UU.				
Costa oeste de Sudamérica	17	12	17	9
Costa oriental de EE.UU.-Asia	14	13	24	36
Entre las costas de EE.UU.	12	28	12	2
Europa-Costa oeste de Sudamérica	10	6	8	5
Otras	47	41	39	48

Fuente: Comisión del Canal de Panamá

Segundo, la costa oriental de Estados Unidos siempre mantuvo flujo comercial con la costa oeste de Sur América, Asia, Europa y Canadá. Los datos indican que desde la apertura del Canal, (obsérvese las cuatro principales rutas comerciales) Estados Unidos ha participado en más del 50 por ciento del comercio transcurrido por la vía. A manera de ejemplo, en 1930 de las cuatro principales rutas donde se movilizaron el 75 por ciento de las mercancías por el Canal, Estados Unidos siempre estuvo involucrado en el destino u origen de dicha actividad mercantil.

En tercer lugar, a partir de 1950, el Canal pasa a ser una vía de singular importancia para el comercio entre la costa oriental de Estados Unidos y Asia. El total de toneladas movilizadas en la ruta pasó del 15 por ciento en 1950, al 42 por ciento en 1971, año en que esa ruta logró la mayor participación en el total de tonelaje movilizado por la vía. En 1990, esta ruta seguía manteniendo una alta participación con el 36 por ciento. Nótese que después de 1950, la ruta entre la costa oriental de Estados Unidos y Asia dominó el comercio por el Canal.

En cuarto lugar, se observa que la ruta entre Europa y la costa oeste de Sur América comenzó a perder importancia, al grado que la participación



porcentual en 1990 bajó a la mitad de lo que era en 1921. Esta ruta no ha podido elevar su participación porcentual mayor al 10 por ciento que registró en 1921, la tendencia parece apuntar a establecerse cerca del 5 por ciento del total de toneladas para el futuro.

Los barcos, por bandera de procedencia, indicaban que al principio los países con mayor tránsito por el Canal eran: Noruega, Inglaterra, Alemania, Estados Unidos y Francia. Pasados los primeros diez años de operación del Canal, los barcos con bandera de Estados Unidos comenzaron a incrementar el número de tránsitos por la vía. En 1921 pasaban más de 1,200 barcos de bandera norteamericana. La cifra ascendió a 2,300 para 1925. Cinco años más tarde totalizaba un poco más de 2,800 barcos. En aquellos años, los barcos ingleses siempre se mantuvieron en segundo lugar en el tránsito por el Canal.

A partir de 1960, específicamente a mediados de dicho decenio, con la política de abanderamiento de barcos de países como Liberia, Bahamas y Panamá se hace más difícil determinar la nacionalidad de los barcos. Esta información indica que antes de 1960, los barcos que transitaban por el Canal de Panamá eran barcos de los países que los abanderaban. Después de aquella fecha, no se emplean necesariamente barcos de los países involucrados en la ruta, sino que se recurre a barcos con bandera de conveniencia. Se observa que las rutas más importantes que cruzan el Canal de Panamá hacen uso de barcos con banderas de países que no tienen que ver con el dinamismo de la ruta.

El cuadro No.2, presenta la lista de las cuatro mercancías principales que transitan por el Canal de Panamá. En los primeros quince años de apertura del Canal, el petróleo y sus derivados constituían el grueso del tonelaje que pasaba por la vía. El mejor año en el trasiego de petróleo por el Canal ocurrió en 1925, cuando representó el 28 por ciento del total del tonelaje y se mantuvo con el 20 por ciento en 1929. Antes de 1940, la comercialización del rubro madera y sus derivados se mantuvo en el segundo lugar de importancia. El peso del rubro petróleo comenzó a perder importancia en el volumen de tránsito de mercancías del Canal desde 1950 y desde entonces el renglón granos pasó a ocupar el segundo lugar, superando el volumen del rubro de la madera y sus derivados.

**CUADRO N°.2**

Cuatro mercancías principales que pasan por el Canal de Panamá  
1921-1990

(miles de toneladas en porcentajes)

<b>Principales mercancías</b>	<b>1921</b>	<b>1940</b>	<b>1969</b>	<b>1990</b>
Petróleo y derivados	14	12	17	16
Granos	6	3	10	19
Maderas y derivados	3	14	6	6
Nitratos, fosfatos y potasa	5	7	6	9
Otras	72	64	61	50

Fuente: Comisión del Canal de Panamá

La comercialización del petróleo por el Canal de Panamá siempre ocupó el primer lugar. Sin embargo, en los primeros años de la década de 1980, el trasiego del petróleo comenzó a ceder el primer lugar al renglón de los granos. Tan pronto como Estados Unidos logró que Panamá facilitara la construcción de un oleoducto transistmico en la región oriental del país, que estuvo disponible en 1983, este rubro bajó al segundo lugar en el renglón de comercio por el Canal. A partir de ese momento, la comercialización del grano adquirió mayor importancia en el tráfico por el Canal.

Durante los 75 años de servicio ininterrumpido (1915-1990) el Canal de Panamá ha servido para movilizar 4.8 billones de toneladas de mercancías, arrojando una recaudación de 6.4 billones de dólares en concepto de peajes. En dicho período transitron más de 600 mil barcos de todo el mundo, según la Comisión del Canal de Panamá. A pesar de que los tránsitos comenzaron a bajar a partir de 1980, al igual que las toneladas de mercancías, la recaudación en concepto de peajes desde 1950 mantuvo un crecimiento sostenido, con excepción de algunos años de 1980 a 1990, cuando estuvo cerca de los 300 millones de dólares (ver cuadro No.3).

