



## Aviso Legal

### Artículo de divulgación

Título de la obra:	El nuevo Canal de Panamá
Autor:	Benítez, Daniela
Forma sugerida de citar:	Benítez, D. (2000). El nuevo Canal de Panamá, <i>Cuadernos Americanos</i> , 1(79), 229-239.
Publicado en la revista:	<i>Cuadernos Americanos</i>
Datos de la revista:	
ISSN:	0185-156X
Nueva Época, Año XIV, Núm. 79, (enero-febrero de 2000).	

Los derechos patrimoniales del artículo pertenecen a la Universidad Nacional Autónoma de México. Excepto donde se indique lo contrario, este artículo en su versión digital está bajo una licencia Creative Commons Atribución-No comercial-Sin derivados 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0 Internacional). <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode.es>



D.R. © 2021 Universidad Nacional Autónoma de México.  
Ciudad Universitaria, Alcaldía Coyoacán, C. P. 04510, México, Ciudad de México.

Centro de Investigación sobre América Latina y el Caribe  
Piso 8 Torre II de Humanidades, Ciudad Universitaria, C.P. 04510,  
Ciudad de México. <https://cialc.unam.mx/>  
Correo electrónico: [betan@unam.mx](mailto:betan@unam.mx)

Con la licencia:



Usted es libre de:

- ✓ Compartir: copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato.

Bajo los siguientes términos:

- ✓ Atribución: usted debe dar crédito de manera adecuada, brindar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciante.
- ✓ No comercial: usted no puede hacer uso del material con propósitos comerciales.
- ✓ Sin derivados: si remezcla, transforma o crea a partir del material, no podrá distribuir el material modificado.

Esto es un resumen fácilmente legible del texto legal de la licencia completa disponible en:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode.es>

En los casos que sea usada la presente obra, deben respetarse los términos especificados en esta licencia.

## El nuevo Canal de Panamá

Por Daniela BENÍTEZ

*Facultad de Ciencias Políticas y Sociales,  
Universidad Nacional Autónoma de México*

EL 31 DE DICIEMBRE DE 1999, tan sólo hace unos cuantos días, después de tanto tiempo de espera y de lucha constante, el mundo entero, y sobre todo los hermanos países de Latinoamérica, fueron testigos de un acontecimiento de relevancia y controversia internacional: la entrega del Canal de Panamá por parte de Estados Unidos al país que le da nombre. Dicho evento señaló el fin de un siglo caracterizado por los abusos, las humillaciones y las violaciones a la soberanía nacional del pueblo panameño por parte del poderoso país del norte.

Sin embargo, esta historia no comienza a principios de este siglo, con la construcción del canal, sino que se remonta la época de la Colonia, apenas comenzado el siglo XVI, y desde entonces fue tomando diferentes matices e integrando a diferentes protagonistas.

Panamá se localiza en la parte más angosta de Centroamérica, pero más que otra nación en la región, Panamá es y ha sido el resultado de su estratégica posición geopolítica, que despertó interés por encontrar una ruta interoceánica, o construirla en su defecto. Su historia, su vida socioeconómica y política han sido determinadas por esta singular característica geográfica, la cual ha hecho que el Istmo haya servido, por siglos, como puente de enlace entre dos continentes y dos océanos.

El Istmo de Panamá fue descubierto en 1501 por el español Rodrigo de Bastidas, al salir de Venezuela navegando hacia el occidente en busca de oro, y llegar a tocar las costas de Panamá. Sin embargo, la primera exploración fue hecha por Cristóbal Colón, un año después, en lo que fue su cuarto viaje a las Américas.

Los informes de Colón a la Corona sobre las grandes riquezas encontradas en el Istmo estimularon la conquista, especialmente con los hallazgos posteriores de Vasco Núñez de Balboa. A partir de este momento, patrocinados por los reyes de España, los conquistadores españoles comenzaron un sinnúmero de exploraciones incansables con el propósito de encontrar un paso natural ma-

rítimo que comunicara ambos océanos, sin embargo, todos los esfuerzos resultaron en vano. Es entonces que se inician diferentes proyectos para la construcción de un canal interoceánico.

