



01/09/2026

La relevancia geoestratégica y geopolítica del canal de Panamá

The Geostrategic and Geopolitical Relevance of the Panama Canal

Abstract:

The Panama Canal is a key piece of infrastructure for world trade, connecting two oceans and sustaining global supply chains. It retains its strategic value amid geopolitical rivalry between the United States and China, with Latin America as a strategic arena, trade fragmentation and the vulnerability of maritime routes. The Canal handles up to 6% of global maritime trade and generates substantial revenue for Panama's economy. The recent reconfiguration of routes, driven by the conflicts in Ukraine and the Middle East and the closure of the Strait of Hormuz, has heightened the importance of secure corridors such as the Canal, whose permanent neutrality, underpinned by the Torrijos-Carter Treaties, protects Panamanian sovereignty and international confidence. Panama must leverage the Canal to diversify and modernise its economy, strengthening water security, infrastructure, digitalisation, sustainability and knowledge-intensive sectors. The Canal remains irreplaceable and decisive in both economic and geopolitical terms.

Keywords:

Panama Canal, geopolitics, maritime trade, neutrality, US-China rivalry.

Cómo citar este documento:

CASILDA BÉJAR, Ramón. *La relevancia geoestratégica y geopolítica del canal de Panamá*. Documento de Opinión IEEE 88/2026. [enlace web IEEE](#) y/o [enlace bie](#)³ (consultado día/mes/año).

Prólogo¹

El canal de Panamá constituye, desde hace más de un siglo, uno de los pilares fundamentales del comercio internacional y un símbolo elocuente de la capacidad de nuestro país para contribuir de manera decisiva a la estabilidad y al desarrollo económico global.

En un mundo crecientemente interconectado, pero al mismo tiempo marcado por rivalidades estratégicas, tensiones geopolíticas y disrupciones en las cadenas de suministro, la relevancia geoestratégica y geopolítica del canal adquiere una dimensión aún mayor.

Este documento, elaborado con notable rigor por el profesor y analista Ramón Casilda Béjar, ofrece un análisis profundo, oportuno y equilibrado sobre el papel del canal en el actual escenario internacional, así como sobre los desafíos y oportunidades que enfrenta Panamá en un contexto de competencia entre grandes potencias.

El canal no es únicamente una infraestructura de ingeniería excepcional; es un bien público global que canaliza entre el cinco y el seis por ciento del comercio marítimo mundial y una proporción determinante del comercio de Estados Unidos y de América Latina.

Su funcionamiento eficiente, previsible y neutral resulta esencial para la estabilidad de los mercados, la seguridad alimentaria, energética e industrial, y la competitividad de las economías que dependen del transporte marítimo.

Panamá, como Estado soberano y administrador exclusivo de la vía interoceánica desde 1999, ha asumido esta responsabilidad histórica con profesionalismo, visión de largo plazo y pleno apego al marco jurídico internacional que emana de los Tratados Torrijos-Carter y del principio de neutralidad permanente.

El análisis que aquí se presenta permite comprender con claridad cómo el canal de Panamá se sitúa hoy en el centro de una dinámica geopolítica compleja, particularmente en el marco de la competencia estratégica entre Estados Unidos y China.

¹ Escrito por Héctor Ernesto Infante de Sedas, embajador de la República de Panamá en el Reino de España.

Las inversiones en infraestructuras portuarias, la reorganización de las rutas logísticas globales y la emergencia de proyectos alternativos en la región configuran un entorno en el que Panamá debe actuar con prudencia, firmeza institucional y vocación de equilibrio.

Nuestro país ha sido claro y consistente: el canal no es un instrumento de confrontación geopolítica ni un activo sujeto a negociación entre potencias, sino una vía internacional al servicio de la humanidad, administrada bajo criterios técnicos, comerciales y de estricta neutralidad.

Bajo el liderazgo del presidente José Raúl Mulino, Panamá ha reafirmado con determinación su compromiso con la neutralidad del canal como la mejor y única garantía frente a cualquier amenaza, específica o global.

Este compromiso se traduce en el fortalecimiento de la institucionalidad de la Autoridad del Canal de Panamá, en la modernización permanente de sus infraestructuras, en la cooperación internacional en materia de seguridad y en la defensa inequívoca de la soberanía nacional.

La previsibilidad del régimen del canal es, como bien se señala en este documento, un elemento clave para la confianza de la comunidad marítima internacional y para evitar impactos negativos en los costos logísticos, los seguros y las decisiones de inversión.

Desde la perspectiva de Panamá y de sus relaciones con socios estratégicos como España y la Unión Europea, el canal representa, además, una plataforma de oportunidades.

Su papel como eje logístico entre América, Asia y Europa refuerza el valor geopolítico del país, potencia su atractivo como centro de inversión y servicios, y consolida su condición de socio fiable, estable y comprometido con los principios del multilateralismo, el Estado de derecho y la cooperación internacional.

En este sentido, el canal no solo articula flujos comerciales, sino también confianza, diálogo y entendimiento entre regiones.

Este documento invita a una reflexión serena y fundamentada sobre la centralidad del canal de Panamá en el siglo XXI.

Su lectura resulta imprescindible para comprender no solo los equilibrios de poder que se manifiestan en torno a esta vía interoceánica, sino también la responsabilidad histórica de Panamá de preservar su neutralidad, su seguridad jurídica y su vocación de servicio global.

Esa ha sido, es y seguirá siendo la contribución de Panamá al comercio mundial y a la estabilidad internacional.

Introducción

El canal de Panamá, como infraestructura crítica para el comercio internacional, representa uno de los activos estratégicos más relevantes para el comercio marítimo global.

Su importancia excede la dimensión puramente logística de conectar océanos, reducir tiempos y costes de transporte, sostener cadenas de suministro esenciales y aportar estabilidad a los mercados en un contexto internacional marcado por la rivalidad entre las dos grandes potencias, Estados Unidos y China, la fragmentación del comercio y la vulnerabilidad crítica de los principales cuellos de botella marítimos.

En este escenario, lejos de perder centralidad, el canal ha reforzado su valor estratégico.

Desde el punto de vista económico, el canal continúa siendo uno de los pilares estructurales del modelo panameño. Por él transita aproximadamente entre el 5 % y el 6 % del comercio marítimo mundial, enlaza más de 1.900 puertos en 170 países y resulta especialmente relevante para Estados Unidos y para numerosas economías de América Latina. En el año fiscal 2025 registró 13.404 tránsitos e ingresos por 5.705 millones de dólares, mientras que sus aportes acumulados al Estado panameño superan los 31.000 millones de dólares desde la transferencia de su administración a Panamá en 1999.

A ello se añade el efecto multiplicador del clúster logístico, portuario, financiero y de servicios, que amplía de forma significativa su impacto sobre el crecimiento, el empleo y la competitividad nacional.

La relevancia del canal también se ha visto acentuada por la reconfiguración reciente de las rutas marítimas globales. La guerra en Ucrania, la inestabilidad en Oriente Medio y

la crisis vinculada al estrecho de Ormuz han incrementado el valor de las rutas seguras, eficientes y políticamente estables.

En este contexto, Panamá se consolida como un nodo de alta fiabilidad. El canal permite reducir entre varios días y hasta dos semanas en determinados trayectos, especialmente en el transporte energético entre Estados Unidos y Asia, y se convierte en una garantía de continuidad logística cuando otras rutas sufren desvíos, sobrecostes o interrupciones operativas.

Esta centralidad económica y logística tiene una traducción geopolítica cada vez más evidente. El canal se sitúa hoy en uno de los espacios más sensibles de la competencia entre Estados Unidos y China.

Para Washington, la vía interoceánica y las infraestructuras que la rodean forman parte de un perímetro estratégico esencial para su seguridad económica, comercial y marítima. Para Pekín, Panamá y su ecosistema logístico encajan en una estrategia más amplia de conectividad global, expansión comercial y posicionamiento en nodos marítimos decisivos, en línea con la Iniciativa de la Franja y la Ruta (Belt and Road Initiative, BRI), anunciada por el presidente Xi Jinping en el año 2013. Panamá fue el primer país centroamericano en adherirse, en noviembre de 2017, siendo presidente Juan Carlos Varela².

La presencia de China en el canal de Panamá forma parte de su estrategia regional.

Así lo considera el informe del Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales (CSIS) «No hay puerto seguro. Evaluación del riesgo de los proyectos portuarios de China en América Latina y el Caribe»³, donde se señala que el mapa logístico está variando

² La Franja y la Ruta se considera una pieza central de la política exterior de China, que propone un nuevo concepto para las relaciones internacionales basado en la idea de «negociar, construir y compartir juntos», a partir del libre comercio entre naciones, con el fin de crear un orden basado en la prosperidad y la estabilidad, tomando como modelo las relaciones establecidas entre Oriente y Occidente en la histórica Ruta de la Seda.

Se trata de un proyecto masivo de inversión en infraestructura destinado a mejorar la conectividad, el comercio y la comunicación en Eurasia, América Latina y África. Entre los proyectos de infraestructura se encuentran los puertos. China enfatiza que la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI) tiene como objetivo mejorar las conexiones económicas y la colaboración en las regiones destinatarias, aunque muchos países occidentales la ven como una estrategia para expandir su influencia económica y política en todo el mundo.

También representa una poderosa herramienta económica, ya que China ha prestado más de un billón de dólares a los países en desarrollo y se ha convertido en uno de sus mayores acreedores.

³ <https://features.csis.org/no-safe-harbor-china-ports/>

Nota: Todos los hipervínculos de este artículo se encuentran activos con fecha de 15 de junio de 2026.

notablemente debido a la extensa e intensa presencia china en la infraestructura portuaria a lo largo y ancho de la región, la cual es el doble que hace solo cinco años.