**CUADRO N°.3**  
**Canal de Panamá: Tránsito, toneladas y peajes**  
**Años: 1915 - 1990**

<b>Año</b>	<b>Tránsitos</b>	<b>Toneladas (en miles)</b>	<b>Peajes (en miles US\$)</b>
1915	1,058	4,888.40	4,366.70
1920	724	9,372.40	8,507.90
1930	6,027	30,018.40	27,059.90
1940	5,370	27,299.00	21,144.60
1950	5,448	28,872.30	24,430.20
1960	10,795	9,258.20	50,939.40
1970	13,658	114,257.30	94,654.50
1980	13,507	167,214.90	291,838.50
1990	11,941	157,072.90	353,725.90

Fuente: Comisión del Canal de Panamá. 1991.

El Canal de Panamá atendía casi a toda la flota mercante mundial. Con el transcurrir de los años y los logros de la tecnología, los navieros iniciaron la construcción de barcos cada vez más grandes. La vía comenzó a perder importancia para el trasiego de ciertos rubros que requerían naves cada vez más grandes que las instalaciones del Canal. Sin embargo, son muchas las situaciones económicas internacionales que han transformado la realidad tecnológica marítima internacional. El Canal de Panamá no escapó de aquella realidad. "El incremento en el peso unitario de las naves hace que una proporción creciente de las flotas del mundo no pueda usar el Canal de Panamá".<sup>2</sup> A pesar de estos cambios, aún se moviliza por el Canal de Panamá el 4 por ciento del comercio mundial.

<sup>2</sup> O. P. Girot, (1991), «Perspectivas canaleras en Centroamérica». En Vereá Campos y Barros Horcasitas, «La Política exterior norteamericana hacia Centroamérica: reflexiones y perspectivas», FLACSO, México, p.335

El tráfico del Canal registra una tendencia decreciente. Sin embargo, sigue siendo una ruta de importancia para los países de América Latina (ver cuadro No.4). La diferencia que se observa en el comercio por el Canal, es que la vía atiende a nuevos usuarios que negocian rubros muy distintos a los del pasado. Por ejemplo, Estados Unidos y Asia son los mayores usuarios del Canal de Panamá. Mientras tanto, para Europa y Sur América la vía por el Canal es la más apropiada para el negocio marítimo internacional.

**CUADRO N°.4**  
**Los 10 países principales que dependen del Canal de Panamá**  
**para su comercio marítimo**

<b>País</b>	<b>Porcentaje</b>
Nicaragua	77
El Salvador	70
Cuba	68
Ecuador	67
Panamá	63
Perú	43
Chile	32
Guatemala	24
Colombia	16
Costa Rica	14

Fuente: Comisión del Canal de Panamá

Todas las informaciones expuestas hasta aquí indican que hasta 1950 el Canal de Panamá jugó un papel fundamental para el comercio entre las costas de Estados Unidos. Además de ofrecerle a Estados Unidos una relación comercial favorable con los países de la costa oeste de Sur América. Los países europeos también lograron establecer relaciones comerciales positivas con los países de la costa oeste de Sur América. El negocio marítimo fluyó constantemente por la vía en beneficio de los países

industrializados de la época. Al evaluarse las principales rutas comerciales por el Canal queda claramente demostrada esta situación. Para el futuro comercio marítimo internacional, más que descartar el uso del Canal de Panamá mantendrá en su agenda la consideración de esta vía para facilitar su negocio internacional. El comercio internacional le atribuirá al Canal un papel muy particular para promover su dinamismo mundial a principios del siglo XXI.

### **El Canal de Panamá y su importancia para el comercio exterior norteamericano**

El argumento sobre la cual descansa el planteamiento que el Canal de Panamá privilegió el comercio exterior norteamericano se basa en los siguientes tres puntos: Primero, la política de peajes; Segundo, países involucrados entre las principales rutas comerciales por el Canal, y tercero, la presencia militar norteamericana en el Istmo desde 1916, cuando se instaló el Ejército Sur en las riberas del Canal.

Antes de analizar los tres puntos numerados, conviene comentar que no existe un trabajo exclusivo que aborde en forma detallada cómo se ha beneficiado Estados Unidos con el uso y control del Canal de Panamá. Las informaciones que a continuación se citarán, provienen de varios trabajos de investigación consultados que permitirán construir cifras sobre las cuales se sustentan los beneficios estimados alcanzados por Estados Unidos a raíz de mantener el control sobre la vía desde 1915 hasta la fecha.

El peaje que pagan los barcos por transitar por el Canal de Panamá fue, desde el principio, una tarifa sujeta a la potestad política del gobierno norteamericano. Con la apertura del Canal en 1915, Estados Unidos definió tres tipos de peajes para los usuarios internacionales. Primero, para los barcos cargados US\$0.90 centavos por tonelada. Las naves con lastre US\$0.70 centavos por tonelada y US\$0.50 centavos por tonelada para otro tipo de naves (usualmente esta tarifa se aplicaba a las naves de guerra).

Desde 1915 hasta 1951, en un período de 36 años de funcionamiento del Canal, «las naves de propiedad del gobierno de Estados Unidos, sean o no de guerra, no pagaron peajes... a partir de esa fecha en los libros de la

Compañía del Canal se le debitan al gobierno Federal el monto de los peajes».<sup>3</sup> Después de 59 años de estar funcionando el Canal (1915-1974), el gobierno norteamericano anunció por primera vez el aumento de los peajes (ver cuadro No.5). En 1974, el peaje subió US\$1.08 por tonelada, cuatro años más tarde se dio otro incremento y ocho años después (1991) volvieron a aumentar.