No obstante, los españoles desistieron de la idea de construir dicho canal después de varios intentos sin éxito. Se habían topado con diversos obstáculos de magnitud, como la inadecuada tecnología de la época, la desconfianza de los inversionistas en un proyecto de tal importancia, las enfermedades de la selva, las inclemencias del clima etcétera.

A pesar de su fracaso de juntar los mares por medio de una ruta marítima, años más tarde los españoles lograron unir los dos océanos por medio de un sendero estrecho empedrado por el que podían pasar hasta dos mulas con carga a la vez; lo llamaron “Camino Real” y actualmente aún se pueden encontrar vestigios de lo que se convirtió en la ruta más importante del periodo de la Colonia en la parte centro y sudamericana. Por medio de esta ruta podían transportar todas las riquezas y mercancías saqueadas de Sudamérica, especialmente de Perú, para posteriormente embarcarlas en el Atlántico rumbo a España.

A partir de 1543, el Camino Real en Panamá se convirtió en la ruta preferida para la transportación de mercancías y tránsito de pasajeros en Centroamérica. De esta forma, el interés y la especulación por la construcción de un canal que abriera paso por el Istmo fue casi nulo, hasta que en 1811, trescientos años más tarde, el explorador y científico alemán Alexander von Humboldt realizó publicaciones sobre sus descubrimientos en Latinoamérica referentes al tema. En dichos libros señalaba las tres mejores rutas en América, de las más de veinte propuestas para construir dicho canal: Tehuantepec (México), Nicaragua y Panamá. Con esto reapareció el interés extranjero que volvió a fijar sus ojos en los antiguos proyectos.

Sin embargo, el panorama mundial era distinto al de tres siglos antes. El poder de España sobre las nuevas colonias se había debilitado considerablemente, tanto que ya no era la única influencia en el Caribe. El siglo XVIII sirvió para que, paulatinamente, Inglaterra también se hiciera presente en la región, al grado de reemplazar a la Corona española como el primer socio comercial de los caribeños.

Por otro lado, la naciente potencia industrial mundial, Estados Unidos, se presentaba como otro factor en el panorama. Para fines del siglo XVIII y principios del XIX, la industria norteamericana había

crecido aceleradamente, lo que impulsó a los comerciantes y mercaderes a buscar fuentes baratas de materias primas y nuevos mercados en donde colocar sus productos manufacturados. Para entonces era ya inocultable su fuerte interés en el Caribe.

El siglo XIX fue testigo de la competencia que los países imperialistas desarrollaron debido a los anhelos por construir, controlar y operar una vía transistmica. Para la primera mitad del siglo XIX, el área del Caribe y Centroamérica estaba siendo vigilada por los ojos de varias potencias europeas tales como Inglaterra, Francia y Rusia. Dicha región se había convertido en el centro comercial del mundo. No sólo unía el norte con el sur, sino que también acercaba a Europa, África, Polinesia, Asia y Australia. Estados Unidos pretendía monopolizar dicho comercio, por lo que habría que actuar rápidamente. La región se había convertido en un terreno de batalla.

A pesar de haber tenido enfrentamientos con la Gran Bretaña y España por los nuevos mercados, Estados Unidos supo convertirse rápidamente en la potencia de mayor influencia en la región, desplazando por completo a las otras dos. Incluso lanzó la Doctrina Monroe a principios del siglo XIX con el fin de mantener alejada toda influencia europea del hemisferio occidental, para evitar futuras colonizaciones. Diversos factores incrementaron la necesidad de dicho canal para Estados Unidos. La guerra con España demostró que un canal en Centroamérica habría agilizado el tránsito de barcos y buques de guerra; el descubrimiento de oro en California en 1848 movilizó un gran número de pasajeros que emprendían el viaje en busca de riquezas, aprovechando el gran potencial comercial de las nuevas naciones independientes y el comercio que fluía de ahí hacia todas las regiones del mundo.

