

ATLANTIC INTERNATIONAL UNIVERSITY  
SOCIAL AND HUMAN STUDIES

Impactos de la evolución político-administrativa del Canal de Panamá a su posterior transición y cumplimiento del tratado Torrijos-Cárter, periodos 2000-2016.

Estudio presentado ante el programa de Doctorate Political Science como requisito para la obtención del título de Doctor en Ciencias políticas.

Presenta:

MIGUEL ÁNGEL SAMUDIO BONICHE

Panamá, 2016

“La riqueza de nuestro país es la herencia de todas las etnias que han coincidido en esta empresa colosal. Son gente de todo el mundo que además de construir una obra, construyó una identidad nacional. La ampliación que hoy inauguramos la construyeron los panameños que en gran parte son descendientes de los primeros constructores del Canal de Panamá”

Quijano, 2016

## TABLA DE CONTENIDO

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	6
<b>CAPÍTULO I CARACTERIZACIÓN GENERAL</b> .....	7
1.1. TEMA DE INVESTIGACIÓN .....	7
1.2. ANTECEDENTES .....	7
1.3. HIPÓTESIS.....	15
1.4. PREGUNTA PROBLEMA .....	15
1.5. PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN .....	15
1.6. OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN .....	16
1.7. JUSTIFICACIÓN .....	16
1.8. VIABILIDAD .....	17
1.9. DEFICIENCIAS Y LIMITACIONES.....	19
<b>CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO</b> .....	20
<b>EL CANAL DE PANAMÁ</b> .....	20
2.1. BREVE ANÁLISIS HISTÓRICO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ .....	20
2.2. GEOGRAFÍA FÍSICA DEL CANAL DE PANAMÁ.....	25
2.3. SATURACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ .....	28
<b>CAPÍTULO III METODOLOGÍA</b> .....	37
3.1. SUJETOS O FUENTES DE INFORMACIÓN .....	37

3.2. POBLACIÓN .....	37
3.3. MUESTRA .....	38
3.4. DEFINICIÓN DE VARIABLES.....	39
3.5. DESCRIPCIÓN DEL INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS.	41
3.6. PROCEDIMIENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS.....	41
3.7. TRATAMIENTO DE LOS DATOS.....	42
<b>CAPÍTULO IV ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS .....</b>	<b>44</b>
4.1. Eficiencia de la ejecución del presupuesto de la Autoridad del Canal de Panamá a partir del año 2000 .....	44
4.2. Progreso de las metas y objetivos planteados para la Autoridad del Canal de Panamá a partir del año 2000.....	45
4.3. Progreso en los procesos de contratación de personal en el Canal de Panamá, después del año 2000 .....	45
4.4. Efectos presentados para la sociedad sobre la Gestión Política Administrativa de las medidas y adelantos del Canal de Panamá desde el año 2000.....	46
4.5. Efectos presentados para la sociedad sobre la Gestión Política Administrativa de los ingresos económicos Canal de Panamá desde el año 2000	47

4.6. Efectos presentados para la sociedad sobre la Gestión Política Administrativa de la distribución de los recursos del Canal de Panamá desde el año 2000 .....	48
4.7. Efectos presentados para las relaciones internacionales sobre la Gestión Política Administrativa de las actividades del Canal de Panamá desde el año 2000 .....	48
4.8. Desempeño de los gobiernos sobre la Gestión Política Administrativa de las actividades del Canal de Panamá desde el año 2000.....	49
4.9. Calificación comparativa de los gobiernos sobre la Gestión Política Administrativa de las actividades del Canal de Panamá desde el año 2000	50
<b>CONCLUSIONES</b> .....	<b>52</b>
<b>REFERENCIAS</b> .....	<b>53</b>
<b>ANEXOS</b> .....	<b>55</b>

## INTRODUCCIÓN

Siendo uno de los monumentos arquitectónicos más significativos a nivel mundial, el Canal de Panamá ha facilitado el tráfico marítimo, mejorando el costo del transporte gracias al recorte de distancias. Desde que Panamá asumió la responsabilidad de este canal el 31 de Diciembre de 1999, los ingresos por la prestación de servicios en el canal van directamente a las arcas del estado panameño. Adicionalmente, se ha convertido en un gran atractivo turístico, así como en un importante suministrador de agua potable para varias ciudades de Panamá.

Durante los 20 años de transición, el Canal fue operado por la Comisión del Canal de Panamá, una agencia del gobierno de los Estados Unidos. En la gestión política administrativa se han tenido que enfrentar muchos debates (sobre todo la decisión de realizar la ampliación de la obra arquitectónica) en las cuales se evidencian intereses que han permitido dar origen a esta investigación evaluando la evolución de la gestión política administrativa del Canal de Panamá y el desempeño mostrado por los diferentes gobiernos posteriores al tratado Torrijos Carter.

Este proyecto es sistematizado en cuatro importantes capítulos que en conjunto permiten entender como las decisiones políticas influyen en el desarrollo actual del Canal de Panamá. En el primer capítulo se proporciona un panorama introductorio del fenómeno de estudio, el segundo capítulo es de carácter teórico-referencia y se acerca a entender como ha sido la evolución de esta obra. El tercer capítulo condensa los procedimientos metodológicos que permiten dar paso al cuarto y último capítulo que se orienta a la interpretación de resultados.

## **CAPÍTULO I CARACTERIZACIÓN GENERAL**

### **1.1. TEMA DE INVESTIGACIÓN**

Impactos de la evolución político-administrativa del Canal de Panamá a su posterior transición y cumplimiento del tratado Torrijos-Cárter, periodos 2000-2016.

### **1.2. ANTECEDENTES**

El canal de Panamá se encuentra localizado en el país que lleva su nombre al extremo sureste de la América Central, limita al norte con el mar Caribe y al sur con el Océano Pacífico; sus condiciones geográficas lo convirtieron desde el descubrimiento de América en un punto de intercambio comercial y tránsito de distintas culturas del mundo; este estrecho espacio entre ambos mares fue visitado la primera vez por parte del mundo civilizado en 1501, año en que el conquistador español Rodrigo Galván de las Bastidas descubrió dicha área después de recorrer el litoral colombiano y venezolano (Tirado, 1975).

El proyecto de excavar un canal navegable que sirva para atravesar el continente americano a través del Istmo de Panamá surgió en el año 1513, fecha en que Vasco Núñez de Balboa cruzó este espacio, descubriéndose que tan solo una estrecha franja de tierra separaba los dos océanos. En 1534, Carlos V Emperador del Sacro Imperio Romano Germánico ordena al gobernador regional de Panamá realizar los primeros estudios y el levantamiento de los planos para efectivizar una propuesta que permita mediante un canal fluvial siguiendo el curso

del Río Chagres para cruzar a las naves desde un océano a otro, dichos estudios no tuvieron feliz término concluyéndose que tal trabajo sería imposible. Posteriormente en 1948 como consecuencia principal del descubrimiento de oro en California inicia el interés de los Estados Unidos para construir un canal que uniera los océanos Atlántico y Pacífico a través de este Istmo panameño, que aunque no construido trascendió en un elevado tráfico de comercial mayormente por tierra, que iba despertando el interés por esta sección de la América Central.

Durante el siglo XIX, los franceses presididos por Ferdinand de Lesseps intentaron crear un canal en Panamá, el cual no tuvo el éxito esperado debido a una serie de condiciones naturales de la selva y que conllevo a la propagación de enfermedades que atribuían a una clase de emanación tóxica que salía de la tierra recién excavada y expuesta al aire. El éxito tuvo que esperar hasta que el gobierno de los Estados Unidos después de una fuerte discrepancia entre Nicaragua y Panamá como sitio para construir el canal, decidiera optar por este último país.

En 1876, la Sociedad Geográfica de París crea un comité con el fin de promover la cooperación internacional para realizar estudios sobre el conocimiento geográfico del área de América Central con el serio objetivo de contar con un canal interoceánico; los franceses trabajaron aproximadamente por veinte años, pero los diferentes problemas financieros y las enfermedades, por tales razones finalizan su proyecto con la transferencia de los derechos a los Estados Unidos de Norteamérica, que subsecuentes con tales aspiraciones firman un tratado con Panamá en 1903 para la construcción del canal interoceánico. Este monumental



proyecto que décadas antes denotaba total imposibilidad, fue realizado a un costo aproximado de 387 millones de dólares, logrando su culminación diez años después.

Estados Unidos decide apoyar el movimiento independentista panameño que culminó con la declaración de independencia en 1903 y en compensación se logra la firma del tratado Hay-Bunau-Varilla, donde los Estados Unidos adquiría la soberanía sobre la ruta del futuro Canal y una franja a su alrededor de 10 millas (5 por lado). Las primeras labores de la construcción del canal se vieron inmersas en un gran número de dificultades, sin embargo el interés puesto en la construcción permitió atender la ingeniería, saneamiento y organización (mayores problemas enfrentados). Su exitosa culminación se logró en 1914 debido mayormente a las destrezas en ingeniería y administración de hombres tales como John F. Stevens y el coronel George W. Goethals, y a la solución de inmensos problemas de salubridad por el coronel William C. Gorgas.

Posterior a la absoluta administración norteamericana, en el año de 1977 Estados Unidos y Panamá se unen mediante asociación para la administración, operación y mantenimiento del canal que debía ser operado por ambos hasta el final del siglo, tal es así que a partir del 31 de diciembre de 1999, tal como lo requería el tratado, Estados Unidos transfirió el Canal a Panamá, asumiendo así la responsabilidad total de éste, desde aquella fecha este país cumple con sus responsabilidades mediante una entidad gubernamental denominada Autoridad del Canal de Panamá, creada por la Constitución Política de la República de Panamá (ACP, 2012).

Tras casi 60 años de operaciones bajo soberanía norteamericana, en 1977 se firmaron los tratados Torrijos-Carter, por los que se planteaba la devolución en el año 2000 de la soberanía del Canal a los panameños. Durante los 20 años de transición, el Canal fue operado por la Comisión del Canal de Panamá, una agencia del gobierno de los Estados Unidos. El 31 de diciembre de 1999 fue transferida finalmente la soberanía, y desde entonces el Canal es operado por las autoridades panameñas a través de la Autoridad del Canal de Panamá.

