

UNIVERSIDAD DE PANAMÁ
VICERRECTORÍA DE INVESTIGACIÓN Y POSTGRADO
PROGRAMA DE MAESTRÍA EN DESARROLLO
DEL SECTOR MARÍTIMO

ESTUDIO DE LOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS PARA EL
DESARROLLO DE LA REGIÓN INTEROCÉANICA DE LA
REPÚBLICA DE PANAMÁ COMO CENTRO INTERNACIONAL
DE SERVICIOS MARÍTIMOS: 1925-1997

MARCOS GILBERTO REYES CAMARGO

TESIS PRESENTADA COMO UNO DE LOS REQUISITOS
PARA OPTAR AL GRADO DE MAESTRO EN
DESARROLLO DEL SECTOR MARÍTIMO

PANAMÁ, REPÚBLICA DE PANAMÁ

1997

TN



UNIVERSIDAD DE PANAMA
VICERRECTORIA DE INVESTIGACION Y POSTGRADO

ACTA DE SUSTENTACION DE TESIS
PROGRAMA DE MAESTRIA EN:

DESARROLLO DEL SECTOR MARITIMO

Título del Trabajo de Tesis "Estudios de los Fundamentos Jurídicos para el Desarrollo de la Región Interoceánica de la República de Panamá como Centro Internacional de Servicios Marítimos".

Nombre del Estudiante Marcos G. Reyes Canargo Cédula 8-238-1404

Miembros del Jurado:

Calificaciones que otorgan

a Dr. Calixto Malcolm (Director)

96 - A

b Dr. Ernesto Botello

96 - A

c Licdo. Rodolfo Díaz

95 - A

Nota final Promedio

96 - A

Observaciones Generales el Jurado

El Trabajo escrito de Tesis recopila los Fundamentos Jurídicos (Marco Regulador) para el Desarrollo de la Región Interoceánica de la República de Panamá, de 1925 a 1997, dentro de un breve contexto histórico-geográfico de vocación económica en el Sector Terciario de Servicios para el tránsito interoceánico.

Firma de los Miembros del Jurado

a [Signature]

b [Signature]

c [Signature]

Firma Coordinador del Programa

Dr. Alfredo Figueroa Navarro

Marcos G. Reyes C.
Firma del Estudiante

Firma Representante de la
Vicerrectoría de Inv y Postgrado

Fecha 22 de enero de 1998

18 MAR 1998
alguno del autor

0 1 5 3 5

Continúa....

Sustenta la necesidad de crear un Centro Internacional de Servicios Marítimos múltiples, que contemple incentivos Fiscales, Legislación adecuada, Política Marítima, Capacitación de Recursos Humanos, etc., como vía para ganar la confianza de la comunidad internacional y de los usuarios que permita explotar integralmente la estratégica posición geográfica.

Recomendamos que el Informe sea de conocimiento del Ministerio de la Presidencia de Asuntos del Canal, como aporte de investigación de la Maestría en el Sector Marítimo de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, al Desarrollo de la Región Interoceánica con perspectiva global.

DEDICATORIA

**A DIOS, a la Virgen María y a mis padres, por su
compañía y el apoyo que siempre me brindan**

AGRADECIMIENTO

**A todos aquellos amigos y personas que me han
brindado ayuda y orientación para que este trabajo
llegara a feliz término**

INDICE GENERAL

INDICE GENERAL

	PAG
Presentación	
Título	
Dedicatoria	II
Agradecimiento	IV
Indice General	VI
RESUMEN	XII
SUMMARY	XIII
Introducción	XIV
CAPÍTULO I. FUNDAMENTACION TEORICA Y ASPECTOS METODOLOGICOS	
A Planteamiento del Problema	2
1' Antecedentes	3
2 Importancia	4
3 Delimitación del Área	7
3 1 Delimitación Geográfica	7
3.2. Delimitación Histórica	7

	3 3 Delimitación Científica	7
B	Objetivos de la Investigación	7
	1 Objetivo General	7
	2 Objetivos Específicos	8
C	Hipótesis de la Investigación	8
D	Variables	9
	1 Variable Independiente	9
	2 Variable Dependiente	9
	3 Variable Interviniente	9
E	Metodología de la Investigación	10
F	Instrumentos Utilizados para la Investigación	11
	1 Población	11
	2 Muestra	11
	3 Entrevista	11
G	Marco Teórico	12
	1' Revisión de la Literatura	12
H.	Marco Conceptual	13

CAPÍTULO II. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

A.	Sector Marítimo de Panamá	17
1.	Enfoque marítimo de la función histórica en cuanto la posición geográfica del Istmo de Panamá	17
1.1.	Período Colonial	18
1.2.	Período Post-Colonial o Departamental Colombiano	21
1.3.	Período Republicano	26
2.	Concepto	27
3.	Definición	29
B.	Elementos del Sector Marítimo de Panamá	30
1.	El Canal Interoceánico	30
2.	El Sistema Portuario	42
3.	La Flota de Marina Mercante	52
4.	La Flota Pesquera y los Recursos Marinos	58
5.	La Zona Libre de Colón	60
6.	Las Áreas Revertidas	65
7.	Las Zonas Procesadoras para la Exportación	69

8	Los Servicios de Apoyo a la Navegación Internacional (Industrias Marítimas Auxiliares)	74
---	-------------------------------------------------------------------------------------------	----

**CAPÍTULO III. LA REGIÓN INTEROCÉANICA DE PANAMÁ COMO
CENTRO INTERNACIONAL DE SERVICIOS
MARÍTIMOS**

A	Concepto de Región Interoceánica de Panamá	80
B	Concepto de Centro Internacional de Servicios Marítimos	81
C	Factores concurrentes en Panamá para su Desarrollo como Centro Internacional de Servicios Marítimos	82
1	Factores Geográfico - Marítimos	82
2	Factores Legal - Financieros	83
3	Factores Político - Sociales	83
D.	Fundamentos Jurídicos (Marco Regulatorio) para el Desarrollo de la Región Interoceánica de Panamá como Centro Internacional de Servicios Marítimos Período 1925-1997	84
E.	Propuesta para una Política o Estrategia Marítima Nacional	87
1	Objetivos de la Política Marítima Nacional	88
1 1	Objetivos Generales	88

	1 2	Objetivos Específicos	88
Conclusiones			95
Recomendaciones			98
Bibliografía			101
Anexos			

RESUMEN

Para una mejor comprensión de la temática abordada, hemos dividido nuestra investigación en tres (3) capítulos, de la siguiente manera. El primer capítulo establece la sustentación del trabajo de graduación, v gr planteamiento del problema, objetivos, hipótesis, variables, metodología, marco teórico y marco conceptual. El segundo capítulo desarrolla los resultados y discusión de la tesis, detallando las generalidades del sector marítimo de Panamá, concepto, definición y los elementos integrantes del mismo. El tercer capítulo nos presenta el tema de la Región Interoceánica de Panamá como Centro Internacional de Servicios Marítimos, concepto de Región Interoceánica de Panamá y de Centro Internacional de Servicios Marítimos, el marco jurídico regulatorio del Sector Marítimo panameño y, por último, nuestra propuesta de Política Marítima Nacional que propicie la conversión de Panamá en una potencia marítima de servicios por excelencia. Terminamos nuestro trabajo de graduación con las conclusiones y las recomendaciones necesarias para alcanzar los objetivos planteados al inicio del mismo. Esperamos que el actual esfuerzo de investigación, permita la contribución necesaria para lograr a corto plazo, el Centro Internacional de Servicios Marítimos de Panamá.

SUMMARY

To establish a broader understanding of the topic in reference, we have divided our investigation in three (3) chapters, in the following manner. The first chapter establishes sustainment of graduation paper, for example statement of the problem, objective, hypothesis, variables, methodology, theoretical frame and conceptual frame. The second chapter develops results and discussion of graduation paper, entering to detail generalities of Panama maritime sector, concept, definition and the integrating elements of the same. The third chapter deals with Panama Interoceanic Region as an International Center for Maritime Services, the regulating juridical frame of the Panamanian Maritime Sector and, as last, our National Maritime Policy to propitiate Panama conversion into a maritime power of services by excellence. We end our graduation paper with necessary conclusions and recommendations to obtain the objectives presented at the beginning of the same. The present investigation Effort allons Basic Juridical Contribution to obtain the International center of Panama Maritime Services.

INTRODUCCIÓN

Es nuestro propósito mediante la presente tesis, demostrar que la República de Panamá posee las condiciones necesarias que la hacen elegible para convertirse en un Centro Internacional de Servicios Marítimos Múltiples, consolidándose así, como un actor global en este ámbito

La actividad marítima de la ruta del istmo panameño se remonta a la época de la colonia, pasando por el estadio de su unión a la Gran Colombia, para culminar en el actual período republicano. En todas estas fases históricas, Panamá, gracias a su posición geográfica, ha mantenido una situación ventajosa con respecto a otras naciones del orbe

Sin embargo, observamos con incertidumbre que dicho sitio no ha constituido, para la nación panameña, un decisivo elemento capaz de lograr plenamente su propio desarrollo económico, empero en cambio, si ha coadyuvado al repunte económico de otros países como por ejemplo. los Estados Unidos de Norteamérica, principalmente por razón del uso del canal interoceánico Este panorama nos plantea una serie de interrogantes inusitadas que, a su debido tiempo, deberán ser respondidas

Una vez diagnosticada esta problemática, lo pertinente es encontrarle la mejor solución posible, mediante la pronta creación y desarrollo de una **POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL**, ineludiblemente inmersa dentro de un gran plan de **MODERNIZACIÓN** del Estado panameño (reformas económicas, laborales, fiscales, administrativas y tecnológicas)

CAPÍTULO I
FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA Y
ASPECTOS METODOLÓGICOS

CAPÍTULO I. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA Y ASPECTOS METODOLÓGICOS

A. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Este lo exponemos mediante la formulación de las siguientes interrogantes

¿Cuáles son los fundamentos jurídicos que existen en la República de Panamá para su desarrollo como Centro Internacional de Servicios Marítimos?

¿Es idónea la legislación vigente en Panamá en materia de desarrollo del Sector Marítimo a través de los servicios?

¿Qué servicios se explotan actualmente en nuestro país en beneficio de los navieros y la tripulación de las naves que transitan por Panamá?

¿Qué aspectos novedosos se pueden instituir en la *lex fori* para desarrollar plenamente al sector marítimo panameño a través del sistema de servicios?

¿Se pueden crear servicios adicionales a los existentes con el propósito de convertir a Panamá en una potencia marítima internacional fundamentada en los servicios?

¿Puede Panamá convertirse en un "MARITIME CENTER" con igual o mayor éxito que el existente en países de servicios marítimos tales como Chipre, Singapur y Hong Kong?

¿Podrán el sector público y privado panameño unificar esfuerzos en pos de crear e implementar una Política o Estrategia Marítima de Estado para el desarrollo exitoso de su sector marítimo, utilizando como punta de lanza el sistema de servicios?

1. Antecedentes:

Aquí nos referimos fundamentalmente a todos los previos estudios e investigaciones realizados por doctrinarios nacionales y extranjeros, expertos en la materia en cuestión, tales como Carlos Ernesto González de la Lastra y Francisco Montero, los cuales han teorizado sobre el tema examinado, llegando a la conclusión consensuada de que la República de Panamá, como región interoceánica, posee todas las cualidades para convertirse en un Centro Internacional de Servicios Marítimos dada su naturaleza de país marítimo por excelencia.

Aunado a lo expresado con anterioridad, en nuestra nación existe un marco jurídico regulatorio, cuya ley primigenia data desde el primer cuarto del presente siglo (creación del Registro Abierto de Naves para la organización de la Marina Mercante Panameña), el cual sirve de sustento para la creación en la República de Panamá de un Centro Internacional de Servicios Marítimos

Sin embargo, conceptuamos, que la multiplicidad de leyes que dan pie al mencionado marco jurídico, adolecen de defectos de dispersión y conflicto legislativo que, por ende, origina una desorganización administrativa institucional que trastoca el ánimo científico con que debe abordarse esta temática, causando, en conclusión, el efecto negativo del retraso en las gestiones de conversión de la Región Interoceánica de la República de Panamá en un Centro Internacional de Servicios Marítimos Múltiples

Ante esta situación urge tomar las acciones pertinentes creando y ejecutando una Política o Estrategia Marítima Nacional, necesaria para la conversión del país en una potencia marítima, coordinando la legislación difusa sobre la materia, integrando las competencias administrativas de todas y cada una de las instituciones nacionales facultadas para desarrollar diferentes aspectos de los elementos del sector marítimo y mediante la creación de una Autoridad Marítima Nacional (AMN), la cual congregue dichas potestades en un solo haz de intereses que beneficien integralmente a Panamá y al mundo

2. Importancia

Mediante la elaboración de esta investigación, deseo demostrar la importancia que reviste para nuestro país, el cumplimiento de la normativa legal

existente en su ordenamiento jurídico, o bien, de ser necesario, la creación, promulgación e implementación de la legislación pertinente, vinculada al sector marítimo, como requisito sine qua non para el establecimiento de las pautas que lo destaquen como un Centro Internacional de Servicios Marítimos.

Coincidimos con la opinión de muchos entendidos en la materia in examine, en el sentido de que en Panamá existen las condiciones propicias que, sin duda alguna, pueden garantizar su total éxito como Centro Marítimo, entre éstas se destacan:

- 1) Su excelente localización geográfica como punto obligado de origen, destino o tráfico marítimo a través de su canal de esclusas y a su condición especial íntimamente relacionada con la amplia capacidad de ofrecer servicios a los usuarios del sector marítimo y de contar con la infraestructura adecuada (Sistema Portuario);
- 2) La existencia de un importante Centro Bancario Internacional;
- 3) La presencia de la Zona libre de Colón como centro de recepción y distribución de mercancías;
- 4) La posesión de una flota de registro (Marina Mercante), que actualmente ocupa el primer lugar en la lista internacional asociada con este aspecto.
- 5) La existencia de una inmensa riqueza de recursos marinos.

- 6) La reversión de tierras a la jurisdicción panameña
- 7) La transferencia del Canal a la República de Panamá
- 8) La Privatización de los Puertos de Servicio Marítimo Internacional (Balboa y Cristóbal)
- 9) El desarrollo de Industrias Marítimas Auxiliares y de Zonas Procesadoras para la Exportación

No obstante la sola convergencia en el istmo panameño de los citados factores ventajosos, no basta para realizar plenamente su desarrollo como Centro Marítimo Internacional. También deberán concurrir, inexorablemente, para los efectos, los factores legales-financieros que refuercen la ventajosa situación existente, a saber: la adecuada legislación en materia de tasas e impuestos para los negocios internacionales, la ausencia de restricciones para la transferencia de dinero, el uso del dólar como moneda de curso legal, la existencia de un centro bancario y asegurador consolidado en el país y reconocido mundialmente, costos operacionales relativamente bajos y un sistema de comunicaciones moderno y eficiente.

Con este trabajo de investigación es mi interés hacer un aporte significativo y novedoso que contribuya a asesorar en la conversión de Panamá en una potencia internacional de servicios marítimos.

Delimitación del Área de Investigación:

- 3.1. Delimitación Geográfica:** La Región Interoceánica de la República de Panamá
- 3.2. Delimitación Histórica:** Período 1925-1997
- 3.3. Delimitación Cualitativa:** La actualización de los fundamentos jurídicos del Centro Internacional de Servicios Marítimos

B. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**1. Objetivo General**

Analizar las disposiciones jurídicas relacionadas con el desarrollo de la Región Interoceánica de 1925 a 1997, las cuales afectan la competencia y la expansión del Centro Internacional de Servicios Marítimos

2. Objetivos Específicos

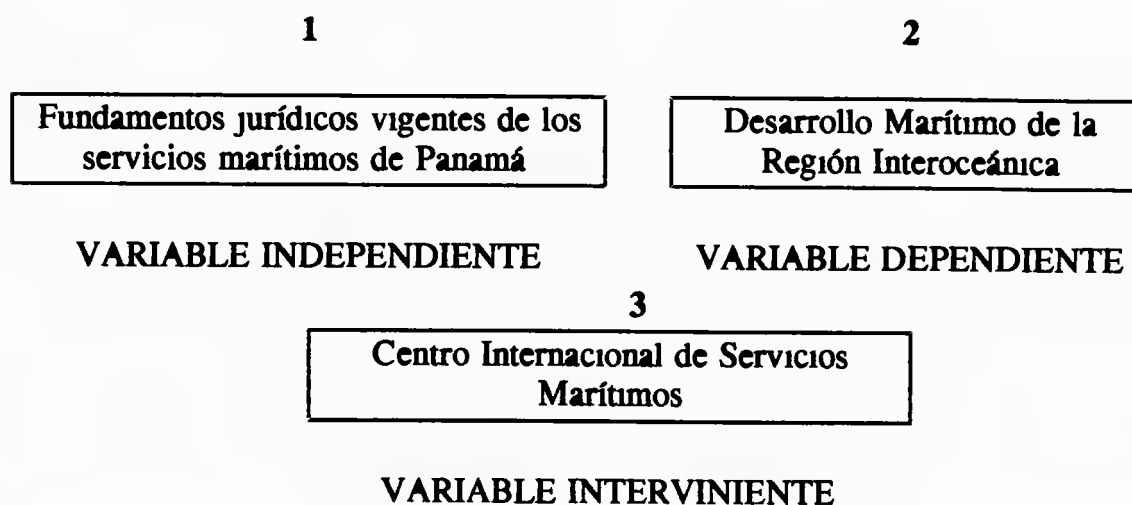
- 2 1 Analizar la legislación panameña a fin de conocer que aspectos en materia de servicios plantea ésta, para el desarrollo del Centro Internacional de Servicios Marítimos, en la Región Interoceánica
- 2 2 Investigar sobre las innovaciones que se pueden introducir y aplicar en el ordenamiento jurídico panameño en materia de servicios para así maximizar las ventajas comparativas y competitivas que en la actualidad este posee como un potencial Centro Internacional de Servicios Marítimos

C. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

- 1 Existe la necesidad de implementar una nueva legislación que estimule el desarrollo de la Región Interoceánica de la República de Panamá.
- 2 Existe la posibilidad de crear un Centro Internacional de Servicios Marítimos en la Región Interoceánica de la República de Panamá.

D. EL SISTEMA DE VARIABLES

Aquí identificamos los tipos de variables más representativos para los efectos de esta investigación y la descripción de cada una de las mismas, de la siguiente manera



Partimos del concepto de la existencia de una base legal actual como **variable independiente**, que a su vez, afecta la expansión y competitividad del comportamiento ágil de los servicios que produce el **desarrollo marítimo de la Región Interoceánica**, en su condición, de **variable dependiente**, es decir, los efectos económicos que se derivan de la legislación marítima vigente

Al mismo tiempo se reconoce la existencia en Panamá del potencial necesario para la creación de un Centro Internacional de Servicios Marítimos, en

su rol de **variable interviniente** cuyo desarrollo institucional (sector público) y empresarial (sector privado), también depende de la actualización mediante cambios en la legislación panameña, lo cual sin lugar a dudas afectará el auge expansivo del desarrollo marítimo de la Región Interoceánica de la República de Panamá.

E. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

El método utilizado en este trabajo de investigación histórico (antecedentes) ya que la investigación se refiere específicamente a la evolución y desarrollo del sector marítimo y su incidencia en la economía panameña durante el período 1925-1997.

También utilizamos el Método descriptivo (situación actual) por las diversas formas y características que se detallan, lo que nos permite además utilizar una metodología científica basada en la descripción del objeto y su funcionamiento, de tal manera que podamos dar datos concretos y precisos sobre el tema.

F. INSTRUMENTOS UTILIZADOS PARA LA INVESTIGACIÓN

Utilizamos los siguientes

1. Población

La población consultada para la investigación está inmersa en los diferentes componentes (**comunidad marítima**) la que integran el sector marítimo panameño

2. Muestra

La muestra utilizada para los efectos de la investigación será de tipo **razonada**.