El primer paso importante que dio Estados Unidos para conseguir la concesión de dicho canal transoceánico fue la firma del Tratado Bildlack-Mallorino en 1846 con Colombia, de la cual Panamá, entonces sólo una provincia, formaba parte. De este tratado se logra la construcción de una vía férrea que atravesaba el Istmo, lo que intensificó aún más el tránsito de pasajeros por la región, y se garantizaba la soberanía de Colombia sobre Panamá, que ya había hecho varios esfuerzos separatistas.

Para la segunda mitad del siglo XIX la balanza se habría de inclinar hacia Estados Unidos, sin embargo, había ciertos factores todavía por definir, como la retirada absoluta de la presencia in-

glesa y la adquisición de las concesiones para la construcción de tan deseado canal.

La presencia inglesa en el Caribe y su propio interés por la ruta interoceánica provocó disputas con Estados Unidos. Así pues, en 1850 el gobierno norteamericano obtuvo la firma del Tratado Clayton-Bulwer con los ingleses, con el afán de mantener alejada a esta potencia de cualquier intento de colonización en la región. Al mismo tiempo, el tratado les permitió a ambos países desempeñar un papel de cooperación en el desarrollo y operación de cualquier futuro canal que fuera a construirse en el Istmo; esto es, ninguno de los dos gobiernos adquiriría un canal sin la participación del otro. El punto más importante de dicho acuerdo es que en ese momento se convirtió en un instrumento de neutralidad para toda el área.

A pesar de las críticas a dicho tratado por los norteamericanos, debido a que éste violaba la Doctrina Monroe al establecer una asociación entre ambas potencias, el Tratado Clayton-Bulwer significó un triunfo de la diplomacia norteamericana, debido a que previno una posible guerra con la potencia más grande del mundo, convirtió a Estados Unidos en un socio igualitario en cualquier empresa para la construcción de un canal y, lo más importante, le dio tiempo a Washington de resolver los problemas internos relacionados con la esclavitud —cuestión que había dividido a los norteamericanos y que hacía difícil la formación de un frente unido contra la Gran Bretaña—, tiempo para desarrollar su propia fuerza militar y tiempo para convertirse en la influencia más fuerte en el Caribe.

Para fines del siglo XIX ninguna de las potencias interesadas se había decidido aún por una de las tres rutas favoritas para construir el canal. Por su parte, Nicaragua y Colombia eran los países más interesados en ser escogidos, de ellos Colombia logró atraer la atención hacia Panamá después de numerosos intentos y prometedoras concesiones.

En 1879, el gobierno colombiano otorgó una concesión para la construcción de un canal al nivel del mar en el Istmo panameño al francés Ferdinand Marie de Lesseps, quien llegó al frente del proyecto gracias a su fama internacional alcanzada al construir el Canal de Suez.

Dicho contrato estipuló el pago de 10 millones de dólares a Colombia por parte de la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá dirigida por De Lesseps, con una duración de no-

venta años. Asimismo, establecía que dicha concesión podía ser transferible siempre y cuando no se tratara de un gobierno extranjero, acción que enfureció a Washington ya que éste afirmaba que el control norteamericano había sido desafiado.

No obstante este desacuerdo, los trabajos comenzaron en 1882, encontrándose rápidamente con los mismos problemas, y más todavía, que alguna vez habían tenido los españoles. La mala planeación, la falta de buena administración, la deshonestidad, los errores de sanidad, el clima, las lluvias tormentosas, las montañas de roca sólida, el fango, el poderoso río Chagres que atraviesa la locación del canal, las enfermedades tropicales como la fiebre amarilla, la malaria, junto a otros factores técnicos, impidieron que el proyecto concluyera.

El resultado fue la liquidación de la compañía en 1889. De Lesseps había quedado en la ruina económica y con una reputación por los suelos. Después de siete años de excavaciones, de 250 millones de dólares invertidos, y de entre 16 mil y 22 mil hombres desaparecidos a causa de las epidemias, habiendo realizado sólo unas 2/5 partes de las excavaciones necesarias para el canal, la compañía francesa tuvo que abandonar el proyecto.

