

# Seguridad del Canal de Panamá

## Una Década Después de la Salida de Estados Unidos

KIMBERLY DANNELS-RUFF

MICHELLE A. WATTS



**T**RAS AÑOS DE negociaciones difíciles y en medio de controversia, escepticismo y predicciones de destino funesto, se logró en 1977 un acuerdo para que Estados Unidos transfiera de forma gradual el Canal de Panamá a Panamá. Esta decisión, lograda entre los presidentes Jimmy Carter y General Omar Torrijos, fue claramente una decisión controversial. La lógica estadounidense para este movimiento se basaba en años de presión del gobierno panameño, así como la creciente agitación en Panamá. Muchos pensaban que era una decisión insensata y que Panamá sería incapaz de ope-

rar y proteger el Canal. Se esperaba que el retiro de las fuerzas estadounidenses dejara un inmenso vacío en la seguridad del Canal de Panamá. Los niveles de tropas en y alrededor de la zona del Canal variaron a través de los años, pasando de 4.000 soldados en 1921 hasta un máximo de 65.000 durante la Segunda Guerra Mundial, aproximadamente 10.000 soldados entre 1975 y 1989, y después una disminución hasta aproximadamente 4.000 soldados en 1999.

Como observa Rodrigo Cigarruista, ex viceministro del gobierno y ex especialista en seguridad del Canal de Panamá, la seguridad era más fácil cuando Estados Unidos operaba el Canal porque funcionaba como una instalación militar. El acceso al Canal era estrictamente limitado.<sup>4</sup> El vacío dejado por el retiro de las tropas estadounidenses no fue cubierto fácilmente, debido en gran parte al hecho que desde 1990 Panamá no disponía de una fuerza militar permanente.

La Autoridad del Canal de Panamá (aludida de aquí en adelante por sus abreviaturas en español, ACP) actualmente está empeñada en un proyecto de expansión de 5.250 millones de dólares. Con el Proyecto de Expansión del Canal de Panamá se espera duplicar su capacidad y permitir mayor tráfico y barcos más largos y anchos, a menudo denominados Navés post-Panamax. El Proyecto de Expansión incluye la construcción de un nuevo grupo de esclusas, una situada en el lado del Pacífico y otra en el lado del Atlántico del Canal.<sup>5</sup> Como esta expansión aumenta la importancia del Canal para el comercio estadounidense y mundial, es importante examinar cuán seguro y protegido es el Canal de Panamá una década después de la salida estadounidense. Examinemos las amenazas actuales que enfrenta el Ca-

nal y las medidas empleadas para protegerlo. Identificamos las amenazas potenciales y explicamos la mecánica de las medidas de seguridad y los mecanismos de evaluación de riesgos que utiliza la ACP, así como las formas menos tangibles de salvaguardia del Canal por su neutralidad e importancia para la comunidad internacional. También exploraremos la necesidad de incrementar el esfuerzo internacional para proteger el Canal. A medida que evaluamos la seguridad de Panamá y del Canal, aplicamos el trabajo del Dr. Max Manwaring, profesor de investigación de estrategia militar en el Army War College de los Estados Unidos y reconocido analista de seguridad, ampliamente respetado por su trabajo en esta área. También recogemos información de documentos de gobierno y entrevistas con personas importantes. Ha pasado una década desde que Estados Unidos renunció a la posesión del Canal de Panamá; nuestro trabajo proporcionará un entendimiento importante de la seguridad del Canal y recomendaciones de política que tienen la intención de salvaguardar activamente este tesoro internacional.

## Contexto<sup>6</sup>

¿Por qué decidió Estados Unidos transferir tan importante activo a Panamá? La respuesta reside en la agitación en Panamá así como una relación cambiante entre Estados Unidos y América Latina. Aunque se ha criticado por años las acciones de Estados Unidos de construir el canal, durante las décadas de los 50 y 60, la posesión y soberanía estadounidense de una franja de tierra en el medio de Panamá se volvía cada vez más inaceptable, una reliquia de la era colonial. Por años, Panamá había demandado el control de la Zona del Canal, pero los disturbios de 1964 que causaron aproximadamente 27 muertes y cientos de heridos, tanto panameños como estadounidenses, fueron el punto decisivo.<sup>7</sup> Tras esos disturbios, el Presidente Lyndon Johnson aceptó hablar con Panamá sobre una solución justa a los problemas entre Estados Unidos y Panamá.

El proceso no fue rápido. Como indica William Jordan, los tratados se aprobaron des-

pués de 75 “años de tensión y treinta años de negociación”.<sup>8</sup> Hay dos tratados centrales, el Tratado Concerniente a la Neutralidad y Operación Permanente del Canal de Panamá, en adelante llamado el Tratado de Neutralidad, y el Tratado Carter-Torrijos. El Tratado Carter-Torrijos, firmado el 7 de septiembre de 1977, puso fin a todos los tratados anteriores. Entre otros principios, el tratado reconocía la soberanía de Panamá sobre la Zona del Canal mientras que simultáneamente otorgaba a Estados Unidos el derecho a continuar operando el Canal hasta el mediodía del 31 de diciembre de 1999. El tratado esbozó el proceso de transición, ordenando una transición gradual a empleados panameños de todos los niveles y una anualidad pagadera a Panamá de diez millones de durante el período de transición. El Tratado de Neutralidad garantiza que Panamá no negará el paso de naves en base a inclinaciones políticas o participación en conflicto (Artículos I y II). Todas las naves de guerra pueden pasar por el Canal sin inspección (Art. III). Estados Unidos y Panamá acuerdan mantener esta neutralidad (Art. IV); después del período de transición, Panamá tiene la responsabilidad exclusiva de defender el Canal (Art. V). Las naves de guerra estadounidenses podrán transitar por el Canal “con prontitud”. (Art. VI)<sup>9</sup>. Se agregó una condición controversial, conocida como la “Reserva Deconcini”, a la versión estadounidense del Tratado de Neutralidad; esta cláusula estipula que Estados Unidos puede usar la fuerza militar en el evento de cierre del Canal. Sin embargo, esta enmienda nunca fue aprobada por Panamá y no está presente en la versión firmada del tratado.<sup>10</sup> El Presidente Bush hizo referencia a esta reserva en su razonamiento para la invasión estadounidense de Panamá en 1989,<sup>11</sup> pero el hecho que Panamá no la aprobó la convierte en un área gris.