3. Entrevista

Utilizamos la técnica de la entrevista de tipo **no estructurada** con preguntas abiertas, que serán respondidas por los entrevistados dentro de una conversación

Igualmente usamos la entrevista de orden **focalizada (focus interviews)**, integrada por una lista de asuntos marítimos investigados, esto es, en base a una lista de tópicos técnico-jurídicos que sondan razones, motivos y esclarecimientos de la problemática legal y su relación con el desarrollo del sector marítimo

panameño

Esta estrategia aplica una guía de entrevistas con las grandes áreas que sobre el tema marítimo deseamos profundizar, a saber

- La República de Panamá como Centro Internacional de Servicios Marítimos
- Introducción al Sector Marítimo de Panamá.
- Algunas teorías sobre las competencias marítimas
- La inserción del Canal de Panamá en el Sector Marítimo panameño
- La Marina Mercante Panameña
- El Sistema Portuario Panameño
- Los Recursos Marinos de Panamá en el Desarrollo sustentable de su economía

G. MARCO TEÓRICO

En este punto desarrollamos lo concerniente a la revisión de documentos que sobre este tema existen, v.gr, leyes, revistas, tratados de derecho marítimo, conferencias, etc , tanto a nivel nacional como extranjero

1. Revisión de la Literatura

En la sección de bibliografía de este trabajo presentamos detalladamente toda la documentación que nos ha ayudado en la obtención de información de gran valor a objeto de confrontar la hipótesis y lograr resultados aceptables producto de la investigación

H. MARCO CONCEPTUAL

Con el propósito de tener presente los términos o conceptos generales aplicados al tema adelantamos, a continuación un listado de éstos, a saber

1. **Centro Internacional de Servicios Marítimos:** Estado ribereño que por su localización geográfica se constituye en un punto obligado de origen, destino o paso del tráfico marítimo y a una condición especial íntimamente relacionada con la capacidad de ofrecer servicios a los usuarios del sector marítimo dado que cuenta con la infraestructura adecuada.
2. **Sector Marítimo:** Aspecto económico de un Estado ribereño vinculado a una serie de elementos determinantes en su producto

Interno Bruto (P I B), verbigracia Marina Mercante, Sistema Portuario, Flota Pesquera, Zonas Libres, Canales y Apoyo de Servicios a la Navegación

3. **Flota de Registro:** Índice estadístico de naves comerciales inscritas legalmente en un país de registro naval, verbigracia la República de Panamá posee una flota de registro de 12,718 naves al año de 1997
4. **Marina Mercante:** Componente esencial del Sector Marítimo de un Estado, integrado fundamentalmente por su flota de Registro
5. **Hinterland:** Interregión geográfica de un Estado conformada por un sistema portuario especializado para el manejo de diversos tipos de carga y ligada a un sistema de facilitación de toda la documentación relacionado con éste (alta y eficiente tecnología)
6. **Factores Legal-Financieros:** Aquel vinculado a la adecuada legislación en materia de tasas e impuestos para los negocios internacionales, la ausencia de restricciones para la transferencia de dinero, el uso del dólar como moneda de curso legal, sin controles de cambio, un Centro Bancario y asegurador consolidado en el país y reconocido mundialmente, costos operacionales relativamente bajos, un sistema de comunicaciones absolutamente moderno y

eficiente, así como recursos humanos preparados técnica y académicamente

7. **Factor de Servicios Marítimos:** Aquel vinculado a las facilidades comerciales que un Estado puede ofrecer al comercio marítimo mundial, en función de su posición geográfica estratégica
8. **Lex Fori:** Consiste en la legislación o Derecho Positivo imperante de un Estado en toda índole de materia jurídica

CAPÍTULO II
RESULTADOS Y DISCUSIÓN

CAPÍTULO II. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

A. EL SECTOR MARÍTIMO DE PANAMÁ

1. Enfoque marítimo de la Función Histórica en cuanto a la Posición Geográfica del Istmo de Panamá

Podemos afirmar de manera inequívoca y categórica, basándonos para ello en pruebas históricas contundentes, que la posición geográfica del istmo Panameño ha constituido siempre un factor determinante para su desarrollo económico dentro del contexto mundial

Para los efectos metodológicos y didácticos relativos al tema examinando resulta de meridiana importancia establecer un recuento de los diferentes estadios históricos en los cuales Panamá ha jugado un papel preponderante ya sea como obligada ruta transístmica, centro de intercambio colonial, sitio vinculado al movimiento marítimo y portuario regional, o bien como encrucijada del comercio mundial en la edad contemporánea, a saber:

1.1. Período Colonial

Puede señalarse que el istmo de Panamá inicia su importancia histórica, desde el punto de vista marítimo, con la colonización de "Tierra Firme", dividida ésta por disposición del gobierno del Imperio Español en dos trascendentales provincias Nueva Andalucía que contenía a la Nueva Granada y a Castilla de Oro que poseía a Panamá. Dichas provincias se encontraban separadas por fronteras naturales como el Río Atrato, límite geográfico con la actual República de Colombia.

Cabe agregar que, geográficamente, en este período "Tierra Firme" tenía como límites desde el Cabo de Gracias a Dios, en Nicaragua, hasta el cabo de Vela en Venezuela.

Con el recorrido de nuestras costas por el Almirante Cristóbal Colón en el año de 1502 y, más tarde, con el descubrimiento del "Mar del Sur" (Océano Pacífico) en el año de 1513, a cargo del Adelantado Vasco Núñez de Balboa, se puede decir que Panamá empieza el desarrollo de la primera etapa de su vital misión histórica, toda vez que destaca y juega un papel decisivo en la conquista española del vasto Imperio Incaico, además de constituirse en centro y punto de partida de las empresas hispanas conquistadoras de las avanzadas civilizaciones indígenas Centroamericanas (Ver Anexo No 1). En este orden de ideas,

coincidimos plenamente con el profesor universitario Alberto McKay cuando acota en sus estudios sobre este tema que "En la época colonial, después de ser la primera y única colonia española en Tierra Firme americana durante el primer cuarto del siglo XVI, Panamá se convirtió en el punto de importantes expediciones que se dirigieron hacia el centro y Sur América" ¹

Desde 1543, durante el resto del siglo XVI, todo el siglo XVII y el primer tercio XVIII, el Camino de Cruces y el Camino Real establecieron contacto entre el Caribe y el Pacífico, a través de la ruta regular Perú-España. Así las cosas, como bien apunta el historiador panameño Alfredo Castillero Calvo "No se puede exagerar la importancia que tuvo la ruta transístmica panameña. Si nos atenemos a los cuadernos estadísticos de Earl J Hamilton, observamos que entre 1531 y 1660 de todo el oro y la plata que ingresaron a España procedente de América, un 60 por ciento (60%) paso por el Istmo de Panamá" ²

A partir de 1544, y de allí hasta 1731, esto es, por espacio de 187 años, se celebraron con éxito las famosas ferias mercantiles de Portobelo las cuales constituyeron un arquetipo de intercambio comercial para la época

En el ámbito político de aquel tiempo, también destaca el hecho de que a

¹ MCKAY, Alberto Geografía de Panamá. Panamá, 1991, p. 13

² CASTILLERO CALVO, Alfredo La Ruta Transístmica y las Comunicaciones Marítimas Hispanas. Siglos XVI a XIX. Panamá, 1984, p. 7

raíz de fundada la primera población que cristaliza en Panamá (Santa María La Antigua del Darién en 1510), se instala en ésta el primer Cabildo Americano, institución política que se organiza en todos los pueblos americanos y que se convierte en el órgano adecuado para desarrollar las aspiraciones sociales, económicas y políticas que tomaron más tarde, la iniciativa de la independencia de España en el año de 1821

Al socaire de este mismo ambiente el istmo de Panamá alcanza un alto rango político cuando se establece en él, la Real Audiencia (1538) con una extensa jurisdicción que comprendía, por el Sur, las provincias del Plata y Chile y por el Nordeste, el Cabo de Gracias a Dios. Las mencionadas organizaciones políticas, le dan al Panamá de ese entonces, una personalidad bien definida en completa independencia con respecto al resto de los países hispanoamericanos

La decadencia comercial de España y la penetración de los intercambios manejados por Inglaterra y las incursiones de los piratas, corsarios y filibusteros ingleses, franceses, españoles y holandeses (fenómeno de esta época provocado por el monopolio comercial que España ejercía sobre sus colonias y la rivalidad económica e imperialista de Inglaterra y Francia), hicieron decaer el tránsito colonial por Panamá y provocaron la clausura de las ferias de Portobelo en 1748. Sin embargo, "una ruta libre, organizada por comerciantes de las regiones de Natá y Los Santos, con participación inglesa prosperó en el siglo XVIII pero fue

clausurada por España mediante el uso de la fuerza en 1747"³

Una vez cesaron los imperativos del gran comercio del Atlántico, tanto la navegación y el comercio del lado Pacífico empezaron a regirse por sus propias leyes, aprovechándose mejor de las ventajas de la navegación estacional. Todo esto, además, y en gran parte debido a la decadencia del sistema de flotas y de las opulentas ferias portobeleñas, sirvió de estímulo al comercio integracional que es precisamente, entonces, cuando empieza a definirse con más claridad, creándose así en Panamá circuitos comerciales que en algunos casos sobrevivieron intactos hasta su independencia.

1.2. Período Post-Colonial o Departamental Colombiano

Desde mediados del siglo XVIII el comercio internacional en Panamá quedó paralizado, salvo en un breve lapso comprendido entre 1809 a 1814, tiempo durante el cual España concedió algunas libertades a los comerciantes panameños.

La situación política y económica para aquella época se tornó muy tensa entre las colonias y la "Madre Patria", al punto que muchas de estas empezaron a independizarse; Panamá no fue la excepción.

³ JAEN SUAREZ, Omar Análisis Regional y Canal de Panamá. Panamá, 1981, p 18

En efecto, Panamá concretó su independencia de España el 28 de noviembre de 1821, por su propio esfuerzo y sin ninguna ayuda extranjera, luego pasó a formar parte de la Gran Colombia. En el acta de independencia de Panamá de España se hizo constar que "nos uníamos voluntariamente a la Gran Colombia, convirtiéndonos en un Departamento de este país" ⁴

Una vez fue comunicada la independencia de Panamá al Generalísimo Simón Bolívar, éste se expresó elogiosamente sobre este hecho en los siguientes términos

"No es posible expresar el sentimiento de gozo y admiración que he experimentado al saber que Panamá, Centro del Universo, es regentado por sí mismo y libre por su propia virtud" ⁵

Tal parece que el "Libertador de América" con ese espíritu visionario que siempre lo caracterizó, se expresó de esta manera, debido a que intuía ya, en ese tiempo, el destino de Panamá, acuñado en el presente siglo mediante el bien ganado slogan que reza. "Puente del Mundo, Corazón del Universo".

⁴ G. DE FERRO, Elia y G. DE RUEDA, Guillermina. Problemas Políticos y Socio-Económicos de Panamá. Panamá, 9ª Edición, 1980, p 31

⁵ HERNANDEZ SANCHEZ - BARBA M , Simón Bolívar: Discursos, Proclamas y Epistolario Político. España, 3ª edición, 1981, p 101

En el período de transición colonial-departamental, comprendido entre 1800 y 1825, la ruta transístmica panameña volvió a recuperar su legendaria vitalidad, gracias a que una vez más fue utilizada para el trasiego de la plata americana no sólo la del Perú como antes, sino también la Mexicana, que desde el inicio de la guerra de independencia prefirió el camino más seguro del Istmo-, y gracias también al movimiento marítimo que se desarrolló entre Jamaica y Panamá para el abastecimiento de manufacturas inglesas a las colonias españolas del Pacífico. El istmo volvió, entonces, a convertirse en el centro de uno de los más animados comercios de Hispanoamérica, tan es así que cuentan que se vivió una sensación de una feria continua que, con algunos reveses, permaneció ininterrumpidamente hasta 1819 y nuevamente siguió entre 1821 y 1825, aunque en este último período, más que nada debido al movimiento de tropas revolucionarias que se movilizaban desde Venezuela a Perú, retornando por la misma ruta al terminar las guerras independentistas. Esta función la podemos observar en el Anexo No 2.

También en este período, luego del descubrimiento de las Minas de Oro en California, Panamá retomó su importancia geográfica-estratégica, toda vez que en 1849 se inició el uso del ferrocarril transístmico Panamá-Colón, sirviéndose de él los agentes de la marcha impetuosa de la colonización americana hacia el oeste de los Estados Unidos de Norteamérica, aunado a esto empiezan a aparecer los primeros vapores del incipiente capitalismo industrial denominados Pacific Steam

Navigation Co , por el Pacífico, y la Royal Mail Steam Ship Co , por el Caribe

Sin embargo, "al completarse la red ferroviaria interna de la Unión Americana, después de 1869, el flujo de hombres y riquezas por el istmo panameño decayó sensiblemente" ⁶

Realmente se puede aseverar que, en este período, las condiciones de índole económicas, educativas, comunicación y salud pública, en que la Gran Colombia mantuvo a Panamá fueron sumamente deplorables, esta situación trajo como consecuencia que en el escenario político apareciera como principal protagonista el ánimo de independencia política-económica, que desencadenó en la formación de la República.

Sin embargo, ante tan infausto panorama, surgió como una luz de esperanza de concreta prosperidad y reactivación de la ruta transístmica panameña, el hecho histórico del inicio de la construcción a partir de 1880 de un Canal a nivel, gracias al heroico esfuerzo francés liderizado por el llamado "entrepreneur extraordinaire" (el extraordinario emprendedor), el Conde Ferdinand De Lesseps

Conceptuamos que para finales de este período la "piedra angular" referente al repunte de la posición geográfica del istmo de Panamá, la constituye la posibilidad de la construcción de un canal interoceánico a través de éste, (sueño

⁶ G DE FERRO, Elia y G. DE RUEDA, Guillermina. Op. Cit., p. 42.

largamente acariciado desde hacia muchos siglos por diversos y notables hombres de diferentes nacionalidades), el cual sirviera de medio para lograr la supremacía comercial a nivel mundial, a través del dominio del mar

Sin duda alguna, el inicio de la accidentada construcción por Panamá de un Canal a nivel -tal como lo concibió De Lesseps- por los pioneros franceses, marcó una indeleble huella histórica de consolidación de nuestra posición geográfica. Al fracaso del esfuerzo francés, por la construcción del canal, (debido a factores naturales y humanos), prosigue su feliz y exitosa culminación, logrado gracias al tesonero esfuerzo económico de los Estados Unidos de Norteamérica, (decisiones de su presidente, Theodore Roosevelt, los ingenieros militares tales como John Stevens y George Washington Goethals, políticos y diplomáticos como el senador Mark Hannay, el Secretario de Estado John Hay y el médico William Gorgas).

Por si fuera poco, el objetivo de la construcción del canal en las entrañas istmo panameño fue, definitivamente, el detonante que hizo explotar la llama de su autodeterminación al punto de lograr la secesión de la Gran Colombia el 3 de noviembre de 1903, proclamándose así, en república libre y soberana en el concierto de las naciones del mundo

A nuestro juicio, el acto de independencia de Panamá, apoyado firmemente por los Estados Unidos de Norteamérica, quien la reconoce oficialmente tan solo tres días después de ocurrida, abre un capítulo trascendental en el libro de las crónicas de las relaciones político-económicas de ambos países, cuyas páginas

todavía no han terminado de escribirse

1.3. Período Republicano

En el estadio Republicano, comprendido desde principios del siglo XX hasta el presente, la apertura del canal por los Estados Unidos de Norteamérica (el 15 de agosto de 1914) y su puesta en funcionamiento, ha estimulado certeramente los intercambios internacionales a través de la clave posición geográfica panameña, esta ventajosa situación ha sido complementada por la actividad de la Zona Libre de Colón, el Registro Abierto de Naves, el régimen jurídico corporativo, la actividad aérea y portuaria, el centro financiero, los servicios de apoyo a la navegación, la instalación de grandes agencias internacionales, la reversión de tierras y la tan esperada formulación institucional de una Política Marítima Nacional.

Somos de la opinión de que, es en éste período cuando la República de Panamá define su identidad como punto estratégico y sitio de confluencia de las más importantes rutas y comunicaciones transístmicas (circulación de personas y mercancías), gracias a la existencia del canal interoceánico (hasta la década de los setenta dominado y aprovechado mayormente por los norteamericanos). Así lo vemos en el Anexo No. 3.

Hoy en día, a pesar del transcurso del tiempo, Panamá continúa siendo y,

es más, magnífica su naturaleza de nación cosmopólita o de "Crisol de Razas", toda vez de que se ha consagrado como un lugar de tránsito e intercambio comercial internacional

Según los entendidos en la materia, con los cuales concordamos, es en la presente época cuando Panamá orienta el rumbo hacia el Sector Terciario de su Economía, denominado el "Sector Servicios" Esta situación, que trataremos con mayor profundidad y detalle en el próximo punto, se ha manifestado cada vez con mayor acentuación desde la primera mitad del siglo que decurre

En suma, y en base a las razones expuestas, conceptuamos que en el Período Republicano, en la economía panameña se configura y perfecciona, el concepto de Sector Marítimo, al principio tímidamente, pero con el transcurso de los años de manera extrovertida

2. Concepto

Reafirmando lo antes dicho, la posición geográfica de Panamá, le confiere a nuestro país una de las características más singulares que conforman su proyección a nivel nacional e internacional.

Siendo nuestra nación un sitio dedicado principalmente a la prestación de servicios, las actividades englobadas dentro del sector marítimo tienen especial influencia en la economía nacional, no en vano el conjunto de las mismas han

representado más del veintidos por ciento (22%) del producto Interno Bruto Panameño (P I B) al presente año

En el tema de la cuestión marítima, sostenemos con firmeza que, el Estado Panameño, luego de vivir por muchos años, "de espaldas al mar" -cosa paradójica siendo un lugar con todas las condiciones de Estado marítimo por excelencia- ha ido, paulatinamente, dándole su "frente al mar", comprendiendo que su área de próspero futuro y desarrollo económico está ligado inevitablemente a la actividad marítima.

Consideramos que el sector marítimo panameño, es un aspecto integrante de nuestra economía que ha ido evolucionando históricamente, al punto de encontrarse en un franco proceso de consolidación, por lo cual siempre ha estado fusionado a su estratégica posición geográfica de ruta, eslabón clave para el transporte y comercio mundial a lo largo de cinco siglos, ya sea a través de los otrora "camino, puertos y ferias españolas", "el ferrocarril transístmico norteamericano" y el actual "canal interoceánico panameño".

Así las cosas, la posición geográfica panameña ha ido diseñando un sector marítimo de inigualables potencialidades y proporciones, **uniendo en Panamá al medio marino con el medio terrestre con motivos de la actividad portuaria, canalera y comercial, bajo el contexto de la economía global.**

3. Definición

Habiendo configurado en el punto anterior una noción de lo que entraña el concepto de Sector Marítimo de Panamá, es menester ahora, definirlo coherentemente, fundamentándonos para esto, en aquellos parámetros que lo conforman.

En consecuencia, el Sector Marítimo Panameño constituye un segmento vital integrante de la economía del Estado y vinculado a una serie de elementos que determinan su naturaleza, a saber. la situación ventajosa de su Registro Abierto de Marina Mercante, la actividad ascendente de su flota pesquera y exportaciones marinas, su dinámico movimiento portuario, sus eficaces servicios de apoyo (públicos y privados) a la navegación internacional, los eficientes servicios prestados por el Canal, la accesibilidad y facilidades de las áreas revertidas a la jurisdicción nacional en virtud de los Tratados Torrijos-Carter, las dinámicas operaciones mercantiles de la Zona Libre de Colón, sus modernos y eficientes factores Legal-Financieros, su tradicional factor de Servicios Marítimos y sus factores Político-Sociales.

B. ELEMENTOS QUE INTEGRAN EL SECTOR MARÍTIMO EN PANAMÁ

Estos han evolucionado históricamente manteniendo actualmente una posición estable y competitiva, a saber

1. EL CANAL INTEROCEÁNICO

Desde los españoles, pasando por los franceses, hasta llegar a los norteamericanos, la historia de la construcción y funcionamiento del Canal de Panamá es rica en matices, luchas y sacrificios, los cuales han dado como resultado una de las más portentosas obras de ingeniería, considerada en la actualidad la "Octava Maravilla de la Edad Contemporánea"

a. Antecedentes Históricos

El sueño de construir un canal en el istmo de Panamá se remonta a 1524, cuando el Rey Carlos V de España ordenó los primeros estudios topográficos para determinar la factibilidad del proyecto. Así, en 1527, siendo Gobernador de Castilla de Oro, Don Pedro De Los Ríos, se encomienda por orden de la Corona

Española a Hernando De La Sierra y Pablo Corzo, la exploración del Río Chagres y del Río Grande como posibles medios para la comunicación marítima interoceánica. Un libro publicado en 1550 por el navegante portugués Antonio Galvao hizo constar las facilidades de construcción de un canal que uniera los dos grandes mares y que podría ser hecho por Nicaragua, México (Tehuantepec), Panamá o Darién.

En 1567, el Rey Felipe II envió al Nuevo Mundo a Don Bautista Antonelli para que estudiara la posibilidad de un canal por Nicaragua o México, lógicamente el informe rendido por Antonelli para sendas rutas fue tan desfavorable que ambas se descartaron, en beneficio de la ruta panameña.

Desde el primer ideal español transcurrieron más de tres siglos antes de que los franceses, en 1875, a través de las gestiones del ingeniero Napoleón Bonaparte Wyse de la "Societé Civile Francais" (Sociedad Civil Francesa), fuera comisionado por el gobierno de la Nueva Granada para explorar el istmo de Panamá, en la posible realización de un Canal. Bonaparte Wyse realizó su estudio con apoyo de los ingenieros Pedro J. Sosa (panameño) y Armando Reclús (francés) de éste se hicieron cinco proyectos, eligiéndose la ruta de la Bahía de Limón hasta la rada de Panamá.

En 1879, entró en escena el Conde Ferdinand De Lesseps, quien en un congreso organizado para tratar el tema del Canal prohió, con éxito, junto a

Bonaparte Wyse, la decisión de construir un canal a nivel en la cintura geográfica de Panamá

Por fin, el sueño histórico del Canal se hizo realidad, cuando el 1 de enero de 1880 De Lesseps inauguró solemnemente los trabajos de construcción de la máxima obra de ingeniería de todos los tiempos

Desafortunadamente el titánico esfuerzo francés, corrió con poca suerte, ya que después de luchar por más de veinte años de construcción, finalmente fracasó, "víctima de las enfermedades infecciosas ambientales (fiebre, amarilla, disentería, tifoidea, etc), además de los problemas económicos (despilfarro, malversación de fondos y equipos y recursos humanos de baja productividad)" ⁷

En 1903, con motivo de la separación de Panamá de la Gran Colombia, los Estados Unidos de Norteamérica aparecieron en el ámbito de la construcción de la obra canalera, este país, luego de firmar con la nueva República el controversial Tratado del Canal de 1903, denominado Hay-Bunau Varilla, emprendió la tarea de finalizar el Canal, previa compra de los derechos y propiedades de la Compañía Universal del Canal Interoceánico, por la suma de cuarenta millones de dólares (el presidente norteamericano Theodore Roosevelt fue el eje pivotal en esta acción estratégica)

⁷ McCULLOUGH, David Cruce entre dos Mares Lasser Press Mexicana, S A , México, 1977, p 307

Las dos acciones que garantizaron a los estadounidenses el éxito de su empresa fueron primordialmente "haber procedido al saneamiento del adverso medio circundante en el área de trabajo y a la programación de todo el transporte del material procedente de las excavaciones por medio de un bien organizado sistema ferroviario concebido y ejecutado por el ingeniero John Stevens" ⁸

La construcción del Canal entrañó para los norteamericanos enormes retos y problemas de ingeniería para dicha época, tales como la excavación del cauce a través de la división continental, la construcción de la represa de tierra más grande hasta ese entonces conocida, la edificación de tres gigantescas esclusas y la colocación de las más colosales compuertas, jamás concebidas

Al cabo de diez años de inmenso esfuerzo el canal abrió sus puertas al mundo, a un costo de 387 millones de dólares, el 15 de agosto de 1914, con el tránsito del vapor Ancón

Ahora, a más de 83 años de la inauguración del Canal, los Estados Unidos y Panamá desarrollan una relación contractual binacional, a fin de llevar a cabo su administración, mantenimiento, operación y seguridad, bajo el amparo jurídico de los Tratados del Canal denominados Torrijos - Carter, suscritos por ambos mandatarios el 7 de septiembre de 1977.