Rápidamente, en 1892, Philippe-Jean Bunau-Varilla organizó otra compañía para el canal, la Nueva Compañía del Canal de Panamá. Este ingeniero minero francés y cabiltero en Washington, uno de los dirigentes de la anterior compañía francesa, planeó una estrategia para convencer a Estados Unidos que escogiera a Panamá para su ruta, con la esperanza de venderles después la concesión y así poder recuperar por lo menos parte de inversión.

La guerra entre Estados Unidos y España (1898) reforzó el interés norteamericano tanto en el área del Caribe como en Centro y Sudamérica. Para principios del siglo xx la preferencia de Estados Unidos respecto de la ruta escogida había cambiado. Después de haberse inclinado en favor de la ruta por Nicaragua, los norteamericanos tomaron ventaja de las circunstancias volviendo su atención hacia Panamá, sabiendo que sus posibilidades de éxito eran mayores.

Washington nunca se dio por vencido frente a Francia o el Tratado Clayton-Bulwer, el cual se había vuelto un impedimento más que una obligación. Al contrario, el fracaso de la compañía francesa en Panamá los hizo decidir que dicho proyecto debería ser exclusivamente norteamericano. No obstante, habría que librar un impedimento, que era precisamente el Tratado Clayton-Bulwer,

y que se interponía en los objetivos expansionistas de la nueva potencia.

La Guerra Hispano-Americana había elevado a la nación norteamericana al rango de gran potencia mundial. lo que hizo que Inglaterra reconociera que los días del tratado antes mencionado estaban contados. De esta manera, no les quedó otra opción que convertirse en el socio minoritario de un mundo anglosajón, y dar inicio a las negociaciones para buscar una alternativa.

Así pues, se llega la firma del Tratado Hay-Pauncefote en 1901, que le otorga a Estados Unidos el control exclusivo en la construcción, mantenimiento y manejo del propuesto canal a través del Istmo de Panamá, reemplazando por completo el tratado de 1850 que establecía que ambas naciones trabajarían conjuntamente y que tendrían el control del canal. Estados Unidos se erigió como único responsable de garantizar la neutralidad del importante paso interoceánico. Este tratado dio fin a la carrera imperialista entre ambas potencias, resultando vencedora la nueva y gran potencia mundial. Sin embargo, la lucha por conseguir tan deseado canal aún no terminaba, todavía había que librar un último obstáculo, Colombia.

El trayecto que Estados Unidos recorrió, hasta ese momento, para conseguir la realización de sus propósitos estratégicos, económicos, políticos y militares, había sido largo y difícil, pero aún así supo utilizar sus instrumentos diplomáticos para ir despejando el terreno. Se había convertido en una gran potencia a nivel mundial y en la mayor influencia en el área, había hecho a un lado a los ingleses con un nuevo tratado, había escogido inteligentemente la ruta panameña por la cual atravesaría el canal, estaba autorizado a comprar los títulos de la concesión de la compañía francesa, y ahora sólo faltaba conseguir la aprobación de Colombia, que aún mantenía el control sobre la provincia de Panamá, para transferir a Estados Unidos los derechos de la Nueva Compañía del Canal de Panamá.

El entonces presidente de Estados Unidos, Teddy Roosevelt, se mostraba bastante decidido a que ese canal fuera suyo, y para conseguirlo habría de valerse de todo tipo de artimañas y manejar a la perfección sus habilidades políticas. En un principio, Roosevelt trató de obtener un tratado por las buenas. Es decir, se iniciaron las negociaciones con Bogotá para un tratado referente al canal en el que ésta conservaría su soberanía sobre el Istmo, y Estados Unidos desempeñaría el papel de administrador y de policía. Sin



embargo, el senado colombiano se mostró bastante ambicioso y negó su ratificación esperando recibir una mejor oferta. Dicha acción enfureció de tal forma a los norteamericanos que decidieron actuar por su lado en vez de satisfacer las exigencias de Bogotá.