El canal de Panamá a lo largo de las últimas décadas se ha tornado en uno de los más importantes puntos del transporte marítimo internacional para el desarrollo comercial de los países de América Latina y el Caribe, según datos investigados por (Rodolfo Sabonge, 2007) a los informes de la Organización Mundial de Comercio, el ritmo de expansión del comercio internacional de mercancías en los últimos siete años medido por las exportaciones globales ha sido 1.8 veces el del crecimiento del PIB mundial. Esta relación estuvo influida por la crisis económica de inicios de la anterior década.

De acuerdo con (Solís, 2016), después de 100 años de haber iniciado su construcción y más de un millón de barcos que han transitado por ahí, el Canal de Panamá tiene el reto de reinventarse. El primer paso, el de su ampliación que se pretende esté lista en 2016, se ha dado, pero no será suficiente para generar más valor y aumentar su nivel de competitividad. En los últimos 14 años de administración local, el Canal de Panamá aportó de forma directa 8,590 mdd a las arcas del país, mientras que en sus primeros 86 años sólo representó 1,700 mdd,

convirtiéndolo en una fuente de ingresos directos importante para el país (6% del PIB).

Otra de las variables validas a tomar en cuenta es que el transporte internacional de mercancías por agua reconfirma cada vez más su supremacía, tal es así que el valor de las mercancías transportadas de acuerdo al informe de Global Insight World Trade Service (Avierinos, 2007) crecerá de aproximadamente 28 mil a 100 mil billones de dólares entre los años 2001 y 2012 de acuerdo a las previsiones que fueron estimadas en el 2007.

Las tendencias representan un fuerte crecimiento que fue cumplido en la demanda del transporte acuático, el que relacionado directamente con el Producto Interno Bruto, PIB a nivel mundial, demostró que cada año este último era menor al segmento de la transportación marítima, concluyéndose que el crecimiento internacional de transporte por agua se hallaba por encima de la economía mundial (Rodolfo Sabonge, 2007).

Sí bien todos los análisis apuntaban a resaltar el crecimiento del transporte marítimo mundial, no se podía dejar pasar por alto el elevado crecimiento portuario de la región de América Latina, dado principalmente por la relación de expansión de rutas comerciales y la necesidad propia de trasbordos de carga, que si bien aparentemente no guardan relación con la notable alza de combustibles marinos (IFO 380)<sup>1</sup> a lo largo de los años, no ha dejado de ser una preocupación, puesto que solo para comparar que en el año 2002 una TM se encontraba a \$ 120 USD y

---

<sup>1</sup> Combustible de mayor utilización en la industria naviera.

en la actualidad se encuentra a \$ 637 USD (Index, 2013); estas características económicas y más variables debidamente estudiadas, hacen que esta industria busque cada vez más economías sustentables de escala y alcance, persiguiendo a partir del aumento de tamaño de sus buques el lograr mayores movimientos en volúmenes de carga y disminución de los costos medios de operación, fijándose así mismo la búsqueda de rutas optimas en tiempo y distancia que garanticen un menor riesgo a sus ingresos. Es importante señalar que estos son algunos de los motivos que convergieron a las autoridades panameñas en considerar una nueva infraestructura en el Canal de Panamá.

El proceso de evaluación para el aumento de tamaño del Canal de Panamá iniciaría por el año 1939, fecha en que los Estados Unidos iniciaría la construcción de esclusas para permitir el paso de buques mercantes y de guerra que por sus dimensiones no pudieren hacer uso de tal facilidad; estos trabajos en 1942 fueron suspendidos por la participación de Estados Unidos en la segunda guerra mundial, siendo retomados sin llevarse a cabo en 1980, en que bajo estudios se determinó que la solución sería en construir un tercer juego de esclusas con cámaras de mayor tamaño. En el año 2005 la Autoridad del canal de Panamá determinó que bajo las condiciones que venía operando dicha facilidad portuaria llegaría a su límite entre los años 2008-2009, cuando transiten por él entre 280 y 290 millones de toneladas CPSUAB<sup>2</sup> (Panamá, 2006), por lo que se pone en marcha el llamado Plan Maestro 2005-2025, con el que a partir del año 2007 se vienen ejecutando una serie de modificaciones y la construcción de un tercer juego de esclusas, que

---

<sup>2</sup> Tonelada CPSUAB (Canal de Panamá Sistema Universal de Arqueo de Buques) equivale a 100 pies cúbicos de capacidad útil de carga.

entre otras cosas le permitirá ampliar su operación para el paso de buques Post Panamax<sup>3</sup>.

Conforme al Plan Maestro del Canal de Panamá (Panamá, Plan Maestro 2005-2025, 2005), el proyecto cuenta con tres componentes principales que son: 1). La construcción de un nuevo carril de esclusas; 2). La excavación y adecuación de nuevos cauces de navegación para la conexión de las nuevas esclusas con los cauces existentes, incluyendo el la ampliación de los mismos, tanto en profundidad como en su ancho y; 3). La ampliación del nivel máximo de funcionamiento del lago Gatún.

El nuevo carril se encuentra conformado por dos grupos de esclusas que conjuntamente constituirán una tercera vía que se incorpora a las ya existentes, cada juego de esclusas consta de tres cámaras consecutivas que permitirán una vez concluido el proyecto, el tránsito de buques de hasta 49 metros de manga y 365 metros de eslora, con un calado máximo de 15 metros, es decir que con estas dimensiones se logrará el movimiento de buques de carga de hasta 12.000 contenedores (TEU) y buques graneleros o cisterna con desplazamientos máximos de entre 150.000 y 170.000 toneladas de peso muerto. Una de las innovaciones implementadas será la dotación de tres tinajas laterales para cada cámara, permitiendo un importante ahorro de agua, ya que esta podrá ser reutilizada evitando así un desperdicio de agua vertida hacia el mar en un 60%. En lo que respecta a las facilidades a la navegación, es de destacar que los cauces

---

<sup>3</sup> Buques portacontenedores con capacidad de entre 4.000 y 15.500 TEU's (Contenedor de 20 pies).

del Lago Gatún serán intervenidos para permitir obtener un ancho no menor a los doscientos ochenta, y trescientos sesenta y seis metros, en las rectas y en las curvas respectivamente; otro de los cauces a ser ampliados son los ingresos tanto al Atlántico como al Pacífico con ampliaciones no menores a los doscientos veinte y cinco metros, permitiendo así el paso de naves con calados de hasta quince metros y medio.

El proyecto de construcción del tercer juego de esclusas, levantado al 2005 tendrá un costo aproximado, sin contingencias de USD 3.690 millones, conteniendo costos directos e indirectos, además se han incluido aproximadamente USD 1.030 millones adicionales como un fondo de contingencias, esto es para la cobertura de cualquier riesgo o imprevisto como eventos climatológicos, cambios necesarios en el diseño, variación de precios y posibles prorrogas en tiempo, totalizando un costo total USD 4.720 millones, este valor considerando los efectos de la inflación durante el periodo de construcción (calculados en el 2005), totalizaran un costo estimado de aproximadamente USD 5.250 millones.

La meta trazada para la construcción y puesta en marcha del proyecto del tercer juego de esclusas consta de un periodo entre siete y ocho años, hitos que hasta la presente han siendo cubiertos oportunamente, por lo que se estima que para entre los años 2014 y 2015 podrá iniciar su operación. (Autoridad de Canal de Panamá, 2012)

Con este tercer juego de esclusas, se estima que el Canal de Panamá duplicará su capacidad actual, pudiendo allí transitar más de seiscientos millones de toneladas CPSUAB por año; esta capacidad atenderá con suficiencia una demanda anticipada al menos hasta el año 2025; los estudios de demanda para la posibilidad más probable muestra que el nivel de tráfico se incrementara en promedio, un 3% cada año al menos durante los próximos veinte años, representando un aumento de más del 75%.

### **1.3. HIPÓTESIS**

Además de la situación geográfica, el centro logístico y financiero; la gestión político-administrativa llevada a cabo desde el año 2000 ha significado el progresivo desarrollo del canal d panamá.

### **1.4. PREGUNTA PROBLEMA**

- ¿Qué impactos que ha provocado la evolución político-administrativa del Canal de Panamá a su posterior transición y cumplimiento del tratado Torrijos-Cárter, periodos 2000-2016?

### **1.5. PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN**

- ¿Cuáles son los factores favorecedores y limitantes de la evolución político-administrativa del Canal de Panamá a su posterior transición y cumplimiento del tratado Torrijos-Cárter, periodos 2000-2016?
- ¿Qué gobiernos han asumido un rol más activo en la dirección político-administrativa del Canal de Panamá, entre los periodos 2000-2016?

- ¿Cuáles con los aspectos evolutivos determinantes para la situación actual del Canal de Panamá?

## **1.6. OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN**

### **Objetivo general**

- Reconocer los impactos que ha provocado la evolución político-administrativa del Canal de Panamá a su posterior transición y cumplimiento del tratado Torrijos-Cárter, periodos 2000-2016.

### **Objetivos específicos**

- Establecer los factores favorecedores y limitantes de la evolución político-administrativa del Canal de Panamá a su posterior transición y cumplimiento del tratado Torrijos-Cárter, periodos 2000-2016.
- Analizar la gestión de los distintos gobiernos entre los periodos 2000-2016 y en la dirección político-administrativa del Canal de Panamá.
- Describir los aspectos evolutivos determinantes para la situación actual del Canal de Panamá.

## **1.7. JUSTIFICACIÓN**

Esta investigación pretende llegar a las autoridades que toman decisiones en el funcionamiento y operación del Canal de Panamá, como elemento de contribución para los estudios que actualmente se hacen para la toma de decisión en el proyecto de modernización. Por otro lado, aspira crear conciencia sobre la



importancia de crecer económicamente y que la participación de los beneficios llegue a la sociedad, específicamente a los sectores aledaños, que son los que deben recibir los beneficios directos dentro de un marco de desarrollo integral.