⁸ McCULLOUGH, David Op. Cit., p. 308

b. Situación Actual

En la actualidad, desde el punto de vista administrativo, el Canal de Panamá está dirigido por una agencia federal del gobierno de los Estados Unidos, denominada **COMISION DEL CANAL DE PANAMA (CCP)**, creada por los tratados canaleros de 1977.

La Comisión del Canal posee una Junta Directiva que la regirá hasta la culminación del Tratado en el año de 1999, la cual a partir de 1990 está compuesta por nueve miembros de los cuales cuatro son panameños y cinco estadounidenses. Consta también, de un administrador panameño y un subadministrador norteamericano. La estructura de la Comisión del Canal de Panamá está definida en el Anexo No.4

Desde el punto de vista técnico, el Canal de Panamá tiene una longitud de 80 km, medida de aguas profundas del océano Atlántico a sendas aguas del océano Pacífico, con una orientación Noroeste-Sureste

Una nave, al entrar al Canal de Panamá por el lado del Atlántico, recorre un trecho a nivel del mar de aproximadamente 10 km de longitud y 152 metros de ancho. Esta parte del cauce atraviesa un manglar que se encuentra en muchos

lugares a poca altura sobre el nivel del mar. Las naves ascienden entonces 26 metros a través de las cámaras de las esclusas de Gatún las cuales tienen cada una 304.8 metros de largo por 33.52 metros de ancho, revirtiéndose el proceso en un descenso hacia el océano Pacífico a través de las esclusas de Pedro Miguel y Miraflores.

Después de haber navegado a través de 50 km en el lago Gatún, un esclusaje sencillo lo hace descender 9.5 metros al nivel del lago Miraflores. Continuando la travesía por 1.5 km, el barco entra entonces en la esclusa de Miraflores y a través de dos cámaras desciende 16.5 metros más hasta alcanzar el nivel del océano Pacífico.

En cada cámara se encuentran juegos de dos compuertas que permiten sellar las cámaras. Estas compuertas tienen un ancho de 20.39 metros y un espesor de 2.13 metros. La altura de las compuertas varía de acuerdo a su localización en el Canal, variando de 14.66 metros. La altura de las compuertas varía de acuerdo a su localización en el Canal, variando de 14.66 hasta 25 metros. Su peso oscila entre 440 a 700 toneladas.

Adicionales a las compuertas fijas, existen dos compuertas flotantes, llamadas "Caisson" las cuales son sumergibles y son usadas para poder secar la cámaras adyacentes al mar o a los lagos y realizar reparaciones de estas cámaras y de sus otras compuertas.

Las esclusas del Canal de Panamá necesitan para cada esclusaje una cantidad equivalente a 52 millones de galones de agua, los cuales son vertidos al océano cada vez que un barco termina su tránsito. Se necesitan entre ocho a 16 minutos para poder llenar de agua las cámaras.

El agua que utiliza el Canal de Panamá proviene de los lagos Madden, Gatún y Miraflores.

El Canal tiene una profundidad mínima de 42 pies en el área del lago Gatún cuando éste se encuentra a una elevación de 82 pies, lo que permite que siempre haya una distancia de cinco pies de agua entre el fondo y la quilla del barco, a fin de garantizar su seguridad.

Por su significado histórico, la parte más interesante del canal es el corte Culebra o Gaillard. Este sector tiene 15 kilómetros de largo y fue excavado en su mayor parte sobre roca sólida de la división continental. Fue aquí donde se llevó a cabo la excavación principal del canal.

Solamente la excavación del corte ascendió a la suma de 230 millones de yardas cúbicas. Posteriormente, cuando se procedió a ensanchar éste, en el año de 1970, de los 300 pies de ancho que originalmente tenía, a 500 pies, por lo cual se excavaron 50 millones de yardas cúbicas adicionales.

El corte en la actualidad impone restricciones al tránsito de barcos grandes en ambas direcciones al mismo tiempo, por lo que requiere ser ensanchado a fin

de que los barcos puedan transitar en ambos sentidos a un mismo tiempo, condición ésta que permitiría aumentar la capacidad de la vía en un total de hasta ocho tránsitos adicionales diarios

La operación del Canal requiere de servicios de apoyo que garanticen el eficiente servicio de la vía, entre estos servicios se encuentran los remolcadores y las locomotoras. Los primeros son diseñados especialmente para el Canal, teniendo los más nuevos la capacidad de moverse en cualquier dirección lo que les permite asistir barcos en los puertos, y en el corte, bajo las más severas condiciones. Su costo aproximado es de 3.8 millones de dólares por unidad y en la actualidad hay un total de 19

Las locomotoras o mulas son elementos importantísimos en la operación de mover un barco a través de las esclusas. Ellas controlan el navío todo el tiempo a fin de evitar accidentes contra las paredes las compuertas de las esclusas

Un mínimo de cuatro locomotoras y un máximo de ocho son usadas en asistir de cada barco a través de las esclusas. Estas locomotoras controlan los barcos a través de cables que son recogidos en un tambor giratorio llamado malacate, una especie de "winche" que desarrolla hasta 75 mil libras de fuerza de arrastre

Cada una de estas unidades tienen un costo de más de un millón de dólares, razón por la que su vida útil se estima en más de 30 años. En 1980 había 65

locomotoras, en la actualidad hay 10 adicionales a fin de afrontar una demanda de hasta 42 barcos por día

El Canal de Panamá se caracteriza por tener una vastísima diversidad de equipos que requieren diferentes programas de mantenimiento a fin de lograr que la vía trabaje eficientemente, a saber sistema de rieles, compuertas, equipo flotante y cauce (dragado)

Otra de las divisiones que presta apoyo efectivo a la operación del Canal, es la División Industrial, la cual se encarga de la ejecución de labores tales como elaboración de piezas de repuesto para los equipos del Canal, y el mantenimiento y reconstrucción de compuertas, remolcadores, locomotoras, grúas y cualquier otra pieza de equipo que no pueda ser tratada en los pequeños talleres de las esclusas

La Oficina de Control de Tránsito Marino, la cual podríamos decir es el "cerebro del Canal", recibe toda la información de los barcos que han llegado o que están llegando al Canal. Así, se programa por medio de un computador el tránsito de las naves y posteriormente se le da seguimiento al mismo durante su movimiento a través de la vía (booking system)

Esta oficina es la que suministra la información básica que sirve para desarrollar los controles estadísticos de la Comisión en cuanto a carga, peajes, etc

La actual misión del Canal de Panamá, reza "ASEGURANDO EL PASO HACIA EL SIGLO VEINTIUNO" ("Providing passage into the twenty first

century")

De lo anterior se colige que el canal es una empresa altamente rentable para Estados Unidos y Panamá y económica y segura para sus usuarios. Así, los peajes que cobra la Comisión del Canal para el tránsito se dividen en tarifas para barcos con carga (Laden), la cual al año fiscal de 1997 es de 2.21 dólar por tonelada neta del Canal de Panamá (ésta equivale a 100 pies cúbicos) y de 1.76 dólar para barcos en lastre o sin carga (Ballast). En el Anexo No 5 podemos apreciar un cuadro de lo expresado.

En materia de peajes, la Junta Directiva ha aprobado por unanimidad, para este año fiscal, el aumento en los peajes para los dos próximos años, por el orden de 8.2% para el año fiscal de 1997 y 7.5% para el de 1998.

En el presente año fiscal (terminó el 30 de septiembre de 1997) "el Canal de Panamá registró un tránsito comercial de 13,158 naves que transportaban 170.5 millones de toneladas largas de carga y más de 300,000 pasajeros (creciente tránsito de cruceros), produciendo ingresos por peajes por el orden de los 493.6 millones de dólares"⁹. La evolución histórica de tránsitos la observamos en el Anexo No 6.

Existen diversas rutas comerciales que pasan por el Canal de Panamá, entre

⁹ Panama Canal Commission. Anual Report, 1997, p. 36.

estas podemos mencionar la de la Costa Oeste de Sur América - Europa, Europa - Costa Oeste de Estados Unidos y Canadá, Costa Este de Estados Unidos - Asia, Costa Este de Estados Unidos - Costa Oeste de Sur América además de otras. De las mencionadas rutas la principal la constituye, hasta hoy, la de la **COSTA ESTE DE ESTADOS UNIDOS - AL LEJANO ORIENTE**, reportando el 29.4 por ciento del total de la mercancía que atraviesa la zanja biacuática, tal como podemos ver en el Anexo No 7

A la fecha, los principales tipos de carga que pasan por el canal son los **GRANOS** (los cuales liderizan las estadísticas porcentuales) le siguen el **PETROLEO Y SUS DERIVADOS, CONTENEDORES, NITRATOS, FOSFATOS Y POTACIO y METALES** según vemos en el Anexo No 8

Los mayores países usuarios de la vía interoceánica panameña son **JAPÓN, ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA, CHINA y COREA**, los cuales transportan sus mercaderías y pasajeros en diversos tipo de naves tales como **CARGUEROS, PORTA CONTENEDORES, PETROLEROS, GRANELEROS Y CRUCEROS.**

A partir de su inauguración en 1914, más de **704,000** naves han transitado por el Canal transportando casi cinco mil millones de toneladas de carga a los distintos puertos del mundo

Desde el punto de vista laboral, "actualmente la Comisión del Canal posee una fuerza laboral de 9,500 empleados de los cuales el 91%, esto es, 8,500 empleados son de nacionalidad panameña"¹⁰ Así también, la mayoría de los puestos ejecutivos o claves (Key areas) de la agencia son ocupados por panameños

Desde los puntos de vista jurídico e institucional, actualmente el Canal está experimentando un proceso de transición integral, de una administración norteamericana - panameña a una totalmente panameña (esto sucederá el 31 de diciembre de 1999, al finalizar los tratados de 1977)

El marco jurídico regulatorio de la transición canalera se encuentra fundamentado, primero, en los **TRATADOS TORRIJOS - CARTER**, instrumento jurídico que establece las pautas para su desarrollo, aunado a la desmilitarización del área canalera mediante la figura legal de la reversión de tierras a la soberanía y jurisdicción de la República de Panamá Segundo, en el **ACTO LEGISLATIVO N° 1 DE 27 DE DICIEMBRE DE 1993, EL CUAL ADICIONA EL TITULO XIV A LA CONSTITUCION POLITICA DE 1972 (VIGENTE)** y que lleva por nombre **EL CANAL DE PANAMA** (la trascendencia de este tema ameritaba elevarlo a una jerarquía constitucional) y tercero, en la **LEY N° 19 DE 11 DE JUNIO DE 1997**, por la que se organiza la **AUTORIDAD**

¹⁰ Panama Canal Commission Annual Report, 1997, p 35

DEL CANAL DE PANAMA, organismo que reemplazará a la actual Comisión del Canal, a partir de 1999

Del 7 al 10 de septiembre del año que decurre se celebró en la capital de Panamá el Congreso Universal del Canal, a objeto de informar y demostrar a la comunidad marítima internacional, es decir, los principales países y empresas navieras usuarias de la vía interoceánica, sobre los programas de modernización y mejoras, adelantados por Panamá para asumir la administración y operación de nuestro principal activo físico, el cual está llamado a convertirse en su pilar de desarrollo humano y socioeconómico

En la empresa del canal está envuelta la imagen y honor de nuestra querida nación, la cual configura, en suma, su propia identidad de patria. En este sentido los panameños debemos prepararnos muy bien, sentirnos orgullosos y divulgar al mundo el mensaje. "Actualmente el canal es una empresa eficiente, después del año 2,000 será más eficiente"

2. EL SISTEMA PORTUARIO

La privilegiada posición geográfica de un canal interoceánico, por el que convergen las principales rutas marítimas del mundo y transitan anualmente un

volumen de aproximadamente 13,000 naves, de las que más del 20% pasan totalmente vacías (en lastre), aunado a la infraestructura de servicios existentes, hace altamente rentable el desarrollo portuario bajo diferentes tipos de modalidades, con tendencia, modernamente, hacia la especialización, v gr puertos de trasbordo de carga contenerizada tipo multimodal e intermodal bajo administración privada (privatización) brindando servicios hacia y desde el Norte, Centro y Sur América, el Caribe, Asia y Europa

a. Antecedentes Históricos

Nuestro país ha sido históricamente, por su posición geográfica, el punto de mayor interés de la América Hispana para la navegación marítima internacional. La fundación de nuestra ciudad, Panamá, no es ajena a las perspectivas que observara Núñez de Balboa, en este lugar, para establecer un centro logístico que apoyará nuevas empresas de exploración y el trasbordo de cargamentos de un océano a otro.

Desde entonces, a pesar de los cambios tan notables que han tenido lugar en el transporte marítimo y en los puertos del mundo, Panamá ha consolidado aún más su posición estratégica en el plano de las grandes rutas marítimas

intercontinentales Asimismo, los cambios que se han producido en la administración portuaria a raíz de la creación de la Autoridad Portuaria Nacional y de la entrada en vigor de los Tratados Torrijos-Carter, han permitido que nuestro país asuma su responsabilidad plena en la administración y desarrollo de todo su sistema portuario nacional

Ahora, nos encontramos en una fase de modernización y desarrollo portuario que va a requerir un gran esfuerzo colectivo para superarla al nivel que demandan los nuevos sistemas de tecnología en las operaciones portuarias

En los años anteriores a la creación de la Autoridad Portuaria Nacional, una parte de los puertos era administrada en concesión por empresas privadas, y otros, como los de Balboa y Cristóbal, dependían de la administración norteamericana en condiciones similares a las del Canal, la otra, estaba bajo la responsabilidad administrativa del Ministerio de Comercio e Industrias y el Ministerio de Obras Públicas en cuanto a obras, mantenimiento y mejoras

Por otra parte, la recaudación de los ingresos provenientes de los servicios portuarios se efectuaba a través del Ministerio de Hacienda y Tesoro

Posteriormente el 1º de octubre de 1979, la Autoridad Portuaria, asume la responsabilidad de administrar los Puertos de Balboa y Cristóbal, de conformidad con los Tratados Torrijos - Carter

También ésta asume la administración del nuevo puerto pesquero de

Vacamonte, inaugurado el 14 de agosto de 1979, el cual inicia las operaciones con el arribo de las naves atuneras Río Zaza y Río Yateras, cinco (5) días después de su inauguración

b. Situación Actual

En la actualidad, desde los puntos de vista administrativo, institucional y jurídico, el desarrollo del sistema portuario es administrado por la **AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL (APN)**, ente creado mediante la **LEY N° 42 DE 2 DE MAYO DE 1974**, con jerarquía de institución autónoma estatal

La justificación de la creación de Autoridad Portuaria Nacional encuentra eco en la concentración de los servicios portuarios en un solo organismo del Estado. La estructura organizativa de la Autoridad Portuaria Nacional está definida en el organigrama que presentamos en el Anexo No 9

El sistema portuario nacional está integrado por catorce puertos nacionales menores y dos puertos internacionales mayores, que atienden los diversos tipos de tráfico marítimo que se dan en el país (petrolero, pesquero, bananero, carga general, contenedores, etc)

La configuración del sistema portuario, incluyendo sus actividades, está influenciada por la situación geográfica de Panamá, cuya expresión más relevante se concreta en su vía interoceánica, denominada el Canal de Panamá

En las cabeceras de esta importante vía están situados los puertos de Balboa, en el Pacífico y Cristóbal en el Atlántico

Otros puertos, de no menor trascendencia, están situados en áreas próximas a los primeros, y otros a lo largo del litoral istmeño, como se aprecia en la figura referida al Sistema Portuario Nacional, que aparece en el Anexo No 10.

En el litoral Atlántico se ubican 8 puertos y 9 más, en el Pacífico, cuyas denominaciones y características son las siguientes

LITORAL ATLÁNTICO:

1. **Puerto de Almirante.** Ubicado en la provincia de Bocas del Toro Es un puerto frutero, también utilizado para recibir tipos de carga como repuestos para el ferrocarril y fertilizantes.

2 **Puerto Bocas del Toro.** Ubicado en la provincia del mismo nombre. Este puerto moviliza únicamente carga general, constituyéndose en el principal proveedor de mercancías diversas para el abastecimiento de la Región

3 Puerto de Chiriquí Grande Localizado en Bocas del Toro Su actividad principal es la del trasiego de petróleo, a través del oleoducto que une a este puerto con Charco Azul Por este puerto se embarca el crudo hacia Estados Unidos de América La empresa mixta **PETROTERMINALES DE PANAMA** lo administra

4 Puerto de Coco Solo Norte

4 1 Muelle N° 1 Ubicado en la Provincia de Colón Se dedica en el manejo de contenedores

Actualmente es administrado y explotado por la empresa extranjera **EVERGREEN.**

4 2 Muelle N° 2 En la Provincia de Colón

Su actividad principal es el movimiento de carga general y sus operaciones están relacionadas con la Zona Libre de Colón

Actualmente es operado por la empresa **INTERNACIONAL PORTS FACILITIES.**

5. Puerto de Cristóbal Localizado en la provincia de Colón

Puerto de actividad internacional, revirtió a Panamá el 1ero de octubre de 1979, a raíz de los tratados Torrijos Carter Por encontrarse situado a las puertas del Canal de Panamá es el cruce de importantes rutas comerciales, y por la

multiplicidad de servicios que ofrece está llamado a constituirse en un pilar importante del concepto "Centro Puerto Panamá" como plataforma internacional de carga de trasbordo

Actualmente está privatizado bajo la administración de la empresa **PANAMA PORTS COMPANY, S.A.**

6) **Puerto de Coco Solo Norte** En Colón Su actividad principal es el movimiento de carga general, y sus operaciones están más relacionadas con la Zona Libre de Colón debido a las raíces comerciales existentes

7) **Puerto de Bahía Las Minas** También localizado en Colón Con actividades de operación, mantenimiento, construcción, ampliación y mejoras de la infraestructura Es responsabilidad de la empresa **REFINERÍA PANAMÁ, S.A.** y su actividad principal es la de embarque y descarga de petróleo y el manejo de carga general en furgones

8) **Puerto de Manzanillo: (Coco Solo Sur)** Ubicado en Colón Especializado en el manejo de carga contenedorizada Actualmente es explotado por la empresa **MOTORES INTERNACIONALES, S.A. (MOIN, S.A.)** en asocio con la empresa norteamericana **STEVEEDORING SERVICE OF AMERICA (SSA)** Es un puerto privado de uso público.

