

IMPORTANCIA ECONÓMICA DEL CANAL DE PANAMÁ

Desde su construcción e inicio de operaciones en 1914, y a poco tiempo de concluir los trabajos de ampliación de una de las principales vías acuáticas para el comercio mundial, el Canal de Panamá es motivo de orgullo y satisfacción de todo un pueblo que ha experimentado y vivido emociones de todo tipo durante la historia de su ejecución y funcionamiento.

Su ventajosa posición geográfica ha contribuido al dinamismo del comercio mundial recortando distancias y tiempos de comunicación para el transporte marítimo, siendo esta modalidad la que más se utiliza para la movilización de las cargas en todo el mundo; de allí que se mantengan fuertes inversiones en infraestructuras portuarias tanto en las costas atlánticas como del pacífico.

Pero más allá de su contribución al comercio mundial, se le atribuye al Canal algunos hechos históricos que cambiaron el mundo, tal como lo destaca Noel Maurer en su coautoría del libro “La Gran Zanja”, que trata sobre la historia política y económica del Canal de Panamá. Se mencionan hechos como la separación de Panamá de Colombia en 1903 y que dio paso al surgimiento de una nueva república en Centroamérica gracias al apoyo de los estadounidenses. También, la gran demanda de obreros nacionales y extranjeros contratados por los Estados Unidos para la construcción de la vía acuática, lo que contribuyó con las economías por vía de remesas, especialmente de las islas caribeñas. Otro gran avance atribuible a la construcción del Canal, fue la lucha por la erradicación de la malaria y la fiebre amarilla, aplicando eficazmente los descubrimientos y vínculos entre mosquitos y enfermedades que años atrás habría descubierto el cubano Carlos Finlay. El mérito de tan loable hazaña se le atribuye al epidemiólogo estadounidense William Gorgas, diseñador de la campaña de salud pública más ambiciosa de la época.

Para los Estados Unidos el proyecto del Canal de Panamá sería pieza fundamental en la consolidación de su

economía y de su poderío militar. Sin embargo, las estimaciones sugieren que el mayor impacto del Canal para el país norteamericano fue la transformación de ciertas regiones, sobretudo el noroeste donde una empresa inicialmente maderera liderada por William Boeing logró importantes ganancias que le permitieron comenzar una compañía aérea que cambió por completo la economía de Seattle y de la industria del transporte aéreo mundial. Caso similar al de la costa noroeste de Estados Unidos experimentaron países como Chile y Japón que vieron abarataados sus costos de transporte hacia la costa este de USA, al igual que el aprovechamiento del boom económico de China que ha sido el mayor demandante de commodities provenientes principalmente de países latinoamericanos y que tanto beneficio le han traído a la región.

Con estos hechos o acontecimientos no se pretende decir que sin el Canal las cosas hubieran pasado totalmente diferente, pero sí puede asegurarse que las transformaciones y grandes cambios que se vivieron habrían ocurrido mucho más lentos.

Impacto en la actividad económica local

La contribución del Canal en la economía panameña puede medirse desde dos perspectivas: la macroeconómica y la sectorial. En el primer caso, el impacto puede ser medido por las exportaciones, aporte al PIB, recursos disponibles para el consumo y la inversión, entre otros. Mientras que desde la óptica sectorial, se perciben los beneficios por el crecimiento de actividades como la agricultura, el comercio, turismo, actividad financiera, logística, por mencionar algunas. Esta contribución vista desde ambas perspectivas, resulta de la actividad económica que realizan las empresas y las personas diariamente y que de manera directa o indirecta guardan relación con el funcionamiento del Canal.

Actualmente y gracias al gran dinamismo económico que se genera alrededor de la Región Interoceánica de Tránsito



(RIT), se registra que aproximadamente el 80% de la producción nacional se origina en esta zona (Panamá, Arraiján, Chorrera y Colón) donde también se concentra cerca del 60% de la población total.