Afortunadamente para Estados Unidos, la situación en Panamá era de descontento e inestabilidad tanto política como económica. Factores como los disgustos de los dirigentes de la Compañía del Ferrocarril, la inquietud de los franceses por recuperar parte de sus pérdidas y el resentimiento del pueblo panameño contra el control de Colombia, sirvieron de preámbulo y preparación para la lucha de independencia de Panamá.

Es así como, el 3 de noviembre de 1903, gracias a la conjunción de fuerzas externas e internas y con la ayuda norteamericana, Panamá declara su independencia de Colombia, de la que resultan unas negociaciones desventajosas y desiguales para la recién nacida nación, las que traen consigo el tan esperado Tratado del Canal de 1903, con el que los últimos beneficiados serían los propios panameños, debido a que significaba la renuncia a su soberanía sobre la zona del canal, marcando el inicio de toda una serie de intervenciones militares y violaciones a la letra del Tratado, y por lo mismo a la soberanía panameña.

Dicho tratado aseguraba la neutralidad del Canal, proponía un pago a Panamá de 10 millones de dólares, y garantizaba la independencia panameña por parte de Estados Unidos, quienes, a su vez, adquirirían todos los derechos, poder y autoridad en la zona y dentro de los límites de todas las tierras y aguas auxiliares, y ejercerían su poder *a perpetuidad* dentro de las mismas como si fueran el soberano, dejando a Panamá completamente a un lado.

Vemos pues cómo ese tratado le otorga a Estados Unidos, deshonestamente, el uso, ocupación y protección de una franja de tierra en la que operaría el canal conjuntamente con todas sus instalaciones, a perpetuidad, palabra que tuvo el mayor peso y provocó un completo rechazo entre la población panameña.

Desde el momento en que se inician las relaciones oficiales entre ambos países, el gobierno norteamericano se dedicó a fijar límites a los políticos panameños en la toma de decisiones, quienes, al principio, aceptaron su papel de subordinados en la formulación de la política, debido a que pretendían alcanzar otros objetivos, como el de conservar su seguridad frente a Colombia.

Aun cuando Estados Unidos había otorgado ciertas libertades a Panamá en el manejo de su política interna, en realidad los esta-

dounidenses se habían reservado el derecho de vetar cualquier acto que resultara en contra de sus propios intereses. Washington se plantó en su papel de dominante dándose el lujo de interpretar las leyes por sí mismo. Y como si no fuera evidente la violación de Estados Unidos a la soberanía panameña, incluso se llegó al grado de las intervenciones militares, lo que representó la manifestación más abierta de la influencia del Norte, provocando una situación de incompatibilidad, desacuerdos, disgustos y rivalidad entre ambos países, lo cual creó conflictos que se fueron presentando periódicamente al no dárseles una solución satisfactoria y legal.

Un aspecto que cabe resaltar es el nacionalismo panameño. Ese nacionalismo que nace junto con las relaciones entre ambos países, crece, se manifiesta, se modifica y va tomando diferentes matices conforme al propio desarrollo de las mismas. Desde su nacimiento, este nacionalismo panameño se dedicó a reclamar sus derechos como país independiente y exigiendo la anulación, o modificación, del Tratado de 1903.

Por su parte, 1904 marcó el comienzo de la batalla diplomática panameña dirigida a contrarrestar las interpretaciones arbitrarias de dicho tratado por parte de los norteamericanos, batalla que aunada a los movimientos multitudinarios nacionalistas, de protestas populares, conforman la característica principal en el panorama panameño durante todo este siglo. La imprudencia norteamericana y el sentimiento nacionalista panameño crecieron de tal manera que la inestabilidad política, económica y social en el Istmo se hizo desmedida, incluso se llegó a conflictos y choques físicos entre ambas partes. Para enero de 1964, el panorama se mostraba bastante perturbado. Se dieron una serie de disturbios y motines que, finalmente, estimularon el mayor cambio político en las relaciones de ambos países.