LITORAL PACÍFICO:

1) **Puerto de Charco Azul** Ubicado en la Provincia de Chiriquí Su actividad principal es el trasiego de petróleo en su mayoría procedente de Alaska Las operaciones son efectuadas por medio del oleoducto que une a Chiriquí Grande con Charco Azul

2) **Puerto Armuelles** Localizado en Chiriquí Su actividad se concentra en la exportación de frutas, específicamente del banano

3) **Puerto de Pedregal** En Chiriquí Puerto que tiene como primer producto de exportación de azúcar y el movimiento carga general

4) **Puerto Mutis** Localizado en la Provincia Veraguas Su actividad principal es la de cabotaje y el embarque y/o descarga de productos necesarios para el consumo en esa provincia

5) **Puerto de Aguadulce** Ubicado en la Provincia de Coclé La exportación de azúcar es la actividad principal de este puerto, también se moviliza carga general

6) **Puerto de Vacamonte** Ubicado en la Provincia de Panamá Es un puerto pesquero que cuenta con astilleros para la reparación de naves, áreas refrigeradas para el almacenamiento de todo tipo de mariscos, además de un movimiento bajo de carga general

7) **Puerto de Balboa** En Panamá Su actividad se concentra en el movimiento de todo tipo de carga general, a granel, contenerizada, este puerto al igual que el de Cristóbal revirtió a Panamá el 1ro de octubre de 1979 Todo el movimiento de carga manejada en este complejo portuario es de tipo internacional Actualmente su administración está privatizada a favor de la empresa **PANAMA PORTS, S.A.**

8) **Puerto de Panamá:** Conocido como Muelle Fiscal de Panamá, su actividad es la de cabotaje y el manejo de carga general tanto interna como externa

9) **Puerto de La Palma** Enclavado en la Provincia de Darién Su actividad es de cabotaje, éste satisface primordialmente la necesidad de los que habitan en la Provincia del Darién

Las principales líneas navieras que operan en los puertos internacionales son. **SEA LAND SERVICE INC., NEDLLOYD LINES, EVERGREEN MARINE y AMERICAN PRESIDENT.**

El establecimiento de nuevos terminales portuarios, la privatización de los puertos de Balboa y Cristóbal, del ferrocarril y la construcción de una autopista que una todos los terminales portuarios, sin duda alguna fortalecerán la actividad comercial de la Zona Libre de Colón y permitirán a mediano plazo una mejor

explotación de un Centro de Traslado de Carga y a corto plazo toda una serie de servicios conexos, lo que se traducirá en nuevas oportunidades de inversión

En el presente año, los principales puertos de servicio internacional del país son operados por empresas privadas, de la eficiencia con que éstas se desempeñen dependerá que Panamá se convierta en un CENTRO MUNDIAL DE DISTRIBUCION DE CARGA. La explotación de estos servicios derivados de la actividad portuaria dependerá en gran medida de la capacidad de atraer carga de los operadores privados y de que el gobierno nacional siga promoviendo y facilitando las inversiones en el sector marítimo

Al presente año fiscal el movimiento total de carga en el Sistema Portuario Nacional es de 3.3 millones de toneladas métricas de carga, con un tráfico de 3,698 naves de comercio internacional y de 9,692 en régimen de cabotaje. Es de esperarse que la "Política económica que guía la actual administración gubernamental, la cual gravita en torno a la voluntad de mejorar la eficiencia de los servicios públicos panameños"¹¹, (entre éstos los servicios portuarios), fortalezca la confianza de la inversión nacional e internacional, disminuya los costos de operación, magnifique las facilidades portuarias panameñas en el entorno

¹¹ Políticas Públicas para el Desarrollo Integral. Desarrollo Social con Eficiencia Económica, Ministerio de Planificación y Política Económica, Septiembre, 1994 p 24

regional de influencia y modernice el sistema portuario haciéndolo más competitivo ante las exigencias de los nuevos modos de transporte mundial

3. LA FLOTA DE MARINA MERCANTE

Panamá como nación con costas en ambos océanos, ocupa hoy un excelente primer lugar en materia de flota de marina mercante mundial Sin embargo, esta es una realidad virtual ya que ninguna de estas naves le pertenece realmente en propiedad

La genuina realidad es que tanto el sistema de abanderamiento como el registro abierto de buques es un verdadero negocio para nuestra República

a. Antecedentes Históricos

La flota mercante panameña en el período comprendido entre en 1903 y 1915, de acuerdo a referencias documentales existentes, se componía de solo 26 buques, todos propiedad de panameños, los tipos eran pesqueros y costeros de no más de 50 toneladas de registro, siendo la única excepción el buque insignia de la flota, el vapor "Panamá", que con 451 toneladas de registro se dedicaba al tránsito de cabotaje La legislación marítima en ese período, estaba diseñada para una

flota nacional, manejada por intereses nacionales y dedicada a la protección de los tráficos comerciales con el resto de los países del área, dada la pésima y a veces nula conexión que existía en Centro América y otros medios de transporte

En 1916, Panamá empieza una tímida apertura de su registro a naves extranjeras, permitiendo el ingreso al mismo a compañías panameñas que fueran propiedad de foráneos

Este hecho, lógicamente, fue aprovechado especialmente por los armadores norteamericanos que tenían en Panamá excepcionales ventajas, dada la determinante participación de su país en nuestra separación de la Gran Colombia en 1903 y luego de la culminación de la obra del Canal en 1914. Así mismo, el registro panameño sirvió como instrumento eficaz para salvar fuertes restricciones que la legislación marítima norteamericana contemplaba y que sólo fue modificada entre 1915 y 1920 mediante la "Jones Act", cuyo objetivo fue reformar diferentes aspectos de carácter social y para la consolidación de la marina mercante como auxiliar de la marina de guerra en la primera Guerra Mundial

La clara desventaja que suponía para los intereses de los armadores norteamericanos, su legislación marítima, era tan evidente que éstos empezaron a evadirla registrando los buques bajo otras banderas menos restrictivas.

Todas las acciones anteriormente expuestas fraguaron el nacimiento del registro abierto de Panamá de forma oficial en 1925, mediante la promulgación de

la ley No 8 de 12 de enero de 1925, por la cual se establecía el procedimiento para la nacionalización y arqueo de naves

Pese a los hechos, irónicamente, el primer buque transferido al registro panameño no fue norteamericano, sino de nacionalidad canadiense, este se llamaba el "Belén Quezada"

Previamente, las primeras transferencias de Estados Unidos al registro nacional se vieron aceleradas ante la responsabilidad del Shipping Board -con más competencias debido a la expedición de la Jones Act de 1920- de confiscar buques mercantes en cumplimiento de los Acuerdos de Versalles (41 Stat. 988, Section 4) operándolos entre 1921 y 1922 bajo contrato de fletamento o compra, según los acuerdos a que se llegara con las navieras privadas

En 1922, otro importante paso para la conformación de nuestro registro fue la transferencia de dos grandes buques de pasajeros de construcción alemana, el "Reliance" y el "Resolute", adquirido por la American Ship and Commerce Corporation, naviera propiedad de Averell Harriman, agrupada junto a otras navieras en la potente United American Lines. Estos buques fueron transferidos por los alemanes a Holanda, a objeto de evitar su confiscación por parte de los países Aliados. Los mismos habían sido botados al mar en 1920, como "Lumburgia" y "Bravante", respectivamente, y se dedicaban a la ruta de pasaje con destino a Buenos Aires, más sin embargo, los Aliados no aceptaron la

transacción y obligaron a los armadores holandeses a su venta y a formar del registro panameño. A partir de este caso el éxito no se hizo esperar.

La experiencia que aportó la operación de estos dos buques vino a marcar el inicio de una nueva filosofía a nivel internacional, "dejando una ejemplar moraleja, en el sentido de las opciones de conveniencia con que un armador contaba para disminuir los costos de explotación de sus buques"¹². Esta se ha mantenido vigente hasta el presente.

Cabe destacar, que "el registro abierto panameño se inició con un total de 14 buques y 83,776 toneladas de registro"¹³

Posteriormente, al inicio del registro abierto panameño éste fue creciendo, tanto en número de naves abanderadas como en toneladas de registro bruto computadas, de una manera sostenida durante las subsiguientes décadas, cuando para finales de la de los ochenta y principios de los noventa ocupó un excelente segundo lugar en las estadísticas mundiales sobre este tema, luego de Liberia, quien encabezaba la competencia.

Esta segunda posición se debió, básicamente, a la "crisis" político-socio-económica que azotó a Panamá, la cual tuvo su génesis en las acciones de bloqueo económico que Estados Unidos impuso contra el país. Superada la "crisis" el

¹² DOWNARD, J. "Managing Ships", Surrey, 1987, p. 68

¹³ Lloyd's Register of Shipping. "Statistical Tables", London, 1989, p. 33

ambiente cambió favorablemente

b. Situación Actual

Al presente año la República de Panamá posee el liderazgo entre las cinco primeras flotas de marina mercante con registro abierto a nivel mundial (tanto en barcos registrados, toneladas de registro y recaudación en dólares), el cual alcanzó en esta década, a partir de 1993

Desde el punto de vista administrativo la marina mercante panameña es regida por la **DIRECCIÓN GENERAL CONSULAR Y DE NAVES** del Ministerio de Hacienda y Tesoro conocida como **SECNAVES**, ente que fue creado mediante la **LEY N° 2 DE 17 DE ENERO DE 1980**. El Organigrama que muestra la estructura orgánica de **SECNAVES**, aparece en el Anexo No 11.

Desde el punto de vista estadístico "la flota panameña de más de 114 635 millones de toneladas brutas (TRB) y 12,718 naves se compone hasta el año de 1997, fundamentalmente de tipo cargueros (40,2 millones de tonelaje bruto), tanqueros (16,5 millones de tonelaje bruto) y portacontenedores (11,0 millones de tonelaje bruto)"¹⁴, según apreciamos en el cuadro del Anexo No 12

¹⁴ Ministerio de Hacienda y Tesoro de Panamá. Estadística Oficina de Relaciones Públicas de la Dirección General Consular y de Naves, 1997, p. 17

Desde el punto de vista tributario, el registro y abanderamiento de naves ha redituado al fisco nacional, en lo que va de este año, recaudaciones por la suma de 34 5 millones de dólares

Desde el punto de vista técnico los cinco principales propietarios (armadores) en orden de importancia de la flota mercante panameña, en el año que transcurre son. **JAPON, CHINA, COREA, GRECIA Y ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA**

El registro de la flota de marina mercante panameña está clasificado como de tipo ABIERTO en base a factores de índole económico, empleo de mano de obra extranjera y bajos costos de personal, facilidad de acceso y política fiscal. En la clasificación de registros abiertos, Panamá se encuentra entre los denominados VIEJOS, CLASICOS O TRADICIONALES, junto a Liberia y Chipre, por mantener, antes de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) de febrero de 1986, un importante tonelaje abanderado

Hoy por hoy, el registro panameño sigue siendo el preferido por los armadores, ya que se preocupa por cumplir con los estándares óptimos de las normas internacionales en materia de seguridad marítima (SECNAVES mantiene en Nueva York una oficina de inspección de seguridad llamada SEGUMAR) y de prevención de la contaminación (Convenios SOLAS, ISM, MARPOL, STCW,

etc) derivados de la organización Marítima Internacional de las Naciones Unidas (de la cual Panamá es miembro), aunado a sus bajos costos (uso del dólar y bajos impuestos), mantenimiento del vínculo auténtico (genuine link) y eficiencia en la tramitación

El crecimiento tanto en cantidad como en calidad de naves que conforman la Marina Mercante Panameña, se perfila tangiblemente real y exitoso, máxime cuando la Política Marítima y la legislación nacional coadyuven a darle este status, v.gr la **LEY N° 36 DE 6 DE JULIO DE 1995** ofrece a los armadores o dueños de naves atractivos descuentos.

4. LA FLOTA PESQUERA Y LOS RECURSOS MARINOS

Con base en los puertos de cabotaje panameños, constituye un acervo patrimonial muy importante en materia ecológica - económica y en cuanto a la explotación sostenible de los recursos ictiológicos marinos presentes en las aguas territoriales sitas sobre su Plataforma Continental

Recordemos que Panamá, tiene **2,800** km de costas en los Océanos Pacífico y Atlántico, donde hay grandes estuarios y predominan manglares que constituyen el hábitat natural para la reproducción de muchas especies. Además, el país posee más de **14,500** hectáreas de tierras aptas para el desarrollo de la acuicultura, v gr

cría de camarones

a. Antecedentes Históricos

La flota pesquera panameña tuvo sus inicios desde la fundación de la República (1903), desarrollándose con mayor énfasis a partir de 1915 hasta el presente

b. Situación Actual

Desde los puntos de vista estadístico y comercial, actualmente está formada por "2,709 embarcaciones menores y más de 309 entre camaroneros y bolicheros que se dedican a la pesca industrial"¹⁵. Al presente año "el total de capturas ha sido de 108,304 toneladas métricas, siendo el valor de las exportaciones pesqueras, que ocupan el segundo lugar en importancia dentro del total de las del país, por el orden de los 75 millones de dólares".¹⁶

Desde los puntos de vista jurídico, institucional y administrativo, el ente que

¹⁵ Ministerio de Comercio e Industrias de Panamá Informe anual de la Dirección General de Recursos Marinos, 1977 p. 5

¹⁶ Ibid. Ministerio de Comercio e Industrias, 1997.

dirige este elemento es la **DIRECCION GENERAL DE RECURSOS MARINOS (DIGEREMA)** del Ministerio de Comercio e Industrias, creada mediante la **LEY N° 17 DE 9 DE JULIO DE 1959**, cuyo objetivo primordial es reglamentar la explotación de los recursos marinos en las aguas panameñas según las exigencias nacionales y los compromisos internacionales adquiridos en materia pesquera por Panamá.

Conceptuamos que las proyecciones comerciales de la flota pesquera son muy ventajosas para el país, siempre y cuando éste cumpla al pie de la letra con los principios rectores del Desarrollo Sostenible

5. LA ZONA LIBRE DE COLON

Entre todas sus ventajas e incomparables características la **ZONA LIBRE DE COLON (ZLC)**, con cuarenta y nueve años de existencia y experiencia en el comercio internacional, todavía tiene muchos potenciales por desarrollar. Uno de éstos que recién empieza, es el intercambio comercial entre áreas mundiales Sur-Norte, Este - Oeste y viceversa. Hasta ahora la Zona Libre se ha dedicado, principalmente, al comercio Norte - Sur. De allí que su actual Administración está promoviendo el intercambio con los mercados caribeños, centro y suramericanos hacia el resto del mundo.

Según los entendidos "la Zona Libre de Colón es considerada la Zona franca de comercio (libre de impuestos a las mercancías y a las actividades allí desarrolladas) más grande de América y la segunda de mayor importancia en el mundo, luego de Hong Kong"¹⁷

a. Antecedentes Históricos

La Zona Libre de Colón fue creada en 1948, como una estrategia de Política Económica gubernamental, aprovechando la posición geográfica del país y para fomentar en su suelo y bajo su jurisdicción, el recibo, despacho, tránsito, almacenaje, fabricación, transformación y redistribución de toda clase de mercaderías y productos lícitos de comercio e intercambio internacional

Por más de casi cinco décadas, el éxito de la Zona Libre ha sido indiscutible y se ha mantenido inalterable pese a los embates sufridos por huelgas laborales, crisis económicas y políticas, escándalos del narcotráfico y lavado de dinero, competencia extranjera y reformas tributarias

¹⁷ Chislett, William. Panamá. Latin America's Best Kept Secret. Euromoney Publications PLC, Londres 1995. p. 108

b. Situación Actual

Geográficamente la Zona Libre de Colón se encuentra ubicada en el sector Atlántico del Canal de Panamá, tiene aproximadamente 400 hectáreas de área superficial. Posee además, acceso a tres puertos de servicio internacional en el Atlántico, a saber Manzanillo Internacional Terminal, Cristóbal (Hutchinson International Terminal) y Evergreen, y uno en el Pacífico, Balboa

Desde los puntos de vista jurídicos, administrativos e institucional en la Zona Libre fue creada mediante el **DECRETO LEY N° 18 DE 17 DE JUNIO DE 1948**, reformado por la **LEY N° 22 DE 23 DE JUNIO DE 1977**, su administración está a cargo de una entidad autónoma y eficiente.

Además posee una Junta Directiva presidida por el Ministro de Comercio e Industrias, los Ministros de Hacienda y Tesoro, Política Económica, Presidencia, el Gerente General y los miembros del Comité Ejecutivo, conformado por el Gerente General y cinco ciudadanos nombrados por el Organismo Ejecutivo. El Contralor General de la República tiene derecho a voz en las secciones de la Junta Directiva y del Comité Ejecutivo. El Organigrama Institucional de la Zona Libre de Colón aparece en el Anexo No 13.

Desde el punto de vista comercial la Zona Libre de Colón maneja 11

millones de dólares anuales en concepto de importaciones y reexportaciones En el Anexo No 14 analizamos esta relación porcentualmente

Así, en este emporio comercial se puede encontrar una amplia gama de productos (carros, perfumes, aparatos electrónicos, textiles, etc) adquiribles en diferentes empresas, que el comprador elija para que le empaquen la mercancía y la embarquen hacia su destino final

Las compañías pueden establecerse físicamente en el área por medio de alquiler de espacio, locales o construcción de sus propias edificaciones, o ser representadas por compañías ya establecidas

Sus costos de operación están entre los más bajos, con respecto a las demás zonas libres del hemisferio occidental (las compañías deben pagar una licencia anual de tan solo 200 dólares)

Entre las líneas navieras especializadas en transporte logístico de mercancías y documentos que prestan sus servicios en la Zona Libre de Colón están la **MAERSK, KING OCEAN, SEABOARD MARINE, PANALPINA, DHL WORLDWIDE EXPRESS, etc.**

Las principales importaciones en orden de prelación se realizan desde Hong Kong, Japón y Estados Unidos de Norteamérica

Las reexportaciones se efectúan principalmente hacia Colombia, Ecuador

y otros países Centro y Sur Americanos

La participación en los depósitos bancarios a este año es de **368.4** millones de dólares de un total de **6,511** millones de dólares. En tanto que los créditos bancarios dirigidos a empresas enclavadas ascienden a **725** millones de dólares.

Este año la Zona Libre de Colón ha recibido más de **100,000** visitantes provenientes de diversos puntos del mundo y está moviendo **0,82** millones de toneladas métricas de carga.

Desde el punto de vista laboral la Zona Libre de Colón genera alrededor de **14,000** empleos directos, sumados entre los de las empresas privadas establecidas y los de la Administración.

En nuestro concepto, la inigualable situación geográfica de la Zona Libre, su cercanía a los "Tigres Asiáticos del Pacífico Sur", su proximidad al Norte y su relativa cercanía a Europa, hace de éste, el lugar ideal como zona franca de comercio y como un futuro **CENTRO DE REDISTRIBUCIÓN INTERNACIONAL DE CARGA.**

En este sentido, ante la globalización de la economía mundial y la creación de los tratados de libre comercio regionales, el próximo objetivo de la Zona Libre es centralizar todos los productos del hemisferio americano para su posterior venta a otros mercados que los distribuyan en todo el hemisferio, sobre todo si tomamos

en cuenta que, de acuerdo a lo expuesto en 1994 en la cumbre de Miami, a la cual asistió Panamá, para el año 2005 este hemisferio será una portentosa Zona Libre de Comercio. Es por esto que ya avanzan en la Zona Libre los proyectos y planes para la construcción de nuevas infraestructuras de almacenaje, puertos, aeropuertos y todas las facilidades multimodales para continuar el eficiente servicio comercial que a través de ésta, Panamá brinda al mundo.

6. LAS AREAS REVERTIDAS

El 31 de diciembre de 1999, al medio día, fecha en que culminará el proceso de reversión de tierras, contemplado en el Tratado del Canal de Panamá de 1977, Panamá contará, al fin, con todos sus recursos geográficos y territoriales, enfrentando retos extraordinarios ante la comunidad internacional de usuarios de la vía interoceánica, así como oportunidades de desarrollo económico, social y espiritual inéditos en toda la historia nacional.

Este acontecimiento simple, sencillo y anhelado por muchas generaciones de panameños, a nuestro juicio, constituye un desafío que abre nuevas esperanzas a un Panamá responsabilizado, exclusivamente, en su propio destino.

a. Antecedentes Históricos

Con motivo de los Tratados Torrijos-Carter la República de Panamá y los Estados Unidos acordaron un sistematizado programa de reversión de tierras y bienes inmuebles a la jurisdicción panameña, éste deberá fenecer a finales del presente siglo

Para ejecutar el referido programa de reversión de terrenos, el gobierno panameño creó en el año 1993, la **AUTORIDAD DE LA REGION INTEROCEANICA (ARI)**, ente que hasta el momento adelanta dicha gestión

b. Situación Actual

Actualmente, desde el punto de vista jurídico, la Autoridad de la Región Interoceánica está regulada por la **LEY N° 5 DE 25 DE FEBRERO DE 1993**, quien la creó, sufriendo una reforma sustancial mediante la **LEY N° 7 DE 7 DE MARZO DE 1995**. Hace poco, la **LEY N° 21 DE 2 DE JUNIO DE 1997**, aprobó los planes Regional para el Desarrollo de la Región Interoceánica y General de uso, Conservación y Desarrollo del Area del Canal. Con este marco regulatorio se espera obtener el máximo de beneficios en las áreas revertidas

Desde los puntos de vista administrativo e institucional, la Autoridad de la Región Interoceánica, es una entidad estatal de carácter autónomo, encargada de

promover el desarrollo económico de la Región Interoceánica para obtener el óptimo aprovechamiento de sus recursos a través de un vasto programa de inversiones. También ejerce en forma privativa la custodia, aprovechamiento y administración de los bienes revertidos y en proceso de reversión de acuerdo a los planes trazados.

Tiene también la responsabilidad de planificar, coordinar y decidir la ejecución de estrategias, programas y proyectos específicos para el uso, conservación y desarrollo de las áreas revertidas, así como la responsabilidad de expedir los reglamentos necesarios, para el arrendamiento, venta, concesión y administración de los bienes revertidos.

La Autoridad de la Región Interoceánica está gobernada por un Administrador General (quien funge como su representante legal) y un Subadministrador. Posee una Junta Directiva integrada por once miembros nombrados sin salario por un período de cinco años. Dicha Junta se encarga de establecer políticas, programas y el presupuesto de operación, además de aprobar contratos y concesiones administrativas. En el Anexo No 15 observamos la estructura orgánica de la ARI.

Las áreas revertidas están localizadas a lo largo y ancho de la actual ruta del Canal de Panamá y comprenden 14.7 mil hectáreas de tierras (incluyendo la

cuenca hidrográfica del Canal) y 7 mil infraestructuras valoradas en su conjunto en aproximadamente 30 mil millones de dólares. En el Anexo N°16 observamos una ilustración de las áreas revertidas.

La Autoridad, adelanta una infinidad de Proyectos de Inversión, cuya potencialidad y exitoso desarrollo dependerá de la creatividad de los inversionistas y de las facilidades que brinde el sector público para magnificarlas. Esto lo podemos observar en el cuadro que aparece en el Anexo No 17.

Entre los proyectos que ya se mencionan están, la "Ciudad del Saber" (acogerá a estudiantes y docentes de todo el mundo), el desarrollo turístico de Fuerte Amador, un proyecto ecoturístico de hotelería en la comunidad de Gamboa, el traslado del aeropuerto de Patilla a las instalaciones de la antigua base aérea de Albrook, la construcción, en este mismo lugar, de un gigantesco centro comercial, la construcción del GLOBAL TRANSPARK (Centro de distribución, almacenaje de carga, comunicación y logística), cuando la base aérea de Howard revierta a Panamá.