Las tendencias en el transporte marítimo mundial y la demanda de agua en Panamá justifican que se examinen las opciones para expandir la capacidad del canal y aumentar el abastecimiento de agua.

No solo se trata del aumento de la demanda de los buques Post- Panamax , que superan la capacidad actual del canal y las variaciones en el tránsito de naves, sino la posibilidad de financiamiento de la obra.

En esta se puede plantear que las mejoras que actualmente se están haciendo son necesarias para mantener la calidad que se requiere para el servicio prestado en el ámbito mundial y así poder captar a largo plazo otra parte del mercado de tránsitos que se avecina.

## **1.8. VIABILIDAD**

A continuación se consideran los aspectos financieros y materiales necesarios para poder llevar a cabo el presente proyecto, asimismo se perfila la administración del tiempo requerido para a concretización del proyecto.

### **Recursos financieros**

El costo del proyecto se suscribe a los siguientes elementos

**TABLA 1. PRESUPUESTO PARA REALIZACIÓN DEL PROYECTO**

Descripción	Costo
Movilización	25.00
Material Impreso	200.00
Comunicación (internet, telefonía)	100.00
Pago de asesoría	150.00
Total	375.00

**Fuente: Elaboración propia.**

### **Recursos materiales**

Para el logro de los objetivos propuestos en esta investigación se ha requerido de los siguientes recursos materiales:

**TABLA 2. MATERIALES PARA REALIZACIÓN DEL PROYECTO**

Rubro	Material
Material impreso	Libros Tesis Periódicos Boletines Revistas científicas
Material tecnológico	Cámaras fotográficas Computadora Internet
Otros	Lápices Libreta de anotaciones

**Fuente: Elaboración propia.**

### **Administración del tiempo**

**TABLA 3. ACTIVIDADES PARA REALIZACIÓN DEL PROYECTO**

Actividad	Junio	Julio	Agosto	Septiembre
Selección del tema				
Elaboración de propuesta				
Sustento teórico				

Presentación de avances				
Sustento metodológico				
Revisión metodológica				
Aplicación de instrumentos				
Redacción del informe final				
Entrega de trabajo final				
Impresiones				

**Fuente: Elaboración propia.**

## **1.9. DEFICIENCIAS Y LIMITACIONES**

Una de las mayores limitaciones que se ha enfrentado durante este proceso es la falta de recursos bibliográficos actualizados que sirvan para comprender el proceso posterior a la entrega del Canal de Panamá a manos nacionales. Se conoce cuáles son los ingresos económicos y el aporte al Producto Interno Bruto por parte del Canal y algunas políticas tomadas en cuenta para el canal (Plan Maestro del Canal de Panamá). No obstante, se desconoce el aporte generado en cada una de las administraciones a partir del año 2000.

## **CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO**

### **EL CANAL DE PANAMÁ**

#### **2.1. BREVE ANÁLISIS HISTÓRICO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ**

En 1501 fue descubierto el Istmo de Panamá, por Rodrigo de Bastidas; formó parte del Imperio colonial español “el idioma, la religión, las formas de vida y las corrientes del pensamiento se trasplantaron al suelo istmeño como un legado permanente de la vieja España a la tierra panameña.”

El Emperador Carlos V, en 1534, decretó que se realizara una investigación para erigir una ruta hacia el Pacífico a través del Río Chagres, una vez terminado el análisis topográfico de la región se llegó a la conclusión que sería imposible la construcción de la ruta interoceánica.

Cabe destacar que el Istmo de Panamá, así como el Istmo de Tehuantepec y Nicaragua ha sido visto en innumerables ocasiones como territorios con gran potencial para convertirse en un eje de comunicación interoceánica, por esta razón en diversas ocasiones Panamá fue víctima de las pretensiones expansionistas de las grandes potencias. En el caso del Istmo de Panamá, esto puede ser percibido desde los siglos VI y VII cuando

el Istmo fue... teatro de las depredaciones de piratas y corsarios, agentes de la lucha por el poder económico entre España e Inglaterra como

consecuencia lógica de la política mercantilista... lucha que culminó con la destrucción de la Ciudad de Panamá por el inglés Henry Morgan en 1671.

Dos años después se reedificó la Ciudad de Panamá en el sitio que ocupa actualmente, obra que estuvo a cargo de Antonio Fernández de Córdoba. Panamá estuvo bajo el control español hasta el 13 de noviembre de 1821, cuando se da la ruptura con España. El alto desequilibrio de la vida social y económica en Panamá crearon un ambiente propicio para el resquebrajamiento del Imperio Español en América, además esta Independencia fue exhortada por los ideales de la Revolución Francesa y las ideas revolucionarias norteamericanas.

Panamá se emancipó del dominio español en 1821, pero fue incorporada rápidamente a la Gran Colombia de Bolívar. “Durante casi un siglo, las libertades públicas del Istmo fueron más teóricas que reales: una administración deficiente y perezosa violentaba los principios de fraternidad y respeto en cuanto se refería a la colectividad panameña.”

En 1846 Colombia y Estados Unidos firmaron un acuerdo para que la zona del paso istmico panameño quedara bajo la protección de los Estados Unidos, éste fue llamado Tratado Mallarino-Bidlack. En dicho Tratado se aceptó el tránsito libre de los ciudadanos estadounidenses para el uso futuro del ferrocarril y la facultad de intervenir militarmente en la defensa de Panamá.

A partir de 1850 se inició la construcción del ferrocarril que uniría el

Atlántico y el Pacífico mediante el contrato Stephens-Paredes; posteriormente en 1881 comenzaron los trabajos para la construcción del Canal de Panamá bajo la tutela de la Compañía Francesa, a cargo de Fernando de Lesseps. “De Lesseps, el constructor del Canal de Suez, inició el diseño, pero la malaria y la fiebre amarilla acabaron con la vida de tantos trabajadores que se tuvo que abandonar el proyecto”

El 3 de noviembre de 1903 Panamá alcanzó el estatus de República Independiente, pocos días después los Estados Unidos lo reconocieron oficialmente; esta independencia fue incitada por el rechazo del gobierno Colombiano al tratado Herrán-Hay, el cual autorizó que la Compañía Francesa traspasara sus derechos de construcción del Canal al gobierno Norteamericano.

Dos semanas después de la Independencia de la República de Panamá se firmó el Tratado Hay Buneau Varilla, por el cual Panamá “cede a perpetuidad una franja de tierra de 15 kilómetros de ancho y 80 (km) de largo, en el centro del istmo, bajo soberanía de Estados Unidos, para construir el canal interoceánico.”

La construcción norteamericana del Canal de Panamá comienza en 1904, fue toda una odisea para los estadounidenses debido a las malas condiciones de trabajo y a las enfermedades tropicales, como la malaria y la fiebre amarilla.

En 1905, el ingeniero estadounidense John Stevens quedó a cargo del

proyecto, el cual rediseñó con el objetivo de construir un sistema de esclusas y un lago artificial en la desembocadura del Río Chagres, ya que el plan original de construir un canal a nivel del mar era completamente inviable. La idea de John Stevens era crear un sistema en donde las esclusas juegan el papel de elevadores de agua, elevando las naves del nivel del mar al nivel del Lago Gatún, el cual se encuentra a 26 metros sobre el nivel del agua, bordeando así al cruce por la Cordillera Central, y luego los navíos descenderían al nivel del mar al otro lado del Istmo. Así se lograría conectar el Océano Atlántico con el Pacífico. Hacia finales de la obra,

las enormes esclusas comenzaron a tomar forma, cada una de ellas selladas con gigantes compuertas de acero perfectamente balanceadas de forma que sólo requirieran un motor de 40 caballos de fuerza—la mitad de la de un coche moderno—para abrirse y cerrarse.

Las tres esclusas que se construyeron llevan los nombres de los poblados donde fueron construidas: Gatún (en el lado Atlántico), Pedro Miguel y Miraflores (en el Pacífico).

En vísperas de la inauguración del Canal de Panamá en el año de 1914 se firmó el Tratado Urrutia-Thompson, por medio del cual Estados Unidos aceptó haberse robado a Panamá de los colombianos. Este tratado fue aceptado por Colombia “a cambio de 25 millones de dólares (como indemnización) y de que Estados Unidos afirme que siente pena –*sincere regret*- de habérselo robado.”

Así pues, a pesar de los grandes obstáculos que representó esta obra, su término se dio antes de lo previsto costando menos de lo esperado: 400 millones de dólares de la época. El 15 de agosto de 1914, el buque Ancón inauguró oficialmente una vía que uniría al mundo. El Canal de Panamá de Estados Unidos entre 1903 y 1979, período en que este país intervino activamente en la política local para mantener su dominio sobre el canal.”

El 5 de septiembre de 1919, Hoffman Philip quien fungió como representante diplomático estadounidense en suelo colombiano, “condiciona la aprobación de éste Tratado por el Congreso norteamericano al reconocimiento de la propiedad del subsuelo petrolero a ciudadanos de Estados Unidos.”

En 1921, el Congreso de Colombia ratifica el Tratado Urrutia-Thompson. Finalmente, el 20 de agosto de 1924 por medio del Tratado Vélez-Victoria Colombia y Panamá reestablecen relaciones y también delimitan sus fronteras.

A Estados Unidos correspondió la autoridad del Canal de Panamá hasta 1974 cuando por medio del Acuerdo Tack-Kissinger son revisadas las pautas para renegociar los tratados de 1903 entre Estados Unidos y Panamá. Tres años después, el 7 de septiembre de 1977 los presidentes Jimmy Carter y Omar Torrijos de ambos estados respectivamente firman dos tratados sobre el Canal y la neutralidad permanente, con el fin de que el país Panameño recobrará paulatinamente su soberanía y control sobre la zona del canal; esta



devolución entraría en vigor a más tardar el 31 de diciembre de 1999, en esa misma fecha el último soldado estadounidense debía abandonar el territorio de la República de Panamá, para así otorgar plena autonomía a las autoridades

Panameñas sobre el Canal. Este Tratado fue llevado a cabo conforme a lo estipulado en el año de 1977 y a partir de su devolución en 1999, Panamá tiene el control total de esta zona.