**CUADRO N°.5**  
Canal de Panamá: Evolución de los peajes  
1914 - 1990

Tipos de naves	Cargadas	Lastre	Otras
1914	0.9	0.72	0.5
1974	1.08	0.86	0.6
1976	1.29	1.03	0.72
1979	1.67	1.33	0.93
1983	1.83	1.46	1.02
1991	2.01	1.1	1.12

Fuente: Comisión del Canal de Panamá, 1992.

En el decenio de 1970 los peajes subieron tres veces. Después de la firma de los Tratados Torrijos-Carter, la Comisión del Canal de Panamá evalúa periódicamente el ajuste de los peajes para cubrir adecuadamente los gastos de mantenimiento y operación del Canal, según han argumentado, en diversas ocasiones, las autoridades de la Comisión del Canal de Panamá.

La política de mantener los peajes bajos es parte fundamental de la estrategia norteamericana para beneficiar al comercio exterior marítimo norteamericano. Se ha señalado insistentemente que la política oficial de

<sup>3</sup> E. Benedetti, (1963), «Estudio comparativo de los canales de Panamá y Suez». En: *Canal de Panamá: polémica permanente*, Edición especial de la revista *Tareas*, 1984, Panamá, pp. 17-18.

Estados Unidos apuntó a un Canal que no produjera ganancias ni pérdidas.<sup>4</sup> Mantener por espacio de más de medio siglo peajes bajos y fijos, siendo Estados Unidos quien ejercía un control soberano sobre la vía, correspondía a un subsidio o subvención no ajeno a los intereses del gobierno norteamericano. El incremento en los peajes durante los últimos 15 años, es explicado por las autoridades del Canal como medida de elevar los ingresos para cubrir gastos de operación y funcionamiento de la vía. La inflación encarece los servicios de mantenimiento y al no ajustarse los peajes se carecería de recursos financieros para mantener la eficiencia que ofrece el Canal, aducen los responsables de la administración de la vía cada vez que se ajustan los peajes. la política norteamericana sobre los peajes en la actualidad, sigue conservando el espíritu inicial de servir al comercio marítimo internacional a bajos costos donde la participación norteamericana es notoria, como se ha observado.

El segundo punto que fundamenta el porqué el gobierno norteamericano es el mayor beneficiario del servicio del Canal se puede palpar al observar cuáles son las principales rutas comerciales que predominan en el tránsito del Canal. ¿Dónde se originan las principales actividades de transporte marítimo? ¿Cuáles son los principales países involucrados en las actividades marítimas que ocurren por el Canal? Estas dos preguntas perfilan y grafican las razones del porqué Estados Unidos es el mayor beneficiario del Canal. En el primer punto de este trabajo quedó demostrado que el Canal de Panamá en los primeros 30 años de servicios contribuyó enormemente a la fluidez comercial entre las costas de Estados Unidos. También se observó que Estados Unidos siempre estuvo involucrado entre las principales cuatro rutas comerciales. Por ejemplo, en 1930 el 75 por ciento de las toneladas movilizadas por el Canal involucraba los puertos de Estados Unidos en la comercialización internacional.

A partir de 1970, la ruta costa oriental de Estados Unidos-Asia predominó por el Canal. Nótese que de las cuatro principales rutas comerciales, Estados Unidos estuvo involucrado en el 60 por ciento de las

---

<sup>4</sup> Véase E. Benedetti, *ibid*, pp. 15-21.

toneladas comercializadas a través del Canal. Si se observa que los puertos de las costas oeste y este de Estados Unidos están vinculados en el comercio, ya sea en el origen o destino, es lógico pensar que el mantener bajos niveles de peajes subsidia o subvenciona al comercio marítimo norteamericano.

El tercer argumento que sustenta la ventaja lograda por Estados Unidos del Canal de Panamá, está vinculado a la presencia militar norteamericana en Panamá desde 1916, cuando se estableció allí lo que hoy día se conoce como el Comando Sur; entidad militar responsable de salvaguardar y defender los intereses extraterritoriales de Estados Unidos en el hemisferio sur. El mundo fue testigo de las ventajas militares que lograron los norteamericanos del Canal en la II Guerra Mundial, la guerra de Corea y Vietnam y sobre todo, la facilidad de movilizar el ejército desde Panamá para invadir a la diminuta isla caribeña de Granada (1983), República Dominicana (1964), la guerra de las Malvinas (1982) y la invasión a Panamá en 1989. Varios estudios coinciden en señalar que el interés primario de Estados Unidos en el Canal de Panamá, estuvo siempre en función de la visión político-militar y no en el criterio económico.

El extraordinario beneficio devengado por Estados Unidos sobre la posición del Canal, lo explica Xavier Gorostiaga al señalar que "Panamá recibió en 1904, los 10 millones famosos de la posteridad y una anualidad que agregada hasta 1970, ha sido de 45 millones. Panamá ha recibido un total de 55 millones de beneficios directos. Mientras tanto, Estados Unidos ha recibido ingresos de 2,033 millones de dólares; ha tenido costos de mantenimiento y operación del Canal de 812 millones; en total ha quedado un ingreso neto de 1,221 millones".<sup>5</sup> Cálculos de beneficios indirectos hecho por el autor citado, sólo para el año de 1971, determinó que Panamá recibió 148.5 millones de dólares en beneficios indirectos. Estados Unidos, en cambio, obtuvo un estimado de 914.6 millones de dólares. Agrega el estudio que Estados Unidos obtuvo un ahorro estimado en comercio del orden de US\$600 millones al mantener la tarifa de peajes de 1904(sic). El ahorro militar se estimó en US\$250 millones. "El ahorro durante 1904-1970, según