### *Por qué es tan importante la seguridad del Canal de Panamá*

Estados Unidos aún tiene intereses económicos y de seguridad nacional vitales en Panamá. Una parte importante de este interés es nuestro uso del Canal para apoyar el comercio,

apoyando así nuestra economía. Aunque quizás no pensemos inmediatamente sobre la economía al pensar en seguridad, la Estrategia de Defensa Nacional de los Estados Unidos enfatiza que nuestra seguridad y protección están vinculadas intrínsecamente al bienestar económico. La estrategia declara en parte:

Por más de sesenta años, Estados Unidos ha protegido los recursos comunes globales para el beneficio de todos. La prosperidad global depende del flujo libre de ideas, bienes y servicios. El enorme crecimiento del comercio ha sacado a millones de personas de la pobreza haciendo que bienes producidos localmente lleguen al mercado global... Nada de esto es posible sin una creencia básica de que los bienes transportados por aire o mar, o la información transmitida por debajo del océano o a través del espacio llegarán seguros a su destino.<sup>12</sup>

El comercio internacional está inextricablemente entrelazado con la seguridad humana. Por esta razón, Estados Unidos asume cierta responsabilidad de mantener el flujo ininterrumpido del comercio. El Canal transporta aproximadamente 5% del comercio mundial<sup>13</sup> y vincula más de cien rutas de comercio a través del mundo.<sup>14</sup> Según Stratfor:

Si se fuera a cerrar la única vía navegable en el Hemisferio Occidental que conecta el Atlántico y el Pacífico por cualquier período de tiempo, probablemente el impacto se sentiría en las bolsas de valores y materias primas de todo el mundo, dado el alto grado de interdependencia económica que existe ahora.<sup>15</sup>

La ACP estima que con la expansión del Canal, el tráfico en el mismo se incrementará para 2025 entre 72 y 106% en relación a las cifras de 2005.<sup>16</sup> Prácticamente no hay nación que no sea afectada por el comercio en alguna forma. Cualquier cierre del Canal sería dañino a nivel mundial; con certeza dañará a Estados Unidos en términos económicos y estratégicos. Económicamente, Estados Unidos depende del Canal para el comercio más que cualquier otro país. En 2008, Estados Unidos despachó 1.408.779 toneladas largas a través del Canal.<sup>17</sup> Aproximadamente 12% del comercio estadounidense transportado por vías navegables pasa por el Canal.<sup>18</sup> De acuerdo con el Instituto de Política Progresiva,<sup>19</sup> un séptimo de las exportaciones estadounidenses se transportan a través del Canal, o aproximadamente 72 millones de toneladas en 2008. Se

estima que el 65% de la carga que transita por el Canal va a puertos de Estados Unidos o viene de ellos.<sup>20</sup> Muchos puertos estadounidenses están desarrollando infraestructura o ampliando puertos en anticipación de la expansión del Canal.<sup>21</sup> Esta dependencia económica convierte al Canal en un “blanco vulnerable”. Como el Canal es crítico para el bienestar económico de los Estados Unidos, hay un riesgo de ataque.

Sólo se tiene que considerar el impacto económico de los ataques terroristas del 11 de septiembre contra el transporte por contenedor para entender las consecuencias económicas que resultarían en el caso de que cerrara el Canal de Panamá, aunque sea por sólo unos días. Cuando Estados Unidos cerró sus propios puertos y aeropuertos por una semana después de los ataques del 11 de septiembre, el transporte por contenedor perdió mil millones de dólares por día durante meses mientras se desenmarañaba el tráfico de carga.<sup>22</sup> Es innegable el impacto económico de incluso el más breve cierre del Canal.

Aunque las fuerzas estadounidenses se han retirado de Panamá, persisten nuestros intereses estratégicos. Según un analista de SOUTHCOM,

Es vital e imperativo que el Canal permanezca abierto para el transporte. Es una Línea de Comunicación crítica para el gobierno de los Estados Unidos (USG), sus aliados y el mundo. El Canal es crucial para el comercio y la defensa de los Estados Unidos y el mundo. . . . la seguridad del Canal es primordial para el USG y el GOP [gobierno de Panamá]. Si ocurriera una interrupción del transporte de cualquier duración, por ejemplo, una explosión de armas de destrucción masiva (WMD) que cierre efectivamente el Canal, las repercusiones serían extraordinarias y devastadoras. . . . El cierre súbito del Canal representaría pérdidas comerciales del orden de muchos millones o incluso miles de millones de dólares diarios. Cualquier cierre permanente del Canal probablemente haría que Panamá se convirtiera en un estado fallido. Los intereses económicos y estratégicos del USG también se podrían en grave peligro.<sup>23</sup>

El Canal aún juega un papel crucial para el planeamiento militar estadounidense. El Progressive Policy Institute (2009) estima que las naves de la marina estadounidense utilizan el Canal aproximadamente una vez por semana.<sup>24</sup> John Keller, editor de Military & Ae-

rospace Electronics,, observa que “El Canal de Panamá es de suma importancia estratégica para los Estados Unidos, ya que permite que su Marina de Guerra transfiera sus fuerzas rápidamente entre los teatros del Pacífico y el Atlántico. El potencial de interrupción del Canal es una gran preocupación para las autoridades militares estadounidenses.<sup>25</sup> Aunque por razones de seguridad los analistas militares no revelarían el uso específico de los militares estadounidenses del Canal, Anthony Rinone, un analista de inteligencia del Primer Comando de Operaciones de Información del Departamento del Ejército, señaló que el Canal es “crucial para el planeamiento de la defensa estadounidense”.<sup>26</sup>