Hoy en día el Canal de Panamá brinda sus servicios las 24 horas del día, los 365 días del año a todos los buques de todas las naciones sin discriminación alguna.

## **2.2. GEOGRAFÍA FÍSICA DEL CANAL DE PANAMÁ**

El Canal de Panamá que comunica a los Océanos Pacífico y Atlántico está situado en la zona más baja y angosta del territorio panameño. Éste va en dirección noroeste a sureste, desde la Ciudad de Colón a la Ciudad de Panamá, tiene 82 kilómetros de largo (51 millas) y 150 metros de ancho en su parte más baja a nivel del mar.

En el Océano Atlántico la parte más baja, con respecto a la profundidad, es de 12.8 metros y en el Océano Pacífico la profundidad más baja alcanza 13.7 metros. El nivel medio del mar varía en unos 20 centímetros entre las costas del Pacífico y del Atlántico, aunque esta diferencia no es permanente todo el año debido a los cambios climáticos y factores o fenómenos

naturales.

Entre los ríos más importantes del país se encuentra el Chagres que nace cerca del Pacífico, tiene una trayectoria zigzageante. En la Zona del Canal de Panamá existen tres lagos artificiales que lo abastecen: el Lago Gatún es el más grande de los tres, cubre 429 km<sup>2</sup> (165 millas cuadradas), éste se encuentra cerca de la Ciudad de Colón; el Lago Madden que funciona como depósito suplementario para mantener los niveles de agua en el Canal durante la época de sequías; y el Miraflores cerca de la Ciudad de Panamá. Estos tres constituyen una fuente vital “para mantener el canal de navegación arriba de la división continental y regulan el flujo de agua que permite que grandes embarcaciones sean levantadas y bajadas en las masivas compuertas de entrada y salida.” A estas compuertas se les conoce como esclusas.

El recorrido de cualquier barco que hace uso de este canal interoceánico inicia en el puerto de San Cristóbal, que corresponde al Océano Atlántico, continúa navegando a nivel del mar hasta las tres esclusas de Gatún, por las cuales asciende al lago del mismo nombre, cuyas aguas están a 28,5 m. de altura: el barco sigue por el lago, por el curso del río Grande y el Corte de Culebra (o de Gaillard) hasta la esclusa de Pedro Miguel, que baja las naves al lago de su nombre. Pasa luego por las dos esclusas de Miraflores que lo hacen descender al nivel de las aguas del Pacífico y el canal sigue a este nivel hasta entrar en el océano frente a Balboa; al pasar las esclusas los barcos van remolcados por pequeñas locomotoras eléctricas de cremallera

(<<mulas>>) que ruedan por carriles construidos a ambos lados de las esclusas.

La cuenca hidrográfica del Canal de Panamá tiene una superficie de 552,761 hectáreas. En esta se encuentra toda el agua en uso y en reserva necesaria tanto para el funcionamiento del Canal como para el abastecimiento de la población Panameña. Dentro de la reserva ecológica de la cuenca hidrográfica del Canal habitan unas 70 especies de anfibios, 112 especies de reptiles y alrededor de 546 especies de aves, entre las que destacan el tucán y el águila arpía. Igualmente se pueden encontrar hasta más de mil cien especies de árboles.

En lo que respecta al sistema montañoso que forma el suelo de ésta zona interoceánica, está El Corte de la Culebra que se encuentra a 88 metros sobre el nivel del mar. Ésta también es llamada Corte Gaillard, en honor al ingeniero que estuvo a cargo de la construcción del Canal en esta zona, la cual constituye la parte más angosta del Canal con aproximadamente de 13.7 kilómetros de largo y 90 metros de ancho y que se extiende desde el extremo norte de las esclusas de Pedro Miguel hasta el extremo sur del Lago Gatún.

El Corte Culebra fue excavado en roca sólida y material volcánico, fue el tramo más difícil de construir, ya que atraviesa el sistema montañoso de la zona. Esta región es la más propensa a derrumbes, durante la construcción y después de la apertura del Canal se reportaron varios derrumbes, el último tuvo lugar el 13 de octubre del año 1986.

Así pues, durante el recorrido por el Canal de Panamá, los buques atraviesan entre dos cerros que se encuentran poco antes de llegar a la Esclusas de Pedro Miguel, pasa el Cerro de Oro a la izquierda, el premontorio más alto del Canal, cuya elevación es de 179.5 metros sobre el nivel del mar. El Cerro del Contratista, en la ribera opuesta, originalmente tenía una elevación de 125 metros, pero en 1954 fue reducido a 115 metros para estabilizarlo, en la actualidad tiene una elevación de 100 metros sobre el nivel de mar, originalmente el cauce fue excavado a una anchura de 92 metros. Durante los años 30 y 40 la recta inmediatamente al norte del Cerro Oro fue ampliada a 152.4 metros para que los grandes buques tuvieran un lugar por donde pasarse.

La variada geografía que circunda esta zona, su angostura y su acceso relativamente fácil así como su capacidad de manipulación fueron elementos claves para designarlo como área clave para la construcción del Canal de Panamá.

### **2.3. SATURACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ**

El Canal de Panamá hoy en día se ve vulnerable y comienza a ser obsoleto ante el crecimiento explosivo del comercio marítimo. Lo cual indica que dentro de pocos años se encontrará completamente saturado. De acuerdo con esto, Blanca Arregui de la Oficina Económica y Comercial de España en Panamá, expone que “el Canal de Panamá está a la puerta de quedarse obsoleto ante la evolución de la industria naviera mundial”.

En este mismo sentido, el gerente de Mercadeo de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Óscar Bazán, declaró que “el Canal trabaja cerca de su máxima capacidad, con poca holgura” de maniobra. Por lo que el propio director de Operaciones Marítimas de la ACP, Jorge Quijano, expresa que el Canal alcanzará “hasta el 2012 su capacidad máxima.”

En coincidencia con estas declaraciones Fernando Manfredo, uno de los negociadores del Tratado Torrijos-Carter, declaró que “la capacidad del Canal se satura cuando el tiempo de espera de las naves excede las 48 horas o cuando en ambas entradas del Canal hay más de 30-140 buques esperando tránsito”

El promedio anual calculado de la carga transportada a través de este cruce interoceánico ha sido de 196 millones de toneladas largas, entre los años 2000-2004. Los llamados buques Panamax tuvieron un tránsito promedio de 3.2 tránsitos en el año 2004, transportando 53.5 millones de toneladas de carga que representaron el 25% de la carga total en el año 2004.

La ACP ha realizado cálculos que arrojan información importante anunciando que “el Canal de Panamá llegará a una saturación de su eficiencia cuando transiten diariamente 41 barcos.” Con respecto a estas afirmaciones, en un estudio realizado por el Dr. Keith Holder Williams y el Ingeniero Humberto E. Reynolds Unamuno, se expone que en el año 2004, el Canal contaba con un promedio 37.5 tránsitos diarios, en este mismo estudio

se señaló que “en el año 2010 transitarían por el Canal de Panamá 17,359 embarcaciones que transportarían 266 millones de toneladas métricas, con un promedio diario de 47 tránsitos” Y para el año 2050 este se incrementara a 49.5 tránsitos diarios.

Con esto, es posible observar que el Canal de Panamá año con año incrementa su número de tránsitos diarios. Estos estimados señalan que en el año 2010 el Canal de Panamá estará completamente saturado en base a los cálculos de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP). Debido a esta eminente saturación en el Canal de Panamá, se han buscado distintas maneras de aminorar el congestionamiento de esta ruta. Una de estas soluciones implica la indispensable ampliación de “un tercer juego de esclusas más grandes para atender las necesidades futuras de la navegación” en dicho cruce interoceánico. Rodolfo Sabonge, Director de Planeación Corporativa y Mercadotecnia de la ACP, explica que aunque “El Canal de Panamá tiene un plan de ampliar la tercera esclusa para acomodar buques más grandes,...se tomarían otros ocho años para que el proyecto esté en funcionamiento.”

No existe una cifra exacta del costo real que implicará la ampliación del tercer juego de esclusas. Arregui, la funcionaria española en Panamá en su análisis expone que la construcción del tercer juego de esclusas implicaría unos 5 mil millones de dólares, dedicados a servicios de ingeniería, excavación y dragado; construcción de embalses, proyectos hidroeléctricos, nuevas compuertas, sistemas informáticos, construcción de canales, sistemas de trasvase de agua, entre otros.

Aunado a estos comentarios, Marisol Rueda explica que actualmente el cruce interoceánico está a su 93% de capacidad y que el proyecto de ampliación a la tercera esclusa tendría un costo de 6 billones de dólares y que tomaría 9 años en construirlo, incluyendo ambas fases de planeación y construcción. Algunos estiman que el costo ascendería a los 10 billones de dólares. El grave problema, señala el gerente de Mercadeo de la ACP, es que “el tráfico del buque en la esclusa que sería 80% más grande, sería más lento y la productividad disminuiría.” Es importante recordar que sin este tercer juego de esclusas el Canal de Panamá alcanzaría una saturación completa en el año 2010 con 47 tránsitos.

El profesor Roberto N. Méndez, docente e investigador de la Facultad de Economía de la Universidad de Panamá, demostró por medio de aspectos técnico-matemáticos que el rendimiento económico con respecto a la ampliación de la tercera esclusa se irían con el tiempo desvaneciendo:

- El proyecto podría estar rondando los ocho mil millones de dólares, y la ACP solo estaría en disponibilidad de financiar la mitad, el resto habría que lograrlo por créditos nacionales e internacionales. La ACP asegura que irá al crédito de la banca privada.
- El Estado, a través de la ACP adquiriría una deuda de casi cuatro mil millones de dólares (66.6% de la deuda externa actual del país), ya que él debe avalar los créditos.
- La ACP prevé saturación de la vía actual para el 2012, no obstante, con

la ampliación, prevé otra saturación de la vía para el año 2024. ¿Una ampliación por 12 años?