---

<sup>5</sup> X. Gorostiaga, (1974), «La Zona del Canal de Panamá y el subdesarrollo panameño: diez tesis sobre el enclave canalero». En: *Canal de Panamá: polémica permanente*, Edición especial de la Revista *Tareas*, Panamá, 1984, p.59.



fuentes militares de Estados Unidos, es superior a US\$200 millones por razón del tránsito».<sup>6</sup>

La CEPAL, en el informe de 1972, al referirse, a la política de peajes puntualiza, «el hecho de que Estados Unidos sea el usuario principal de los servicios del Canal, unido a las políticas de tarifas sostenidas sin cambio alguno desde la apertura del Canal, se traduce en ventajas pecuniarias y de expansión del comercio que favorecen a los consumidores, importadores y exportadores norteamericanos, así como a la marina mercante de ese país».<sup>7</sup>

La CEPAL, en el mismo informe citado, agrega que entre 1960 y 1970, los usuarios internacionales al no tener que recurrir a rutas alternas al Canal ahorraron 5,400 millones de dólares. El ahorro estimado para el período de 1960 y 1980, ascendía a 13,455 millones de dólares.

De las informaciones citadas, al tomarse sólo aquella referencia que aduce un subsidio al comercio norteamericano de 600 millones de dólares para el año de 1971, se podría realizar el siguiente cálculo estimado para 1991. Si los incrementos en los peajes se realizan tomando en cuenta los costos y gastos de operación, mantenimiento y funcionamiento del Canal, sin alterar sustancialmente los costos para los usuarios, un ejercicio aritmético arrojaría el siguiente resultado. De mantenerse constante el subsidio de US\$600 millones al comercio norteamericano calculado para 1971, se tendría para 1991 un subsidio estimado de US\$12,000 millones. A este ejercicio aritmético simple de computarle los ahorros en materia militar de 1971, calculado por Gorostiaga en 250 millones de dólares y bajo el supuesto de mantenerlo constante durante los últimos 20 años, la cifra ascendería a US\$5,000 millones. Este resultado no incluiría los beneficios en tiempo de guerra o invasiones ejecutadas por Estados Unidos.

Los cálculos aritméticos simples realizados indican que desde 1971, el comercio norteamericano subsidiado por bajas tarifas de peajes más lo ahorrado en materia militar, Estados Unidos estaría beneficiándose de la suma de US\$17,000 millones. A pesar de los juegos aritméticos realizados sobre la base de la información de 1971, hoy en día las autoridades

---

<sup>6</sup> X. Gorostiaga, *ibid.*, p.58.

norteamericanas insisten en señalar que desde 1903, Estados Unidos ha invertido cerca de US\$3,000 millones en la empresa del Canal, de los cuales han recuperado aproximadamente las dos terceras partes.

Los tres elementos citados inicialmente en esta sección, que argumentan que el Canal de Panamá favoreció al comercio exterior norteamericano, son irrefutables. Serían aún más evidentes, si Estados Unidos explica la particularidad de la contabilidad utilizada desde la apertura del Canal hasta el presente. Una contabilidad donde al terminar el período fiscal se gastan todos los ingresos quedando el libro siempre en balance. Durante los últimos años la Comisión del Canal de Panamá, en reiteradas ocasiones, ha planteado que los gastos exceden los ingresos debido a la inflación, situación que conlleva ajustar los peajes. Hasta la fecha, las autoridades panameñas cuestionan cómo Estados Unidos maneja la contabilidad al coincidir la recaudación para cubrir justamente los gastos.

### **El Canal de Panamá y los cambios en el comercio marítimo mundial**

El comportamiento de la economía mundial en el pasado dio significado muy particular al Canal de Panamá. Esta vía contribuyó al desarrollo industrial de los países más desarrollados. No sólo el Canal facilitó la movilización de productos primarios a los países industrializados, como Estados Unidos y Europa, particularmente en la primera mitad del siglo XX; sino también aquellos países obtuvieron ventajas comparativas favorables de dicho comercio marítimo mundial.

Durante los primeros 35 años de funcionamiento del Canal (1915-1950), esta vía fue determinante en el comercio entre las costas de Estados Unidos. También pasó a ser una ruta importante para el comercio de mercadería entre Europa y la costa oeste de Estados Unidos y Canadá. Los países de la costa oeste de Sur América hicieron uso de la vía para sus relaciones comerciales con la parte este de Estados Unidos y, en menor medida con Europa.

Los cambios ocurridos a partir de 1950 en materia de tecnología dieron un carácter muy particular a la economía mundial y aceleraron y mejoraron notablemente el transporte marítimo de las grandes economías como Estados

Unidos, Japón y algunos países de Europa. Los países industrializados prestaron especial atención a la reducción del tiempo entre mercados mundiales, trabajaron para mejorar las tecnologías navieras, prestaron especial atención a la colocación de productos en mayor cantidad y volumen, en forma más rápida y segura en los mercados de los demandantes internacionales.<sup>8</sup>

En la medida en que la tecnología naviera progresaba, el comercio mundial también evolucionaba. Se inició así un incremento progresivo en el trasiego de mercancías por el Canal. Por ejemplo, antes de 1960, pasaban por el Canal cerca de 60 mil toneladas de mercancías. Diez años más tarde, el tonelaje se duplicó. De 1970 a 1980, siguieron aumentando las toneladas de mercancías comercializadas por el Canal. El año en que se obtuvo el punto más alto de toneladas comercializadas por la vía ocurrió en 1982, cuando se registraron 186 millones de toneladas de carga. Desde aquel año la cantidad ha bajado y presentado un comportamiento muy cíclico, pero manteniéndose por arriba de los 160 mil toneladas al año.