Se produjo lo que se conoce como el incidente de las dos banderas, en el que estudiantes panameños organizaron revueltas y motines en señal de protesta debido a que la bandera panameña no ondeaba al lado de la norteamericana en algunos puntos de la Zona del Canal, como deseaban los que sostenían que Panamá era quien realmente ejercía su soberanía sobre la zona.

Dichas revueltas resultaron de gran éxito para el nacionalismo panameño debido a que, por un lado, Estados Unidos acordó iniciar las negociaciones ese mismo año sobre los puntos del conflicto entre ambos países, lo que significaría la negociación de la derogación del Tratado del Canal de 1903; y por el otro, Panamá logró

llamar la atención de todo el orbe sobre la cuestión canalera, extendiendo sus vinculaciones de una manera nunca antes vista.

Así es, pues, como a raíz de lo que bien pudieron haber sido otras revueltas más en contra del gobierno norteamericano, y gracias a la estrategia diplomática del gobierno panameño de elevar el problema al panorama internacional, se llega a la firma de los Tratados Carter-Torrijos de 1977, los cuales derogan por completo el Tratado de 1903.

El incidente de las dos banderas cobró tanta fuerza que resultó ser la antesala a la apertura de las negociaciones entre ambos países, sin embargo, lo que realmente ayudó a la resolución del problema del canal fue la inteligente estrategia panameña de internacionalizar el asunto canalero y de llevarlo más allá de las negociaciones bilaterales. De esta forma, se involucrarían más intereses a los que habría que satisfacer, haciendo el acuerdo más difícil pero con la seguridad de que se realizaría a conciencia.

De esta forma, mientras Panamá buscaba apoyo externo para su posición, lo cual le ofreció oportunidades diplomáticas favorables, Estados Unidos pretendía un mínimo de discusión pública sobre el asunto que, hasta entonces, había recibido poca presión de la opinión internacional.

Las dos organizaciones mundiales a las que Panamá podía apelar para lograr su objetivo eran la Organización de los Estados Americanos y la Organización de las Naciones Unidas; fue esta última la que le ofreció el panorama ideal para que las negociaciones se reanudaran en Panamá pero a un nivel internacional, tratando un problema que interesaba a todos y no solamente a dos.

Después de cinco años, el asunto se había vuelto tema de interés internacional. Panamá había logrado su objetivo, lo que representaba el triunfo diplomático más grande del pueblo panameño contra el poderoso país norteamericano. Como resultado, se logran reanudar las negociaciones entre ambos países, de las cuales se obtiene la firma de dos tratados: el Tratado del Canal de Panamá y el Tratado de Neutralidad.

El primero derogaba completamente el Tratado de 1903 y cualquier otro acuerdo previo relacionado con el canal. Se integraba completamente a ambos países en el manejo, protección, operación y mantenimiento del canal, en un programa de entrenamiento con el que, paulatina y organizadamente, los panameños desplazarían definitivamente a los norteamericanos de sus puestos, llegando a

su culminación el 31 de diciembre de 1999, con la entrega del canal.

Por su parte, el Tratado de Neutralidad dio pie a mayores controversias. Ambos países acordaron garantizar la neutralidad del canal tanto en tiempos de paz como en tiempos de guerra, de tal forma que el tránsito pacífico permanezca seguro y abierto a todas las embarcaciones del mundo en términos de igualdad. Sin embargo, la mención en dicho tratado de la palabra "indefinido" respecto del tiempo en el que las embarcaciones norteamericanas tendrían libre paso por el canal preocupó al gobierno de Panamá debido a su ambigüedad. Finalmente, se realizaron una serie de acuerdos que implementaban o aclaraban algunos detalles de los Tratados, los cuales habían permitido manejar diferentes interpretaciones.