- El Estado dejaría de percibir cientos de millones, debido a los pagos obligados a los acreedores del proyecto y la recuperación de la inversión propia de la ACP.
- El Canal ampliado empezaría a generar ingresos reales en el año 2023, es decir, un año antes de la nueva saturación de la vía.
- Los peajes tendría que aumentarse y eso va a alejar mucha clientela; a tal punto que emplear sistemas multimodales costa a costa – autopistas, ferrocarriles- que ya existen y que se proyectan en otros países del área, sería más rentable financieramente.
- Las proyecciones de tránsito y carga prevista por la ACP son en exagerado optimistas y no consideran las variaciones propias del mercado así como las constantes alzas del petróleo.
- Los cálculos económicos aplicables a cualquier proyecto de inversión que busque generar ganancias, no son los suficientemente aceptables como para justificar una multimillonaria inversión. Panamá no se favorece realmente.

Varios autores señalan que la República de Panamá no tiene la capacidad financiera para llevar a cabo esta ampliación, aún con inversión extranjera no se podrá reunir el monto necesario.



El estudio de la funcionaria de la Oficina Económica y Comercial de España en Panamá señala que se proyecta pedir un préstamo a instituciones financieras internacionales. El inconveniente de esto es el impacto económico para toda la república, no podemos perder de vista que la actual deuda externa supera los 7 mil millones de dólares y los indicadores económicos no son los más halagadores.

Para poder solventar los gastos, la ACP ha previsto elevar las tarifas de peajes, en el año 2006 el costo por contenedor que pasaba a través del Canal era de 49 dólares y, en el año 2007 esta cifra ascendió a los 54 dólares aunque todavía no se llevan a cabo acciones firmes que conduzcan a la construcción de la tercera esclusa.

La ACP decretó un recargo a las tarifas de 40% a partir de este mes de mayo (2005), para el mismo mes de 2006 se aplicará otra alza de 30% y para el quinto mes de 2007 un incremento de 30 por ciento.

Se calcula que en los próximos 15 años, únicamente se adapte un sobrepeso de 15% adicional anualmente. Con esto, “los mayores precios sacarán del mercado a algunas naviera, lo que obligará a buscar rutas o medios alternos para desplazar la carga de un punto a otro, sea por la vía *todo agua* o por transporte multimodal”

Otro aspecto que se analiza a fondo es el ahorro y utilización del agua, ya que por cada tránsito que atraviesa por el Canal se requieren 52 millones de galones de agua dulce que tienen como destino final el mar. En este tema,

cabe destacar que “la ACP es el usuario que más agua dulce desperdicia en el planeta y el que menos paga por ella, ya que no reutiliza la que emplea en cada tránsito.”

Otra preocupación a nivel ambiental es la erosión excesiva y la sedimentación de los suelos causada por la deforestación masiva de la zona “que podría conducir a serios problemas de entrenamiento, lo cual podría eventualmente cerrar el Canal.”

Actualmente los usuarios del Canal de Panamá se encuentran en la lucha constante de obtener los cupos de reserva como consecuencia a la disminución en su disponibilidad. Ricardo J. Durán afirma que “la capacidad del Canal podría estar en entredicho en los próximos años. De esa manera, sino se emprenden las obras necesarias para garantizar un servicio eficiente, la acumulación de naves en espera de transitar el canal podría llegar a ser inmanejable.”

La comunidad internacional también ha buscado vías para resolver el problema de saturación que se calcula con referente al Canal de Panamá.

El Canal de Panamá es una vía que constituye aproximadamente 60% de la carga comercial de las rutas de la costa este de Estados Unidos hacia Asia y la ruta que va desde Europa hasta la costa oeste de Estados Unidos. Dichas rutas no tienen alternativas viables y obligatoriamente tienen que pasar por este cruce. Se estima que por el Canal de Panamá “actualmente transitan más de 24 mil barcos al año que mueven 192 millones de toneladas

de carga”<sup>29</sup> en 300 mil contenedores.

Debido a la necesidad de liberar el flujo de carga que atraviesa por el Canal de Panamá existe la alternativa que representa *Corredor Transístmico de Tehuantepec*.

Se ha llevado a cabo un estudio de 36 rutas marítimas susceptibles a ser desviadas hacia los puertos del Istmo de Tehuantepec, las cuales no sólo ahorrarían los tiempos de espera en la entrada al Canal de Panamá y combustible, sino también la disminución de cuatro días de circulación, según datos proporcionados por la Coordinadora de Puertos y Marina Mercante. (Consúltese Anexo 1.7) Estas rutas son las siguientes:

- Costa Oeste de los Estados Unidos-Costa Este de los Estados Unidos.
- Costa Oeste de Estados Unidos-Europa.
- Costa Oeste de América Central-Costa Este de los Estados Unidos.
- Oceanía-Costa Este de los Estados Unidos.
- Asia-Costa Este de los Estados Unidos.

A lo largo de este capítulo se ha demostrado contundentemente que el Canal de Panamá está a punto de alcanzar su nivel máximo de saturación, y que aunque se realizara la ampliación del tercer juego de esclusas en pocos años volvería a saturarse y ser obsoleto. El aumento en el peaje será un impacto desfavorable para los usuarios de este ya que aumentará el costo

total del viaje.

Además el Canal de Panamá enfrenta nuevas problemáticas con la continua erosión de sus bosques, la cual generará un futuro entrenamiento, con esto tendrían que llevarse a cabo continuas acciones de dragado. De igual manera, la comunidad internacional ha comenzado a alarmarse por los altos desperdicios de agua que genera esta conexión interoceánica. Es por esto que es importante buscar nuevas rutas alternativas, que proporcionen mejores servicios, menores costes y ahorros significativos.

## **CAPÍTULO III METODOLOGÍA**

En este capítulo se abordan los aspectos metodológicos tomados en cuenta para llevar a cabo esta investigación, mismos que están representados en un primer momento por la identificación de la población y muestra necesaria para la aplicación de los instrumentos; atendiendo claramente al cumplimiento de los objetivos de la investigación se desarrolla la definición conceptual y operacional de las dos variables que sustentan la hipótesis, y que servirán de forma para entender los postulados que nutren el instrumento de investigación. Finalmente realiza una descripción de los procesos llevados a cabo para la recolección y tratamiento de los datos obtenidos.

### **3.1. SUJETOS O FUENTES DE INFORMACIÓN**

Es importante reconocer dentro de este sub-apartado el refuerzo logrado en nuestro capítulo anterior, mismo que fue atendido mediante las ideas propuestas por algunos autores quienes han realizados investigaciones o han tratado de encontrarse con propiedades paralelas a nuestro fenómeno de estudio, en el mismo se apega a algunos documentos de carácter científico que serían un eje de importante complemento para nuestra principal fuente de información (los informantes), misma que se será abordada a continuación con el desarrollo de nuestra población y muestra delimitada.

### **3.2. POBLACIÓN**

La población de estudio está compuesta 19 profesores que componen

la Escuela de Derecho Público, de la Universidad Autónoma de Chiriquí. A continuación se presenta una tabla que contempla la muestra para este estudio.

### 3.3. MUESTRA

En reconocimiento a los datos descritos en la tabla anterior partimos por establecer nuestra muestra, la misma se ha basado en un nivel de confianza de 95%, equivalente a 1.96, utilizando la fórmula que a continuación se presenta

$$N = \frac{Z^2 P q}{(N-1) e^2 + Z^2 pq}$$

La fórmula anterior se condensa en los siguientes aspectos:

e= Margen de error

n= Muestra

N= Población

p= probabilidad de éxito

q= 1-p = probabilidad de fracaso

Z= nivel de confianza, 95% Z= 1.96

Mismos que son representados mediante el siguiente cuadro, el cual refleja como resultado nuestra muestra total a ser encuestada.

**TABLA 3. MUESTRA DE ESTUDIANTES DEL BACHILLERATO EN TURISMO,  
COLEGIO FRANCISCO MORAZÁN, SEGÚN AÑO ESCOLAR: 2015**

<b>N</b>	<b>Z</b>	<b>p</b>	<b>Q</b>	<b>e</b>
19	1,96	0,5	0,5	0,05
<b>n=</b>	<b>17</b>			

**Fuente: Elaboración propia.**

Basándose en los datos anteriores y reconociendo que la muestra corresponde a 17 informantes (seleccionados mediante un muestreo aleatorio simple), se procede a definir las variables en las que se sustenta nuestro estudio.

### **3.4. DEFINICIÓN DE VARIABLES**

Nuestro estudio es sistematizado mediante dos variables: Evolución de la **Gestión política administrativa del Canal de Panamá** y **Desempeño de los gobiernos panameños a partir del 2000**. Ambas variables están orientadas al cumplimiento del objetivo general y fluctúan sobre los intereses y aspiraciones de la sociedad panameña.

#### **Gestión política administrativa del Canal de Panamá**

**Definición conceptual:** Conjunto de autoridades de las instituciones de gobierno actuando directa o mediante agentes y, que van dirigidas a tener una influencia determinada sobre la realidad.

**Definición operacional:** operacionalmente la variable Gestión política

administrativa del Canal de Panamá es definida por 7 indicadores en los que se pueden condensar las necesidades de la sociedad frente a la gestión realizada en el Canal de Panamá, estas son: presupuesto del canal, avance de las metas, contratación de personal, progreso del canal, ingresos económicos, distribución de los recursos y relaciones internacionales. Estos indicadores son representados en la encuesta mediante 7 ítems que atienden a conocer la percepción de los informantes sobre el tema de estudio. Con el análisis de estos tres indicadores se puede dar respuesta a los factores favorecedores y limitantes de la evolución político-administrativa del Canal de Panamá a su posterior transición y cumplimiento del tratado Torrijos-Cárter, periodos 2000-2016.

### **Desempeño de los gobiernos panameños a partir del 2000**

**Definición conceptual:** La República de Panamá Según el artículo 2 de la Constitución Política de Panamá "El Poder Público emana del pueblo. Lo ejerce el Estado conforme esta constitución lo establece por medio de los órganos...": Órgano Legislativo (Asamblea Nacional de Panamá), Órgano Ejecutivo (Presidente de la República y Consejo de Gabinete) y el Órgano Judicial (Corte Suprema de Justicia). El Gobierno de Panamá se define en su Constitución Política como unitario, republicano, democrático y representativo. Se indica que el Poder Público sólo emana del pueblo y lo ejerce el Estado por medio de los Órganos Legislativo, Ejecutivo y Judicial, los cuales actúan limitada y separadamente, pero en armónica colaboración.