La disminución del tránsito de carga por el Canal en el pasado, fue afectada por la aparición de otras alternativas al Canal a raíz del avance tecnológico, tanto en el transporte como en la creación de otras rutas para productos específicos. Por ejemplo, en 1982 comenzó a funcionar el oleoducto transísmico en Panamá, ubicado entre Charco Azul (Puerto Armuelles, provincia de Chiriquí) y Chiriquí Grande (situado en la provincia de Bocas del Toro), región atlántica del país. El funcionamiento del oleoducto disminuyó drásticamente el transporte del petróleo que pasaba por el Canal desde Alaska con destino a la costa oriental de Estados Unidos.

La política naviera de desregulación, puesta en práctica por la administración Reagan en 1982, aceleró la competencia entre las compañías navieras de Estados Unidos. Como efecto de aquella desregulación, las grandes compañías navieras norteamericanas (como la American President Lines y Sea-Land) crearon el sistema de «super trenes» que comunicaba las costas de Estados Unidos. Este sistema ferroviario, aparte de movilizar

---

<sup>8</sup> CEPAL, (1972), *La economía de Panamá y la Zona del Canal*, Vol.1, p.65.

gran cantidad de mercancías, reduce el tiempo entre Tokyo y Nueva York a 14 días.

Otro hecho que determinó la baja en el tránsito por el Canal, especialmente en el último lustro del decenio de 1980, tuvo que ver con el incremento de fábricas o agencias de comercio japonesas en Estados Unidos. Por ejemplo, en 1987 existían menos de 600 fábricas japonesas en Estados Unidos. Para 1989, la cifra subió a 1,100 fábricas y en 1990 existía 1,500 fábricas instaladas en Estados Unidos, según *Editors Press Service, Inc.*. Actualmente, se estima que aquella cifra se ha duplicado. La opinión pública norteamericana ve con preocupación el crecimiento japonés. En una encuesta del *New York Times* en 1991, el «64 por ciento de los norteamericanos dijeron que creían que la invasión japonesa en Estados Unidos era una amenaza a la seguridad nacional...».<sup>9</sup>

Otra iniciativa que influiría sobre el tránsito por el canal se vincula a la realización del proyecto de desarrollo portuario en la costa del Pacífico de Estados Unidos ya que están involucrados empresarios privados y el gobierno. El objetivo del proyecto consiste en acondicionar puertos de suficiente capacidad en administración de carga y distribución, por vía férrea, a la costa oriental de Estados Unidos. De esta manera, se ofrecería un mejor servicio a los usuarios asiáticos. Por el momento el proyecto atraviesa dificultades y no parece factible en un corto plazo.

Tomando en cuenta los hechos que han incidido en la merma de toneladas de mercancías que transitan por el Canal, queda en evidencia que cualquiera alternativa de transporte por Centroamérica paralela al Canal, repercute sobre la vía acuática del Istmo. Sin embargo, el éxito de las posibles alternativas estará en función de la eficiencia que puedan ofrecer para disminuir distancia y presentar bajos costos de transporte al cliente, siempre y cuando no se saturen los puertos terminales de escala y la capacidad de distribución rápida al puerto de destino. De tal suerte que las demandas al ser atendidas con prontitud en los sitios de escala y la rapidez

---

8. Véase O. P. Giro, (1991), *ibid*, pp. 333-336.

9. J. Castañedas, (1991), «La nueva ideología de la nueva intervención». En: Vereá Campos y Barros Horcasitas, *La política exterior norteamericana hacia Centroamérica: reflexiones y perspectivas*, FLACSO, México, p.428.

en el envío al punto de destino final, será determinante en los servicios que ofrezcan aquellas alternativas. De no ser así el Canal seguirá siendo la vía acuática más factible para el comercio entre el Atlántico y el Pacífico.

Frente a las alternativas que han surgido al Canal de Panamá, los usuarios internacionales adoptaron dos conductas. Sobre este particular se toma en cuenta como referencia el transporte ferroviario en Estados Unidos. La primera conducta fue trasladar la ruta de comercialización hacia los puertos del Pacífico de Estados Unidos y desde allí transportarlo a la costa oriental del país. Los rubros que optaron por esta iniciativa fueron las mercancías contenerizadas y la comercialización de vehículos procedentes de Asia. El segundo paso que dieron los usuarios fue diseñar barcos que entraran justamente al Canal; es decir, con las dimensiones específicas del Canal; hecho que le permitiría movilizar mayores cantidades haciendo uso de la misma vía. Esta última opción naviera dio como origen que se fabricara el modelo PANAMAX, nave que está diseñada para entrar exactamente a las esclusas del Canal. Aquellas naves hicieron su aparición a principios del decenio de 1950; pero su uso en el comercio marítimo internacional comenzó a incrementarse a partir de 1960.

Según los registros de la Comisión del Canal de Panamá, el tránsito de barcos tipos PANAMAX se elevó significativamente durante los últimos años por el Canal. Todo parece indicar que el tránsito del modelo PANAMAX irá aumentando durante los últimos años (ver cuadro No.6). En 1992, pasaron por el Canal 3,013 barcos del modelo PANAMAX.

Existe gran cantidad de estudios de investigación que fortalecen la tesis de que en el corto plazo, el tránsito y la movilización de mercadería por el Canal no disminuirán drásticamente. El argumento económico sustenta un futuro próspero bajo la implementación del concepto de la globalización. La globalización tiene como fundamento básico el libre mercado, la ausencia de barreras comerciales al comercio exterior y una mejor regulación en los comercios bilaterales. Los ideólogos de la globalización anticipan un auge extraordinario en el comercio internacional en la región de la cuenca del pacífico donde más de un tercio del negocio mundial estará concentrado en dicha zona.