El cambio global del clima puede un día ofrecer rutas alternativas para las naves estadounidenses, pero desde el punto de vista de la seguridad, la preocupación por el Canal no parece disminuir por la posibilidad que los Pasos Noreste y Noroeste por el Ártico sean navegables por períodos más largos en los años venideros. Actualmente, el Paso Noroeste sólo se puede usar por unas semanas al año y el hielo, en la forma de témpanos y “placas de hielo” que se desprenden “en lenguas de 100 millas de largo de la capa de hielo del norte”, continúa presentando un riesgo para los barcos que intentan pasar.<sup>27</sup> De hecho, un estudio de 2007 por el Centro Canadiense de Hidráulica NRC (NRC-CHC) concluyó que las condiciones cambiantes crean nuevos peligros cuando el derretimiento del hielo hace que “hielo muy antiguo” vaya a la deriva, presentando un peligro para los barcos.<sup>28</sup> Simplemente no se puede depender de esta ruta del Ártico. La falta de rutas comerciales comparables o alternativas hace que la seguridad del Canal de Panamá sea más importante para la comunidad estadounidense y global. Por lo tanto, ¿qué tan creíbles son las amenazas para el Canal? Los analistas de seguridad tienen el trabajo nada envidiable de tratar de predecir el futuro. A continuación, evaluamos varias amenazas potenciales, incluyendo el potencial de terrorismo, inestabilidad social, violencia de pandillas, narco-tráfico e interferencia de gobiernos extranjeros.

### **Terrorismo**

La amenaza del terrorismo ha sido una preocupación a través de la historia del Canal. La conciencia del potencial de un asalto terrorista sobre el Canal data desde antes de los ataques terroristas el 11 de septiembre de 2001 contra Estados Unidos, que muy gráficamente demuestra la paciencia, determinación, creatividad e imprevisibilidad de al-Qaeda. En un artículo de 1989 que bosqueja la historia de la seguridad en el Canal, Charlie Morris, entonces jefe de la División de Protección del Canal, escribió:

Tal vez todo lo que no ha cambiado es la vulnerabilidad del Canal al sabotaje y terrorismo. Combatir estas amenazas requiere la vigilancia de una fuerza de seguridad exclusiva capacitada y las asociaciones dinámicas e interrelacionadas de la comunidad internacional, en cuyo interés se debe mantener el Canal como una avenida abierta y neutral para el comercio mundial.<sup>29</sup>

Una década después, meses antes de la transferencia del Canal a Panamá, el General Charles E. Wilhelm, a cargo del Comando Sur de los Estados Unidos (en adelante llamado SOUTHCOM) advirtió al Comité de los Servicios Armados del Senado que “El Canal debe ser considerado siempre como un blanco potencial de fuerzas convencionales y no convencionales, dada su importancia para el comercio global y el tránsito militar”.<sup>30</sup> Según el Dr. Robert Buckman, autor de una serie de libros educativos *sobre América Latina*,

Sería relativamente fácil para terroristas de al-Qaeda inutilizar una de las esclusas o hundir un barco en el aún angosto Corte Culebra, cerrando el Canal. Aunque tal ataque estaría dirigido a Estados Unidos, su efecto sobre la economía panameña—y el comercio mundial—sería devastador.<sup>31</sup>

Estas amenazas son lo que el Dr. Manwaring denomina “Fenómeno del área gris” o GAP. Este fenómeno incluye desafíos de un grupo de actores que no son estado, como las organizaciones criminales transnacionales y los movimientos fundamentalistas militantes.<sup>32</sup> Los analistas del gobierno estadounidense sienten gran preocupación por los peligros que representan estos grupos. Un analista de SOUTHCOM comenta que

Cualquier introducción de grupos desestabilizadores: Grupos islámicos radicales, pandillas (MS 13, M18, Los Zetas y Organizaciones de traficantes de drogas), Organizaciones extremistas violentas—como las FARC o el ELN, u otros Grupos Armados Ilegales—amenazarán la operación del Canal de Panamá—por consiguiente, los intereses estadounidenses.<sup>33</sup>

Otro analista de SOUTHCOM comenta: “El Canal de Panamá es un blanco lucrativo para las organizaciones terroristas...su destrucción o cierre temporal, a causa de un incidente terrorista, tendría ramificaciones importantes en el sistema económico mundial, al ‘propagarse’ sus efectos al resto [del] mundo”.<sup>34</sup> Ninguno de estos analistas alega una amenaza inminente al Canal; más bien, reconocen que el peligro existe y que un ataque sería devastador.

Aunque nunca se ha atacado el Canal, Clark Kent Ervin, director de la Iniciativa de Seguridad Nacional en el Instituto Aspen y ex inspector general del Departamento de Seguridad Nacional, observa:

... Los terroristas son tremendamente adaptables. Si es más difícil atacar una clase de objetivo que otra, eventualmente atacarán al objetivo más fácil. De hecho, es una maravilla que los terroristas no hayan atacado aún objetivos vulnerables en los Estados Unidos.<sup>35</sup>

Aunque el Sr. Ervin se refiere claramente a infraestructura de los Estados Unidos, el mismo concepto se aplica al Canal, que es infraestructura crítica para Estados Unidos y Panamá. El Sr. Ervin recalca el punto que Estados Unidos a menudo es demasiado reactivo en defensa, en lugar de proactivo, una fisura crucial cuando se trata de impedir ataques terroristas.

Según un estudio de 2008 de RAND, los ataques terroristas marítimos, que pueden incluir ataques contra barcos, pasajeros o puertos, “ofrecen a los terroristas medios alternativos de causar desestabilización económica masiva”.<sup>36</sup> El autor de este estudio, Peter Chalk, también resalta que la meta de al-Qaeda es el trastorno de la economía estadounidense: “el terrorismo marítimo, en la medida que tiene cuando menos un potencial residual de trastornos económicos, resuena con la lógica operativa e ideológica subyacentes de al-Qaeda y la ‘nebulosa’ yihadista global”.<sup>37</sup> Osama Bin Laden y Ayman al-Zawahiri, ideólogos de al-Qaeda, han declarado una

guerra económica contra los Estados Unidos que comenzó con el ataque contra el cuerpo y alma financieros de Estados Unidos.