**Definición operacional:** esta variable esta operacionalmente apoyada por indicadores como el desempeño de los gobiernos y la calificación comparativa de los gobiernos panameños. Con los indicadores anteriores pretendemos dar una sistemática respuesta a la gestión de los distintos gobiernos entre los periodos 2000-2016 y en la dirección político-administrativa del Canal de Panamá.

Las dos dimensiones anteriores las hemos reflejado en un instrumento de recolección de datos orientado a cumplir con los objetivos de investigación, mismo que será abordado en la siguiente sección.

### **3.5. DESCRIPCIÓN DEL INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

El instrumento de recolección de información utilizado durante la inmersión al campo es la encuesta (ver anexo 1), esta consta de 9 ítems estructurados entre variables de orden cualitativo y cuantitativo; asimismo con niveles de medición nominal, ordinal y de intervalos; por otro lado es preciso reconocer que algunos ítems corresponden a la tipología de dato objetivo, cerradas dicotómicas y cerradas de elección múltiple.

### **3.6. PROCEDIMIENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

Para lograr la recolección de la información llevaremos a cabo una serie de pasos que damos a conocer a continuación:

En primer momento nos orientamos a lograr un acercamiento con las autoridades de la institución educativa, con el propósito de hacer de su

conocimiento nuestro interés por desarrollar el presente estudio.

El día lunes 2 de agosto del presente año, realizamos nuestra intervención con los docentes de la escuela de Derecho Público, centro educativo en ambas jornadas y con los cinco grupos del bachillerato, donde se les explicó el proceso de llenado de la encuesta y se les agradeció la colaboración mostrada.

### **3.7. TRATAMIENTO DE LOS DATOS**

A continuación presentamos los procedimientos contemplados para el análisis e interpretación de resultados.

- Codificación de las encuestas: en este proceso se separaron las 17 encuestas, adjudicándole a cada una un valor numérico correlativo entre el 1 al 17.
- Organización de la base de datos y tabulación de la información: durante este proceso acudimos a SPSS como el medio para la formulación de estadísticas de nuestra investigación, en el sistema desarrollamos una base de datos la cual fue encabezada por 7 casillas que corresponden a la cantidad de ítems de nuestra encuesta y una casilla orientada establecer el número de encuesta trabajada en cada celda. Es importante reconocer en este apartado que el llenado de datos correspondió a números valorados desde 1 hasta el total de respuestas disponibles para cada una de las preguntas señaladas.

- Análisis de datos: Se procedió a realizar el análisis de las distintas unidades de la encuesta, utilizando como técnicas cuadros o tablas descriptivas y gráficas de las que consecuentemente interpretaremos la información.
- Interpretación de resultados: se analizaron las unidades de análisis de nuestro instrumento de investigación, partiendo de los aportes que dieron los informantes y obteniendo resultados totales según sea la percepción de mayor consistencia.

Una vez concluido el marco metodológico de nuestra investigación procedemos a establecer los resultados de nuestra investigación.

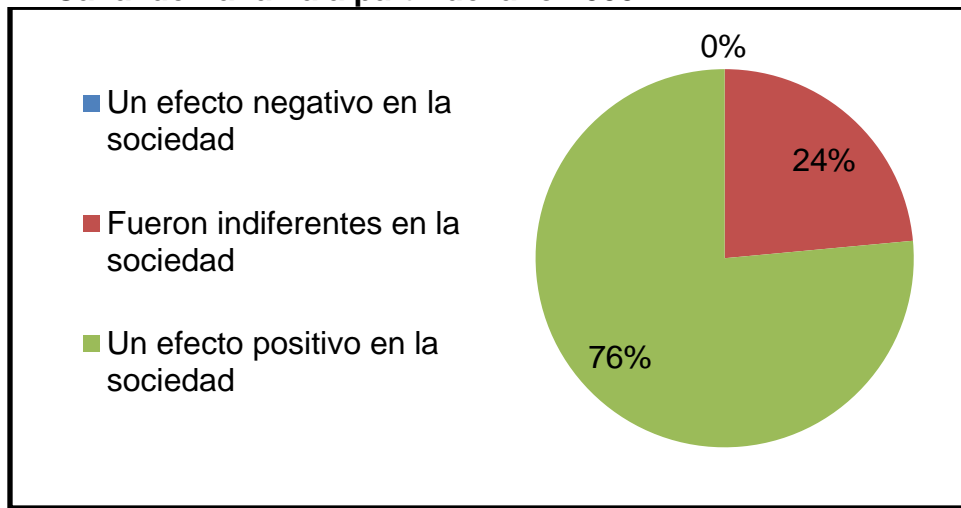
## CAPÍTULO IV ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

En este capítulo desarrollaremos la descripción e interpretación detallada de los resultados obtenidos durante el proceso de tabulación de las encuestas, a su vez discutiremos los aspectos relevantes encontrados en las mismas y los cuales nos harán comprender la percepción de los estudiantes en relación a su futuro laboral y académico.

### 4.1. Eficiencia de la ejecución del presupuesto de la Autoridad del Canal de Panamá a partir del año 2000

Se reconoce que la mayor parte de los informantes son conscientes que el presupuesto de la Autoridad del Canal de Panamá a partir del año 2000 generó un efecto positivo en la sociedad (76% de los informantes), asimismo se reconoce que todos los informantes son conscientes que el presupuesto a partir del 2000 genero de una u otra forma un impacto.

**Gráfico 1. Eficiencia de la ejecución del presupuesto de la Autoridad del Canal de Panamá a partir del año 2000**

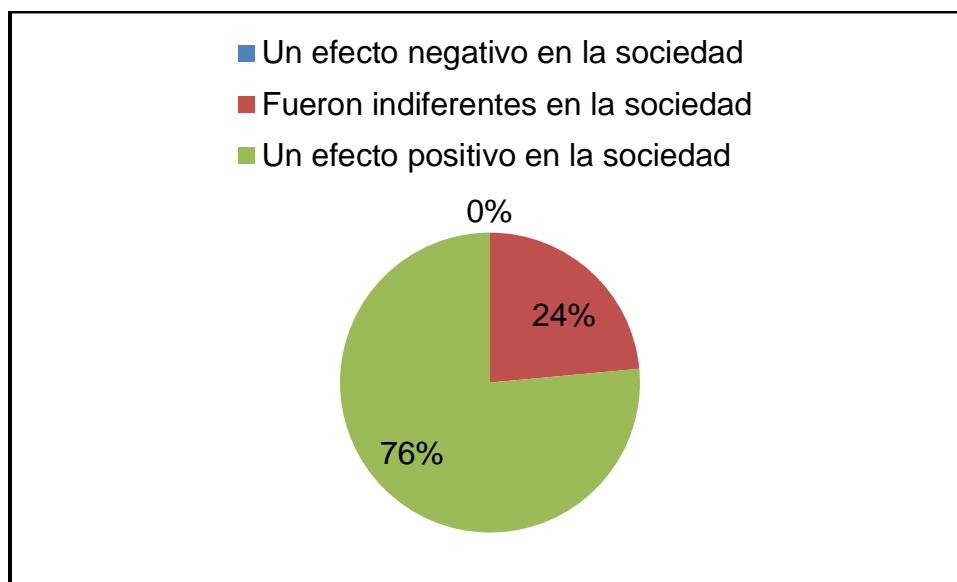


**Fuente: Elaboración propia.**

#### 4.2. Progreso de las metas y objetivos planteados para la Autoridad del Canal de Panamá a partir del año 2000

De acuerdo con el factor de las metas y objetivos del Canal de Panamá, se reconoce en un 76% que los impactos para la sociedad a partir de 2000 significaron un efecto positivo para la sociedad. Consecuentemente el 24% restante estuvo representado por los participantes que indican que los impactos fueron indiferentes para la sociedad.

**Gráfico 2. Progreso de las metas y objetivos planteados para la Autoridad del Canal de Panamá a partir del año 2000**



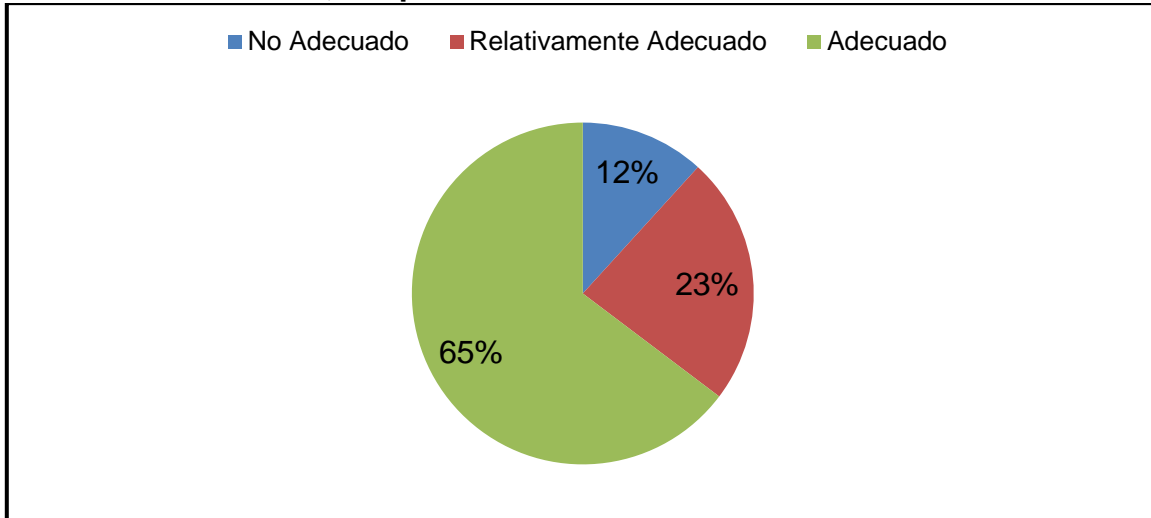
**Fuente: Elaboración propia.**

#### 4.3. Progreso en los procesos de contratación de personal en el Canal de Panamá, después del año 2000

Sobre el factor de contratación de personal, se mantiene una tendencia positiva al reflejar que la mayor parte de informantes consideran que este ha sido adecuado a partir del año 2000 (65% de los informantes), además un significativo

porcentaje afirma que el progreso es relativamente adecuado (23%).