Los países asiáticos conocen muy bien lo que es la globalización económica en un período en que la distensión entre las grandes potencias mundiales ha desaparecido. Donde los problemas nacionales de insurrección armada y las diferencias entre países se debaten en el plano de la negociación y búsqueda de la paz. Todos estos progresos en el plano político han facilitado a los asiáticos concebir grandes proyectos que les permitirán desenvolverse dentro del futuro mercado con la eficiencia y productividad que las circunstancias exijan. El proyecto Triple T (PTT) sobre el cual avanzan los asiáticos, atribuye especial atención al transporte, tanto regional como internacional,<sup>10</sup> para agilizar el comercio en la región.

Independientemente de que surjan nuevas alternativas de transporte en la región centroamericana al actual Canal de Panamá o se mejoren aquellas alternativas existentes, el futuro económico mundial seguirá dando especial atención al Canal para su comercio marítimo mundial. Existe una ventaja geográfica inherente al Canal que lo hace importante, más que descartarlo, para el comercio marítimo internacional. Esta ventaja de reducción de la distancia náutica que ofrece a numerosos países del mundo, ventaja que en el corto plazo no parece superarse (ver cuadro No.7). Las rutas alternas no perderán su importancia para la comercialización de reducidos grupos de productos primarios como el carbón, gas natural y la explotación de minerales que para su transporte marítimo el Canal de Panamá perderá importancia.

Basándose en todo lo expuesto, lo que se percibe de la futura dinámica mundial más que descartar importancia al Canal de Panamá tiende a exigirle renovar sus capacidades para acomodar a usuarios más competentes y ambiciosos dentro del comercio marítimo mundial.

---

<sup>10</sup>. Véase F. A. Rivas Mira, (1993), «Transporte, telecomunicaciones y turismo: el proyecto triple T». *En Comercio Exterior*, Vol. 43, No.12, México pp.1188-1194.

**CUADRO N°.6**  
Tránsito de naves PANAMAX por el Canal de Panamá  
1951-1992

<b>Año</b>	<b>Total de tránsitos</b>	<b>Naves PANAMAX</b>	<b>% de naves PANAMAX</b>
1951	6,286	1	0
1960	11,071	52	0.5
1970	14,829	349	2.4
1980	13,614	2,172	15.9
1990	12,052	2,745	22.8
1992	12,636	3,013	23.8

Fuente: Oficina de Planificación Ejecutiva, Comisión del Canal de Panamá, 1992.

### **El Canal de Panamá y su importancia para el comercio en América Latina**

El comercio de los países de América Latina, históricamente, ha dependido del dinamismo del comercio mundial de los países industrializados, especialmente de Estados Unidos. El comportamiento cíclico de las economías de dichos países durante los últimos decenios, explica, en parte, la realidad de la región. Entre 1988 y 1990, el crecimiento del producto interno bruto de América Latina no alcanzó la tasa de crecimiento anual del uno por ciento, según datos de la CEPAL. Los países exportadores de petróleo registraron tasas de crecimiento anual superiores al 4 por ciento para 1990 y 1991. En 1992, la tasa bajó al 3 por ciento y bajó un punto menos en 1993.

La guerra del Golfo Pérsico contribuyó mucho en el incremento de la demanda del petróleo en la región en los años 90 y 91. Al pasar el período de contienda la demanda cayó. Mientras tanto, los países no comercializadores de petróleo obtuvieron mejores tasas de crecimiento en aquellos años en que los productores de petróleo bajaron su tasa de

crecimiento. Por ejemplo, los países centroamericanos, naciones que dependen, en parte, del Canal para su comercio marítimo internacional, aumentaron su producción nacional en un 5 por ciento en 1992 y a un 4.2 por ciento en 1993.

En términos generales, América Latina tuvo un crecimiento anual del 3 por ciento en 1993. Gran parte del incremento del comercio marítimo requiere del Canal de Panamá. Por ejemplo, según la Comisión del Canal de Panamá, el 10 por ciento del comercio marítimo de América Latina pasó por el Canal en 1985. El país cuyo comercio exterior depende más del Canal es Nicaragua (76 por ciento en 1985). Sigue El Salvador (70 por ciento en 1986), Cuba (68 por ciento en 1990), Ecuador (67 por ciento en 1985), Panamá con el 63 por ciento en 1990 (dentro de esta participación tiene un peso mayor la actividad de exportación y reexportación que ocurre en la Zona Libre de Colón) y Perú con el 43 por ciento de su comercio marítimo de 1985. A pesar de que la información no corresponde a una fecha única, sí contribuye a ilustrar la importancia que tiene el Canal para los países de América Latina.

Para los países exportadores de petróleo como Perú, Ecuador, Venezuela y Bolivia, el Canal es fundamental para su comercio exterior. Mientras tanto, para Chile, Brasil, Colombia y México, el Canal les permite exportar productos minerales y productos alimenticios e importar insumos desde los países industrializados. En 1991, los principales productos comercializados por América Latina fueron: petróleo, café y derivados, cobre refinado, tortas y harinas de semillas oleaginosas y otros residuos de aceite vegetal y mineral de hierro y sus concentrados.<sup>11</sup> Estos son los cinco productos principales que exportó América Latina en 1991, según la clasificación internacional de Naciones Unidas. Muchos de ellos pasan por el Canal de Panamá antes de llegar a su destino, ya sea por las costas de Estados Unidos o los países asiáticos.