Una situación que, para Estados Unidos, representa una amenaza de seguridad nacional. Esta situación ha escalado significativamente en 2025 y 2026 bajo la Administración de Donald Trump, muy preocupada por el control estratégico del canal de Panamá y de la infraestructura portuaria, como se podrá comprobar, de manera que el canal se ha convertido en un punto de fricción donde convergen intereses económicos, geopolíticos, la proyección de poder y la influencia sobre infraestructuras críticas.

Hasta la fecha, uno de los elementos más sensibles en esta disputa es la presencia de capital chino en infraestructuras portuarias vinculadas al canal, en particular en terminales estratégicas como Balboa y Cristóbal.

Esta realidad ha intensificado la presión estadounidense sobre Panamá y ha reforzado la percepción de que la competencia por la influencia regional ya no se limita al plano diplomático o comercial, sino que se extiende al control de puertos, concesiones, corredores logísticos y cadenas globales de suministro.

A ello se suman proyectos regionales como el megapuerto de Chancay, en Perú, y el Corredor Ferroviario Bioceánico Central (que se retomará más adelante), que puede alterar la arquitectura logística sudamericana y reconfigurar los flujos del comercio transpacífico, conectando el puerto de Chancay, en el Pacífico, con el puerto de Santos, en el Atlántico, atravesando Perú, Bolivia y Brasil. El corredor plantea algo básico que la región busca desde hace largo tiempo: conectar directamente el Pacífico con el Atlántico para reducir tiempos y costes logísticos en el comercio con Asia.

En este contexto, la neutralidad permanente del canal constituye el principal fundamento de su legitimidad y de su estabilidad internacional. Los Tratados Torrijos-Carter⁴, firmados en la sede de la Organización de Estados Americanos el 7 de septiembre de 1977, marcaron un hito en la historia de Panamá al establecer la eliminación gradual de la presencia estadounidense y la transferencia de la vía interoceánica, estableciendo un marco jurídico que garantiza el funcionamiento neutral, abierto y no discriminatorio de la

⁴ <https://pancanal.com/tratados-torrijos-carter/>

vía, y ese principio sigue siendo el mejor instrumento para proteger la soberanía panameña frente a intentos de instrumentalización geopolítica.

La neutralidad no solo preserva la confianza de la comunidad internacional en el canal, sino que permite afirmar que su función principal debe seguir siendo la de un servicio global administrado por Panamá con criterios soberanos, jurídicos, técnicos y comerciales, y no la de una pieza subordinada a la lógica de confrontación entre potencias.

La evolución institucional y jurídica refuerza la dimensión soberana. En particular, destaca la decisión de la Corte Suprema de Justicia de Panamá que declaró inconstitucional el contrato y sus enmiendas a Panama Ports Company (PPC)⁵, operador de los puertos de Balboa y Cristóbal. Este fallo final refuerza la soberanía nacional al anular la concesión de 28 años, lo cual ha generado incertidumbre jurídica, posibles indemnizaciones y reacciones internacionales de China, en un caso de alto impacto institucional y de alcance geopolítico.

Esta resolución no solo corrige desequilibrios acumulados, sino que abre la posibilidad de redefinir el modelo portuario en términos más coherentes con el interés nacional, la transparencia y la autonomía estratégica del país. Al mismo tiempo, este proceso se desarrolla en un entorno de alta sensibilidad internacional, con litigios, arbitrajes y presiones cruzadas que obligan a Panamá a actuar con firmeza institucional y con visión a largo plazo.

Más allá de la coyuntura, el desafío estratégico consiste en aprovechar la fortaleza del canal para impulsar una transformación más amplia del modelo de desarrollo. Panamá no puede limitarse a administrar una renta geográfica; debe convertir esa ventaja en una plataforma económica de mayor valor añadido. Para ello, resultan prioritarias la seguridad hídrica, la modernización de infraestructuras, la ampliación portuaria, la

⁵ Panama Ports Company está en proceso de venta tras un acuerdo anunciado en marzo de 2025. El consorcio estadounidense BlackRock (conformado por BlackRock Inc., Global Infrastructure Partners y Terminal Investment Ltd.) acordó adquirir el 90 % de las acciones, reemplazando al conglomerado de Hong Kong CK Hutchison Holdings, a la espera de la aprobación final del Gobierno de Panamá. La operación consiste en adquirir el 90 % de las acciones, valoradas en aproximadamente 22.800 millones de dólares; e incluye los puertos estratégicos de Balboa y Cristóbal, y supondría un cambio en el control de una firma de Hong Kong por otra de Estados Unidos.

digitalización logística, la descarbonización del tránsito marítimo y el desarrollo de nuevas actividades intensivas en conocimiento.

Proyectos como el embalse de Río Indio, nuevos puertos, corredores energéticos y plataformas logísticas complementarias deben entenderse como parte de una estrategia nacional orientada a reforzar la competitividad del canal y, al mismo tiempo, diversificar la base productiva del país.

El futuro de Panamá depende, por tanto, de su capacidad para consolidar un modelo en el que la logística, la tecnología, la innovación, la sostenibilidad y el talento se articulen alrededor de su principal activo estratégico. El canal seguirá siendo el eje de esa proyección, pero su verdadero potencial reside en servir como palanca para una economía más sofisticada, resiliente y competitiva.

Sectores como la microelectrónica, la biotecnología, la digitalización de servicios y los servicios avanzados pueden formar parte de esa nueva etapa si se construye un entorno institucional, regulatorio y formativo acorde con esa ambición.

En suma, el canal de Panamá sigue siendo una infraestructura insustituible, un bien público global y el principal activo estratégico del país. Su relevancia económica continúa siendo extraordinaria, pero su valor actual es también profundamente geopolítico: se encuentra en la intersección de la rivalidad entre Estados Unidos y China, la reorganización de las rutas marítimas y la disputa por el control de infraestructuras críticas.

Ante este escenario, la preservación de la soberanía, la neutralidad y la solidez institucional de Panamá será decisiva para garantizar que el canal continúe siendo, a la vez, un factor de estabilidad internacional y la base de una estrategia sostenida de desarrollo nacional.

El canal de Panamá

El canal de Panamá, un hito histórico para la navegación mundial, ha modificado el comercio internacional desde que se inauguró el 15 de agosto de 1914. Construido por Estados Unidos, que lo operó hasta el 31 de diciembre de 1999, fecha en la cual lo

traspasó al Estado panameño, el canal es una vía interoceánica de 82 kilómetros que une el océano Atlántico con el océano Pacífico y conecta 180 rutas marítimas que llegan a 1.920 puertos en 170 países alrededor del mundo.

La posición central del canal dentro del extenso conglomerado marítimo-logístico opera como un auténtico sistema cuyos elementos están profundamente interconectados con la economía del país y el comercio marítimo internacional, de manera que no solo constituye una infraestructura clave para el paso de la flota mundial, sino que también fomenta el desarrollo de una amplia gama de servicios e industrias vinculadas directamente con los tránsitos y el cobro de peajes, así como otros servicios asociados con la actividad portuaria y los servicios a buques y a la carga.

Estas actividades han favorecido el crecimiento de otras ramas económicas, como la industria turística, la consolidación de zonas francas, el fortalecimiento del centro financiero panameño, el registro internacional de naves y el auge de diversos servicios logísticos. Así, el canal actúa como catalizador de un ecosistema económico diversificado que trasciende ampliamente su función original de vía interoceánica.

En el contexto del comercio global, donde aproximadamente el 80 % de los intercambios internacionales se realizan mediante transporte marítimo, el canal se erige como una ruta fundamental que conecta los centros de producción con los mercados de consumo en todo el mundo. Su existencia proporciona claras ventajas competitivas, al facilitar un significativo ahorro de recursos y generar economías de escala para las empresas que dependen de esta vía estratégica.

Desde la Cámara Marítima de Panamá se resalta el papel estratégico del canal, cuya influencia abarca tanto el desarrollo económico como el bienestar social, convirtiéndose en un elemento esencial dentro de la visión marítima nacional para el período 2024-2029. El futuro del sector marítimo panameño depende en gran medida de la atención prioritaria a los aspectos estratégicos que garanticen la continuidad operativa, la sostenibilidad ambiental y la competitividad del canal frente a los retos internacionales⁶.

⁶ Para más detalle, véase: *Visión Marítima País 2024-2029. Nuestra Industria, Nuestra Ruta*. Cámara Marítima de Panamá. <https://camaramaritima.org.pa/wp-content/uploads/2024/02/Vision-maritima-web-single-pages-300dpi.pdf.pdf>

El canal constituye un pilar fundamental para el país. La contribución al PIB, incluyendo efectos directos, indirectos e inducidos, representa aproximadamente el 7,7 %, aunque su impacto ampliado, incluyendo el clúster logístico, portuario, bancario y de servicios asociados, alcanza, según diversas estimaciones, hasta el 30 % y el 45 % del PIB.

De acuerdo con el INEC de la Contraloría General, la economía panameña creció un 4,4 % en 2025 frente al 2,7 % de 2024, impulsada principalmente por el sector transporte (+14,5 %), destacando el canal, cuyos ingresos por peajes se incrementaron un 22 %. Asimismo, para la economía global, el canal conecta más de 1.920 puertos de 170 países y canaliza entre el 5 % y el 6 % del comercio marítimo mundial, por lo que se convierte en un nodo esencial para las cadenas de suministro globales. Este porcentaje es particularmente significativo para las rutas que conectan Asia, Europa y América.