**Gráfico 3. Progreso en los procesos de contratación de personal en el Canal de Panamá, después del año 2000**

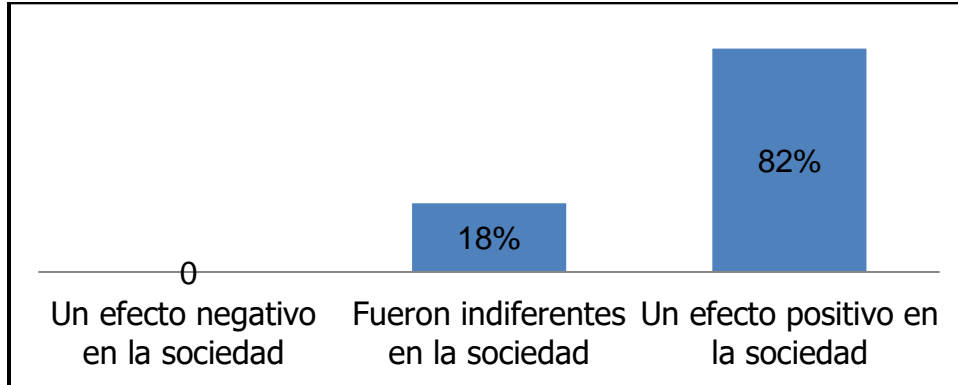


Fuente: Elaboración propia.

#### **4.4. Efectos presentados para la sociedad sobre la Gestión Política Administrativa de las medidas y adelantos del Canal de Panamá desde el año 2000**

Durante la gestión político- administrativa del Canal de Panamá desde el año 2000, las medidas y adelantos representaron en un 82% un efecto positivo para la sociedad; los resultados pueden observarse mediante el siguiente gráfico.

**Gráfico 4. Efectos presentados para la sociedad sobre la Gestión Política Administrativa de las medidas y adelantos del Canal de Panamá desde el año 2000**

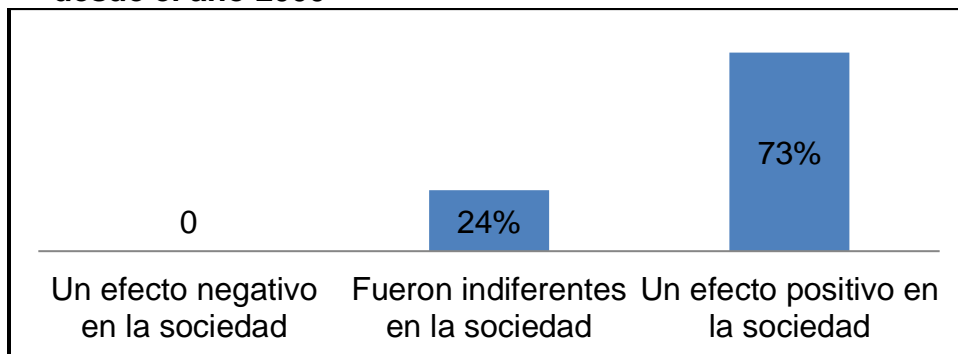


**Fuente: Elaboración propia.**

**4.5. Efectos presentados para la sociedad sobre la Gestión Política Administrativa de los ingresos económicos Canal de Panamá desde el año 2000**

En lo concerniente a los ingresos económicos se percibe en un 76% que los impactos han sido positivos para la sociedad; asimismo el 24% restante corresponde a los informantes que consideran que los impactos generados han sido indiferentes para la sociedad.

**Gráfico 5. Efectos presentados para la sociedad sobre la Gestión Política Administrativa de los ingresos económicos Canal de Panamá desde el año 2000**

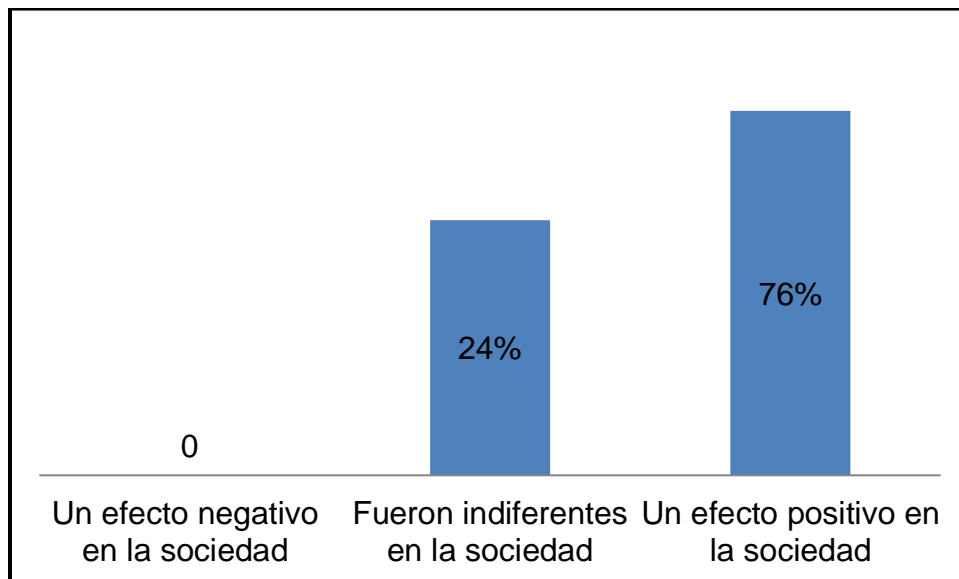


**Fuente: Elaboración propia.**

#### 4.6. Efectos presentados para la sociedad sobre la Gestión Política Administrativa de la distribución de los recursos del Canal de Panamá desde el año 2000

En correspondencia a la distribución de los recursos del Canal de Panamá, se reconoce que el 73% de informantes consideran que la distribución de los recursos del canal ha generado un efecto positivo a la sociedad.

**Gráfico 6. Efectos presentados para la sociedad sobre la Gestión Política Administrativa de la distribución los recursos del Canal de Panamá desde el año 2000**



**Fuente: Elaboración propia.**

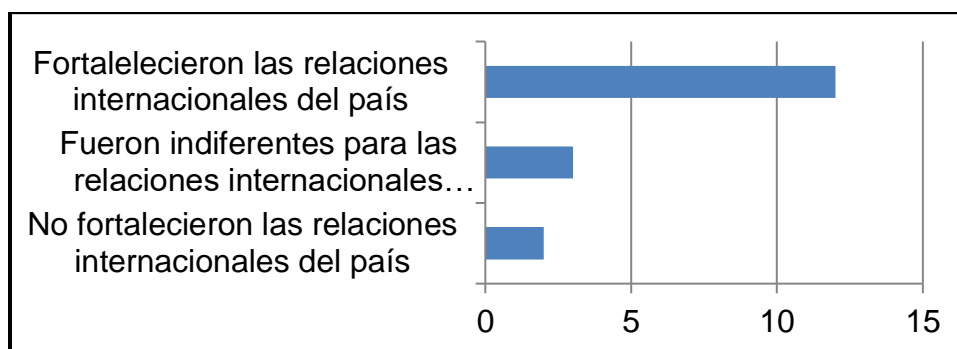
#### 4.7. Efectos presentados para las relaciones internacionales sobre la Gestión Política Administrativa de las actividades del Canal de Panamá desde el año 2000

Se percibe que el 70% de los informantes se mantienen de acuerdo con que el Canal de Panamá fortaleció las relaciones internacionales, mientras tanto



el 18% se mantiene de acuerdo con que las actividades en el Canal de Panamá fueron indiferentes para las relaciones internacionales del país.

**Gráfico 7. Efectos presentados para las relaciones internacionales sobre la Gestión Política Administrativa de las actividades del Canal de Panamá desde el año 2000**

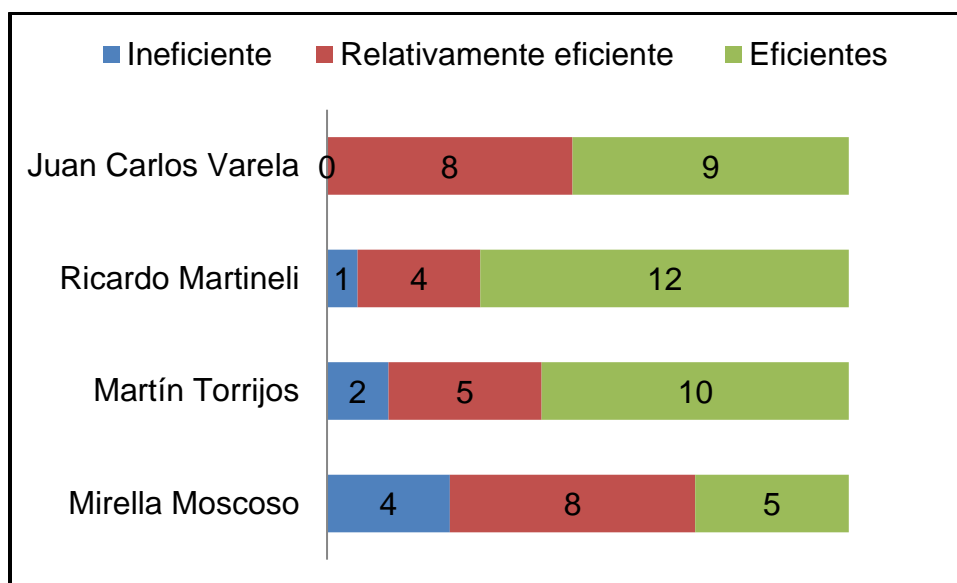


**Fuente: Elaboración propia.**

#### **4.8. Desempeño de los gobiernos sobre la Gestión Política Administrativa de las actividades del Canal de Panamá desde el año 2000**

Con relación al desempeño de los gobiernos los resultados demuestran que la ex presidenta Mireya Moscoso, obtuvo una calificación relativamente eficiente (8 informantes), Martín Torrijos obtuvo una calificación eficiente (10 informantes), Ricardo Marinelli obtuvo una calificación eficiente (12 informantes) y Juan Carlos Varela obtuvo una calificación eficiente (informantes). Los datos para cada uno de los expresidentes pueden ser observados mediante el gráfico presentado a continuación.