Un rápido vistazo al panorama económico de los países de América Latina tiende a fortalecer la hipótesis original de que el Canal en el futuro

---

<sup>11</sup>. Véase Organización de las Naciones Unidas, (1992), *Anuario estadístico de América Latina y el Caribe*, Washington, pp.110-111.



contribuirá significativamente al comercio marítimo de la región. Por ejemplo, el Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos, México y Canadá, mejor conocido como NAFTA (sigla en inglés). El NAFTA concentra una población consumidora de 371 millones y se estima que el 18 por ciento del comercio lo realizará con la Asociación de Cooperación Económica del Pacífico Asiático (APEC). La APEC aglutina 2,000 millones de consumidores y se proyecta que estará involucrado en el 40 por ciento, del comercio mundial a principios del siglo XXI.

Otro bloque comercial de América Latina que aún no ha podido desprenderse de su bloque tradicional de comercialización es el Caribe. Muchos analistas económicos insisten en señalar que el Caribe debe disminuir su relación económica semi-mercantilista que ha mantenido con Estados Unidos y Europa y pasar a dedicar mayor atención al desarrollo que se vislumbra en el Pacífico asiático.<sup>12</sup> También se espera que los bloques de los países de la región andina, el acuerdo comercial entre los cuatro países del Cono Sur y el Mercado Común Centroamericano estén gestionando su participación en el comercio internacional dentro del nuevo concepto de la globalización económica.

Finalmente, al observar que Japón mantiene cerca de 142 compañías de comercio en América Latina, anticipa la manera de cómo aquel país programa incorporar a estos países dentro de su futura articulación económica internacional.<sup>13</sup> En la medida en que los países asiáticos mantengan interés en la inversión en América Latina, el comercio de esta última se incrementará significativamente durante los próximos años. Los asiáticos dentro de su futura visión económica parecen atribuir mucha importancia al comercio con América latina y esto se nota cuando ellos, que gustan mucho de la metáfora, perciben así al océano Pacífico «como un río que convierta a todos en vecinos, puesto que los une y vincula en lugar de ser un inmenso mar que los separa.»<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> Véase A. Segal, (1993), «Opciones comerciales del Caribe: las cartas de Europa, América del Norte y América Latina». En: *Comercio Exterior*, Vol.43, No.11, México.

<sup>13</sup> Véase B. Stallings, (1993), «Las relaciones comerciales de Latinoamérica con Japón». En: *Cono Sur*, Vol.XI, No.2, FLACSO, Chile, pp.23-28.

Con todo lo planteado es obvio que las naciones de América Latina jugarán un papel importante dentro de la economía internacional. Se espera que las exportaciones se incrementen y que la fluidez de capitales entre las regiones aumente sustancialmente. De cristalizarse esta idea, América Latina requerirá de un Canal mundial. Allí, precisamente, estriba el valor del Canal para el hemisferio occidental.

### **El Canal de Panamá, el comercio exterior de América Latina y perspectivas para el siglo XXI**

Una mirada al futuro de la economía mundial, sin tomar en cuenta el comportamiento del comercio exterior de América Latina y su relación con el Canal de Panamá, difícilmente se podría realizar fuera del marco del nuevo enfoque económico que está en boga en el mundo que es la globalización económica. «La creciente globalización e integración de la economía mundial se ha traducido en presiones constantes para que se eliminen las barreras a esa integración, en forma de obstáculos al movimiento transfronterizo de bienes, servicios, capitales y tecnología, por no mencionar las personas».<sup>15</sup>

Quienes argumentan a favor de la globalización, no sólo parecen recibir el consenso de éxito que proyecta esta iniciativa; sino que ven en esta nueva propuesta una salida al estancamiento económico que emergió una vez concluida la guerra fría. La fe que se ha puesto sobre esta nueva concepción económica, tiene mucho que ver con el auge logrado por los países asiáticos, quienes intentan ser los primeros en encarnar esfuerzos para edificar el futuro económico de la región, bajo el modelo de la globalización.

Tomando como base el prodigio económico que anticipan los economistas para el futuro y considerando que los países de Asia afinan esfuerzos sobre la globalización económica, no es nada extraño que los japoneses, quienes aspiran a encabezar ese progreso en el Pacífico, se hayan mostrado disconformes con los resultados del estudio de la Comisión

---

<sup>14</sup> F. A. Rivas Mira, *idem*, p.1194.

<sup>15</sup> José Bernavente y Peter West, (1992), «Globalización y convergencia: América frente a un mundo en cambio». En: *Revista de la CEPAL*, No.47, Santiago de Chile, p.85.

de Estudios de las Alternativas al Canal de Panamá (CEACP) cuando recomendaron la construcción del tercer juego de esclusas.<sup>16</sup>

A pesar de que la recomendación reitera que la construcción del tercer juego de esclusas, estaría en condiciones de atender al comercio marítimo internacional por el Canal de Panamá hasta el año 2025, existe un punto de referencia que no debe obviarse en el análisis. El mismo tiene que ver con la proyección del tránsito y de la mercadería que pasan por el Canal se realizó sobre la base de la ruta más dinámica del Canal: la costa oriental de Estados Unidos y Asia. Algo más importante aún es que la proyección ocurre previa a la evaluación de todas aquellas posibles facilidades o limitantes que padecen las rutas alternas en Estados Unidos, como lo son las redes ferroviarias y el estado de los puertos terminales en el Pacífico y Atlántico de Estados Unidos que compiten con el Canal.

Conviene advertir que el estudio de la Comisión tripartita no se evaluó cuál sería la participación de los países de América Latina; sin embargo, hay que recordar que el comercio marítimo internacional y, sobre todo, aquella que ocurre por el Canal no se da en forma exclusiva entre un puerto de Asia con un destino específico en la costa oriental de Estados Unidos. Lo que ocurre usualmente es que un barco en la ruta de Asia-costa oriental de Estados Unidos o cualquiera otra ruta de importancia por el Canal, realiza transacciones con los distintos puertos antes de llegar a su destino final. En aquel recorrido previo que hacen los barcos antes de llegar a su destino, involucran diversos países de América Latina en sus transacciones comerciales.