Preservar la confianza ha hecho del canal un servicio previsible, por donde transitaban en 2025 un total de 13.404 barcos, que aportaron ingresos por 5.705 millones de dólares, lo que representa un 14,4 % más que la cifra alcanzada en 2024. Cabe destacar que los ingresos superaron incluso la cifra presupuestada de 5.623,5 millones de dólares y que el canal alcanzó una ganancia neta de 4.134 millones de dólares, superando en 372 millones lo proyectado. Asimismo, el tonelaje total alcanzó 489,1 millones de toneladas CP/SUAB⁷, un incremento del 15,6 % respecto al año fiscal anterior.

De cara al año fiscal 2026, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) ha presupuestado ingresos por 5.207,2 millones de dólares, un 7,4 % menos que en 2025, previéndose una reducción de entre 1.100 y 1.200 tránsitos derivada de la incertidumbre económica global y el impacto de las políticas arancelarias.

No obstante, los aportes al fisco panameño se calculan en 3.193,8 millones de dólares, un 14,5 % más que en el año fiscal 2025, lo que evidencia la capacidad del canal para optimizar su contribución al Estado incluso en escenarios de menor actividad.

Panamá destaca en el ámbito económico internacional gracias a la combinación de una moderna infraestructura portuaria, un sólido sector bancario y una conectividad que

⁷ CP/SUAB significa Sistema Universal de Arqueo de Buques del canal de Panamá. Es el método estándar de medición volumétrica utilizado por la Autoridad del Canal de Panamá para calcular la capacidad de carga de los buques y definir los peajes de tránsito, basado en la Convención Internacional de Arqueo de Buques de 1969. https://pancanal.com/wp-content/uploads/2022/05/Evaluacion-de-Peajes_actualizado-Jul-2020-rev-NTAP.pdf

enlaza de manera eficiente los principales centros de producción y consumo. Este conjunto de elementos posiciona al país a la vanguardia de las cadenas de suministro globales, convirtiéndolo en un referente clave para el comercio y la logística internacional. La capacidad de Panamá para ofrecer servicios portuarios avanzados, junto con la fortaleza de su sistema financiero, contribuye decisivamente a su competitividad en el mercado mundial.

A través de la colaboración entre los diversos actores nacionales e internacionales, se pueden maximizar las oportunidades que ofrece el entorno logístico panameño. Este enfoque colaborativo permite transformar las ventajas existentes en acciones concretas orientadas a fortalecer la infraestructura, elevar la competitividad y mejorar la gobernanza. Asimismo, se impulsa la implementación de estándares de control y transparencia más rigurosos, tanto en las plataformas logísticas como en los sistemas digitales, facilitando una gestión más eficiente y segura de los procesos logísticos.

Actualmente, el 75 % de la inversión extranjera directa anunciada a nivel global se orienta hacia industrias del futuro y recursos estratégicos. Esto plantea el reto de competir por capital en sectores cada vez más relevantes y politizados, pero también representa una oportunidad para posicionarse de manera anticipada en las cadenas de suministro que definirán el crecimiento económico en las próximas décadas.

Bajo esta perspectiva, Panamá, como actor fundamental del comercio global, marítimo y logístico, y especialmente como *hub* estratégico, debe comprender la nueva geometría del comercio mundial. Esta comprensión será crucial para mantener su papel de liderazgo en el entorno internacional durante los próximos años⁸.

En 2025, la Autoridad del Canal de Panamá aportó al Gobierno 2.965 millones de dólares como parte de los dividendos generados durante el año fiscal. Estos recursos, que ingresan directamente al Tesoro Nacional, representaron un incremento del 20 %, equivalente a 500 millones de dólares, en comparación con los del año fiscal 2024, cuando alcanzaron los 2.470 millones de dólares. En total, los aportes económicos del

⁸ Jeffrey Condon, experto senior del McKinsey Global Institute: «La gran reconfiguración del comercio». Foro Estratégico Internacional, un espacio para analizar la reconfiguración del comercio global y el rol estratégico de Panamá como *hub logístico*. Cámara Marítima de Panamá - McKinsey. Panamá, 12/3/2026.

canal de Panamá al Estado han sido 31.231 millones de dólares durante los 26 años de administración panameña.

Además de los aportes económicos, la ACP impulsa nuevos proyectos que superan los 8.500 millones de dólares, siendo los más significativos el embalse de Río Indio, el gasoducto y la licitación de dos puertos (Corozal en el Pacífico y el de isla Telfers en el Atlántico). A cierre de 2025, el portafolio total de inversiones y proyectos de la ACP para la próxima década asciende a aproximadamente 12.000 millones de dólares, incluyendo mantenimiento, modernización, descarbonización y transformación digital.

El embalse de Río Indio, con una inversión estimada entre 1.500 y 1.600 millones de dólares, prevé su licitación para finales de 2026, con inicio de obras en 2027 y culminación en 2031, garantizando la seguridad hídrica del canal para los próximos 50 años. El gasoducto, con una inversión estimada de entre 4.000 y 8.000 millones de dólares, tendrá una capacidad de 2 millones de barriles diarios. Los dos nuevos puertos, con una inversión conjunta de 2.600 millones de dólares, añadirán 5 millones de TEU a la capacidad de transbordo actual de 9,5 millones, con adjudicación prevista para finales de 2026 y entrada en operación prevista en torno a 2030.

Todas estas acciones relativas al canal y otras iniciativas impulsan y fortalecen las relaciones con Estados Unidos, que se posiciona como el primer socio comercial y el mayor inversor del país. Por su parte, Panamá respalda los intereses económicos conjuntos al consolidarse como un centro regional de confianza para el comercio y la logística, un rol que cobra mayor relevancia ante los cambios que transforman el transporte de mercancías a nivel global.

Los desafíos geopolíticos y la relevancia del canal de Panamá

Los desafíos geopolíticos por la hegemonía mundial de las dos grandes superpotencias, Estados Unidos y China, se juegan en muchos frentes: en la tecnología, en el aprovisionamiento de materias primas, en los minerales críticos y, por supuesto, en asegurar el control de los dominios marítimos que permite consolidar la hegemonía, mientras ambas luchan por ampliar sus respectivas áreas de influencia.

Estos desafíos geopolíticos, específicamente tras la guerra de Estados Unidos e Israel en relación con Irán, que ha provocado el cierre del estrecho de Ormuz desde marzo de 2026, fuerzan una reconfiguración de las rutas marítimas globales, lo que incrementa la importancia de rutas alternativas como el estrecho de Magallanes y, más comúnmente, la ruta alrededor del cabo de Buena Esperanza.

Sin embargo, ninguna de ellas ha logrado restarle protagonismo al canal de Panamá, que continúa siendo una infraestructura clave para el comercio internacional. De hecho, el administrador del Canal, Ricaurte Vásquez, ha anticipado un aumento del tránsito por la vía interoceánica como consecuencia del cierre del estrecho de Ormuz, especialmente en el transporte del gas natural licuado (GNL) desde Estados Unidos hacia Asia, señalando que, dependiendo de la ruta, hacerlo por el canal reduce el viaje entre tres y quince días.

Un dato que confirma estas previsiones es que, en marzo de 2026, el canal operaba a plena capacidad, con entre 36 y 38 tránsitos diarios, favorecido además por el fin de las restricciones por la sequía y por precipitaciones superiores a lo normal que han permitido mantener un calado máximo de 50 pies (15,24 metros).

Geopolíticamente, la importancia del canal se refleja en los movimientos de Estados Unidos para recuperar su control. Esta actitud ha generado una reacción en Panamá, que ha activado mecanismos para preservar su autonomía y neutralidad. En este contexto, ha tomado medidas para contrarrestar la influencia creciente de China, cancelando el acuerdo económico de la «Ruta de la Seda» (Iniciativa de la Franja y la Ruta). Dicha decisión fue anunciada por el presidente de Panamá, José Raúl Mulino, en febrero de 2025, fijando la posición geopolítica de Panamá con su socio tradicional.

Sobre la relevancia del canal, esta queda patente por su alta capacidad para cubrir el tránsito de la flota mundial, que alcanza casi el 98 %, canalizar entre el 5 % y el 6 % del comercio marítimo internacional e incluir alrededor del 40 % del tráfico de contenedores de Estados Unidos, representando cerca del 73 % del tráfico total del canal (sumando contenedores y otras mercancías), de los cuales la mayoría llega a los puertos de la costa este desde Asia. También América Latina tiene una posición destacada, como es el caso de Ecuador (26 %), Perú (21 %) y Chile (11 %). Esta posición geoestratégica

sitúa al canal en el centro de la competencia geopolítica entre las dos grandes potencias mundiales, Estados Unidos y China.

En este escenario, el canal refuerza su relevancia en la geopolítica internacional, consolidándose como un punto clave para el comercio internacional.

Estados Unidos ha demostrado una creciente preocupación ante la expansión de las empresas chinas vinculadas al canal, considerando este fenómeno como una amenaza para la seguridad nacional, teniendo en cuenta que la *Estrategia de Seguridad Nacional* de la Administración Trump incluye la prioridad absoluta del hemisferio occidental en la defensa de Estados Unidos.

Esta inquietud se ha visto reflejada en el discurso y las acciones llevadas a cabo, especialmente tras el comienzo del segundo mandato del presidente Donald Trump, que afirmó repetidamente su intención de que Estados Unidos «recupere el control del canal de Panamá», aludiendo a que el canal fue entregado «tontamente» por la Administración de Jimmy Carter y que los términos del Tratado se han violado. Hasta la fecha, el Gobierno estadounidense ha advertido públicamente que no permitirá que China comprometa la operación de una vía marítima considerada clave para el comercio internacional.