Debemos mantenernos alertas para proteger el Canal contra un “caballo de Troya”. Esto se refiere a un barco que transite por el Canal, aparentemente llevando carga, pero que el realidad contiene un dispositivo explosivo capaz de ser detonado a distancia. Si ocurriera una explosión mientras la nave esté en una de las esclusas, podría dañarla seriamente o incluso destruirla, interrumpiendo el paso por meses.<sup>38</sup> El hecho que la operación del Canal dependa de esclusas lo hace particularmente vulnerable.<sup>39</sup>

### *El potencial de inestabilidad social*

Los grupos radicales y otras fuerzas externas no representan la única amenaza para el Canal; los problemas sociales también podrían desestabilizar a Panamá y amenazar el Canal. Aumentando los desafíos del fenómeno del área gris se encuentran problemas de inestabilidad social y privación económica. Max Manwaring menciona: “La seguridad de Panamá y el Canal . . . no dependerán tanto de las estrategias militares convencionales como de las políticas internacionales y nacionales que provean estabilidad política, progreso económico y justicia social”.<sup>40</sup> La pobreza es un problema muy real en Panamá. El Banco Mundial estima que aproximadamente el 18 por ciento de los panameños vivía con menos de 2 dólares diarios en 2008.<sup>41</sup> Además el 32% de los panameños vive en la pobreza, y el 15% se considera en “extrema pobreza”.<sup>42</sup> Panamá tiene la segunda distribución de ingreso más desigual en América Latina,<sup>43</sup> que a su vez tiene la distribución de riqueza más desigual en el mundo. En 2005, el gobierno panameño aprobó una ley que exigía que parte de los ingresos del Canal se dediquen a proyectos de desarrollo de la comunidad en un esfuerzo de mostrar algún beneficio para el pueblo. El ambicioso programa resultante, PRODEC, fue directamente a las comunidades para permitir que tengan participación en evaluar y cumplir las necesidades. Desafortunadamente, el programa ha sufrido de cliente-

lismo, costos excesivos, así como falta de transparencia y obligación de rendir cuentas. De acuerdo con informes del director de PRODEC, Vladimir Herrera, el programa funciona ahora con déficit.<sup>44</sup>

El proyecto de expansión, cuya terminación se prevé para 2014, debe tener un impacto socio-económico positivo en los ingresos del tesoro nacional de Panamá, en el mercado laboral, en la industria del turismo y en el GDP. La propuesta para el proyecto, presentada al pueblo de Panamá en 2006, predice una mejor “calidad de vida para todos los panameños”.<sup>45</sup> En el corto plazo, la fase de construcción del proyecto de expansión debe aumentar los ingresos del tesoro nacional mediante incrementos en los ingresos por impuestos de importación e impuestos a la renta. Una vez en operación, las actividades económicas adicionales deben crear un crecimiento adicional del GDP de 26%. Se espera que el proyecto de expansión genere contribuciones totales de hasta 4.190 millones de dólares al Tesoro Nacional en pagos por tonelaje neto, pagos por servicios públicos y superávit.<sup>46</sup> Usados correctamente, los mayores ingresos generados por el proyecto de expansión pueden ayudar a resolver algunos de los problemas socio-económicos que enfrenta Panamá. Sin embargo, lo que importa aquí no es sólo la cantidad de ingresos que se asigne para resolver estos problemas. Los fondos se deben gastar de forma real, efectiva y transparente en las áreas que se prometen. Se han aumentado las expectativas del proyecto de expansión entre el pueblo panameño; no cumplirlas podría incrementar los sentimientos de privación relativa<sup>47</sup> y alimentar la creciente actividad de drogas y pandillas.

### *Violencia de pandillas y narcotráfico*

Las pandillas, que hasta hace muy poco eran una rareza en Panamá, están creciendo con una rapidez alarmante. Según las organizaciones de derechos humanos las pandillas (conocidas como “maras” en la región) están desarrollando estructuras más complejas para sobrevivir a la represión del gobierno contra la actividad pandillera. Las pandillas buscan

protección de la acción policial mediante vínculos al narcotráfico y al crimen organizado.<sup>48</sup> Según Los Angeles Times,

El negocio de las drogas ha engendrado una nueva generación de pandillas en la capital a quienes las FARC y otros traficantes les pagan “en especie” con cocaína para hacer el trabajo callejero. Un censo reciente reveló la presencia de 108 pandillas en el país, una revelación para las autoridades que pensaban que Panamá era inmune a un problema que ha engendrado olas de crimen en Guatemala, El Salvador y Honduras. Se cree que muchas de las pandillas tienen vínculos con las FARC.<sup>49</sup>

Con la represión del tráfico de drogas en México y Colombia, y la incapacidad de los Estados Unidos para reducir su demanda de drogas, esto iba a pasar en algún momento. Pero, lo que se está gestando en Panamá es un revoltijo peligroso de una población joven vulnerable, pandillas, narcotraficantes y crimen organizado.

El tráfico de drogas es una amenaza constante en América Latina. Al volverse más fuertes y atrevidos los traficantes de drogas en México, también se debe considerar la posibilidad de que puedan representar una amenaza para el Canal. Por cierto, Panamá comparte fronteras con Colombia, y tanto las FARC como las organizaciones paramilitares colombianas han realizado incursiones en Panamá e incluso entrado en conflicto con las fuerzas policiales panameñas. Panamá es un punto importante de tránsito para las drogas en su recorrido de Colombia a México y Estados Unidos. Rebeldes fuertemente armados de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) aparecen con más frecuencia y penetran más profundamente en territorio panameño, particularmente en la provincia de Darién.<sup>50</sup> La violencia relacionada con las drogas se ha incrementado en tándem con estas apariciones más frecuentes. “Las FARC y otros traficantes colombianos están enviando más drogas desde Colombia por tierra a través de Panamá para evitar el control más estricto de las vías marítimas costeras del Pacífico y el Caribe que realizan las fuerzas navales panameñas y estadounidenses”.<sup>51</sup> Esto ha dado lugar a competencia por la dominación y un incremento en el número de asesinatos: “El nuevo énfasis en rutas por tierra está desatando lu-

chas sangrientas por el control de los corredores panameños entre narcos rivales... Los homicidios en la capital han subido casi 40% en años recientes, debido en parte al auge del negocio de las drogas”.<sup>52</sup> Freedom House informa que el “90% del crimen violento en Panamá está relacionado con las drogas”.<sup>53</sup>