**Gráfico 8. Desempeño de los gobiernos sobre la Gestión Política Administrativa de las actividades del Canal de Panamá desde el año 2000**

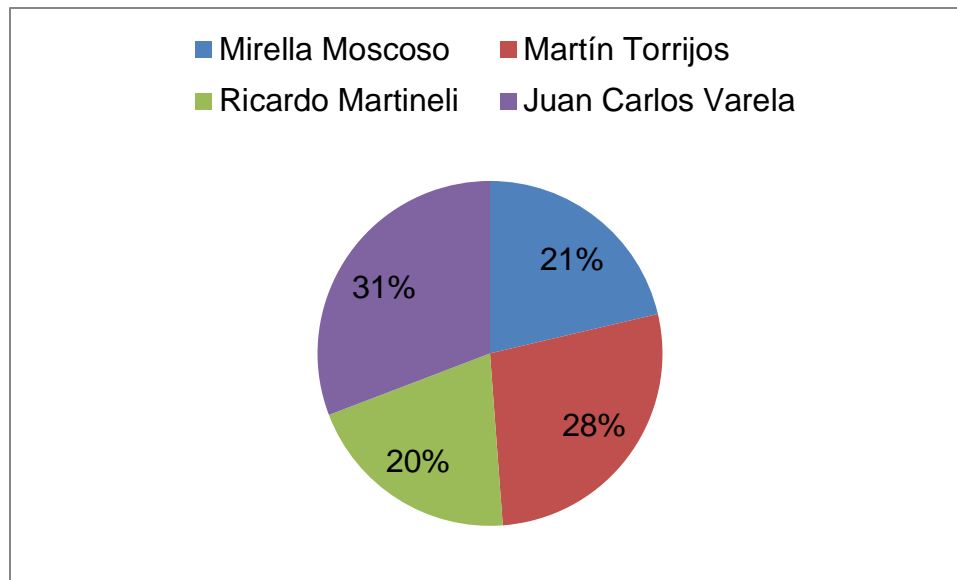


**Fuente: Elaboración propia.**

**4.9. Calificación comparativa de los gobiernos sobre la Gestión Política Administrativa de las actividades del Canal de Panamá desde el año 2000**

La comparación entre los distintos gobiernos demuestran que el presidente Juan Carlos Varela ostenta la mejor gestión política administrativa del Canal de Panamá (31%), mientras tanto Martín Torrijos se mantiene como la segunda mejor gestión (28%), en el caso de la tercera posición esta corresponde a la gestión de Mireya Moscoso (21%) y Ricardo Martinelli ostenta la gestión política administrativa más deficiente (20%). Los datos pueden ser observados en el gráfico presentado a continuación.

**Gráfico 9. Calificación comparativa de los gobiernos sobre la Gestión Política Administrativa de las actividades del Canal de Panamá desde el año 2000**



**Fuente: Elaboración propia.**

Una vez finalizado este capítulo se procede a establecer las conclusiones de este proyecto de investigación.

## CONCLUSIONES

El Canal de Panamá es el resultado del ingenio y valor humano que inicia en el siglo XVI cuando los españoles llegaron al istmo. Desde entonces surge la idea de construir una ruta que uniera el océano Atlántico con el Pacífico. Desde que Panamá asume la operación y administración del Canal, esta ha sido una importante vía para el desarrollo económico de la nación. Este atractivo icónico de la ciudad de Panamá potencialmente ha sido uno de los recursos más importantes para el desarrollo del país, además de ser por mismo un recurso generador de riquezas, su historia, estructura y arquitectura le permiten lograr anualmente una amplia captación de visitantes.

A pesar que no todos los gobiernos han hecho la misma gestión política y administrativa en el Canal de Panamá, se reconoce a partir del 2000 un progreso significativo, sobre todo porque la autonomía ha significado otros factores de importancia como lo son el control absoluto sobre un recurso que al año genera muchas divisas.

Los Gobiernos del Presidente Juan Carlos Varela y Martín Torrijos han sido las administraciones mejor evaluadas en lo concerniente a la gestión del Canal de Panamá, con 31% y 28% respectivamente. Eso refleja una progresiva y positiva gestión de este recurso, con esto se puede esperar que los próximos gobiernos sean eficiente en torno a la toma de decisiones que conduzcan a la eficiente gestión política-administrativa del Canal de Panamá.

## REFERENCIAS


- ACP. (2012). *Autoridad del Canal de Panamá*. Recuperado el 28 de Febrero de 2013, de <https://micanaldepanama.com>
- Alcaldía de Panamá. (1 de Noviembre de 2015). *Plan de acción de la ciudad de Panamá*. Obtenido de Alcaldía de Panamá: <http://mupa.gob.pa/plan-accion>
- Autoridad del Canal de Panamá. (27 de Abril de 2016). *Historia del Canal*. Obtenido de micanaldepanama: <http://micanaldepanama.com/nosotros/>
- Avierinos, F. (14 de Diciembre de 2007). Guadeloupe: Global Insight World Trade Service.
- Index, B. (2013). Recuperado el 7 de Marzo de 2013, de <http://www.bunkerindex.com/prices/lamerica.php>
- Museo del Canal Interoceánico de Panamá. (24 de Abril de 2016). *Museo del Canal Interoceánico de Panamá*. Obtenido de Museo del Canal Interoceánico de Panamá: <http://museodelcanal.com/Panamá>, A. d. (2005). *Plan Maestro 2005-2025*. Panamá.
- Panamá, A. d. (7 de Junio de 2006). *Plan Maestro del Canal de Panamá*. Recuperado el 28 de Febrero de 2013, de Autoridad del Canal de Panamá: <https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2011/12/acp-plan-05-optimizacion-del-canal-actual.pdf>
- Rodolfo Sabonge, R. J. (2007). *El Canal de Panamá en la economía de America Latina y El Caribe*. Panamá: CEPAL, Naciones Unidas.
- Tirado, E. R. (1975). *HISTORIA DE LA PROVINCIA DE SANTA MARTA*. Bogota: Colcultura.

Rivas, F. (Julio de 18 de 2012). *Panamá: crecimiento económico, conectividad y retos ambientales*. Obtenido de Apronad Panama: <https://apronadpanama.wordpress.com/2012/07/18/panama-crecimiento-economico-conectividad-y-retos-ambientales/>

Vallarino, J. (2008). El rescate de Panamá La Vieja. *Fortalezas*, [http://ciudadesfortificadas.ufsc.br/files/2011/03/2008\\_4sem\\_palestra\\_EL\\_RESCATE\\_PANAMA\\_LAVIEJA1.pdf](http://ciudadesfortificadas.ufsc.br/files/2011/03/2008_4sem_palestra_EL_RESCATE_PANAMA_LAVIEJA1.pdf).

## ANEXOS

### Anexo 1. Encuesta

 <p style="font-size: small;">Atlantic International University</p>	<p style="font-size: small;">ATLANTIC INTERNATIONAL UNIVERSITY SOCIAL AND HUMAN STUDIES DOCTORATE POLITICAL SCIENCE MIGUEL ÁNGEL SAMUDIO BONICHE</p>		
<p><b>Encuesta dirigida a Profesores de Derecho y Ciencias Políticas, sobre la percepción evolución político-administrativa del Canal de Panamá a su posterior transición y cumplimiento del tratado Torrijos-Cárter, periodos 2000-2016.</b></p>			
<p><b>Objetivo:</b> Reconocer los impactos que ha provocado la evolución político-administrativa del Canal de Panamá a su posterior transición y cumplimiento del tratado Torrijos-Cárter, periodos 2000-2016.</p>			
Postulado	No adecuado	Relativamente adecuado	Adecuado
En relación con lo establecido en el Plan Maestro del Canal de Panamá correspondiente a la gestión administrativa de sus recursos, considera que la ejecución del presupuesto a cargo de la Autoridad del Canal de Panamá a partir del año 2000 es			
De acuerdo con los objetivos planteados para la Autoridad del Canal de Panamá el avance en las metas formuladas a partir del año 2000 es			
Con énfasis en los procesos de contratación y acceso para la población, después del año 2000 los avances se plantearon de manera			
Postulado	Un efecto negativo en la sociedad	Fueron indiferentes en la sociedad	Un efecto positivo en la sociedad
Durante la Gestión político-administrativa del Canal de Panamá desde el año 2000, las medidas y adelantos representaron			

Durante la Gestión político-administrativa del Canal de Panamá desde el año 2000, los ingresos económicos representaron			
Durante la Gestión político-administrativa del Canal de Panamá desde el año 2000, la distribución de los recursos representaron			

A partir del año 2000 como califica la gestión política administrativa llevada a cabo para el Canal de Panamá

Postulado	Ineficiente	Relativamente eficiente	Eficientes
Mireya Moscoso (1999-2004)			
Martín Torrijos (2004-2009)			
Ricardo Martinelli (2009-2014)			
Juan Carlos Varela (2009-incumbente)			

Postulado	No fortalecieron las relaciones internacionales del país	Fueron indiferentes para las relaciones internacionales del país	Fortalecieron las relaciones internacionales del país
Durante la Gestión político-administrativa del Canal de Panamá desde el año 2000, las actividades desarrolladas			

A partir del año 2000 como califica la gestión política administrativa llevada a cabo para el Canal de Panamá (1-4), donde 4: Excelente, 3:Buena, 2: Regula, 1: Mala

Postulado	Calificación
Mireya Moscoso (1999-2004)	
Martín Torrijos (2004-2009)	
Ricardo Martinelli (2009-2014)	
Juan Carlos Varela (2009-incumbente)	

**¡GRACIAS POR SU ATENCIÓN!**