Esta postura evidencia el papel relevante que ocupa el canal en la confrontación geopolítica entre Estados Unidos y China, siendo percibido por ambos como un activo estratégico cuya gestión y control tienen implicaciones directas sobre el equilibrio de poder global. La vigilancia ejercida por Estados Unidos sobre las inversiones y actividades chinas responde a la necesidad de preservar la autonomía y la neutralidad del canal, así como garantizar la seguridad de las rutas comerciales que atraviesan esta infraestructura.

China, por su parte, sostiene que sus inversiones y presencia en el canal se enmarcan en una estrategia dirigida a fortalecer la conectividad global y a fomentar el comercio internacional. Desde su perspectiva, el desarrollo de infraestructuras y la expansión de

la Franja y la Ruta⁹ tienen como finalidad mejorar las relaciones económicas entre regiones, facilitar el libre comercio y consolidar una red logística eficiente a nivel mundial.

Sin embargo, esta visión es percibida de manera distinta por otros actores internacionales, como Estados Unidos, que interpreta las actuaciones de China como una maniobra geopolítica para aumentar su influencia en América Latina y asegurar el control de rutas marítimas estratégicas.

En consecuencia, el canal se transforma en un escenario de tensión y rivalidad geopolítica de alcance global, donde convergen los intereses de las dos grandes potencias mundiales. Esta competencia afecta a la autonomía y la neutralidad de Panamá, obligando al país a implementar medidas para salvaguardar su soberanía sobre una infraestructura esencial para el comercio internacional.

Frente a este contexto de tensión y rivalidad, el Gobierno de Panamá, liderado por el presidente José Raúl Mulino, mantiene una defensa firme de la neutralidad del canal, conforme a lo establecido en los Tratados Torrijos-Carter. Este acuerdo supuso un logro histórico para Panamá, al encaminar la transferencia plena de la responsabilidad sobre el canal, que culminó el 31 de diciembre de 1999, lo que le permitió ejercer la plena soberanía y aprovechar todo su potencial como recurso estratégico, dada su posición geográfica.

Indiscutiblemente, Panamá reivindica el canal como infraestructura estratégica al servicio del comercio mundial y como una plataforma logística fiable. Esta función se extiende a la colaboración con bloques regionales como el Mercosur (Panamá se ha convertido en el primer país de América Central en obtener el estatus de Estado Asociado del Mercosur)¹⁰, al acceso a acuerdos preferenciales, a la promoción de plataformas de inversión y mercados de carbono y al impulso de proyectos de infraestructura

⁹ Recuérdese que el presidente de Panamá, José Raúl Mulino, anunció en febrero de 2025 la cancelación del acuerdo económico de la «Ruta de la Seda» (Iniciativa de la Franja y la Ruta).

¹⁰ A Panamá le permite fortalecer su posición geopolítica y comercial frente al proteccionismo global, convirtiéndose en el puente logístico indispensable entre el Cono Sur, Centroamérica y el mercado estadounidense.

Para más detalle, véase: CASILDA BÉJAR, Ramón. «Panamá como Estado asociado del Mercosur: una oportunidad estratégica de integración», *ICE, Revista de Economía*, n.º 942. Ministerio de Economía, Comercio y Empresa, Gobierno de España.

destacados, como la construcción del tren David-Panamá y la ampliación del aeropuerto de Tocumen.

A todo esto se debe añadir que el canal mantiene una estrecha colaboración con organismos nacionales e internacionales para impulsar la formación de talento humano y promover la investigación tecnológica aplicada a la gestión logística y ambiental. Estas alianzas permiten fortalecer la competitividad del país y posicionar a Panamá como un referente en innovación y sostenibilidad dentro del sector marítimo internacional.

Asimismo, la implementación de políticas de inclusión y responsabilidad social ha elevado los estándares de desarrollo, generando oportunidades laborales y mejorando la calidad de vida.

De cara al futuro, el canal se proyecta como motor de transformación, garantizando que los beneficios obtenidos contribuyan a un crecimiento equilibrado y sostenible para toda la nación, cuya posición geográfica y el desarrollo de infraestructuras logísticas avanzadas la consolidan como un nexo fundamental entre América, Asia y Europa.

La relevancia geoestratégica del canal de Panamá

La geoestrategia con frecuencia nos descubre la relevancia que adquieren los países; dicho de otra manera, los determinantes geográficos forman parte importante de la economía y de la historia de los países, como es el claro ejemplo del canal de Panamá¹¹.

Su posición geográfica privilegiada lo convierte en un punto geoestratégico clave. Al conectar el océano Atlántico con el océano Pacífico, facilita la reducción significativa del tiempo, así como de las distancias y los costes asociados. Gracias al canal, se optimizan las rutas comerciales, lo que repercute directamente en la eficiencia del comercio mundial y en la competitividad de las economías que dependen de la importación y exportación de mercancías.

Por él discurre entre el 5 % y el 6 % del comercio marítimo mundial, lo que resulta su papel determinante en el flujo global de bienes y servicios. Este volumen de tránsito no

¹¹ Para más detalle, véase: <https://pancanal.com/>

solo evidencia la magnitud de su importancia económica, sino que también subraya su relevancia geoestratégica como arteria principal para las cadenas logísticas internacionales.

El canal cuenta con un robusto sistema de infraestructuras, compuesto por modernos puertos, un aeropuerto internacional y un ferrocarril transístmico. Estos elementos complementan la funcionalidad del canal y refuerzan la posición del país como un centro logístico de primer nivel. Gracias a estas capacidades, Panamá se consolida geoestratégicamente como un punto neurálgico o *hub* de mercancías, apoyado en la gestión eficiente de los movimientos de carga, contribuyendo así a la fluidez y seguridad del comercio mundial.

Tras la ampliación del canal, comenzada en 2007 y finalizada en 2016, las nuevas esloras del tercer juego de esclusas «neopanamax» permiten que casi la totalidad de la flota mundial de portacontenedores pueda transitarlo. Estas esclusas aumentaron el volumen de carga, transformando los patrones de transporte marítimo y permitiendo buques tres veces mayores con la misma eficiencia operativa y altos estándares de seguridad. Este cambio representa la adaptación de la infraestructura marítima global a una nueva escala de eficiencia y poder comercial, consolidando y ampliando el canal como un eje geoestratégico clave en el comercio mundial¹².

Como señala el presidente Mulino, el canal de Panamá se encuentra al servicio de la humanidad, lo cual permite que un país pequeño aporte estabilidad al comercio global. Defendió el esquema vigente, afirmando que la «neutralidad de la vía es la mejor y la única defensa contra cualquier amenaza, específica o global», y la situó como pilar del marco jurídico que emana de los Tratados Torrijos-Carter, incluido el punto referido al «Tratado sobre la Neutralidad Permanente y el Funcionamiento del Canal», que garantiza el tránsito pacífico «en condiciones de entera igualdad» para buques de todas

¹² La ampliación del canal fue realizada por un consorcio de empresas liderado por la española Sacyr. La ampliación permite que los buques neopanamax puedan surcar el canal con cargas de 14.000 contenedores (TEU), frente a los 4.400 de los anteriores panamax. Actualmente, las dimensiones de los barcos que pueden transitarlo son de 289,56 metros de eslora (largo), 32,31 metros de manga (ancho) y 12,54 metros de calado, salvo excepciones. Las nuevas cámaras de esclusas miden 427 metros de largo por 55 metros de ancho y 18,3 metros de profundidad. El tercer juego de esclusas permite el paso de buques con el triple de capacidad, lo que conlleva un impacto positivo en la industria logística mundial, gracias al cual puertos de todo el mundo han adaptado sus plataformas logísticas para recibir a los barcos postpanamax. La ampliación del canal es una de las mayores y más importantes obras de ingeniería del mundo por su complejidad técnica y tecnológica.

las banderas. La obligación de mantener ese régimen de neutralidad recae tanto sobre Panamá como sobre Estados Unidos¹³.

Es constatable que el presidente Mulino busca equilibrio en su discurso y reivindica la capacidad institucional del país para asegurar la neutralidad y que las decisiones sobre el canal recaen en las autoridades nacionales. El mensaje implícito es que el canal no es un activo de negociación geopolítica, sino un servicio público global bajo reglas claras que Panamá ejerce.

En la ONU quedó claro que la estabilidad de la vía exige reglas estrictas y vigilancia sostenida, pues el canal es más que esclusas: es una pieza crítica cuya fortaleza descansa en decisiones técnicas y en un régimen de neutralidad que Estados Unidos se compromete a respaldar.

La relevancia geopolítica del canal de Panamá

La relevancia geopolítica del canal de Panamá queda demostrada por su alta capacidad para cubrir el tránsito de la flota mundial, que alcanza casi el 98 %, y por el hecho de que canaliza entre el 5 % y el 6 % del comercio marítimo internacional, incluyendo alrededor del 40 % del tráfico de contenedores de Estados Unidos, así como el comercio de países como Ecuador (26 %), Perú (21 %) y Chile (11 %).

Además, ha reforzado su posición en el comercio mundial desde la guerra en Ucrania y otros conflictos de Oriente Medio, incluida la guerra en Irán, que repercute notablemente en la seguridad del transporte marítimo, agravada por los cuellos de botella (*choke points*), que actúan como válvulas críticas del comercio mundial sin una alternativa fácil y por donde transita un gran volumen de petróleo y gas.

Estos puntos son altamente vulnerables a interrupciones causadas por conflictos armados y geopolíticos, así como por desastres naturales, lo que provoca impactos económicos muy perjudiciales.

¹³ Las operaciones diarias del canal son responsabilidad de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP). La ACP fija calados, administra cupos y coordina con líneas navieras, aseguradoras y agentes portuarios, además de emitir avisos a la navegación cuando la disponibilidad de agua obliga a ajustar tránsitos.