Los analistas creen que la represión contra las drogas en México están dando lugar a un aumento en el flujo de drogas a través de América Central.<sup>54</sup> Las incautaciones de cocaína han aumentado tremendamente: “En 2007 y 2008, las incautaciones de cocaína en Panamá totalizaron 120 toneladas, un aumento enorme en relación a años anteriores”.<sup>55</sup> En 2009, en sólo 20 días, se requisaron 8 toneladas; hasta el 9 de septiembre de 2009 se habían incautado más de 32 toneladas de cocaína. Según Don Winner, 32 toneladas tiene un precio de reventa estimado de más de 2.900 millones de dólares,<sup>56</sup> ¡una cantidad que podría pagar más de la mitad de los 5,250 millones de dólares que cuesta el proyecto de expansión del Canal! El total de drogas incautado en 2009 se estima en 55,5 toneladas.<sup>57</sup> El gobierno estadounidense cree que más del 90% de la cocaína que ingresa en los Estados Unidos pasa por el “corredor México/América Central”.<sup>58</sup>

Como si el narcotráfico no fuera ya una preocupación suficientemente grave, los oficiales militares colombianos supuestamente incautaron 30 kilogramos (66 libras) de uranio de las FARC en marzo de 2008, aumentando el riesgo de tráfico de uranio por las FARC.<sup>59</sup> Se teme que las FARC hayan tratado de fabricar una “bomba sucia”.<sup>60</sup> Según Pablo Casas, un analista de un grupo de expertos de Bogotá, “Parece que esto ha sido parte de una operación del mercado negro que las guerrillas estaban tratando de usar para ganar dinero. Esto es nuevo para Colombia y podría poner a las FARC en las grandes ligas de las transacciones terroristas del mercado negro”.<sup>61</sup> Se plantean así tres inquietudes: El Canal podría ser usado para transportar una bomba sucia a los Estados Unidos, se podría someter al Canal a una amenaza de bomba sucia, o se podría usar una para trastornar el servicio marítimo.

Los funcionarios estadounidenses y panameños tienen una buena razón para preocuparse que Panamá siga los pasos de sus vecinos y se proyecte a convertirse en el próximo campo de batalla en la guerra contra las drogas. En 1991, Estados Unidos y Panamá firmaron el Tratado de Asistencia Mutua en Asuntos Criminales (MLA), que enfatiza la cooperación para combatir el narcotráfico. En 2002 y 2004, se aprobaron enmiendas para ampliar las metas de asistencia mutua e incluir la búsqueda de armas de destrucción masiva. El Informe Estratégico del Control Internacional de Narcóticos en 2010 del Departamento de Estado de los Estados Unidos indica que la administración Martinelli está cooperando con las agencias estadounidenses de supresión de drogas y afirma que “El apoyo del Gobierno de los Estados Unidos (USG) a los esfuerzos anti-narcóticos de Panamá, incluyendo el desarrollo de un modelo de monitoreo efectivo de la comunidad para ayudar a controlar un problema creciente de pandillas, es decisivo para ayudar a Panamá a contener sus crecientes problemas de seguridad”.<sup>62</sup> El SENAN que se ha descrito como equivalente al servicio de guardacostas, patrulla e identifica actividades o aviones sospechosos. El SENAN también proporciona personal a bordo de naves estadounidenses que patrullan las costas.<sup>63</sup>

Además, Panamá está construyendo once bases nuevas en las costas del Atlántico y Pacífico para llevar a cabo operaciones aéreas y marítimas que combatan el tráfico de drogas. La primera base se construirá en la Isla Chaperá en el Océano Pacífico. El gobierno panameño enfatiza que ésta es una operación panameña, y no a instancias de los Estados Unidos. Para disipar cualquier confusión sobre la participación estadounidense, José Raúl Mulino, Ministro de Gobierno y Justicia de Panamá, comentó: “Estas estaciones aéreas son 100 por ciento panameñas, e invitaré a todos [los medios] a la instalación de la primera para vean si hay algún gringo en el área”.<sup>64</sup> Mulino añadió además que el escepticismo y las preguntas sobre el rol de los Estados Unidos se deben a un “complejo de inferioridad”, por parte de aquellos que creen que Panamá no puede llevar a cabo tales iniciativas por cuenta propia.<sup>65</sup> El

embajador estadounidense en Panamá, Stephenson comentó a continuación que Estados Unidos proveería apoyo logístico, lo que desencadenó protestas en la Universidad de Panamá.<sup>66</sup> Claramente, este “complejo de inferioridad” así como cualquier acción de Estados Unidos que suene a militarización o intervención son temas muy delicados en Panamá. Cualquier rol que Estados Unidos asuma en Panamá debe ser de apoyo, renunciando a la postura dominante tradicional.

Panamá abrió una cuarta base el 23 de abril de 2010, ubicada en Bahía Piña en la provincia de Darién. De acuerdo con Mulino, esta base será la más importante para combatir el tráfico de drogas en el área fronteriza entre Colombia y Panamá. Panamá también planea añadir una quinta base en Bocas del Toro.<sup>67</sup> De esta manera, Panamá busca activamente combatir la amenaza del tráfico de drogas a la sociedad panameña. La efectividad de las nuevas bases, así como el impacto que tenga cualquier militarización percibida, deberá ser medida en los próximos años.

Las amenazas al Canal podrían aliviarse por el hecho de que los traficantes utilizan el Canal para su propio negocio, legítimo e ilegítimo. El Dr. Buckman resume brevemente los intereses de fondo de estos grupos: “¡No considero que los traficantes de drogas sean una amenaza al Canal por la simple razón que pasen de contrabando toneladas de drogas en barcos que navegan por el Canal! Los barones de la droga tienen un interés personal en mantener el Canal operando sin problemas”.<sup>68</sup> Aunque es remota la amenaza de los narcotraficantes al Canal, existe el potencial que el tráfico de drogas, junto con el crimen que conlleva, pueda desestabilizar a Panamá, lo que a su vez podría en peligro la seguridad del Canal.