Igualmente se vislumbran y concretan proyectos habitacionales ("Ciudad Jardín"), instituciones gubernamentales ("Ciudad del Gobierno"), astilleros, patios de contenedores, terminales de transporte terrestre, escuelas de hotelería, hospitales, mercados de artesanías, parques, marinas, complejos de abastecimiento de combustible, centros de mantenimiento y reparación de naves, contenedores y

helicópteros

7. LAS ZONAS PROCESADORAS PARA LA EXPORTACIÓN

Las Zonas Procesadoras para la Exportación se definen como Zonas Francas y de Libre Empresa, específicamente delimitadas, dentro de las cuales se desarrollan todas las infraestructuras, instalaciones, edificios, sistemas y servicios de soporte, así como la organización operativa y la gestión administrativa que sean necesarias, bajo criterios de máxima eficiencia, para que se establezcan dentro de las mismas, empresas de todas partes del mundo cuyas actividades sean la producción de bienes y servicios para la exportación

Uno de los objetivos primarios de la actual administración gubernamental, es desarrollar la industria y el comercio en las áreas aledañas al canal interoceánico

Las **ZONAS PROCESADORAS PARA LA EXPORTACION (ZsPE)** constituyen un novedoso elemento, junto a los tradicionales que componen el Sector Marítimo de Panamá, mediante el cual se pretende modernizar y flexibilizar la economía como un paso necesario para incrementar la inversión.

a. Antecedentes Históricos

Mediante la creación de la **LEY N° 16 DE 6 DE NOVIEMBRE DE 1990** se estableció el primer paso para introducir a Panamá en el mercado internacional para la atracción de inversiones en los Proyectos de las Zonas Procesadoras para la Exportación

No obstante la gran complejidad y dinámica evolutiva del sistema de las Zonas Procesadoras para la Exportación, así como la fuerte competencia mundial, impidieron que la referida ley cumpliera a cabalidad los objetivos para los cuales fue creada

b. Situación Actual

Con miras a flexibilizar y ampliar el campo de las inversiones en Panamá se aprobó la **LEY No. 25 DE 30 DE NOVIEMBRE DE 1992**, la cual derogó a la **LEY No. 16**, con el propósito de que se contemplen las condiciones y ventajas comparativas, con las cuales cuentan los países de la región latinoamericana

Dentro de estas zonas se pueden instalar empresas manufactureras, de ensamblaje, de procesamiento de productos terminados o semielaborados y de

servicios generales, e igualmente empresas de exportación de servicios, que incluyen todos los servicios internacionales comúnmente conocidos como transacciones "Offshore"

Dentro de los incentivos fiscales otorgados por la **LEY 25 DE 30 DE NOVIEMBRE DE 1992**, se contempla la exoneración del 100% de impuestos en la importación de materia prima maquinaria, repuestos, envases y material de empaque Además, a las compras locales se les exonera del 5% del Impuesto de Transferencia de Bienes Muebles (I T B M)

En el aspecto migratorio, esta ley establece un régimen especial, el cual es aplicable a los inversionistas, ejecutivos, técnicos y sus familiares y, por otro lado las relaciones laborales dentro de dichas zonas se rigen por normas más flexibles

Además, éstas no pagan ninguna clase de impuestos, directos e indirectos, contribuciones, tasas ni gravámenes, los bienes producidos en las zonas procesadoras que salgan para su correspondiente exportación, ni tampoco los ingresos en concepto de dividendos e intereses que generen las acciones, bonos y demás títulos y valores emitidos por las empresas que incluye esta Ley y colocados en el mercado local o internacional.

EL INSTITUTO PANAMEÑO DE COMERCIO EXTERIOR ejerce la Secretaria Técnica de la Comisión Nacional de Zonas Procesadoras para la

Exportación, por lo que es el ente encargado de ejecutar el trámite de rigor para aquellas empresas que deseen acogerse a la **LEY No. 25 DE 30 DE NOVIEMBRE DE 1992**

Actualmente, la Comisión Nacional de Zonas Procesadoras para la Exportación ha aprobado un total de 17 Licencias de Operación, las cuales aparecen en el cuadro del Anexo No.18

Productos como bolígrafos y medicamentos son actualmente producidos y procesados en la Zona Procesadora Ojo de Agua/Panexport. Las empresas que se encuentran instaladas en esta zona y realizando estas operaciones son Apothecary Inc (procesadora de productos farmacéuticos), SP Seven, Inc (fábrica de bolígrafos) y la Smithkline Beecham Internacional (Panamá), S A (procesadora de medicamentos)

Los bienes producidos o procesados son exportados en su totalidad hacia mercados como Emiratos Arabes Unidos, Centro América, Sur América, el Caribe e igualmente a la Zona Libre de Colón, siendo nuestro país, una vez más, un centro de producción y distribución de importancia.

Más de cien empleados panameños se encuentran trabajando en estas empresas, estos han recibido entrenamiento para el desarrollo de dichas operaciones

Durante el mes de octubre de 1997, la Zona Procesadora Ojo de Agua/ Panexport, exportó medicamentos orales, medicamentos inyectables, vacunas y bolígrafos por la suma de B/ 310,029 22, totalizando, en lo que va del año, un monto total de exportaciones desde esta Zona Procesadora en B/ 1 731,203 50

Entre las más novedosas Zonas Procesadoras tenemos la CORPORACION SINOPANAMEÑA DE INVERSIONES, S A , la cual es un "Joint Venture" de la República de Panamá con la República de China (Taiwan), ésta desarrolla la Zona Procesadora para la Exportación en Davis, Provincia de Colón, la misma ofrecerá principalmente lotes industriales de una superficie promedio de 3,000 metros cuadrados

La urbanización industrial consiste en calles de hormigón, redes para la provisión de servicios públicos como electricidad, agua potable y cruda (para uso industrial), comunicaciones, servicios de seguridad, disposición de desechos, extinción de incendios, tanques-bombas, enfermería, ambulancia, etc

Dentro de Davis se han de establecer una serie de negocios de servicios para los usuarios, como lo son bancos, agencias navieras y de otros servicios, cafeterías, etc e igualmente, esta zona contempla la operación de una ventanilla única, para asistir a los empresarios en sus trámites de instalación.

8. LOS SERVICIOS DE APOYO A LA NAVEGACIÓN INTERNACIONAL (INDUSTRIAS MARITIMAS AUXILIARES)

Este elemento se caracteriza por estar integrado por una serie dispersa de subcomponentes, entre los cuales se incluyen primordialmente, las agencias navieras de aprovisionamiento de buques (ship chandlery), el sistema bancario (banking), las empresas abastecedoras de combustible (bunkering), las empresas aseguradoras y reaseguradoras (insurance), servicios de peritaje (inspección y reparaciones), servicios médicos, cambios de tripulación, mantenimiento de naves etc Ver Anexo No 19

a. Antecedentes Históricos

Aquellos relacionados con las **agencias navieras** se remontan hasta finales del siglo pasado, consolidándose e incrementándose este tipo de negocios, en el presente siglo, principalmente en las dos últimas décadas

El **sistema bancario** comienza su existencia y exitosa carrera en nuestro país, mediante el **DECRETO DE GABINETE N° 238 DE 12 DE JULIO DE 1970**, como una necesidad sentida y un imperativo histórico, fortaleciéndose desde

ese entonces cada vez más

Las **empresas aseguradoras** integrantes del mercado nacional de seguros, surgieron en la década de los setenta y desde ese momento hasta ahora, han ido incrementando, ostensiblemente su capacidad y eficiencia

Las **empresas abastecedoras de combustible** nacieron con una estrecha vinculación a la actividad del Canal de Panamá, en virtud del mercado nacional de combustible como centro de aprovisionamiento y debido a la presencia del oleoducto transístmico

b. Situación Actual

En el presente, el negocio de las **agencias navieras** se encuentra en un gran apogeo. Existen en nuestro medio, más de cuarenta empresas bien organizadas y agrupadas en una Asociación denominada **Cámara Marítima Panameña**, la cual está afiliada a la **Internacional Chamber of Shipping**.

Las actividades mercantiles asociadas a las **agencias navieras** son variadas y están íntimamente ligadas al movimiento de las naves mercantes, que transitan el Canal de Panamá y atracan en los puertos del país.

Con relación al **sistema bancario nacional**, podemos señalar que éste es el

más grande e importante en Latinoamérica. El secreto del éxito de dicho Centro Bancario radica en varios factores concurrentes en Panamá, a saber: circulación del dólar norteamericano como moneda de curso legal, sistema político democrático, modernas infraestructuras, localización geográfica, recursos humanos calificados y legislación flexible.

Actualmente operan en nuestro suelo 111 bancos que representan a países como Canadá, Colombia, España, Estados Unidos de Norteamérica, China, etc. El Centro bancario, hasta este año, ha manejado activos de capital por el orden de los 32 8 billones. En el Anexo No 20 podemos ver esta relación. Además provee 8,700 empleos, en su mayoría a panameños.

En la actualidad las **empresas aseguradoras** son reguladas por el **DECRETO DE GABINETE N° 247 DE 16 DE JULIO DE 1978**, el cual creó un ente llamado la Comisión Nacional de Seguros, integrada por el Ministerio de Comercio e Industrias, el Gerente General del Banco Nacional de Panamá y tres representantes del Sector Privado.

Estas empresas se dedican a asegurar a las naves, su carga y tripulantes de los diferentes factores de riesgo susceptibles de padecer por éstos, con motivo de la **aventura marítima**.

Actualmente la **actividad de abastecimiento de combustible a naves** la

desarrollan cinco compañías petroleras (amparadas por una legislación que data de 1992) a saber **BP, CHEVRON, ESSO, SHELL y TEXACO Antillas**), una terminal de suministro, la **ATLÁNTIC-PACIFIC, S.A., (AP, S.A.)** y un pequeño grupo de operadores de barcas para el suministro a los buques fondeados

Esta industria proporciona empleo a más de trescientas personas, en su mayoría panameños. En 1996, esta actividad produjo ingresos superiores al billón de dólares, producto de la venta de unos 12.5 millones de barriles (el presente año se espera superar la cifra de 15 millones de barriles, sin olvidar que en los años setenta los volúmenes sobrepasaron los 25 millones de barriles). Una representación gráfica de lo expresado aparece en el Anexo No 21.

Los buques que transitan el canal y tocan nuestros puertos son los principales usuarios del lucrativo servicio de abastecimiento de combustible, si bien estos solo representan el 15% de los tránsitos del canal.

El combustible vendido a Panamá procede de la Refinería Panamá, ubicada en Bahía Las Minas (Provincia de Colón), que es operada por la TEXACO, o bien, de Estados Unidos de Norteamérica, Ecuador, Venezuela y México. La refinería opera a una capacidad de 30,000 barriles por día.

Las terminales portuarias localizadas en Balboa y Cristóbal son operadas por concesión de la Autoridad Portuaria Nacional, siendo el concesionario responsable

del mantenimiento y mejora de los tanques, líneas y muelles

El servicio de barcaza opera bajo condiciones de libre mercado sin necesidad de concesiones o restricciones

'Es evidente que Panamá tiene un tremendo potencial para desarrollar este segmento y se hace necesario aplicar los ajustes oportunos para acceder al mercado potencial que representan los más de 12,000 tránsitos promedio anuales del canal

CAPÍTULO III

LA REGIÓN INTEROCEÁNICA DE PANAMÁ COMO CENTRO INTERNACIONAL DE SERVICIOS MARÍTIMOS

CAPÍTULO III LA REGIÓN INTEROCEÁNICA DE PANAMÁ COMO CENTRO INTERNACIONAL DE SERVICIOS MARÍTIMOS

A. CONCEPTO DE REGIÓN INTEROCEÁNICA DE PANAMA

En un sentido amplio, opinamos que puede considerarse como Región Interoceánica de Panamá, a la totalidad de la porción de terreno continental del país, situada respectivamente a cada uno de los lados del área del canal transístmico, la cual abarca, por el lado Oeste, hasta los límites geográficos existentes con la República de Costa Rica y, por la parte Este, hasta la frontera con la República de Colombia

Esta conceptualización lata, nos lleva en consecuencia, a la afirmación de que todo el istmo de Panamá per se constituye una Región Interoceánica, habida cuenta de que su ancho mínimo es de 80 km y su área superficial es de una extensión territorial de tan sólo 75,517 kilómetros cuadrados

Prueba real de la certeza del razonamiento anterior, es que existen en nuestro medio puertos públicos y privados tanto en el litoral Pacífico como en el Atlántico (Puerto de Almirante, Chiriquí, Charco Azul y Armuelles) cuyas actividades están en función directa o indirecta con el Canal de Panamá

Ahora bien, en un sentido restringido, la Región Interoceánica constituye, estrictamente, aquella porción de terreno inmediatamente aledaña al canal interoceánico, esto es, 14 7 mil hectáreas de áreas revertidas adicionando la restante superficie de las provincias de Panamá y Colón. Sobre esta región específica el Canal de Panamá ejerce la mayor influencia biunívoca, toda vez que también en la misma concurren la mayor cantidad y calidad de servicios públicos y privados prestados por la economía panameña, a saber: puertos internacionales, facilidades de banca, seguros, agencias navieras, aprovisionamiento o reabastecimiento de combustible, tribunales de justicia, foros arbitrales, Zona Libre de Colón, etc.

B. CONCEPTO DE CENTRO INTERNACIONAL DE SERVICIOS MARÍTIMOS

A nuestro juicio, todo Centro Internacional de Servicios Marítimos (Ver Anexo No. 22) debe estar ligado, inexorablemente, a una adecuada localización o posición geográfica de un país que por lo general, deberá ser punto obligado de origen, destino o tráfico marítimo, condiciones especiales íntimamente relacionadas con su capacidad de ofrecer servicios a los usuarios del Sector Marítimo, tradición histórica, contar con la adecuada infraestructura, recursos humanos calificados,

eficiente sistema bancario, sólido sistema monetario, política o estrategia marítima bien definida, completa legislación (marco regulatorio), estabilidad política, económica y social y eficiente sistema judicial (con certeza y seguridad jurídica)

Huelga destacar que en Panamá todas las condiciones anteriores existen, sin embargo, creemos que deben ser magnificadas para producir el "boom" esperado

C. FACTORES CONCURRENTES EN PANAMÁ PARA SU DESARROLLO COMO CENTRO INTERNACIONAL DE SERVICIOS MARÍTIMOS

1. Factores Geográfico - Marítimos

Estos son bien conocidos y han sido analizados en el Capítulo anterior, se destacan entre éstos la existencia de un canal interoceánico con un tránsito promedio anual de 12,000 buques de todo tipo (8,000 de ellos de tráfico internacional), un sistema portuario distribuido en ambos litorales y con más de 7,000 movimientos promedio de tráfico internacional al año y cerca de 5,000 en tráfico de cabotaje y una Zona Libre que mueve 0,82 millones de toneladas métricas de carga por año

2. Factores Legal - Financieros

Están relacionados con la adecuada legislación en materia de tasas e impuestos para los negocios internacionales, ausencia de restricciones para transferencias de dinero, el uso del dólar como moneda de curso legal sin controles de cambio, un sistema bancario y asegurador consolidado y reconocido mundialmente, costos operacionales relativamente bajos, un sistema de comunicaciones, abastecimiento moderno y eficiente, tribunales especializados en los asuntos marítimos, así como recursos humanos calificados

3. Factores Político - Sociales

Se basan en una calidad de vida alta en el país, con énfasis en la ciudad de Panamá, dado que como nación cosmopolita y de tránsito posee una población internacional flotante muy alta, aunado al hecho de tener una estabilidad política conveniente que goza de democracia, justicia, paz y libertad

**D. LOS FUNDAMENTOS Y JURÍDICOS (MARCO REGULATORIO)
PARA EL DESARROLLO DE LA REGIÓN INTEROCEÁNICA DE
PANAMÁ COMO CENTRO INTERNACIONAL DE SERVICIOS
MARÍTIMOS: PERÍODO 1925-1997.**

En este punto presentamos el marco jurídico existente en el Derecho Positivo Panameño, regulatorio del sector marítimo y que crea u organiza los entes relacionados con éste

Como apreciaremos, esta legislación es presentada en orden cronológico, abarcando un período de setenta y dos años, esto es, desde 1925 hasta 1997. Al respecto, nuestra intención es demostrar con pruebas fehacientes que existe en Panamá una tradición histórica legislativa relativa a la cuestión marítima, la cual posee casi tres cuartos de siglo de vida

Sin embargo, también históricamente a nuestro criterio, se han presentado en nuestro país, limitantes (tal vez imponderables) que han afectado hasta el momento su despegue hacia la consecución de un sitio sólido como potencia marítima mundial de primer orden, es decir, un CENTRO INTERNACIONAL DE SERVICIOS MARÍTIMOS, evidenciándose el gran defecto de que Panamá, "no obstante, teniendo el gran potencial de un país eminentemente marítimo, no ha

desarrollado al máximo dicha capacidad" ¹⁸

MARCO JURÍDICO REGULATORIO DEL SECTOR MARÍTIMO PANAMEÑO

INSTRUMENTO LEGAL	ÁMBITO DE APLICACIÓN EN EL SECTOR MARÍTIMO
1 Ley N° 8 de 12 de enero de 1925.	Crea el Registro Abierto de Naves
2. Decreto Ley No. 18 de 17 de junio de 1948	Crea la Zona Libre de Colón
3 Ley No 17 de 9 de julio de 1959	Crea la Dirección General de Recursos Marinos
4 Decreto de Gabinete No 238 de 12 de julio de 1970	Crea el Centro Bancario Internacional
5 Ley No 42 de 2 de mayo de 1974	Crea la Autoridad Portuaria Nacional
6. Tratados Torrijos-Carter de 7 de septiembre de 1977	Crea la Comisión del Canal de Panamá
7 Decreto de Gabinete No. 247 de 16 de julio de 1978	Crea y regula el sistema de seguros y reaseguros
8 Ley No. 2 de 17 de enero de 1980	Crea la Dirección General Consular y de Naves
9 Ley No 8 de 30 de marzo de 1982	Crea el Tribunal Marítimo de Panamá
10 Ley No 44 de 8 de noviembre de 1982	Crea el Instituto Panameño de Comercio Exterior

¹⁸ MONTERO, Francisco. "Panamá as a Maritime Service Center", ponencia en la Conferencia Marítima Mundial de 1991 p. 4

11	Decreto Ejecutivo No 29 de 14 de julio de 1992	Regula la actividad de reabastecimiento de combustible
12	Ley No 25 de 30 de noviembre de 1992	Crea las Zonas Procesadoras para la Exportación
13	Ley No 5 de 25 de febrero de 1993	Crea la Autoridad de la Región Interoceánica
14	Decreto Ejecutivo No 32 de 5 de abril de 1993	Crea la Comisión Panameña para asuntos del Canal de Panamá
15	Acto Legislativo N° 1 de 27 de diciembre de 1993	Adiciona el Título sobre el Canal de Panamá a la Constitución Política de 1972
16	Ley No 8 de 14 de junio de 1994	Crea Incentivos a la Industria Turística Panameña
17	Decreto Ejecutivo No 485 de 15 de diciembre de 1994	Crea la Comisión Marítima Nacional
18	Ley No 38 de 4 de junio de 1995	Panamá ratifica la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
19	Ley No 36 de 6 de julio de 1995	Crea incentivos fiscales para el abanderamiento de naves
20	Ley No 5 de 16 de enero de 1997	Se privatizan los puertos de Balboa y Cristóbal
21	Ley No 9 de 11 de junio de 1997	Crea la Autoridad del Canal de Panamá
22	Ley No 21 de 2 de junio de 1997	Aprueba los planes Regional para el desarrollo de la Región Interoceánica y General de Uso, conservación y desarrollo del Área del Canal

E. PROPUESTA PARA UNA POLÍTICA O ESTRATEGIA MARÍTIMA NACIONAL

Como ya hemos expuesto, desde el principio de este trabajo de investigación, Panamá posee una posición geográfica de ventajas comparativas ilimitadas con respecto a otros países, máxime ahora, dentro del contexto del nuevo orden económico mundial (proceso de globalización de la economía y la universalización de los mercados) que caracteriza ya, al naciente tercer milenio

Sin embargo, conceptuamos, que los panameños no debemos conformarnos con saber sobre la envidiable posición geográfica que ostenta nuestro país. Por el contrario debemos explotar este sitio, hacer aterrizar nuestras ideas y proyectos de aprovechamiento del mismo, planificándolos e implementándolos mediante a formulación de una gran Política Marítima Panameña (Plan Maestro) debidamente definida y trazada de manera científica y técnica

Ante todo, para estos menesteres, debemos considerar formalmente, (desde una perspectiva económica) a la Política Marítima Panameña como un tipo de Política Económica (Pública de Estado)

Es por esto que, conceptuamos, que toda política marítima nacional, debe estar integrada a las demás políticas económicas del Estado Panameño, v gr Política Fiscal, Comercio Exterior, etc , dentro del contexto del Programa

Económico del país Al respecto, observamos, que éste último, soslaya a la política marítima, lo cual es un craso error, a contrario sensu, debió crearla, integrarla, priorizarla y desarrollarla junto con las demás

1. Objetivos de la Política Marítima Nacional

1.1. Objetivo General

Convertir a Panamá en un Centro Internacional de Servicios Marítimos, brindados a la comunidad marítima internacional

1.2. Objetivos Específicos

1 2 1 Desarrollar al sector marítimo panameño como un elemento vital para el desarrollo económico del país

1 2 2 Crear una institución gubernamental con la suficiente responsabilidad e integrada por especialistas idóneos en la cuestión marítima, verbigracia una Autoridad o Ministerio con las siguientes funciones.