Estos cuellos de botella son los siguientes:

El primero es el canal de Panamá.

El segundo es el estrecho de Gibraltar, un punto de paso estrecho con apenas 14,4 km en su punto más angosto, que conecta el océano Atlántico con el mar Mediterráneo, lo que le confiere un valor geoestratégico, comercial y militar crítico.

El tercero es el canal de Suez, entre Puerto Saíd y el golfo de Suez, que pertenece a Egipto y conecta el mar Mediterráneo con el golfo de Adén; por él transcurre entre un 12 % y un 15 % del petróleo, siendo la arteria vital para conectar Asia con Europa.

El cuarto lo componen los estrechos turcos del Bósforo y los Dardanelos, ubicados entre las fronteras europea y asiática y pertenecientes a Turquía, que conectan el mar Negro con el mar Mediterráneo.

El quinto es el estrecho de Ormuz, entre Irán y Omán (la península arábiga de Emiratos Árabes Unidos y el enclave de Musandam, en Omán), que separa el océano Índico del golfo Pérsico. Es el cuello de botella más crítico: por él transita entre un 20 % y un 25 % del petróleo mundial (unos 20 millones de barriles diarios) y una quinta parte del gas natural licuado, principalmente desde Arabia Saudí, Irak, Kuwait, Emiratos Árabes Unidos y Catar. Su estrechez (33 km en su punto más estrecho, con carriles de navegación de solo 3 km) lo hace especialmente vulnerable a bloqueos y cierres. Desde marzo de 2026, la guerra de Irán ha provocado un cierre de facto del estrecho de Ormuz, fuertes desvíos de rutas y una presión adicional sobre los mercados energéticos.

El sexto es el estrecho de Bab el-Mandeb, en el mar Rojo, entre la península Arábiga (Yemen) y el Cuerno de África (Yibuti y Eritrea); canaliza entre el 12 % y el 30 % del comercio mundial y el 10 % del petróleo, siendo su principal debilidad las interrupciones por ataques hutíes que afectan a las rutas hacia el canal de Suez.

El séptimo es el estrecho de Malaca, entre la península malaya y la isla de Sumatra, que conecta el sur del océano Índico con el océano Pacífico y por donde transita el 25 % de las mercancías mundiales, siendo clave para el comercio asiático y las exportaciones chinas.

La situación geopolítica aviva la preocupación de Estados Unidos respecto a la alta influencia de China sobre el canal, razón por la cual se tensionan las relaciones entre ambos países, una tensión que impacta sobre Panamá y su posición en dicho escenario.

Aunque, como hemos señalado, el presidente Mulino afirma con rotundidad que la «neutralidad de la vía es la mejor y la única defensa contra cualquier amenaza, específica o global», situándola como pilar del marco jurídico vigente desde finales del siglo XX. Una neutralidad emanada de los acuerdos Torrijos-Carter, incluido el «Tratado sobre la Neutralidad Permanente y el Funcionamiento del Canal», que garantiza el tránsito pacífico «en condiciones de entera igualdad» para buques de todas las banderas.

Siendo los Estados Unidos un socio tradicional de Panamá, resulta fundamental analizar las consecuencias y el alcance de la relación con China. Hacerlo es relevante a la hora de pensar cómo, desde la Iniciativa de la Franja y la Ruta, China ha intensificado su presencia durante la última década en América Latina invirtiendo en infraestructura portuaria. Dos hechos localizados en Perú y Brasil, más un tercero en Panamá, dan buena cuenta de ello.

El primer hecho se sitúa en Perú y se localiza en el megapuerto de Chancay, situado a tan solo 80 kilómetros de Lima, inaugurado solemnemente por el presidente de China, Xi Jinping, y la entonces presidenta de Perú, Dina Boluarte, el 14 de noviembre de 2024. Chancay abre una nueva conexión marítima con puertos chinos, especialmente Guangzhou, desde donde se articula una ruta directa que refuerza la distribución de mercancías en América Latina. Esta conexión acerca el comercio a otros puertos de la costa oeste del Pacífico, como Manzanillo (México) y San Antonio (Chile).

La importancia de la nueva ruta radica en que evita el canal de Panamá y en que el trayecto directo entre Guangzhou y Chancay se realiza en aproximadamente 30 días, frente a plazos mayores por rutas alternativas, con el valor añadido de reducir en torno a un 20 % el coste logístico y ofrecer un servicio de contenedores más competitivo. Esta nueva ruta permite impulsar la conectividad de Perú con los mercados internacionales, especialmente con Asia, de manera que Perú se consolida como el principal centro portuario de la costa oeste del Pacífico, beneficiando también a Colombia, Ecuador, Chile y Brasil.

La actividad de Chancay está siendo un revulsivo para el comercio regional lo que añade tensión a las relaciones entre China y Estados Unidos. Al respecto, la general Laura Richardson, comandante del Comando Sur de Estados Unidos (*Southcom*), expresó que Chancay tiene la capacidad para un «uso de doble propósito, tanto comercial como militar, porque podría albergar buques de guerra chinos».

Esta situación representa para Estados Unidos un riesgo para la seguridad y una amenaza para sus intereses en el Pacífico¹⁴. Dándose el agravante de que el control mayoritario y exclusivo que ejerce COSCO Shipping sobre Chancay limita la intervención estatal peruana y suscita preocupación sobre la soberanía y la seguridad nacional.

A la vez, Perú mantiene una relación comercial intensa con ambos países, siendo China su primer socio comercial¹⁵ y Estados Unidos el segundo, lo que genera una compleja dinámica para mantener sus respectivas influencias en el país. Una situación que ha obligado a la Administración estadounidense a reclamar opciones militares creíbles al Pentágono para garantizar el acceso sin restricciones a infraestructuras estratégicas. La señal enviada es que se ha fortalecido la cooperación militar y de seguridad con Perú, incluyendo entrenamientos y acuerdos para el ingreso de tropas estadounidenses, lo que consolida la presencia de Estados Unidos e intensifica su presión diplomática.

China, en cambio, mantiene una relación estratégica basada en el mercado y en el control de infraestructura, apoyada por sectores políticos que ven favorable el acercamiento económico a Pekín. Chancay forma parte del fortalecimiento de China en Perú, que se encuadra en la búsqueda de alternativas a posibles bloqueos geopolíticos o a las tensiones de las rutas tradicionales como el canal de Suez o el estrecho de Malaca. Por tanto, hay mucho más que logística: se trata de una muestra de cómo China amplía su influencia geopolítica y económica en Perú y, por extensión, en América Latina, pues Chancay no resulta indiferente, ya que se ha diseñado para transformar el comercio regional.

¹⁴ Declaraciones realizadas en noviembre de 2024, cuando el megapuerto de Chancay entró en funcionamiento.

¹⁵ Perú es el país latinoamericano que más exporta a China. Las exportaciones alcanzaron 25.200 millones de dólares y las importaciones, 15.800 millones de dólares. A Estados Unidos, en 2024, las exportaciones fueron 9.222 millones de dólares y las importaciones, 10.009 millones de dólares. Colombia es el que tiene un déficit mayor con China, que en 2024 alcanzó 12.392 millones de dólares.

COSCO Shipping lo sabe y lo reconoce de manera pública: «Si bien se ha especulado mucho sobre implicaciones geopolíticas y militares, particularmente desde Estados Unidos y algunos países vecinos, lo cierto es que el impacto será favorable para Perú, aunque quizás no lo sea tanto para otros»¹⁶.

El segundo hecho se localiza en Brasil, donde China ha propuesto un proyecto de alta importancia para avanzar hacia la integración logística de América del Sur con Asia, firmando un «memorando de entendimiento» en la XVII Cumbre de los BRICS (Río de Janeiro, 6 y 7 de julio de 2025), suscrito entre la empresa estatal brasileña Infra S. A., dependiente del Ministerio de Transportes, y el Instituto de Planificación e Investigación Económica Ferroviaria de China, para iniciar los estudios del Corredor Ferroviario Bioceánico Central, con el propósito de facilitar el comercio y el transporte de mercancías entre Asia y América del Sur.

Esta iniciativa fortalece la cooperación económica y, además, transformará la infraestructura ferroviaria regional. El tren tendrá un recorrido que superará los 3.000 kilómetros, conectando el litoral atlántico brasileño con el Pacífico peruano. Conectará el puerto de Ilhéus, en el estado brasileño de Bahía, con el megapuerto de Chancay, agilizando la exportación de productos agropecuarios y minerales hacia China, con lo que se reducirán los tiempos y los costes, en respuesta a la creciente demanda de rutas comerciales más eficientes en un contexto de alta competencia global.

La construcción del tren bioceánico no solo optimizará la logística, sino que también fortalecerá la posición de Brasil y Perú en el comercio global y consolidará a China como primer socio de ambos países. Se espera que la infraestructura facilite la integración con otros modos de transporte, como las carreteras y las vías navegables, creando una red logística más amplia, diversificada y robusta. De esta manera, Chancay se convertirá en la clave para el Pacífico sudamericano, acortando las rutas marítimas. Este proyecto también refuerza la cooperación en el marco de los BRICS, promoviendo una mayor conectividad entre los países miembros.

¹⁶ Para más detalle, véase: <https://elmen.pe/puerto-de-chancay-los-barcos-siguen-llegando-y-la-pugna-geoestrategica-entre-ee-uu-y-china-aumenta/>

Brasil profundiza su relación con China, relación que se acelera con la llegada de la primera fábrica de automóviles eléctricos BYD, las inversiones en energías limpias y en telecomunicaciones.