### *Interferencia de gobiernos extranjeros*

Más controversial es el nivel de amenaza de China. La “amenaza” de China tiene dos aspectos. Ha habido un temor persistente en Estados Unidos que China tome posesión del Canal<sup>69</sup>, algo que parece basado en información errónea sobre el papel de China en relación al Canal. Segundo, hay especulación so-

bre la amenaza que China representaría para Estados Unidos en el peor de los casos.

Los rumores y el temor de que China había tomado control del Canal crecieron increíblemente durante el período de transición cuando se anunció que Hutchinson Whampoa Limited (HWL) había ganado valiosas concesiones de puertos en ambos extremos del Canal. HWL tiene base en Hong Kong y se describe a sí misma como “principal inversionista, desarrollador y operador de puertos del mundo con 49 puertos en Europa, América, Asia-Pacífico, Oriente Medio y África”.<sup>70</sup> La reacción estadounidense fue de temor, y la tensión continúa hasta el presente.<sup>71</sup>

El resentimiento estadounidense se debió en parte al hecho de que la empresa estadounidense, Bechtel, había perdido el proceso de licitación para operar las concesiones del puerto en lo que muchos describen como un proceso de licitación turbio.<sup>72</sup> De acuerdo con el testimonio del Almirante Thomas H. Moorer ante el Comité de Relaciones Exteriores del Senado, “Bechtel, por ejemplo, ganó supuestamente la licitación en cuatro ocasiones, pero se pusieron de lado las ofertas”.<sup>73</sup> Bechtel ofertó 2 millones de dólares por año por el contrato para operar Balboa, mientras que HWL ofertó 22 millones de dólares por año, y sin embargo HWL ganó.<sup>74</sup> A pesar del arranque ignominioso, las instalaciones del puerto no son el Canal, y la empresa no está involucrada en la actividad de la ACP, que es una agencia de gobierno autónoma. De hecho, informes de Panamá indican que HWL está administrando los puertos tan bien como, o incluso mejor que los puertos operados por otras empresas.<sup>75</sup>

Aunque las inquietudes de que China tome el control del Canal se han aquietado en años recientes, no han desaparecido. Como en cualquier asunto, se espera tal especulación en la blogosfera; sin embargo, estas preocupaciones se han voceado también en niveles más altos. Se cita que el Presidente Clinton en el momento de la transición dijo: “Me sorprendería mucho si resultaran consecuencias adversas del hecho que los chinos operen el Canal”.<sup>76</sup> El vocero del Departamento de Estado James Rubin aclaró que Hutchison Whampoa

“tenía contratos para operar los puertos, no el Canal mismo”.<sup>77</sup> Años después de esta aparente metida de pata, en 2006, la entonces senadora Hillary Clinton afirmó:

“Existen los que dicen que no podemos [evitar que gobiernos extranjeros operen puertos estadounidenses] debido a lo que pasó en los últimos 20 años ... Por ejemplo, tenemos a los chinos operando el Canal de Panamá. Tenemos otras entidades controladas por gobiernos que controlan nuestros puertos”. De acuerdo con el *New York Observer*, ella declaró a continuación: “Bien, sólo porque está pasando no quiere decir que debamos dejar que continúe”.<sup>78</sup>

Muchos panameños creen lo contrario; de hecho, ven la intervención de Estados Unidos como una posibilidad más viable. Roberto Roy, ex miembro de la Junta de Directores del Canal (1999-2007) y actual Secretario del Metro bajo el Presidente Martinelli, desecha rotundamente estas ideas diciendo que el alegato que los chinos están operando el Canal es “una tontería, información errónea. No hay base para estos temores”.<sup>79</sup> Estos sentimientos se repitieron muchas veces en las entrevistas que llevamos a cabo en Panamá, y la ACP trabaja constantemente para disipar este mito.<sup>80</sup> Aunque se puede conjeturar que el ex Presidente Bill Clinton habló incorrectamente, los comentarios de la entonces senadora Hillary Clinton son indicativos no sólo de la información errónea que aún existe, sino también de las constantes inquietudes sobre la influencia china en la región. John Keller corrigió su falsa impresión que China administra el Canal, pero manifestó:

Aunque las operaciones actuales del Canal están en manos del gobierno panameño, una empresa basada en Hong Kong, Hutchinson, Whampoa Ltd., que supuestamente tiene vínculos con el gobierno de la República Popular China y sus militares, opera las instalaciones del puerto en ambos lados del Canal de Panamá. Traigo estos hechos a colación por preocupación de la potencial interrupción del tráfico del Canal de Panamá si Estados Unidos o sus aliados entraran en confrontación militar con China. ¿Qué tan probable es esto? No podría decirlo, pero sería demasiado fácil para los agentes chinos que trabajan para Hutchinson Whampoa detener, hacer lentas o perturbar el tráfico de embarques por el Canal de Panamá si fuera el caso. El potencial existe.<sup>81</sup>

Varios analistas concuerdan con esta visión de China como amenaza creíble. De acuerdo a un analista de SOUTHCOM, la proximidad

de China representa un riesgo para los Estados Unidos “en que un rival económico y militar, o lo que algunos dirían, un adversario potencial, podría controlar esta línea de comunicación vital del USG. Éste es potencialmente un talón de Aquiles en la defensa estratégica de los Estados Unidos”.<sup>82</sup>

Actualmente China no está en posición de controlar el Canal, ni parece probable que lo esté en el futuro inmediato. No obstante, la presencia china en Panamá y su influencia es claramente una inquietud para los analistas estadounidenses. Otro analista comenta:

Estados extranjeros que son críticos y/o poco amigos de los Estados Unidos podrían usar empresas como “organizaciones de fachada” para reunir inteligencia sobre las capacidades estratégicas de los Estados Unidos. Se puede derivar un ejemplo de la empresa china (Hutchinson Whampoa Limited) que ganó control de los dos puertos en ambas entradas del Canal de Panamá (Balboa y Colón).<sup>83</sup>

Aunque reconocemos que las personas que entrevistamos pueden estar sujetas a presiones o agendas políticas adicionales que influyen en sus perspectivas, es importante considerarlas porque reflejan prioridades e inquietudes estratégicas estadounidenses. Estos individuos son responsables de identificar amenazas de seguridad en esta región en particular y tienen acceso a información importante relacionada con esas amenazas que no se consigue fácilmente de otras fuentes. Aunque los temores de la posesión china del Canal carecen de fundamento, no es imposible que los chinos puedan interrumpir o parar el tráfico del Canal. Sin embargo, en el actual estado global de cosas, en que Estados Unidos y China son socios comerciales importantes y China el segundo usuario más importante del Canal,<sup>84</sup> es sumamente improbable que esto ocurra. Perturbar el comercio sería equivalente a que los chinos se disparesen en el pie. Esto representaría una amenaza sólo si hay un cambio dramático en la interdependencia y las relaciones entre Estados Unidos y China.