Las negociaciones entre Panamá y Estados Unidos para llegar a la firma de los tratados atravesaron por diferentes etapas críticas, sin embargo, el resultado vino a significar la más grande victoria diplomática del gobierno panameño frente a Estados Unidos, el cual se mostró satisfecho por los objetivos alcanzados. Finalmente, dichos tratados habían terminado con aquella lucha nacionalista por dirigir su propio destino, el cual, hasta ese momento, había sido manipulado por potencias extranjeras interesadas en sacar provecho de su estratégica situación geográfica.

A raíz de la firma, el sentimiento nacionalista cambia de matiz. El pueblo panameño se mostraba orgulloso, altivo y optimista de que todos sus problemas anteriores habían terminado y que un nuevo panorama les esperaba. Sin embargo, la realidad era otra. La nación estaba atravesando por una crisis económica que los hacía aún más dependientes de los extranjeros. Ésta abrió aún más la brecha entre los propios panameños y contribuyó al panorama político poco prometedor que sacudió al país y a que su relación con Estados Unidos provocara como consecuencia directa la invasión militar en 1989.

A pesar de los esfuerzos hechos por reconstruir la economía panameña, la situación se tornó más crítica. Panamá sufrió un incremento en el desempleo, en la deuda externa, una baja considerable en la agricultura, en el sector del servicio internacional, disminuyeron sus mercados tanto internos como externos, se perdió poder adquisitivo real, el retiro de la inversión extranjera etc., todo a consecuencia de que el istmo nunca supo desarrollar una economía alterna a la relacionada con el canal, lo que vino a generar una serie de vicios que posteriormente fueron difíciles de corregir.

Sin embargo, una parte de la economía sí mostró mejoras. Se trataba de tráfico de drogas y armas, y del lavado de dinero de quienes, conjuntamente con el gobierno, se llenaron los bolsillos en un corto plazo, lo que trajo graves consecuencias para el panorama político y económico panameño.

Otro factor importante que cabe señalar es la insistente violación a los Tratados de 1977 por parte de los norteamericanos. A pesar de que la transferencia del canal de un país a otro debía darse de forma gradual y organizada, muchas veces los hechos indicaban una realidad distinta. En muchas ocasiones, Estados Unidos se negó a seguir las estipulaciones de los tratados y puso dificultad en la renuncia tanto de la posesión como del uso de sus instalaciones militares en Panamá, violando de esta forma la letra y espíritu de los mismos, cosa que lastimaba directamente el nacionalismo panameño.

Sin embargo, la fecha tan esperada por todos los panameños llegó. El canal ha sido entregado completamente. El ciclo finalmente se cierra. Un ciclo en el que los protagonistas se habían visto involucrados en una relación desventajosa, desigual y hasta deshonestas. En el que, por un lado, el país poderoso había logrado satisfacer uno de sus grandes intereses, lo cual fue expresado en su política exterior dirigida específicamente a Panamá. Por el otro, el país nuevo, débil, indefenso ante la presencia del otro, alcanzaba por fin la firma de unos tratados que significaron el mayor triunfo en la diplomacia panameña debido a la magnitud y trascendencia del asunto, ya que se trataba de la victoria de un pequeño país latinoamericano contra la superpotencia mundial, sin haber tenido que llegar al enfrentamiento militar. El cierre del ciclo también significa el triunfo del nacionalismo panameño, que vio fructificar sus esfuerzos y luchas a lo largo de todo el siglo xx.

No obstante, la entrega del canal a manos panameñas no deja de inquietar a muchos. Saltan a la vista diversas interrogantes que posiblemente sólo el tiempo podrá contestar. Las más importantes de éstas son: ¿Podrán los panameños hacerse cargo eficientemente de la Zona del Canal y todas las responsabilidades que ello implica? ¿Está el canal capacitado para cumplir con las tareas que se le atribuyen, o acaso se trata de una infraestructura tan obsoleta que mejor valdría la construcción de otro que el empeño por su mantenimiento y operación? ¿Será la inversión extranjera la salida acertada para los problemas económicos panameños, o será simplemente otro modo de colonialismo moderno?