Por su parte, con Estados Unidos la está reconduciendo, desde que este país le impuso los más altos aranceles, que llegaron al 50 %, posteriormente reducidos al 0 % para una serie de productos como el café, la banana, la piña, el coco, las verduras, los tomates, la carne de ternera y los derivados de la carne de vacuno.

El tercer hecho se produce en Panamá, lo que incrementó el malestar de Estados Unidos. Se trata de la influyente presencia de CK Hutchison Holdings Limited, que opera los puertos de Cristóbal, punto de entrada al canal, situado en el lado del océano Atlántico, y de Balboa, que sirve como salida, localizado en el lado del océano Pacífico, siendo esta la principal terminal de transbordo de América Latina y un centro logístico de alta importancia.

Controlar estos dos puertos significa disponer de un enclave privilegiado en ambos extremos del canal, en mayor medida si se considera que alrededor del 40 % del tráfico de contenedores de Estados Unidos atraviesa esta vía.

Una situación que llamó la atención de Estados Unidos y motivó una advertencia por parte de John Moolenaar, presidente del Comité Selecto de la Cámara de Representantes sobre el Partido Comunista Chino (PCCh), quien calificó de «influencia maligna» los intentos de China por controlar puertos estratégicos en el país. Esta advertencia llegó tras conocerse que grupos empresariales chinos intentaban adquirir concesiones portuarias pertenecientes a CK Hutchison Ports.

En la carta dirigida al ministro de Asuntos Marítimos de Panamá, Luis Roquebert, Moolenaar expresó su alarma ante la influencia maligna que ejerce China, al tiempo que elogiaba los esfuerzos del presidente Mulino para fortalecer los lazos con Estados Unidos y frenar la expansión china en el país, destacando la decisión de abandonar la Iniciativa de la Franja y la Ruta, a la que Panamá había sido el primer país centroamericano en adherirse en noviembre de 2017. Una decisión que se anunció durante la visita del secretario de Estado de Estados Unidos, Marco Rubio (1-3 de febrero de 2025), y que fijó la posición geopolítica del país con su socio tradicional.

Moolenaar fue claro al advertir de que Estados Unidos no desea en absoluto que empresas chinas como COSCO Shipping operen los puertos de Balboa y Cristóbal, «pues supone un riesgo inaceptable para la seguridad nacional de Panamá, de Estados Unidos y de la región». Solicitó, además, que cualquier nuevo operador que asuma los puertos no esté subordinado al Partido Comunista Chino.

De manera que los puertos panameños se encontraban en el centro de una disputa cada vez más tensa e intensa desde que CK Hutchison Ports acordó, en marzo de 2025, un principio de venta de 41 puertos en el mundo, incluidos Balboa y Cristóbal, por 23.000 millones de dólares al consorcio liderado por BlackRock y Mediterranean Shipping Company (MSC), la mayor naviera del mundo en capacidad de carga de buques portacontenedores. Sin embargo, la operación no llegó a concretarse en los términos inicialmente anunciados.

El 30 de julio de 2025 la situación se complicaba más, pues el acuerdo lo frenó la Contraloría General de la República de Panamá, que acudió a la Corte Suprema de Justicia, donde presentó dos demandas (expedientes 119313-2025 y 17547-2025) que podían redefinir la competencia entre Estados Unidos y China en materia portuaria. Las demandas exigen que el contrato otorgado en 1997 entre el Estado de Panamá y Panama Ports Company, subsidiaria de CK Hutchison Holding Limited, sea declarado nulo y sin valor debido a las numerosas irregularidades encontradas durante una auditoría interna. La Contraloría General cuestionó su legalidad, indicando que se ha registrado una pérdida estatal superior a 1.300 millones de dólares, y anunció posibles acciones penales contra exfuncionarios por perjudicar el interés nacional.

Dicho contrato, además de las ingentes pérdidas económicas, otorgaba derechos de desarrollo exclusivo y poder de veto sobre proyectos de infraestructura en áreas clave del canal, un punto que ha generado críticas por considerarse una cesión de soberanía. La procuradora general de Panamá coincidió con estas objeciones, señalando que el contrato creó un monopolio injustificado y vulneró principios constitucionales.

Toda esta serie de acontecimientos y movimientos, que envuelven presiones e influencias de las dos grandes potencias, demuestra que la conectividad internacional

del canal de Panamá resulta clave; de ahí la alta relevancia geopolítica que adquiere para ambos países y, de manera singular, para Estados Unidos.

Actualmente, 37 puertos en América Latina operan con participación de capital o gestión china, y las implicaciones para Centroamérica son profundas. China Merchants Port Holdings y COSCO Shipping Ports han invertido estratégicamente desde Kingston hasta Paranaguá, con el megapuerto de Chancay, en Perú, como proyecto insignia. Es importante destacar que el 85 % de estos puertos se encuentran ubicados en puntos neurálgicos para el comercio Asia-América Latina, muchos financiados bajo la Iniciativa de la Franja y la Ruta con condiciones preferenciales y contratos de largo plazo.

La sentencia de la Corte Suprema y la transición hacia la gestión pública de los puertos panameños

El Órgano Judicial de la Corte Suprema de Justicia de Panamá¹⁷ emitió una decisión histórica el 29 de enero de 2026, al declarar la invalidez constitucional del «contrato» de concesión entre Panama Ports Company y el Estado panameño. Esta decisión afecta directamente la gestión de los dos puertos neurálgicos para el país, Cristóbal y Balboa.

Dicho contrato vulneró la Constitución, situando a la empresa concesionaria por encima del Estado y otorgando prórrogas automáticas que resultaron perjudiciales para los intereses nacionales.

Desde 1997, la forma y el fondo de estas concesiones han sido objeto de críticas, pues, conforme al espíritu de los tratados del canal, las terminales debieron pasar a manos panameñas para su administración y no ser cedidas a empresas extranjeras.

El fallo sobre las dos demandas de inconstitucionalidad (expedientes 119313-2025 y 17547-2025), de acuerdo con el cual las normas declaradas inconstitucionales están vinculadas al contrato que regula el desarrollo, construcción, operación y administración de las terminales portuarias de contenedores, Ro-Ro, pasajeros, carga a granel y carga general en los puertos de Balboa y Cristóbal, así como a las irregularidades de la

¹⁷ REPÚBLICA DE PANAMÁ. Órgano Judicial, Corte Suprema de Justicia (Pleno). Panamá, 29 de enero de 2026. <https://www.presidencia.gob.pa/storage/documentos/1225/gaceta-oficial-panama-ports-company-sa-1771862390.pdf>

prórroga contractual, según la auditoría que estimó pérdidas fiscales, como indicábamos, de 1.300 millones de dólares, habilita la entrada de nuevos operadores, potencialmente estadounidenses o europeos.

La decisión de la Corte Suprema de Justicia dio paso a una transición de 18 meses, durante la cual los puertos serán gestionados por dos de los principales operadores de carga del mundo hasta ser adjudicados mediante licitación. APM Terminals (subsidiaria de la danesa Maersk) administrará Balboa mediante un contrato por 26 millones de dólares, mientras que Terminal Investment Limited (TIL), perteneciente a MSC, operará Cristóbal en un acuerdo por casi 16 millones de dólares.

Estas empresas, según el planteamiento oficial, gestionarán la mayor parte de la carga asociada a ambos puertos, lo que permitirá preservar la continuidad logística y reducir los riesgos, asegurando una transición eficiente y el flujo operativo de contenedores, mientras el Estado define el modelo definitivo de administración y adjudicación de gestión estatal.

Como consecuencia del fallo, Panama Ports Company inició el 3 de febrero de 2026 un arbitraje contra la República de Panamá ante la Cámara de Comercio Internacional (CCI), reclamando al menos 1.500 millones de dólares en daños. Por su parte, CK Hutchison Holdings Limited amplió su notificación de disputa, invocando un tratado bilateral de inversión. Este paso significa que la compañía está activando mecanismos de protección internacional para inversionistas extranjeros, alegando que Panamá violó sus obligaciones de transparencia y comunicación. Según CK Hutchison, el Gobierno ignoró consultas previas y actuó sin diálogo ni buena fe, lo que refuerza la base para un arbitraje internacional.

El ministro de Economía y Finanzas, Felipe Chapman, ha descartado la negociación directa con Panama Ports Company, calificando la reclamación como desproporcionada respecto a los aportes históricos del contrato, y ha reafirmado que la posición jurídica del Estado panameño es sólida.

La Autoridad Marítima de Panamá ha cumplido con las reglas del procedimiento arbitral y ha señalado que, al asumir la posesión de los puertos, se constató un deterioro

significativo de ambas terminales, alejadas de las mejores prácticas y estándares internacionales.

En el nuevo escenario portuario de Panamá, el país ha demostrado estar preparado para asumir la gestión de sus principales terminales bajo el modelo de empresa pública, tomando como referencia la Autoridad del Canal de Panamá. Este enfoque representa un cambio fundamental en la visión de los puertos, que ya no deben ser percibidos únicamente como fuentes de ingresos o espacios comerciales, sino como activos estratégicos para la economía y la seguridad nacional.

La coyuntura actual, marcada por tensiones geopolíticas y disputas internacionales, desaconseja la continuación de la gestión extranjera de los puertos, ya que ello los expondría a las fluctuaciones y presiones derivadas de los intereses de potencias internacionales.

Es el momento de mirar hacia el futuro, priorizando los intereses nacionales y garantizando que los beneficios que generan los puertos sean tangibles y directos para la población panameña. En definitiva, la gestión portuaria debe estar orientada a asegurar que los puertos sirvan a los panameños. Para ello, Panamá debe mantener su autonomía y resistir cualquier tipo de presión externa, evitando negociaciones o decisiones que favorezcan intereses ajenos y particulares.