Otros problemas potenciales también emanan de países cercanos a nuestro país. Hugo Chávez no es sólo una espina para Estados Unidos, sino una amenaza potencial a la estabilidad de América Latina y por tanto del Ca-

nal. La abierta posición anti-estadounidense de Chávez y sus esfuerzos para convencer a otros países para que se le unan pueden ser perjudiciales para los intereses estadounidenses. Aunque Chávez sufrió un revés con la elección de Ricardo Martinelli, conservador y amigo de los Estados Unidos, la elección de un aliado estadounidense en Panamá podría colocar a Panamá y Venezuela en una posición antagónica. Claramente, sería mucho más probable que Chávez ataque a un país amigo de Estados Unidos que a uno que no lo sea. Chávez ha comprado unos cuatro mil millones de dólares en armas durante los últimos años, incluyendo cazas, tanques y submarinos. Recientemente obtuvo una línea de crédito de Rusia por 2 mil millones de dólares para adquirir más armas,<sup>85</sup> que Rainone afirma podrían ser usadas contra el Canal. Putin ha declarado que continuará las ventas de armas, a pesar de la prohibición estadounidense de ventas de municiones a Venezuela. Rusia y Venezuela también colaboran en un proyecto de energía nuclear.<sup>86</sup> Además, Venezuela sirve de conducto para que países como Irán actúen contra intereses estadounidenses. El ataque en Argentina de la embajada de Israel en 1992 y el Centro Comunitario Judío en 1994, supuestamente llevado a cabo por Irán, demostró una capacidad y deseo de atacar objetivos latinoamericanos. El Pentágono denuncia una presencia creciente en Venezuela de la fuerza que supuestamente realizó este ataque, la Fuerza Qods, una unidad de élite de la guardia iraní.<sup>87</sup> Rainone cree que “Es absolutamente esencial que el Presidente Martinelli y su nueva administración entiendan estas amenazas convencionales y no convencionales a fin de salvaguardar los intereses económicos del mundo que pasan por el Canal de Panamá”.<sup>88</sup> Las acciones e intenciones de Chávez deben vigilarse de cerca. Venezuela e Irán presentan más amenazas inmediatas al Canal que la presencia comercial de China.

### ***Salvaguardar el Canal***

Se hacen grandes esfuerzos para salvaguardar el Canal de Panamá. La ACP ha realizado grandes avances en la modernización de los

sistemas de seguridad del Canal desde su transferencia. También actualiza continuamente los procedimientos establecidos para vigilar lo que pasa por el Canal, tanto la tripulación humana como la carga que se transporta. Primero, se debe presentar documentación del contenido e información de la tripulación de cada barco al Canal con un mínimo de 96 horas de anticipación del tránsito. En 2004, la ACP cambió de un sistema de papel a un Sistema de Datos Automatizado (ADCS) *sin papel*, que tiene dos componentes, el Sistema Electrónico de Recopilación de Datos (EDCS) y el Sistema Móvil de Recopilación de Datos (MDCS) o Sistema Móvil de Operación del Canal (MCOS). Juntos, estos sistemas aceleran el proceso de aplicación y aumentan su eficiencia, reuniendo datos sobre las tripulaciones, puertos visitados y puerto de origen<sup>89</sup> y permitiendo que se transmitan los datos a la Aduana, la Guardia Costera y las agencias de Seguridad Nacional mientras que los barcos transitan por el Canal.<sup>90</sup> Un componente clave de este proceso es la matriz de evaluación de riesgos que verifica el cumplimiento con las normas internacionales de seguridad.<sup>91</sup> Usando esta matriz, un grupo de analistas decide la acción apropiada: permitir el paso de la nave por el Canal sin respuesta, con inspección o con escolta. Las naves que no cumplen sufren demoras y se les podría cobrar tarifas. Los ejercicios PANAMAX, que se discuten a continuación, ayudan a poner a prueba estos procedimientos.<sup>92</sup>

El Servicio Marítimo Nacional asiste en el patrullaje del Canal. La ACP también ha aceptado respetar el acuerdo Seguridad Internacional de Vida en el Mar (SOLAS) y ha trabajado con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos en estudios de seguridad relativos a las instalaciones del Canal.<sup>93</sup> Además, la ACP adoptó el Código Internacional de Seguridad de Barcos e Instalaciones Portuarias (ISPS), que entró en vigencia el 1 de julio de 2004. Las normas del ISPS incluyen requisitos para que las naves en tránsito tengan planes de seguridad. Los barcos deben proporcionar a las autoridades del Canal una lista completa de la tripulación y un plan que indique su destino previsto, sea que pare en

un puerto, ancle en aguas del Canal o transite por el Canal, 96 horas antes del arribo. El nivel de seguridad con el que la nave esté operando debe ser equivalente al del Canal, y las naves deben confirmar que los contactos con otros barcos siguieron los procedimientos de seguridad durante sus últimas 10 paradas. Las naves deben permitir autoridades de la ACP a bordo y que un piloto se haga cargo del barco durante su paso por el Canal.<sup>94</sup> Además, los barcos que no transiten por el Canal pero que realicen comercio en aguas usadas por el Canal deben proporcionar a la ACP listas de la tripulación y estar dispuestos a permitir personal de la ACP a bordo de sus naves siempre que se solicite.<sup>95</sup>