1 2 2 1 Unificar las competencias marítimas administrativamente dispersas en el ámbito del sector marítimo

- 1 2 2 2 Coordinar, supervisar y planificar el desarrollo marítimo del país acorde con las tendencias del comercio y transporte marítimo internacional
- 1 2 2 3 Elaborar la legislación necesaria para el sector marítimo en coordinación con la empresa privada que explota el mismo
- 1 2 2 4 Mercadear las ventajas marítimas del país (tarifas, instalaciones y nuevos sitios portuarios a bajos costos)
- 1 2 2 5 Crear condiciones e incentivos para atraer inversiones de capital extranjero y nacional, con la finalidad de atraer armadores al registro abierto, la creación de servicios de apoyo a la navegación internacional y contratación de

- panameños en la flota de registro
(desregulación de la legislación
laboral)
- 1 2 2 6 Cumplir con las obligaciones
adquiridas con la Organización
Marítima Internacional
(convenios) y la Convención de
las Naciones Unidas sobre el
Derecho del Mar (CONVEMAR)
- 1 2 2 7 Promover la explotación sostenible
de los recursos marinos
panameños (ictiológicos, vegetales
y minerales) de acuerdo con los
convenios internacionales sobre la
materia
- 1 2 2 8 Coadyuvar a la integración del
canal de Panamá en la economía
nacional
- 1 2 2 9 Implementar todas aquellas
acciones y estrategias tendientes a

lograr una gestión marítima
eficiente y eficaz

Con respecto al segundo objetivo específico, la actual administración gubernamental creó mediante el **DECRETO EJECUTIVO NO. 485 DE 15 DE DICIEMBRE DE 1994, LA COMISIÓN MARÍTIMA NACIONAL (COMAR)**, como un organismo consultivo del Organo Ejecutivo en materia de políticas y estrategias marítimas. Cabe destacar que en los tres años de existencia de dicha Comisión, luego de una serie de objetivos y tareas realizadas por ésta, la misma ha llegado a la conclusión de que debe crearse en Panamá una **AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL (AMN)**.

A nuestro leal saber y entender, desde una óptica administrativa-institucional, la denominada Autoridad deberá estar organizada de la siguiente manera

1) Nivel Directivo y Decisorio:

Compuesto por un Director General y un Subdirector. Además de poseer un Comité Ejecutivo (Ver Anexo No 23) integrado por miembros representativos del sector público (Ministerio de Hacienda y Tesoro, Dirección General Consular y Naves) Autoridad Portuaria Nacional (APN), Escuela Náutica, Servicio Marinos Nacional, Departamento para Asuntos del Tratado del Ministerio de Relaciones

Exteriores, Zona Libre de Colón, Autoridad de la Región Interoceánica, Dirección General de Recursos Marítimos del Ministerio de Comercio e Industrias, y pro parte del Sector Privado (Asociación Panameña de Derecho Marítimo, Cámara Marítima Panameña, Asociación de Empleados de la Comisión del Canal (ASODEC), Asociación de Egresados de la Escuela Marítima de Panamá, Comercio, Asociación de Usuarios de la Zona Libre de Colón, Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos (SPIA), Asociación de Usuarios de Transporte Marítimo (AUTM), Asociación Panameña de Exportación (APEX), Asociación Panameña de Ejecutivos de Empresas (APEDE) y todos aquellos entes en donde este tema sea de su interés particular

2) Nivel de Apoyo: Compuesto por Direcciones Ejecutivas y Asesorías, v gr Recursos Marinos, Portuarios y Navegación Marítima, Marina Mercante, Asuntos del Canal, Ciencias Náuticas y Gente de Mar, Asesoría Legal, etc

3) Nivel Operativo: Compuesto por departamentos de inspección, vigilancia y seguridad en los espacios marítimos (mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental), inspección de naves, capitanías de puertos, etc

La Autoridad Marítima Nacional deberá poseer, las siguientes características

3 1 Autonomía financiera, presupuestaria y patrimonio propio

3 2 Coordinar intereses comunes

3 3 Dinámica

Solo así podrá consolidarse el Sector Marítimo Panameño como la base económica más sólida del país a fin de brindar cada día servicios marítimos eficaces y de la mejor calidad

Pensamos que toda estrategia de desarrollo exitoso del sector marítimo panameño debe tomar muy en cuenta la participación activa del sector particular (entendiéndose por este a la empresa privada y a la sociedad civil agrupada en organizaciones no gubernamentales), que debe convertirse en el motor de desarrollo del sistema. Así mismo, el sector público (autoridades e instituciones) debe comprometerse a actuar como regulador de la actuación de los diferentes elementos del sector privado, creando a su vez, el clima de confianza adecuado que atraiga a los usuarios de los servicios que de manera ventajosa oferte el sector marítimo a los inversionistas ("paquetes de ofertas"). El mercado efectivo y potencial de servicios a la navegación internacional lo podemos observar en el Anexo No 24

Como corolario a todo lo expresado, coincidimos con lo expresado por el experto panameño en asuntos marítimos, Carlos Ernesto González de la Lastra, cuando señala que Panamá es el único país del mundo que puede poseer un puerto

en dos océanos distintos (Pacífico y Atlántico) Este supuesto que -a prima facie- parece antagónico, encuentra su razón de ser en el hecho real de que las actividades conjuntas del complejo portuario internacional (conexión del binomio de los puertos de Balboa y Cristóbal administrados por una sola empresa), las operaciones del canal y la activación del ferrocarril transístmico, conjuntamente con la utilización de la autopista Panamá - Colón, todo esto aunado a la corta distancia de un océano a otro (80 km), configuran la formación del concepto de HINTERLAND, el cual está muy de moda mundialmente y que se caracteriza por ser un área de influencia propicia o "Polo" para el Desarrollo de un Centro Internacional de Servicios Marítimos, tal es el caso de las condiciones que se dan en Panamá

CONCLUSIONES

Observamos que el gobierno nacional, a la fecha, no ha establecido de manera coherente una política marítima, prueba de ello es que, en el programa económico que éste desarrolla, ni siquiera la ha contemplado

Opinamos que la República de Panamá, en la materia administrativa que atañe a su sector marítimo, adolece de un defecto de falta de coordinación en la gestión de las competencias marítimas, situación ésta, que trae como consecuencia la falta de autonomía por parte de las instituciones responsables

Notamos que en la nación panameña no existe un foro o ente adecuado que regule su sector marítimo

Conceptuamos que Panamá, en el tema de su política portuaria no ha superado totalmente el caso de los altos costos operativos e igualmente posee una infraestructura portuaria en condiciones regulares

La legislación laboral panameña desestimula el ánimo de los armadores y operadores de naves internacionales, debido a su excesiva regulación a favor de los marinos nacionales

La República de Panamá es un país que pese a poseer una posición geográfica sumamente estratégica, con respecto a otras naciones, no ha sabido aprovechar hasta el momento, dicha situación ventajosa. Lamentablemente el resultado es palpable, Panamá en la actualidad todavía es un país con un pobre desarrollo económico.

RECOMENDACIONES

El gobierno nacional debe establecer de forma contundente una Política Marítima con objetivos definidos y tangibles, que permita obtener la confianza de la comunidad marítima internacional y de los usuarios del registro

La administración gubernamental de la República de Panamá debe, prontamente, poner en ejecución un modelo administrativo diseñado de forma tal que permita la total coordinación en la gestión de las competencias marítimas, creando los mecanismos oportunos para que las instituciones puedan disponer de la autonomía necesaria para la eficaz prestación de servicios (compromisos presupuestarios, mantenimiento portuario, obligaciones internacionales, etc)

El gobierno panameño debe realizar ingentes esfuerzos con miras a crear un ente o Autoridad que coadyuve a regular y potenciar las diferentes actividades relacionadas con el sector marítimo

La administración del gobierno panameño debe superar totalmente cualquier factor que promueva la onerosidad de los costos operativos de los puertos, que posea con respecto a otros países competidores, v gr Hong Kong, Singapur, etc Igualmente debe lograr el mejoramiento al máximo de la infraestructura portuaria (aunar esfuerzos con el sector privado mediante un prístino proceso de

privatización)

La actual legislación laboral marítima panameña debe flexibilizarse a objeto de crear las condiciones atractivas y de estímulo para la contratación de panameños a bordo de la flota de registro, por parte de los armadores internacionales

El actual gobierno panameño deberá establecer las bases para el desarrollo del país como un Centro Internacional de Servicios Marítimos Múltiples, creando las condiciones necesarias (incentivos fiscales, legislación adecuada, política marítima, capacitación de recursos humanos, etc) que lo conviertan en una potencia marítima internacional, logrando así, explotar a cabalidad la estratégica posición geográfica que posee

BIBLIOGRAFÍA

TEXTOS

- 1 CABANELLAS, Guillermo Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual 16ª Edición TV, V y VII Editorial Heliasta, S R L , Buenos Aires, 1981, 657 págs
- 2 CASTILLERO CALVO, Alfredo La Ruta Transístmica y las Comunicaciones Marítimas Hispanas en los Siglos XVI a XIX Editora Renovación, S A , Panamá, 1984, 35 págs
- 3 CHISLETT, William PANAMA Latin Americas Best - Kept secret Euromoney Publications PLC, Londres, 1995 165 págs
- 4 DOWNARD, J Managing Ships, Surrey, 1987, 168 págs
- 5 G DE RUEDA, Guillermina y G DE FERRO, Elia Problemas Políticos y Socioeconómicos de Panamá 9ª Edición, Imprenta del Ministerio de Educación, Panamá, 1983, 232 págs
- 6 HERNANDEZ, SÁNCHEZ - Barba, Mario Simón Bolívar. Discursos, Proclamos y Epistolarios Político. 3a Edición, 37a págs
- 7 JAEN SUAREZ, Omar Análisis Regional y Canal de Panamá (Ensayos Geográficos) Editorial Universitaria de Panamá, Panamá, 1981, 174 págs
- 8 MC CULLOUGH, David El Cruce entre dos mares. Lasser, Press Mexicana, S A , México, 1977, 649 págs
- 9 McKAY, Alberto Geografía de Panamá Editorial Universitaria de Panamá, Panamá, 1991, 90 págs

OTROS TEXTOS

- 1 DE LA LASTRA GONZALEZ, Carlos Ernesto, Conferencia Magistral, 1994, 30 págs
- 2 Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española. Editorial ESPASA - CAPSA, S A Madrid, 1979, 5345 págs

- 3 Estadísticas del Ministerio de Hacienda y Tesoro, Dirección General Consular y Naves, Oficina de Relaciones Públicas 1997. 25 págs
- 4 Informe Anual de la Dirección General de Recursos Marinos del Ministerio de Comercio e Industrias, 1997, 15 págs
- 5 Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables, Londres, 1981, 44 págs
- 6 MONTERO, Francisco Panama as a Maritime Service Center Conferencia Marítima Mundial, 1991 , 12 págs
- 7 Políticas Públicas para el Desarrollo Integral, Desarrollo Social con Eficiencia Económica, Ministerio de Planificación y Política Económica, 1994 51 págs
- 8 Reporte Anual de la Comisión del Canal de Panamá, 1997, 37 págs
- 9 The New World Spanish - English and English Dictionary, 1987 785 págs

LEYES

- 1 Ley N° 8 de 12 de enero de 1925 "Por la cual se crea el Registro Abierto de Naves en Panamá"
- 2 Decreto Ley No. 18 de 17 de junio de 1948 "Por el cual se crea la Zona Libre de Colón"
- 3 Ley No. 17 de 9 de julio de 1959 "Por la cual se crea la Dirección General de Recursos Marinos"
- 4 Decreto de Gabinete No. 238 de 12 de julio de 1970 "Por el cual se Crea el Centro Bancario Internacional"
- 5 Ley No. 42 de 2 de mayo de 1974 "Por la cual se crea la Autoridad Portuaria Nacional"
- 6 Tratados Torrijos-Carter de 7 de septiembre de 1977 "Por el cual se crea la Comisión del Canal de Panamá"

- 7 Decreto de Gabinete No. 247 de 16 de julio de 1978. "Por el cual se crea y regula el sistema de seguros y reaseguros"
- 8 Ley No. 2 de 17 de enero de 1980 "Por el cual se crea la Dirección General Consular y de Naves"
- 9 Ley No. 8 de 30 de marzo de 1982 "Por la cual se crea el Tribunal Marítimo de Panamá"
- 10 Ley No. 44 de 8 de noviembre de 1982 "Por la cual se crea el Instituto Panameño de Comercio Exterior"
- 11 Decreto Ejecutivo No. 29 de 14 de julio de 1992 "Por el cual se regula la actividad de reabastecimiento de combustible"
- 12 Ley No. 2 de 30 de noviembre de 1992. "Por la cual se crea las Zonas Procesadoras para la Exportación"
- 13 Ley No. 5 de 25 de febrero de 1993 "Por la cual se crea la Autoridad de la Región Interoceánica"
- 14 Decreto Ejecutivo No. 32 de 5 de abril de 1993 "Por el cual se crea la Comisión Panameña para asuntos del Canal de Panamá"
- 15 Acto Legislativo N° 1 de 27 de diciembre de 1993 "Por el cual se adiciona el Título sobre el Canal de Panamá a la Constitución Política de 1972"
- 16 Ley No.8 de 14 de junio de 1994 "Por la cual se crea Incentivos a la Industria Turística Panameña"
- 17 Decreto Ejecutivo No. 485 de 15 de diciembre de 1994. "Por el cual se crea la Comisión Marítima Nacional"
- 18 Ley No. 38 de 4 de junio de 1995 "Por la cual se Panamá ratifica la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar"
- 19 Ley No. 36 de 6 de julio de 1995 "Por la cual se crean incentivos fiscales para el abanderamiento de naves"

- 20 Ley No. 5 de 16 de enero de 1997 "Por la cual se privatizan los puertos de Balboa y Cristóbal"
- 21 Ley No. 9 de 11 de junio de 1997 "Por la cual se crea la Autoridad del Canal de Panamá"
- 22 Ley No. 21 de 2 de junio de 1997 "Por la cual se aprueban los planes Regional para el desarrollo de la Región Interoceánica y General de uso, conservación y desarrollo del Área del Canal"

ANEXOS

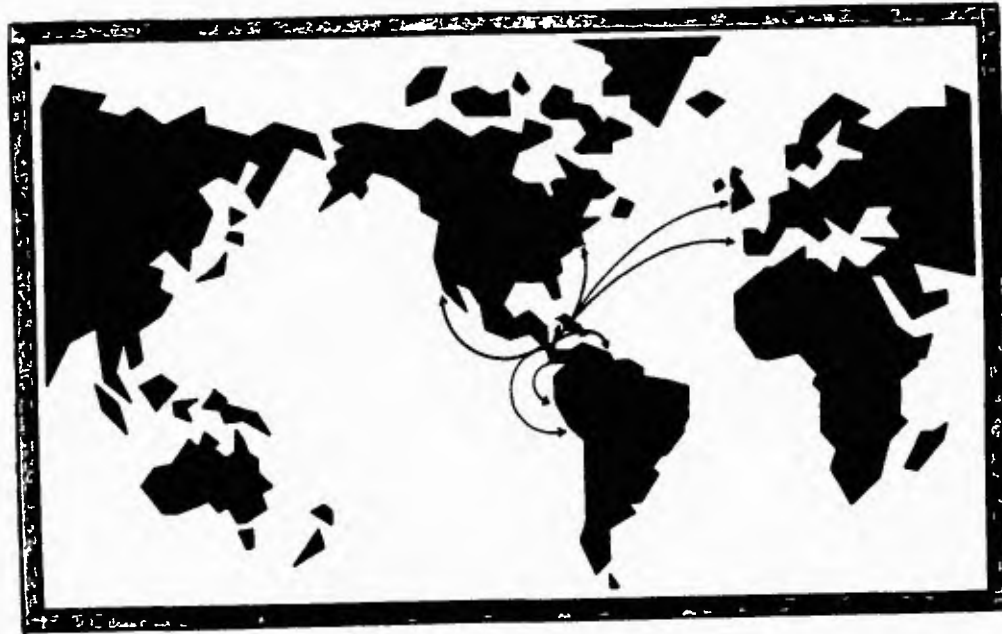
Anexo Nº 1

**FUNCION DE LA RUTA DEL ISTMO DE PANAMA
DURANTE EL PERIODO COLONIAL**



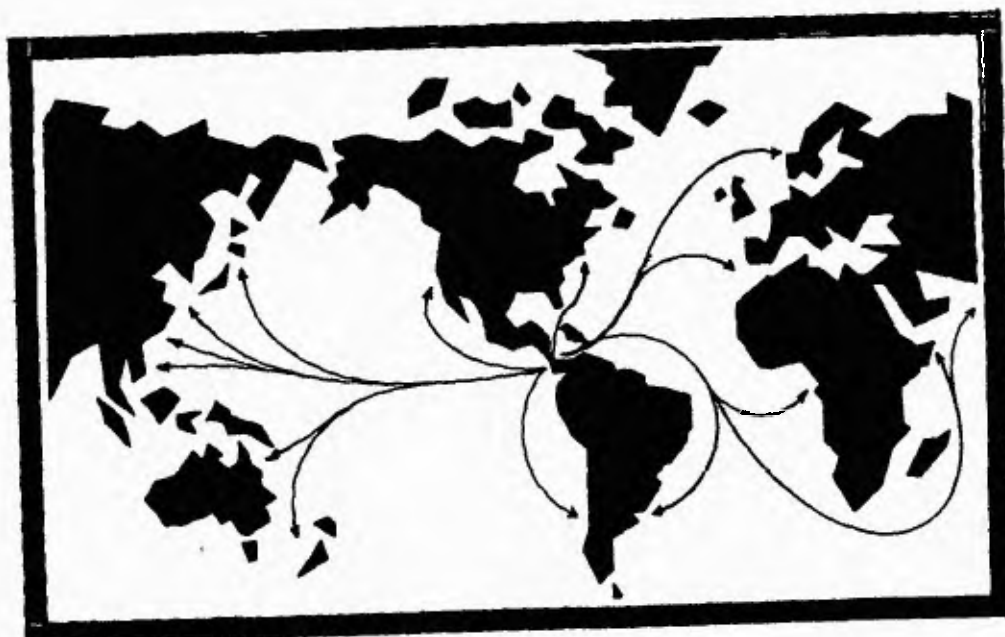
Anexo N° 2

**FUNCION DE LA RUTA DEL ISTMO DE PANAMA
DURANTE EL PERIODO POST-COLONIAL**



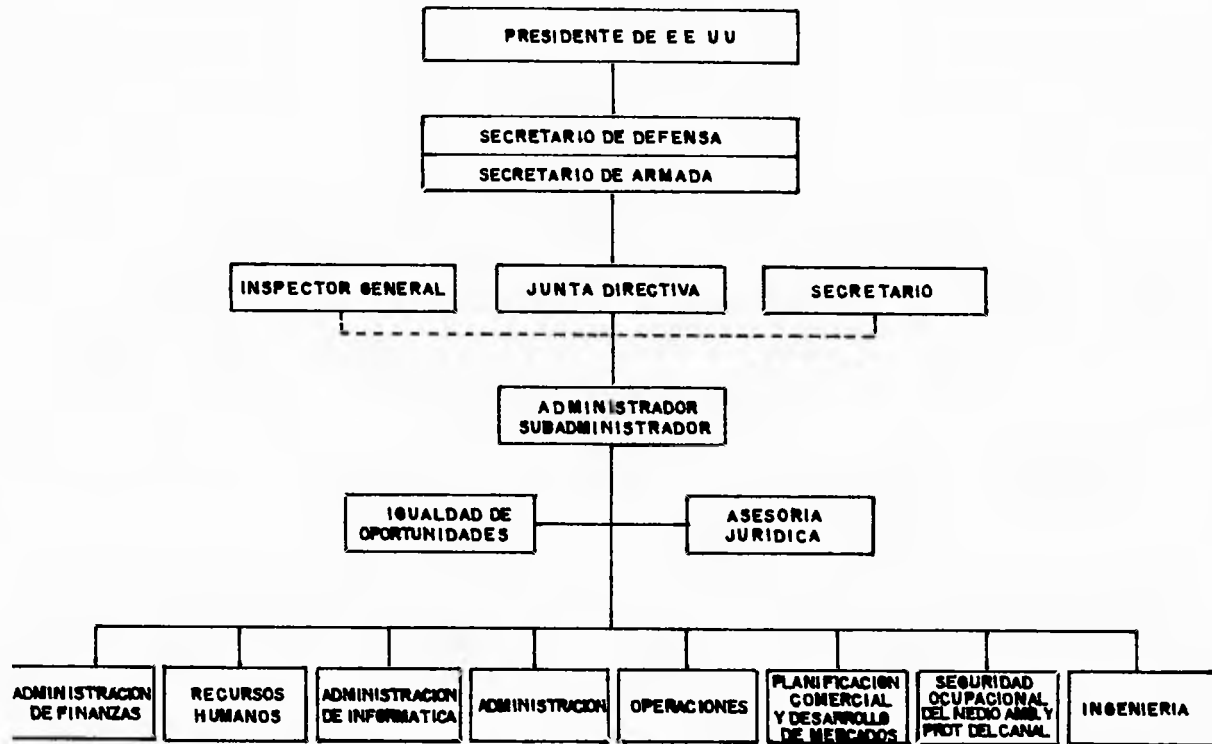
Anexo N° 3

**FUNCION DE LA RUTA DEL ISTMO DE PANAMA
DURANTE EL PERIODO REPUBLICANO**



Anexo N° 4

ORGANIGRAMA DE LA COMISION DEL CANAL DE PANAMA
(Reorganización)