El país se encuentra ante una coyuntura histórica que representa una oportunidad única para consolidar la administración pública y eficiente de sus puertos, reforzando así su soberanía y su capacidad de decisión sobre infraestructuras críticas.

Mirando más allá del canal de Panamá

El canal de Panamá constituye un activo de primer orden regional y mundial. Su relevancia no solo radica en ser un pilar fundamental para el comercio internacional, sino también en el intenso interés y las disputas que suscita entre las dos potencias globales. Este escenario obliga a Panamá a mantener una postura de estricta neutralidad, la cual es percibida como indispensable para la estabilidad internacional.

La importancia del canal va mucho más allá de su función logística: representa un punto neurálgico. Estados Unidos lo considera un elemento esencial de su seguridad nacional, mientras que China, que afianzó su influencia mediante inversiones estratégicas, contempla el canal como un nexo de poder, ahora mermado por la histórica decisión de la Corte Suprema de Justicia de Panamá de declarar la invalidez constitucional del «contrato» de concesión entre Panama Ports Company y el Estado panameño.

El canal, históricamente, ha sido un asunto prioritario para Estados Unidos y, de hecho, continúa siendo clave en su estrategia de seguridad. Por esta razón, la creciente presencia y las cuantiosas inversiones chinas en la infraestructura y gestión de dos de los puertos clave del canal acentuaron la inquietud estadounidense, intensificada con la llegada de Donald Trump en su segundo mandato. Esta inquietud se intensificaba a medida que se expandía la presencia de China como actor central en la competitividad portuaria y logística de la región.

Geopolíticamente, el canal se sitúa en el epicentro de la convergencia de intereses de Estados Unidos y China. La operación de puertos clave como Balboa y Cristóbal, gestionados hasta ahora por la empresa Hutchison Ports de Hong Kong, ha sido objeto de acusaciones por parte de Estados Unidos, que la señala como una influencia en la toma de decisiones de la Autoridad del Canal de Panamá y en los marcos regulatorios nacionales. Este choque de intereses ilustra la pugna por el control y la gestión de infraestructuras críticas en la zona.

Los tratados, el control y la presencia internacional en el canal de Panamá, junto con los derechos especiales de tránsito y los acuerdos internacionales, otorgan a Estados Unidos un derecho especial de tránsito para sus naves de guerra a través del canal, derecho que también comparte con Panamá. Este privilegio se reconoce como un tributo al papel histórico de Estados Unidos en la construcción del canal.

Una situación que, a pesar del pleno control panameño del canal desde el 31 de diciembre de 1999, no ha podido evitar que Estados Unidos haya mostrado interés en modificarla; incluso el presidente Donald Trump ha puesto en tela de juicio los fundamentos del Tratado, invocando razones de «seguridad nacional» y señalando una

supuesta influencia china en la gestión del canal en comparación con la de Estados Unidos.

La evidente utilización del canal por parte de empresas chinas ha crecido de manera significativa, siendo el segundo mayor usuario, aunque sigue muy por detrás de Estados Unidos.

De manera que, ante las actuales tensiones geoestratégicas y geopolíticas que provocan disrupciones y rivalidades crecientes, la estabilidad política, la neutralidad y la seguridad jurídica de Panamá emergen como fortalezas clave. Estas cualidades permiten al país seguir captando inversión extranjera y consolidarse como un centro logístico global de referencia.

Gracias a la estructura y conectividad del canal y sus puertos, Panamá se percibe internacionalmente como un socio fiable, seguro y competitivo.

Los hitos más destacados del canal durante los últimos 26 años son los siguientes:

- Aportes totales al Estado: 31.231 millones de dólares al Tesoro Nacional, consolidándose como una de las principales fuentes de ingresos públicos y un soporte clave para el financiamiento del desarrollo nacional.
- Inversiones estratégicas: en 2025 la Autoridad del Canal de Panamá presentó su hoja de ruta para la próxima década, con proyectos destinados a fortalecer su rol en el comercio global, entre ellos el Corredor Energético, mejoras portuarias y sistemas orientados a garantizar la seguridad hídrica.
- Innovación y sostenibilidad: el canal reafirma su enfoque en la sostenibilidad mediante programas dirigidos a optimizar el uso del agua, reducir emisiones y aumentar la resiliencia de la infraestructura frente al cambio climático.
- Trabajo en la cuenca hidrográfica: la gestión del canal incluye programas permanentes en la Cuenca Hidrográfica del Canal, enfocados en la protección del recurso hídrico y en mejorar las condiciones de vida de las comunidades que dependen de esta zona estratégica.

Panamá, a lo largo de su historia, ha basado su modelo económico en la ventaja de su privilegiada posición geográfica, situándose como un punto neurálgico en el tránsito internacional gracias al canal de Panamá.

Los ingresos generados por esta infraestructura han constituido la base del crecimiento nacional y continúan siendo uno de los principales pilares de la economía panameña. Este modelo ha permitido al país consolidarse como un enclave estratégico para el comercio global, garantizando recursos fundamentales para el financiamiento y la estabilidad económica. Sin embargo, las transformaciones globales y los nuevos retos del panorama mundial han experimentado una aceleración durante las últimas décadas, lo que marca una nueva dinámica.

Las economías más competitivas del siglo XXI ya no se sustentan únicamente en la infraestructura física ni en el comercio tradicional, sino que avanzan hacia un modelo donde el conocimiento, la innovación y la tecnología adquieren protagonismo.

Este nuevo escenario exige a Panamá repensar su estrategia de desarrollo, integrando estos factores clave para mantenerse relevante y aprovechar plenamente su potencial como plataforma regional y global, que, además, posee una de las mayores biodiversidades del planeta¹⁸.

Convertir ese patrimonio natural en conocimiento científico, innovación y desarrollo económico sostenible es el desafío estratégico del país. Esta situación puede definir el futuro del país, permitiéndole pasar de concebirse como un país de tránsito del comercio internacional a convertirse en una potente plataforma regional y global. El cambio de modelo implica la atracción de empresas que se establezcan de forma permanente, impulsadas por la fortaleza de una cadena de suministro integrada y eficiente.

La evolución hacia este nuevo modelo requiere apostar por la generación de valor añadido y la captación de inversiones a largo plazo. De este modo, Panamá podrá aprovechar las ventajas competitivas de contar con ecosistemas logísticos complejos

¹⁸ Panamá posee una de las mayores biodiversidades del planeta. Convertir ese patrimonio natural en conocimiento científico, innovación y desarrollo económico sostenible es el desafío estratégico del país. El siglo XXI pertenece a las economías que invierten en ciencia y Panamá tiene todo para ser una de ellas. Así lo afirma Timothy Thomson, director de INDICASAT-AIP. <https://www.prensa.com/opinion/la-oportunidad-de-panama-para-construir-una-nueva-economia-biotecnologia-y-biodiversidad/>

conectados con las cadenas globales de suministro. Actualmente, la competencia internacional no se centra solo en las rutas, sino en la capacidad de crear sistemas logísticos robustos, resilientes y eficientes que conecten infraestructura, talento, tecnología y producción; no se trata únicamente de transportar mercancías, sino de construir un sistema integral.

Mirando al futuro, Panamá posee ventajas diferenciadoras que la posicionan como un país con un potencial logístico único. Aunque la posición geográfica sigue siendo el mayor atractivo, el contexto internacional actual está marcado por la reconfiguración de las cadenas globales de suministro, la relocalización productiva y la búsqueda de seguridad logística.

El verdadero valor reside en la capacidad de integrar esa ventaja geográfica del canal con infraestructura moderna, conectividad sólida, desarrollo del talento y una visión abierta y proactiva. Esto permite dejar atrás la imagen de país de paso y convertirse en el punto de partida para flujos comerciales regionales y globales, favoreciendo encadenamientos productivos y construyendo una economía más resiliente y diversificada.

En este contexto, la Autoridad del Canal de Panamá ha destinado 500 millones de dólares a la transformación digital y ha puesto en marcha un programa de descarbonización orientado a reducir las emisiones de sus operaciones, posicionando a la vía interoceánica como referente mundial en sostenibilidad dentro del sector marítimo.

Actualmente, Panamá está en una posición idónea para transformar su rol tradicional de centro logístico en un nodo de alto valor añadido para el sector tecnológico, pasando de ser consumidor y punto de tránsito a convertirse en un actor fundamental dentro de la cadena global de suministro de microchips¹⁹.

Se configura así una propuesta de valor en la que tecnología y logística convergen, permitiendo que las empresas multinacionales vean a Panamá no solo como un puerto

¹⁹ GARCÍA ARMUELLES, Lourdes. «Darío Solís, comisionado nacional de la Industria Microelectrónica y Semiconductores. El plan de Panamá para competir en el mercado global de microchips», *La Estrella de Panamá*. 11/3/2026. <https://www.laestrella.com.pa/economia/el-plan-de-panama-para-competir-en-el-mercado-global-de-microchips-DD20675006>

de paso, sino como un centro de innovación donde el talento local sea protagonista de la próxima revolución tecnológica en la región.

Los objetivos estratégicos deben, en última instancia, apuntalar el empleo especializado y la inversión, teniendo como meta la creación de nuevas actividades económicas que generen empleos de alta especialización y atraigan una mayor inversión extranjera directa. La incursión de Panamá en estos sectores no es un experimento aislado, sino una evolución lógica de su posición geográfica y comercial.

Para lograrlo, Panamá debe consolidarse como una plataforma de desarrollo y liderazgo regional en la generación de valor, resultando imprescindible asumir una responsabilidad colectiva que se traduzca en acciones coordinadas y sostenidas a largo plazo.