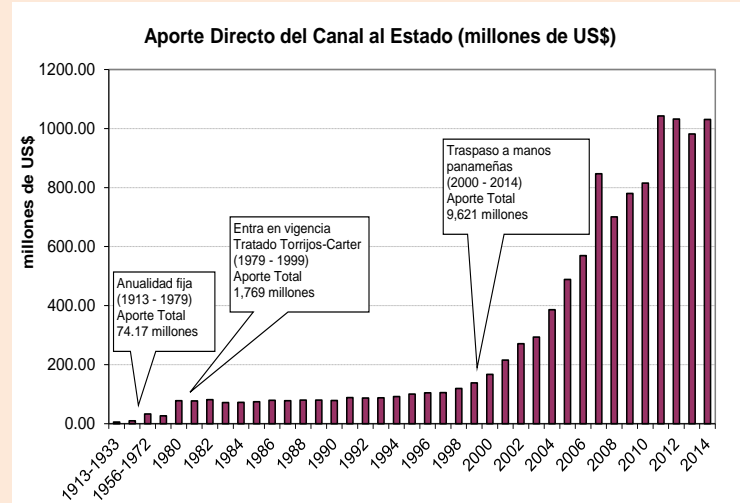
Se estima que $\frac{3}{4}$ partes de la economía nacional es de servicios y que incluso en mayor proporción las exportaciones totales también son servicios. Esto, debido al aprovechamiento de la estratégica posición geográfica de Panamá en el continente americano y en el mundo, lo que ha permitido al país ser una pieza importante para el comercio mundial, principalmente la actividad que requiere o utiliza el transporte marítimo que se beneficia de menores costos al recorrer distancias más cortas y menores tiempos entre lugares de orígenes y destinos por el uso del Canal de Panamá. Al mismo tiempo, el país se beneficia de ese tránsito por las exportaciones de servicio que se generan y por el estímulo a las múltiples actividades que se generan alrededor del Canal, generando empleos y atractivas oportunidades de inversión y de producción.

A su vez, el resto del país también se beneficia de la actividad canalera, por la demanda interna de bienes y servicios que se producen en las provincias y que son requeridos de manera directa o indirecta por las empresas y personas emplazadas alrededor de la RIT. También, el gasto de los ingresos públicos que genera la actividad de la RIT y de los aportes directos que hace anualmente la ACP al estado, producto de los excedentes de las operaciones, son beneficios que se traducen en escuelas, carreteras, hospitales, etc. en todo el territorio nacional. El gráfico 1 muestra la evolución de los aportes directos realizados por el Canal de Panamá al estado desde el inicio de sus operaciones, teniendo como referencia tres importantes hechos a considerar: el esquema de anualidad fija que se propuso inicialmente y que perduró hasta 1979; la entrada en vigencia de los tratados Torrijos-Carter que modificó la proporción de aportes que debía realizar el Canal al Estado y; la reversión del Canal a manos panameñas aumentando significativamente los aportes directos al Estado.

Las cifras del gráfico son clara evidencia del significativo aporte del Canal al Estado y a la economía, especialmente después de la entrada en vigencia de los tratados Torrijos-Carter y más aún con la reversión a manos panameñas cuando se aumentaron exponencialmente los aportes directos productos de los excedentes de la operación del

Canal. Tanto es así, que tan solo en 14 años transcurridos después de pasar el control total a manos panameñas, los aportes han más que quintuplicado lo que se recibió en 86 años.

Gráfico N° 1



Fuente: ACP

En resumen, puede decirse que el Canal de Panamá impacta significativamente a la economía por tres roles principales a saber: 1) como fuente de exportación de servicios, donde los ingresos que se reciben provienen de los usuarios del Canal, por esta razón, forman parte del total de exportaciones de la economía y constituyen una fuente fundamental de recursos esenciales para el crecimiento económico, la generación de empleos, el flujo de inversiones, la adquisición y adaptación de nuevas tecnologías y la capacitación del recurso humano; 2) facilita una variedad de actividades económicas adicionales (navieras, terminales de combustibles, etc.) y 3) sirve de soporte para otras actividades de exportación de servicios ubicadas en la zona de tránsito (Zona Libre, bancos, etc.). Actualmente el Canal está en fase de culminación de su ampliación, lo que permitirá que buques con capacidad mayor a los 12 mil TEU's puedan transitar (el triple de carga de los que pasan actualmente) y con la expectativa de aumentar significativamente los aportes al estado, con un incremento estimado de 300 millones anuales hasta el año 2025, cuando se espera que la contribución directa supere los 3,100 millones de dólares.