Anexo N° 5

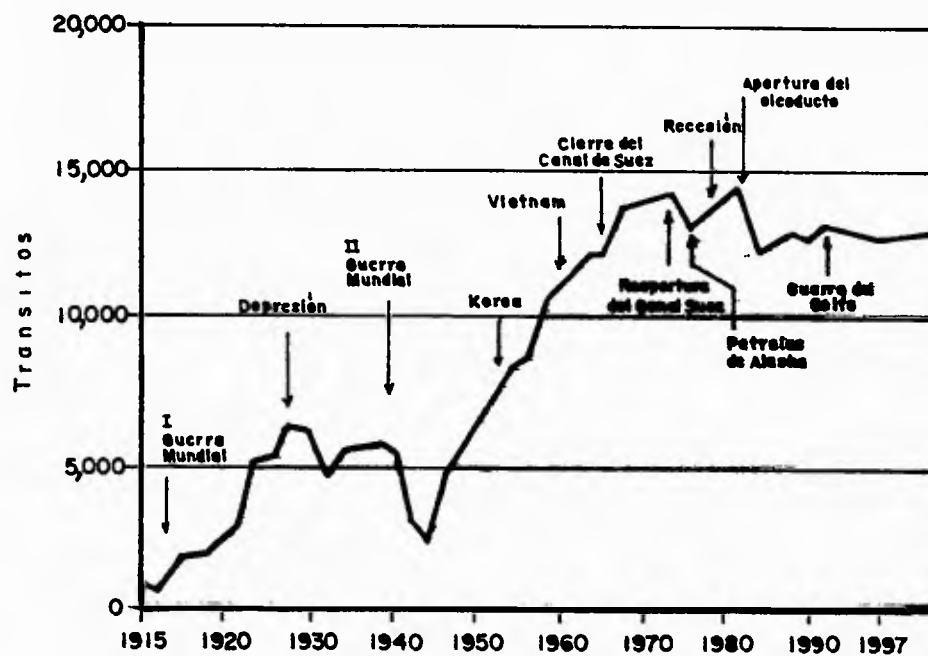
**PEAJES PAGADOS POR LAS NAVES EN TRANSITO POR EL CANAL
AÑO - 1997**

	CON CARGA	EN LASTRE	DESPLAZAMIENTO	INCREMENTO PROMEDIO
Hasta 8 de julio 1974	0.90	0.72	0.50	—
8 julio 1974	1.08	0.86	0.60	19.7
18 Noviembre 1976	1.29	1.03	0.72	19.5
1 Octubre 1979	1.67	1.33	0.93	29.3
12 Marzo 1983	1.83	1.46	1.02	9.8
1 Octubre 1989	2.01	1.60	1.12	9.8
1 Octubre 1997	2.21	1.76	1.23	9.9

Fuente: Comisión del Canal de Panamá

Anexo N°6

**EVOLUCION HISTORICA DE LOS TRANSITOS EN EL CANAL
1915 - 1997**



Fuente Comisión del Canal de Panamá

Anexo N° 7

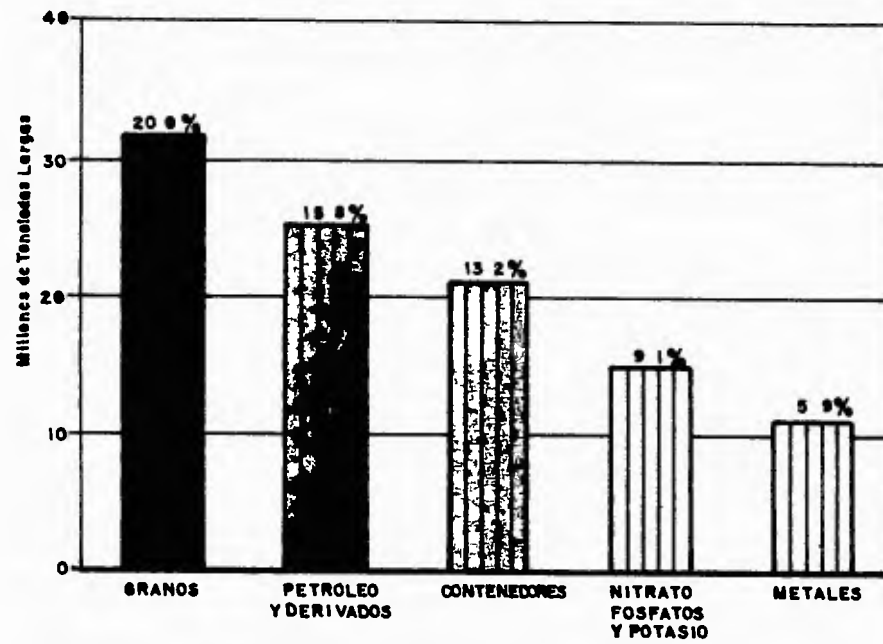
PRINCIPALES RUTAS DEL CANAL, 1993 - 1997
(millones de toneladas largas)

Rutas	1993	1997
Costa Este de E E U U - Asia	72.1	69.6
Costa Oeste de E E U.U - Canada	15.2	13.7
Costa Este - Oeste de EE UU Costa Oeste de Sur América	14.9	10.6
Costa Oeste de Sur América - Europa	9.8	8.5
Otras	58.5	55.3
Total	170.5	157.7

Fuente Comisión del Canal de Panamá

Anexo N° 8

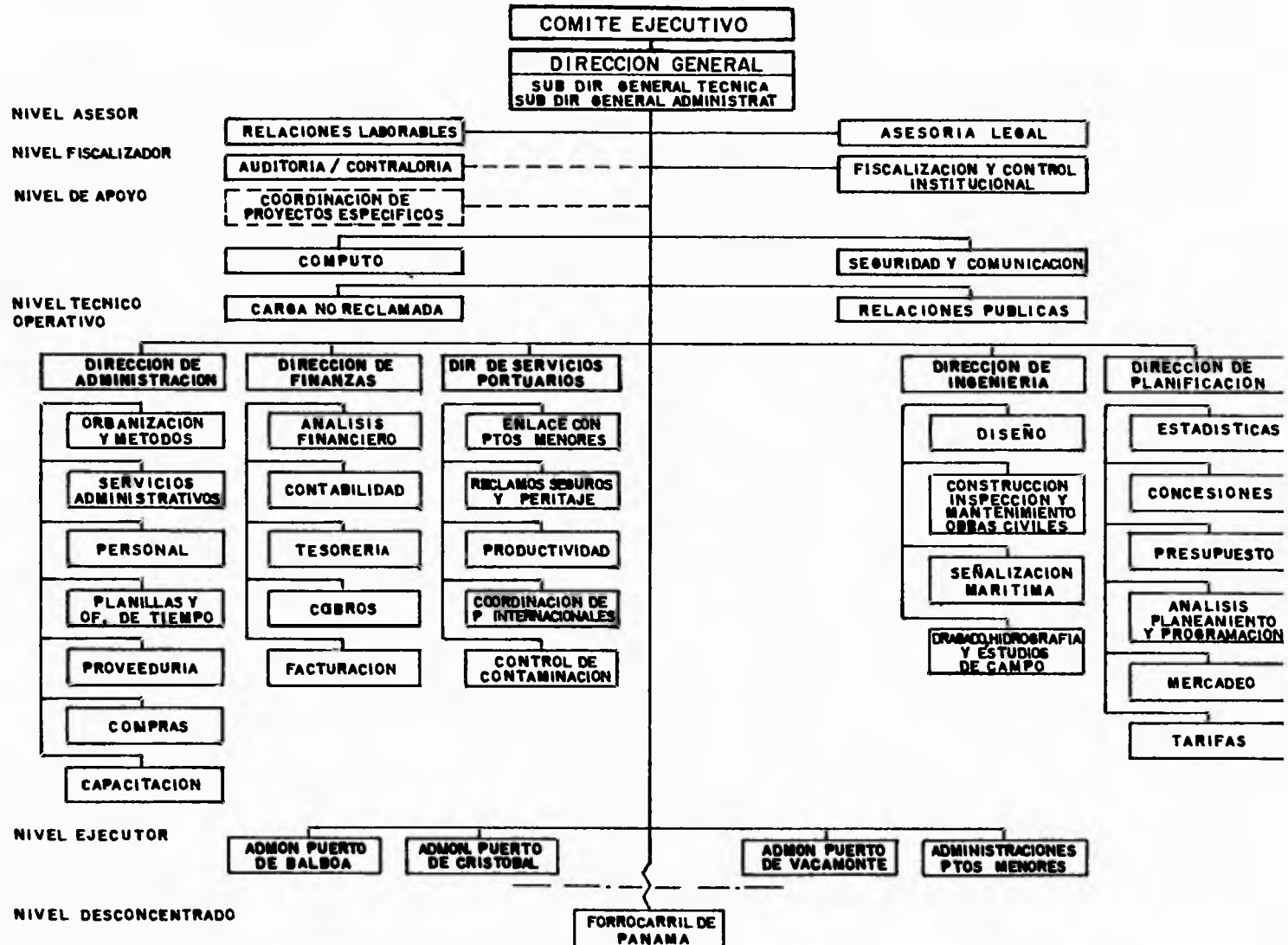
PRINCIPALES PRODUCTOS QUE ATRAVIESAN POR EL CANAL
AÑO - 1997



FUENTE Comisión del Canal de Panamá

Anexo N° 9

ORGANIGRAMA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL



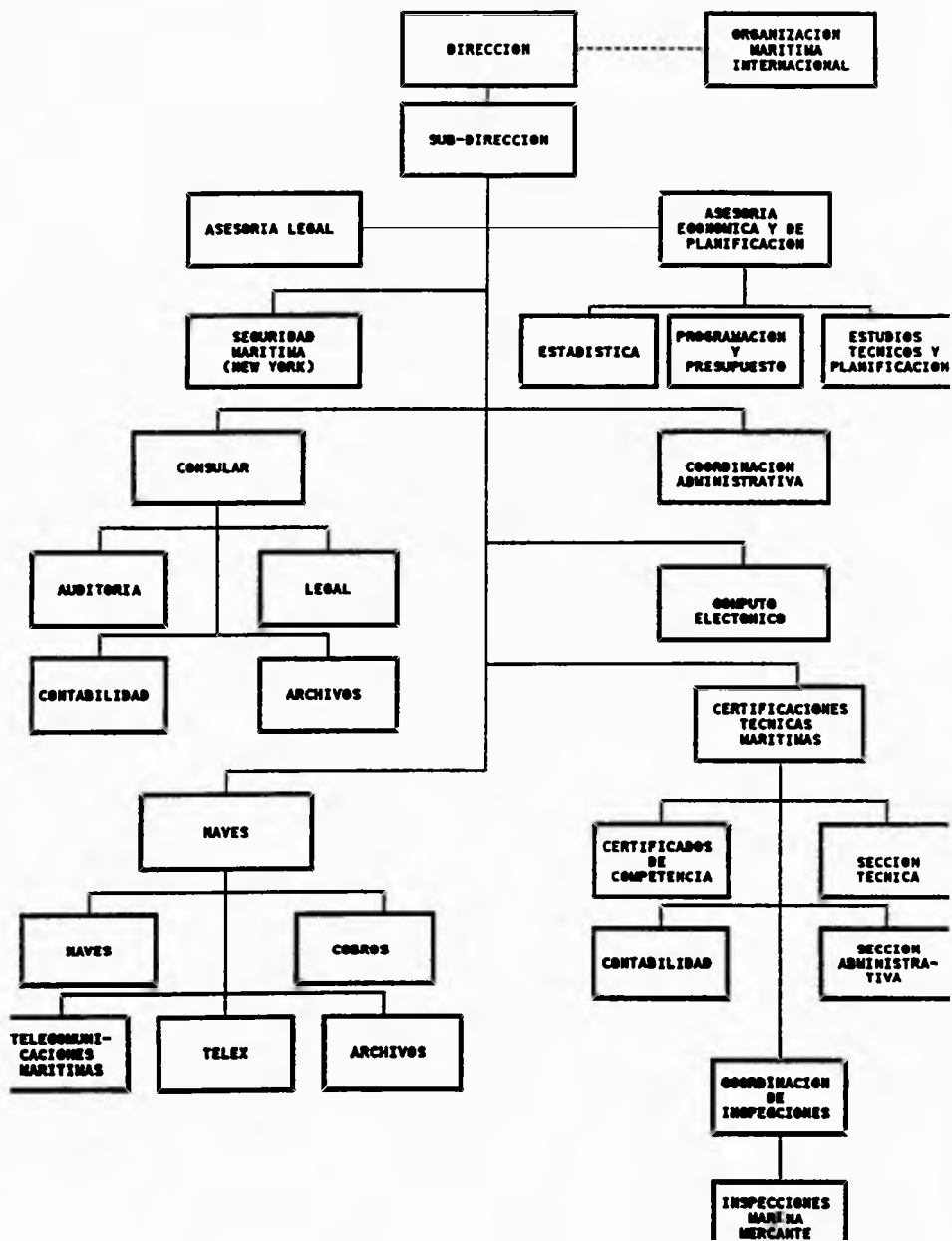
Anexo N° 10

SISTEMA PORTUARIO NACIONAL



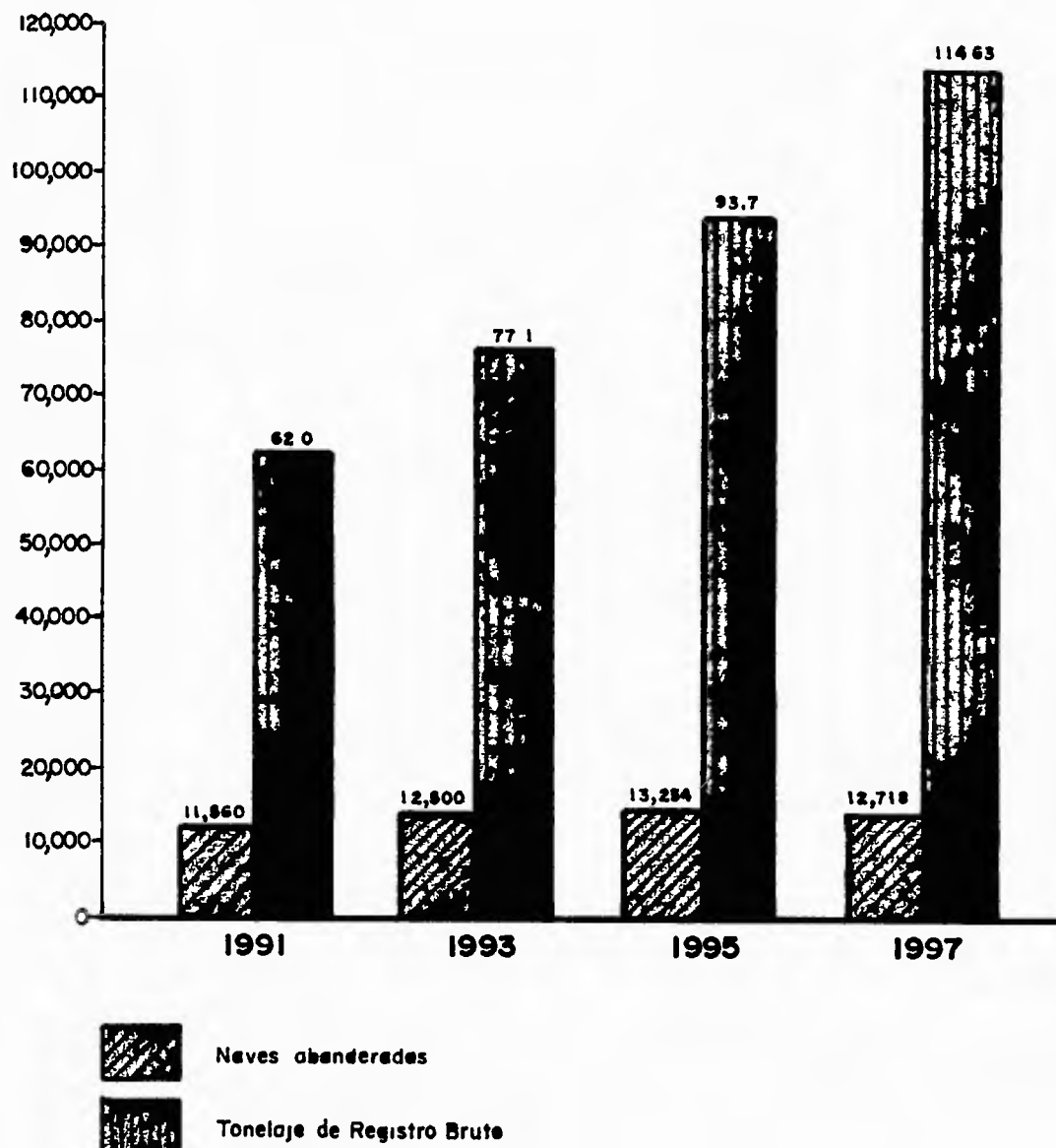
Anexo Nº II

ORGANIGRAMA DE SECNAVES

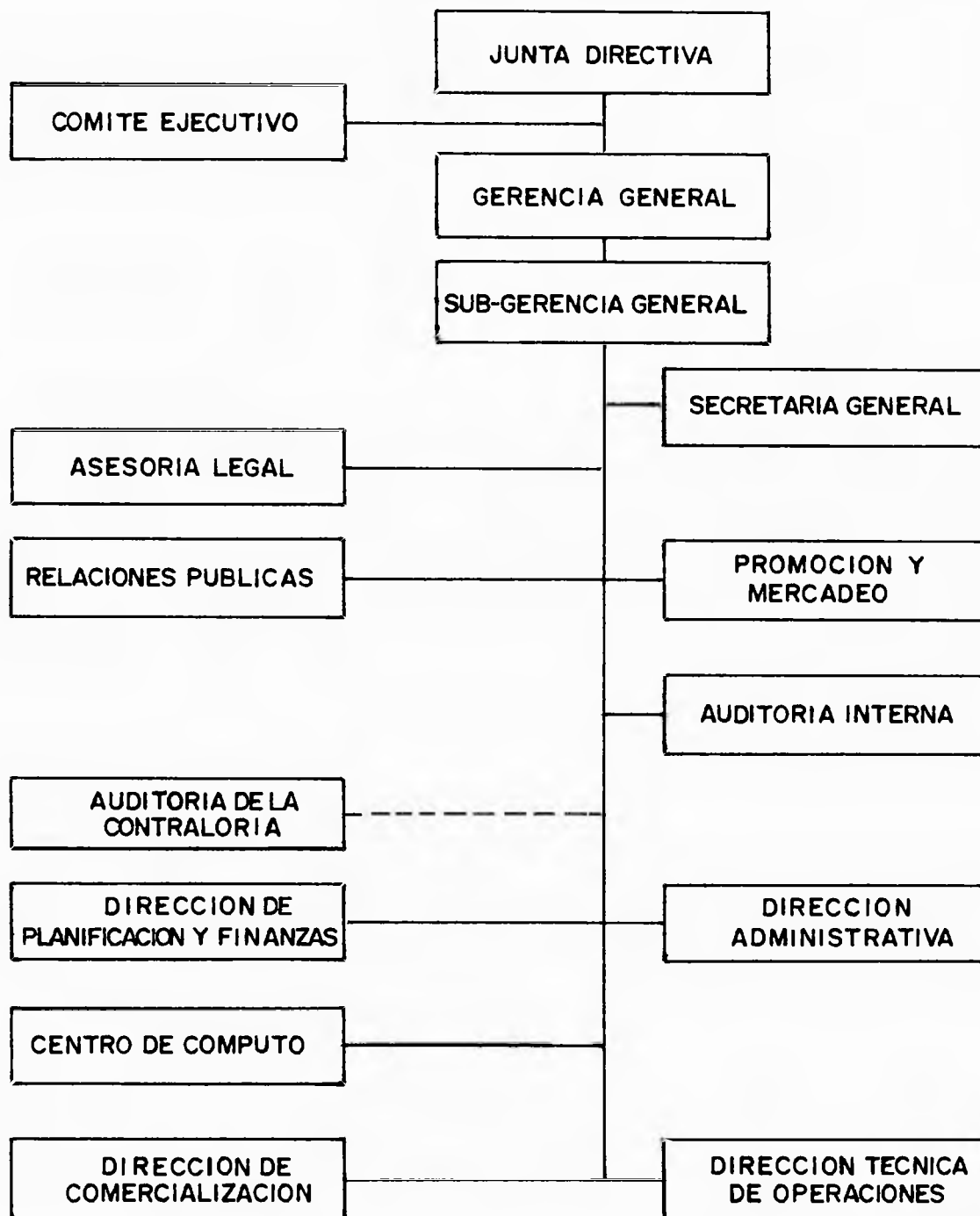


Anexo N°12

**ESTADISTICA DE TONELAJES DE REGISTRO NETO Y NUMERO DE NAVES ABANDERADAS EN EL REGISTRO PANAMEÑO
AÑO - 1997**



ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE LA ZONA LIBRE DE COLON



Anexo N° 14

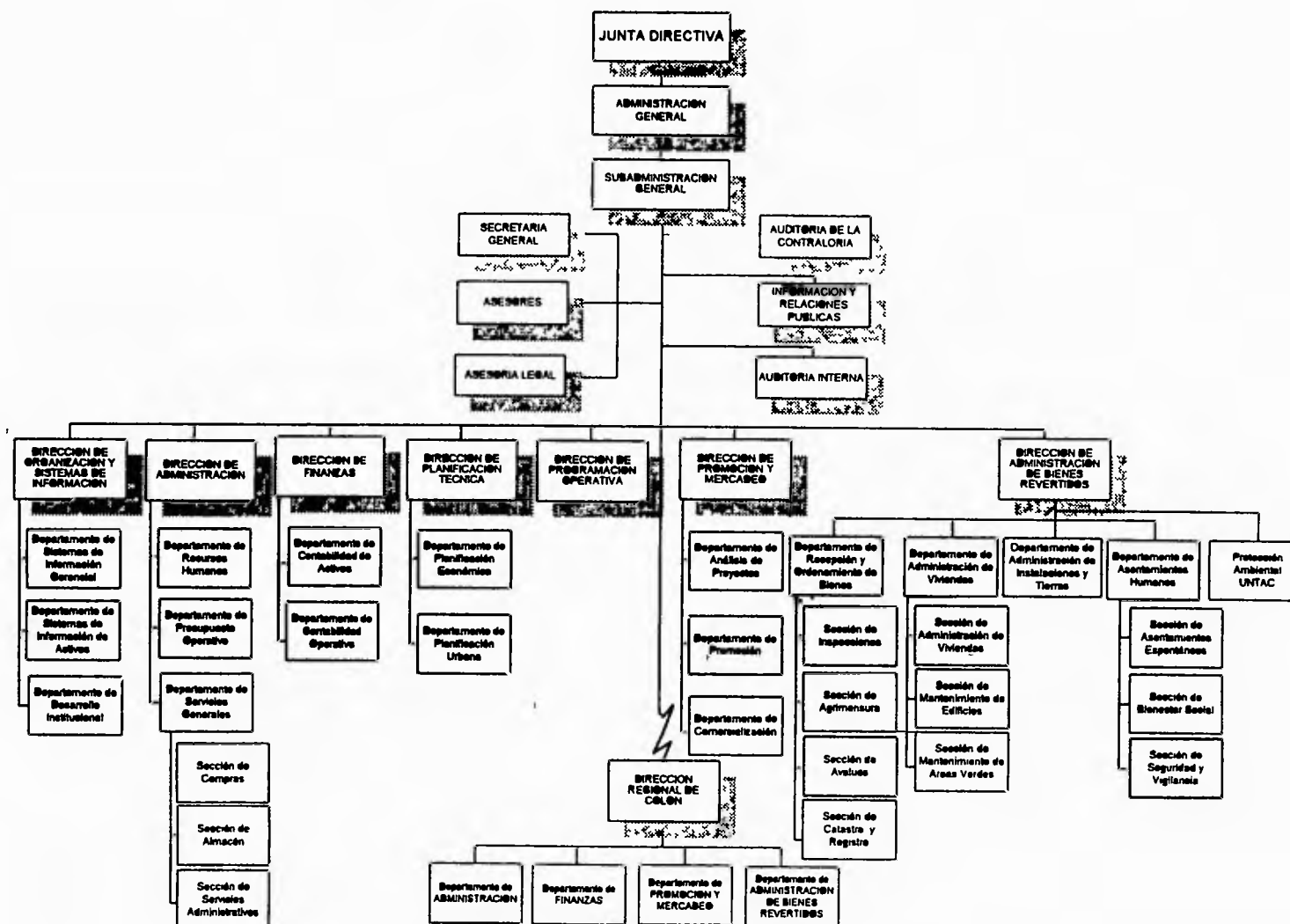
IMPORTACIONES Y REEXPORTACIONES, 1984 - 1997
(dolares americanos)