Lo importante del estudio es que señalan que la construcción del tercer juego de esclusas para acomodar buques con capacidad para 150,000 DWT, permitirá atender 17,796 barcos, los cuales movilizarían más de 361 millones de toneladas de mercancías para el año 2020. Mientras tanto, para el año 2060 la vía estaría en capacidad de atender 23,934 barcos, los que transportarían cerca de 491 millones de toneladas de cargas.

---

<sup>16</sup> Véase Comisión de Estudios de las Alternativas al Canal de Panamá, (1993), *Informe final*, (resúmenes ejecutivos). Declaración conjunta de los comisionados.

Razón tienen los japoneses para restarle importancia al estudio de la Comisión Tripartita porque su interés es a nivel hemisférico y no en qué ruta ha predominado en el Canal de Panamá. El embajador en Panamá, Yogi Sugiyama,<sup>17</sup> explicó con detalles, en una Conferencia Internacional sobre el Comercio Marítimo Internacional, efectuada en Panamá, por qué los japoneses y los países asiáticos en general prefieren un canal a nivel en Panamá. Sugiyama citó un estudio del Banco Mundial y dijo que China después del año 2002 registrará una producción nacional de 9,800 billones de dólares, seguido por Estados Unidos con una producción de 9,700 billones de dólares y Japón estaría en tercer lugar con una producción de 4,900 billones de dólares y en cuarto lugar, muy cerca, los alemanes. Refiriéndose a los países de América Latina dijo: «Asia y América Latina son mutuamente complementarios». Además, comentó que tan pronto como la industrialización llegue a los países asiáticos las ciudades de los países de América Latina conformarán un gran mercado.

Desde hace varios años muchos países asiáticos han puesto su interés en América Latina. Entre aquellos se encuentran China, Corea del Sur y Taiwan. En el caso de China, se sabe que ha invertido cuantiosas sumas de dinero en compañías en Perú, México y sobre todo, en Brasil. Los asiáticos han puesto su mirada en varios países de América Latina para trasladar fábricas e industrias donde lograrían bajos costos de producción y luego colocar los productos en los mercados en los cuales exista poder de compra.

La estadística ilustrativa del interés que tiene Japón en América Latina se observa en el número de empresas de comercio que tiene la región. Por ejemplo, en 1990 mantenía 38 compañías en Brasil. En México, concentraban 17 compañías y en Panamá un total de 7.<sup>18</sup> A nivel de América Latina totalizaba 142 en el año 1990. Otra información que explica con claridad la importancia América Latina para los países asiáticos son las exportaciones

---

<sup>17</sup> Véase Y. Sugiyama, (1994). *The world economy's future focusing on East Asia and Latin America*, mimeo, p.27. Intervención en la Conferencia y Exposición Panamá Maritime II, ciudad de Panamá, 2 al 4 de febrero, 1994.

<sup>18</sup> Véase B. Stallings, *Ob cit.*, p.26.

hacia la Zona Libre de Colón (ZLC), desde donde se reexporta hacia Centroamérica, el Caribe y Sur América. Los mayores proveedores de mercancías a la ZLC son Hong Kong, Japón, Corea del Sur, Taiwan, Tailandia y Singapur. las dos quintas partes de la mercancía que llegó a la ZLC en 1992 provenía de Hong Kong. Mientras que arriba del 10 por ciento provenían de Japón, Corea del Sur y Taiwan. Todo este comercio se hace a través del Canal de Panamá.

Finalmente, conviene reiterar que América Latina, con una población de 458 millones de habitantes, es un mercado potencial para los países con grandes intereses comerciales que ahora organizan su comercio internacional por medio de bloques comerciales. Por otra parte, en América Latina aún se conservan las reservas más grandes de zonas verdes del mundo, con ecosistemas de valor incalculable para la industria farmacéutica internacional. Al mismo tiempo, conservan importantes recursos naturales explotables como la madera, el carbón, minerales y hasta petróleo.

Países con grandes recursos naturales como Brazil, México, Perú, Venezuela, Chile y Panamá, sobre todo éste último por el Canal de Panamá y su plataforma de centro financiero internacional son atractivos para las inversiones asiáticas en la región. Se prevé que las inversiones directas de Estados Unidos y Asia en América Latina se incrementarán durante los próximos años. Estas grandes potencias económicas del futuro se han percatado que para mercadear sus productos, por lo menos con América Latina, necesitan incrementar su inversión directa externa a nivel de la región para crear un mercado atractivo a su oferta internacional.

Todas las predicciones económicas indican que el siglo XXI se caracterizará por un predominio comercial del Pacífico hacia el Atlántico.. El dinamismo del Pacífico tratará de encabezarlo Japón impulsado por el poderío Chino. Dentro de esta articulación económica internacional América Latina obtendrá beneficios en la medida en que pueda revertir gran parte de aquel beneficio en bienestar de la población nacional y llevarla al nivel promedio de los estándares de los países industrializados.

Dentro de este marco, el Canal de Panamá seguirá siendo indispensable para el comercio y el transporte en América Latina a lo largo del siglo XXI, independientemente que el mismo pase a la administración, operación y

**mantenimiento del gobierno panameño. Conviene subrayar que el Estado panameño está consciente de su obligación de mantener el funcionamiento del Canal al servicio de la actividad marítima internacional. Por el momento, el país esta asumiendo compromisos alentadores para que ocurra una transición sin traumas el 31 de diciembre de 1999.**