Esta responsabilidad implica, en primer lugar, la definición y el respeto de reglas claras que orienten el funcionamiento de los distintos sectores implicados en el proceso de transformación económica. Además, es fundamental fomentar una coordinación efectiva entre los sectores productivos y los ámbitos académicos, de modo que se potencie la transferencia de conocimiento y la innovación como motores del crecimiento.

La gobernanza, en segundo lugar, desempeña un papel esencial en este proceso, ya que debe ser capaz de mantener las prioridades estratégicas a largo plazo, alejándose de enfoques cortoplacistas y de proyectos aislados. Solo a través de una gestión orientada al futuro, Panamá podrá trascender su tradicional dependencia del canal y evolucionar hacia un modelo basado en el desarrollo integral, el crecimiento sostenido y el liderazgo regional.

Esta transición implica dejar atrás la lógica de iniciativas individuales para construir una estructura sólida y cohesionada que permita afrontar los retos globales y aprovechar las oportunidades del entorno internacional²⁰.

La posición geográfica estratégica de Panamá le ha permitido cimentar su historia reciente sobre una ventaja indiscutible: su capacidad, a través del canal de Panamá, de conectar al mundo.

²⁰ PRECIADO, Luis Eduardo. «Panamá 2026: una oportunidad impostergable para transformar su modelo logístico», *La Estrella de Panamá*. 10/3/2026. <https://share.google/7xxfWzJubQxJlAWOu>

El canal, junto con los puertos, aeropuertos, carreteras, ferrocarril y toda la infraestructura logística, sumados a su posición geográfica estratégica, otorgaron al país un papel trascendental a nivel internacional.

Sin embargo, el modelo de desarrollo orientado hacia el exterior restó protagonismo a la integración eficiente del territorio nacional. Este es el verdadero punto de inflexión del crecimiento interno panameño: lograr que la conectividad y la eficiencia que han caracterizado la proyección global del país se traduzcan en beneficios compartidos y cohesión interna.

Las infraestructuras estratégicas y la modernización logística, con las nuevas megaobras como el Cuarto Puente sobre el Canal, el Corredor Ferroviario Nacional, el Corredor de las Playas, los proyectos de APP de carreteras y otras infraestructuras estratégicas, actúan como un revulsivo transformador. Estas iniciativas no son proyectos aislados, sino respuestas coordinadas a necesidades acumuladas durante años.

Los elevados costes logísticos, el potencial subutilizado de distintas regiones, las dificultades de acceso a polos turísticos y una infraestructura que no ha crecido al ritmo de la demanda han dejado al país con una logística que, pese a ser bandera nacional, requiere modernización y articulación interna para seguir siendo eficiente.

En cuanto al impacto económico y social de estas infraestructuras, al analizarlas de forma integral, superan el simple traslado de personas o mercancías y permiten, de este modo, transformar la estructura económica del país.

En economías como la panameña, donde los costes logísticos pueden representar entre el 15 % y el 30 % del valor de un producto, cualquier mejora en eficiencia impacta directamente en la competitividad.

La infraestructura moderna y multimodal reduce significativamente estos costes, permitiendo que sectores como la agroindustria, el comercio y la exportación operen con mayor margen y acceso a mercados, compitiendo con otros países. El valor añadido se manifiesta en una eficiencia económica: cada nodo de conexión activa el comercio, los servicios, la vivienda y la logística, generando un ecosistema económico-empresarial avanzado y desencadenando una cadena de crecimiento orgánico en estas áreas, que conectan el territorio y el desarrollo regional.

Esta conexión territorial y este desarrollo regional producen la transformación integral de la infraestructura, que conecta a la población con ejes económicos clave, reduce ampliamente los tiempos de traslado y activa regiones anteriormente marginadas del desarrollo.

Este tipo de proyectos permite que el crecimiento y la competitividad sean compartidos territorialmente, impulsando la cohesión social y económica. El impacto y los retos estructurales de estas infraestructuras generan inevitablemente retos y objeciones. Las dilaciones en etapas iniciales, las dudas sobre los trazados y las preocupaciones ambientales o sociales forman parte natural de cualquier proceso de transformación estructural.

La clave no está en cuestionarlos, sino en evitar análisis prematuros e incompletos y en basarse en una planificación rigurosa y eficiente, en línea con los importantes proyectos que abren una nueva etapa hacia el futuro exitoso de Panamá.

Conclusiones

El análisis de la relevancia geoestratégica y geopolítica del canal de Panamá permite extraer las siguientes conclusiones:

Primera. El canal de Panamá se confirma como una infraestructura insustituible para el comercio internacional. Con 13.404 tránsitos y unos ingresos de 5.705 millones de dólares en el año fiscal 2025, demuestra su capacidad para generar resultados récord y consolidarse como una de las principales fuentes de ingresos del Estado panameño, con aportes acumulados de 31.231 millones de dólares en 26 años de administración nacional. Por él transita entre el 5 % y el 6 % del comercio marítimo mundial y alrededor del 40 % del tráfico de contenedores de Estados Unidos, lo que subraya su carácter estratégico para las cadenas de suministro globales.

Segunda. La competencia geopolítica entre Estados Unidos y China ha convertido al canal en un escenario de tensión de alcance global. La histórica sentencia de la Corte Suprema de Justicia de Panamá, de 29 de enero de 2026, que declaró la invalidez constitucional del contrato de concesión de Panama Ports Company, marca un punto de

inflexión en la gestión portuaria del país y abre un nuevo capítulo en el que Panamá reafirma su soberanía sobre infraestructuras críticas. La transición hacia la gestión pública de los puertos de Balboa y Cristóbal, con operadores interinos de reconocido prestigio internacional como APM Terminals y TIL (MSC), refleja la determinación del Estado panameño de anteponer el interés nacional frente a las presiones externas.

Tercera. La neutralidad del canal, emanada de los Tratados Torrijos-Carter, constituye el pilar fundamental sobre el que descansa la confianza de la comunidad marítima internacional. El presidente Mulino ha defendido con firmeza este principio, posicionándolo como la mejor y única defensa frente a cualquier amenaza. El Acuerdo de Seguridad firmado con Estados Unidos en abril de 2025 y la sesión del Consejo de Seguridad de la ONU de agosto del mismo año evidencian que Panamá ha sabido navegar con habilidad diplomática entre las presiones de ambas potencias, manteniendo su autonomía decisoria y reafirmando que el canal no es un activo de negociación geopolítica, sino un servicio público global.

Cuarta. La crisis del estrecho de Ormuz, intensificada desde marzo de 2026 por la guerra en torno a Irán, ha puesto de manifiesto con extraordinaria crudeza la vulnerabilidad de los cuellos de botella marítimos y, simultáneamente, ha reforzado la relevancia estratégica del canal de Panamá como ruta alternativa. El cierre *de facto* de Ormuz, la volatilidad del precio del crudo y el desvío de rutas por parte de las principales navieras mundiales han incrementado la demanda de tránsito por la vía panameña, que a mediados de marzo de 2026 operaba a plena capacidad, con entre 36 y 38 tránsitos diarios. Esta coyuntura confirma que, en un mundo marcado por la inestabilidad geopolítica, el canal de Panamá es mucho más que una infraestructura logística: es una garantía de continuidad para el comercio mundial.

Quinta. La expansión de China en la infraestructura portuaria de América Latina, ejemplificada por el megapuerto de Chancay, en Perú, y el proyecto del tren bioceánico Brasil-Perú, configura una nueva arquitectura logística regional que desafía las rutas tradicionales y altera los equilibrios de poder. Con 37 puertos en la región operados con participación china, la Iniciativa de la Franja y la Ruta ha duplicado su presencia en solo cinco años. Estos desarrollos, lejos de ser meramente comerciales, tienen una profunda

carga geopolítica que obliga a todos los actores regionales y, en particular, a Panamá, a calibrar cuidadosamente sus alianzas y decisiones estratégicas.

Sexta. El futuro de Panamá exige trascender el modelo de país de tránsito hacia una plataforma de alto valor añadido. El portafolio de inversiones de la Autoridad del Canal de Panamá, que asciende a 12.000 millones de dólares para la próxima década e incluye el embalse de Río Indio, el gasoducto, los nuevos puertos previstos en Corozal y Telfers, y el corredor logístico terrestre, constituye una apuesta decidida por la diversificación, la resiliencia hídrica y la competitividad. La incursión en sectores como la microelectrónica y los semiconductores, junto con la apuesta por la biotecnología derivada de la extraordinaria biodiversidad del país, representan oportunidades para construir una economía basada en el conocimiento, la innovación y la sostenibilidad.

Séptima. El canal de Panamá se encuentra en una coyuntura histórica. Las tensiones geopolíticas entre las dos grandes potencias mundiales, la reconfiguración de las rutas marítimas globales provocada por los conflictos en Oriente Medio, la emergencia de proyectos logísticos alternativos como Chancay y el tren bioceánico, así como los desafíos derivados del cambio climático y las políticas arancelarias, configuran un escenario complejo, pero también cargado de oportunidades. La fortaleza institucional de la Autoridad del Canal de Panamá, la defensa inquebrantable de la neutralidad por parte del presidente Mulino y la visión estratégica a largo plazo plasmada en el plan de inversiones sitúan a Panamá en una posición privilegiada para convertir estos desafíos en palancas de crecimiento.

El canal ha sido, es y seguirá siendo un bien público global al servicio de la humanidad, y su administración eficiente, neutral y soberana constituye la mejor contribución de Panamá a la estabilidad del comercio mundial y al equilibrio de poder internacional.

Ramón Casilda Béjar

Profesor miembro de la Línea de Investigación en Economía del Instituto Universitario de Investigación en Estudios Latinoamericanos (Universidad de Alcalá).
Analista estratégico iberoamericano