AÑOS	IMPORTACIONES	REEXPORTACIONES
1984	1.33	1.53
1985	1.58	1.78
1986	1.93	2.18
1987	2.00	2.27
1988	1.84	2.11
1989	2.27	2.36
1990	2.67	3.00
1991	3.68	3.95
1992	4.36	4.82
1993	4.49	5.15
1994	4.95	5.61
1995	5.50	6.22
1996	5.75	6.72
Estimado 1997	6.12	6.92

Fuente: Contraloría General de la República y Zona Libre de Colón

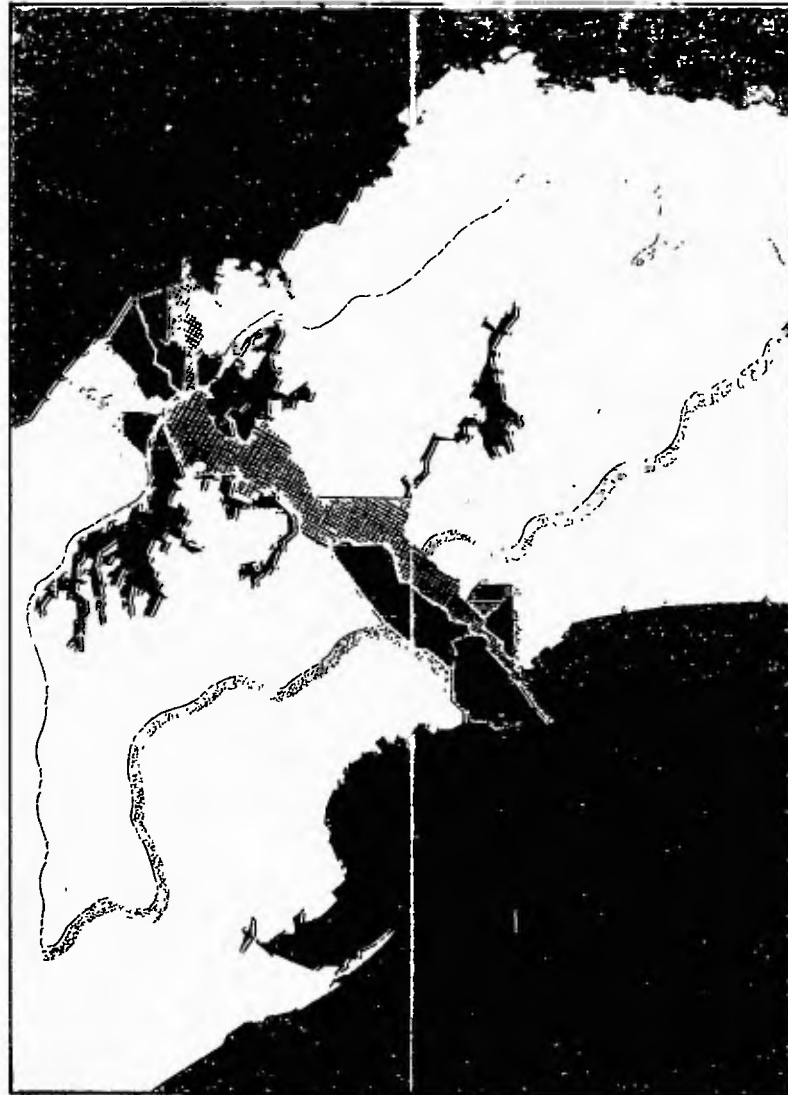
Anexo N° 15

ORGANIGRAMA DE LA AUTORIDAD DE LA REGION INTEROCEANICA



Anexo N° 16

**ILUSTRACION DE LAS AREAS REVERTIDAS
Y POR REVERTIR**



**CRONOGRAMA DE PROYECTOS DE INVERSION
EN LAS AREAS REVERTIDAS**

AREA	PROYECTOS EN EJECUCION	FECHA ESTIMADA
COCO SOLO	- Evergreen - Esc de Cristóbal	abr - 96 may - 96
OTRAS AREAS (Celón)	- Terminal de cruceros - Petroport - Puerto de Cristóbal	- abr / dic - 96 - feb - 96 - sep / oct - 96
ESPINAR	- Hotel - escuela suiza - Venta de viviendas - Barracas - Escuelas	- feb - 96 - feb / mar - 96 - jun / nov - 96 - may / jul - 96
DAVIS	- Z. P. E. (Parque Industrial) - Otras Z.P.E. - Venta viviendas - Areas comerciales - Universidad Tecnológica	- mar / oct - 96 - may - 96 / dic - 97 - mar / sep - 96 - may - 97 / mar 97 - mar - 96
GAMBOA	- Hotel ecoturístico - Desarrollo ecoturístico - Club de Golf de Summit	- ene / Oct - 96 - abr / ago - 96 - abr - 96
ALBROOK	- Ciudad del Saber	- jun - 96 / dic - 99
BALBOA	- Puerto - Club House - Venta de viviendas	- feb - 96 - jul / dic - 96
EMPERADOR	- Proyecto reforestación - Terrenos comerciales	- abr - 96 - jun - 96
AMADOR	- Hoteles - Centro comercial - Proyectos turísticos - Puerto para cruceros	- may - 96 - jun / oct - 96 - ene - 97 - may - 96

Anexo N° 18

**LICENCIAS DE OPERACION EXPEDIDAS PARA ZONAS
PROCESADORAS DE EXPORTACION**

NOMBRE	PROMOTOR Y OPERADOR	OPERADOR	EMPRESA INSTALADA
Inmobiliaria SUCASA, S A Ojo de Agua/Panexport	X		
Telepuerto Panamá, S A	X		
Isla Margarita Development Group	X		
Proexport International Development, Inc	X		
Tocumen Export Processing Zone	X		
Inmobiliaria Telepuerto, S.A		X	
Atlántico Development, S.A		X	X
Panamá International Investment, Inc			X
Technopolis Engineering, Inc			X
Schering-Plough, S A			X
3M Panamá, S A.			X
Apothecary, S A			X
New World Interactive, Corp.			X
SP Seven, Inc.			X
Smithkline Beecham International (Panamá), S A.			X
Karma Panamá, Inc			X
Corporación SINO- PANAMEÑA de Inversiones, S A	X		
Total de Licencias Expedidas	6	2	9

Anexo N° 19

**PERSPECTIVA DE LOS SERVICIOS DE APOYO A LA NAVEGACION
EN EL MERCADO**

		TRAFICO PORTUARIO	OPERACIONES EXTRANJERAS
Abastecimiento de combustible.	X	X	
Abastecimiento de naves	X	X	
Repotación y mantenimiento de naves	X	X	
Limpieza de Tanques	X	X	
Inspección de carga	X	X	
Correaje de naves .			X
Operaciones de naves			X
Servicios de contenedores	X	X	

Fuente Proyecto, IMO/UNDP, PAN 86/008, "Panamá como Centro Marítimo Internacional"

Anexo N° 20

**TOTAL DE ACTIVOS DE BANCOS EXTRANJEROS Y NACIONALES EN
EL PERIODO 1982—1997
(millones de dolares americanos)**

AÑOS	SISTEMA BANCARIO ¹	BANCOS INTERNACIONALES ²	TOTAL
1981	32.5	16.4	49.0
1982	30.1	12.6	42.7
1983	27.8	10.1	37.9
1984	28.2	10.6	38.9
1985	30.1	9.4	40.3
1986	22.1	9.2	31.4
1987	11.5	3.3	14.8
1988	11.1	4.2	15.3
1989	13.0	5.3	18.4
1990	15.2	5.4	20.6
1991	17.1	5.9	23.0
1992	21.3	4.7	26.0
1997	26.5	6.2	32.8

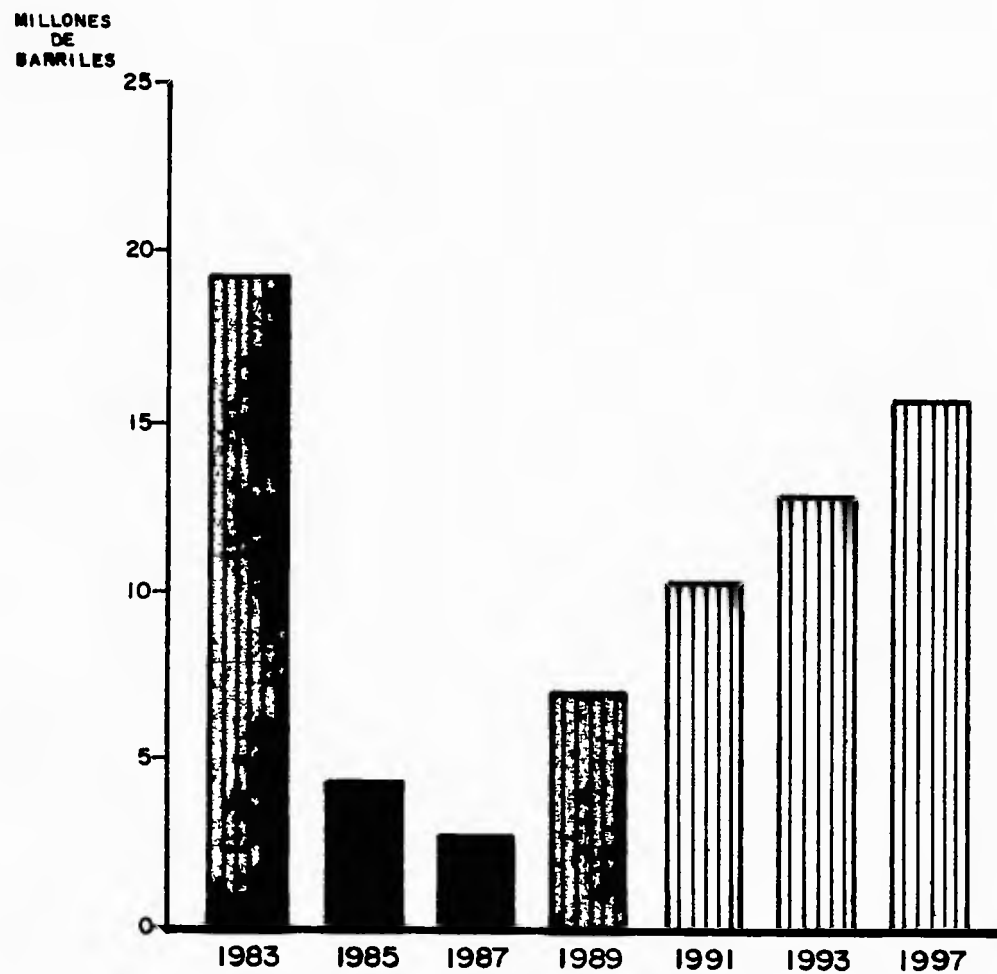
¹ Bancos con licencia de operación nacional e internacional.

² Bancos con licencia internacional para operaciones de ultramar

Fuente: Asociación Bancaria Nacional

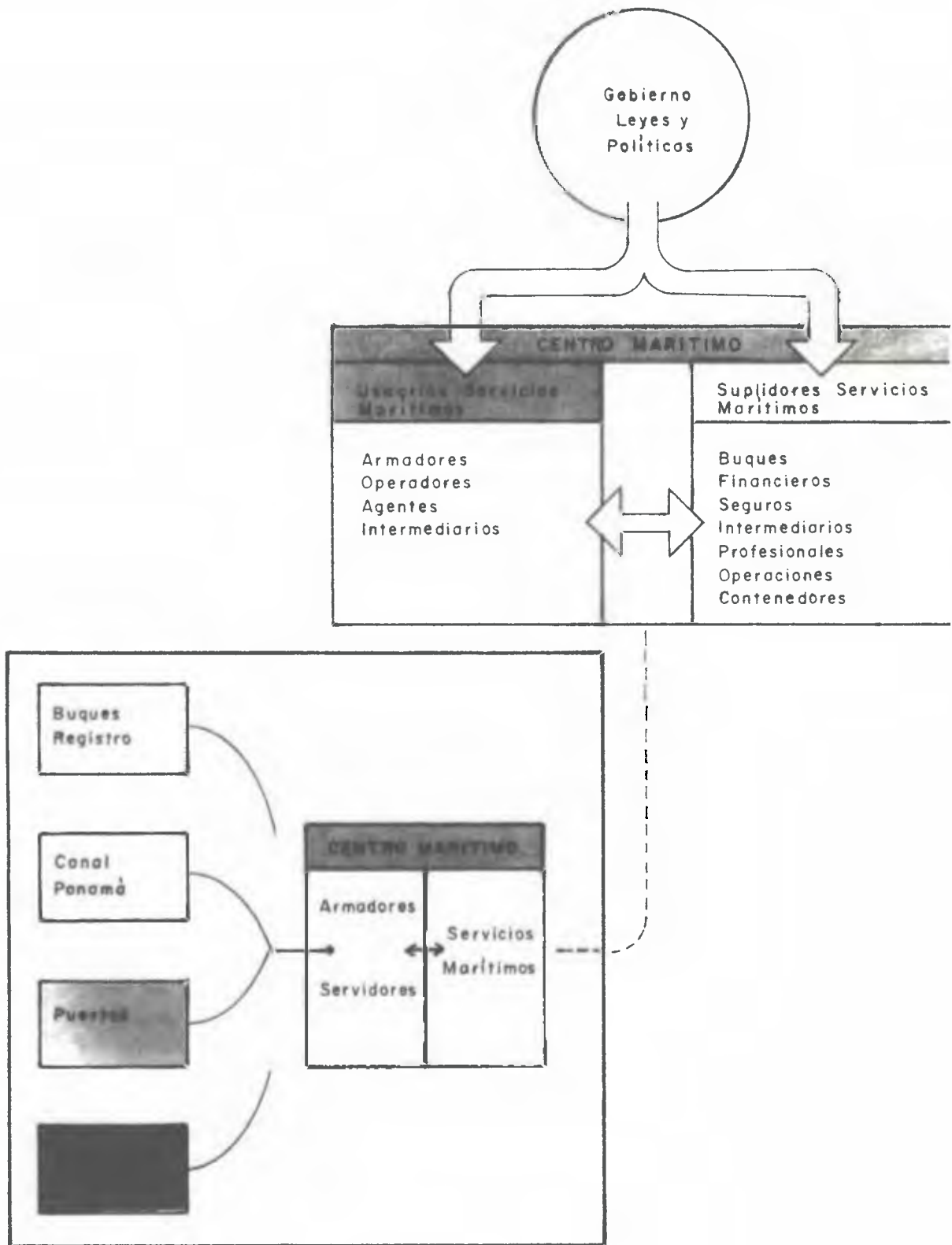
Anexo N° 21

VENTAS DE BUNKER PANAMEÑO 1983 - 1997



Fuente: Proyecto IMO / UNDP, PAN 86/008 "Panamá como Centro Marítimo Internacional"

CONCEPTO DE CENTRO INTERNACIONAL DE SERVICIOS MARITIMOS

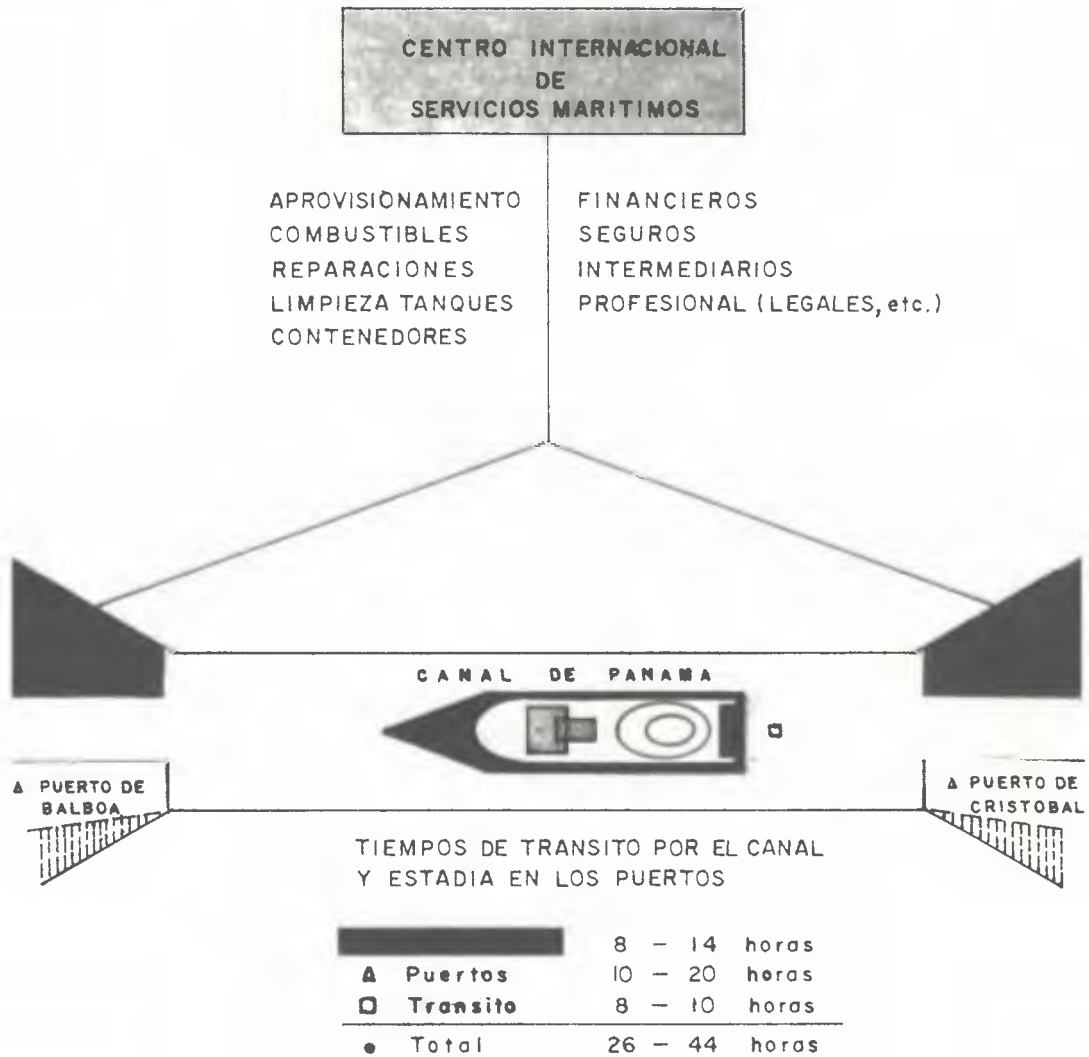


Fuente: Heinzelman, R.

PROPUESTA PARA LA ORGANIZACION DE LA AUTORIDAD MARITIMA NACIONAL



**MERCADO EFECTIVO Y POTENCIAL DE SERVICIOS BRINDADOS
A LA NAVEGACION INTERNACIONAL**



Fuente: Elaboración propia. Marcos G. Reyes C.