Se investigan los antecedentes de los miembros de la tripulación, pero es razonable esperar que algunos registros no estén disponibles o no sean confiables para toda persona en todo barco que pase por el Canal. Igualmente, no hay forma de establecer el contenido de cada contenedor de los 30 a 45 barcos que pasan por el Canal cada día. Por ejemplo, cuando presentan la documentación requerida para transitar por el Canal, los clientes y sus agentes reciben estas instrucciones: “El cliente debe incluir sólo información general sobre el contenido del contenedor. Tenga presente que esta información no es requerida para declaraciones de aduana sino para evaluación de riesgos.”<sup>96</sup> Por lo tanto, la evaluación de riesgo se basa en las afirmaciones del propio cliente sobre lo que contienen los contenedores. Aunque éste es un proceso imperfecto, no sería factible inspeccionar todos los contenedores de todos los barcos. Un barco clase Panamax típico podría llevar entre 4.500 y 5.000 contenedores.<sup>97</sup> Después de completar la expansión del Canal, los barcos post-Panamax podrían llevar hasta 12.000 contenedores.<sup>98</sup>

Una adición reciente a las medidas de seguridad es la participación de Panamá en la Iniciativa de Seguridad de Contenedores (CSI).<sup>99</sup> Dos de los puertos de Panamá, el Terminal Internacional de Manzanillo (MIT), en el Atlántico, y el Puerto de Balboa (operado por una subsidiaria de Hutchison Port Holdings) en el Pacífico, trabajan junto con la Administración Nacional de Seguridad Nuclear (NNSA) de

los Estados Unidos para escanear los contenedores por radiación. La NNSA proporciona los materiales y la capacitación para hacer posible que los funcionarios de la Aduana de Panamá detecten material nuclear ilícito. De acuerdo con el Departamento de Estado de los Estados Unidos, la Zona de Libre Comercio de Colón adquirió recientemente un tercer escáner.<sup>100</sup> Mientras que el foco hasta ahora ha sido en los contenedores que cruzan Panamá por ferrocarril,<sup>101</sup> este proceso podría detectar materiales nucleares plantados por terroristas y que podrían dañar el Canal en cualquiera de los dos extremos. Además, los Portales de Radiación de Megapuertos del Departamento de Energía están activos ahora en los puertos de Manzanillo y Balboa.<sup>102</sup> Esto es parte de la Iniciativa Estadounidense de Megapuertos para detectar material radioactivo globalmente.<sup>103</sup>

El Canal dispone de tecnología punta, incluyendo un amplio sistema de vigilancia por video. En 2002, la ACP contrató con Honeywell para el suministro de vigilancia por video y televisión de circuito cerrado para monitorear el Canal en toda su longitud, las 24 horas del día.<sup>104</sup> El Canal también está iluminado de noche para permitir el paso continuo de las naves. En 2008, la ACP gastó 320 millones de dólares en mejoras, incluyendo luces para las esclusas.<sup>105</sup> Claramente, la iluminación adecuada junto con la vigilancia constituyen una primera línea para detectar amenazas.

De gran trascendencia para la seguridad del Canal es el Tratado de Neutralidad, mencionado anteriormente. El Tratado de Neutralidad establece en parte que:

La República de Panamá declara la neutralidad del Canal a fin de que en tiempo de paz y en tiempo de guerra permanezca protegido y abierto al tránsito pacífico de naves de todas las naciones en términos de total igualdad, de manera que no haya discriminación contra ninguna nación, ni sus ciudadanos o sujetos, en relación a las condiciones o cobros de tránsito, o por cualquier otra razón, de modo que el Canal, y por consiguiente el Istmo de Panamá, no deberá ser blanco de represalias en ningún conflicto armado entre otras naciones del mundo.<sup>106</sup>

El Tratado de Neutralidad es una parte esencial de la protección y seguridad del Canal porque significa que Panamá no crea ene-

migos eligiendo bandos durante conflictos; por lo tanto el Canal es menos susceptible a repercusiones.

Aunque la función del Canal en la economía internacional le ofrece cierto grado de protección, tiene sentido establecer un sistema de protección. Panamá abolió sus unidades militares en 1990 como secuela de la invasión de Panamá en 1989 por los Estados Unidos y ahora se apoya en varias fuerzas de seguridad nacional y una fuerza de guardia de seguridad para el Canal. Una enmienda constitucional de 1994 confirma la prohibición de los militares, pero permite fuerzas especiales para combatir la “agresión externa”.<sup>107</sup> La defensa nacional la proporcionan la Policía Nacional de Panamá (PNP), el Servicio Nacional Aeronaval (SENAN), el Servicio Nacional de Fronteras (SENAFRONT) y el Servicio Nacional de Inteligencia y Seguridad (SENIS)<sup>108</sup> La tensión entre el deseo de la sociedad de apartarse claramente del legado militar de Panamá y la necesidad de disponer de una defensa adecuada contra las amenazas es evidente en la controversia sobre las recientes reformas gubernamentales de estos servicios. En 2008, el gobierno panameño consolidó el Servicio Marítimo Nacional (SMN) y el Servicio Aéreo Nacional (SAN) en una sola fuerza, el Servicio Nacional Aeronaval (SENAN), creó el SENAFRONT y modificó la ley para permitir que oficiales en uniforme puedan dirigir estas instituciones.<sup>109</sup> Tanto SENAM como SENAFRONT tienen unidades especiales designadas a combatir secuestro y terrorismo, y fueron creadas en 2008 por el ex presidente Martín Torrijos.<sup>110</sup> Según un informe de la Oficina del Coordinador para Antiterrorismo del Departamento de Estado, “Se necesitará realizar grandes inversiones antes de que estos cambios produzcan una mejora seria en la capacidad operativa”.<sup>111</sup> El público se opone a los actos que se perciben como la vuelta a la militarización de las fuerzas de seguridad en Panamá. El cambio de líderes de estas fuerzas de seguridad de un “civil” a un oficial uniformado se percibe como un paso hacia la militarización. Sin embargo, la lógica del gobierno es que las reformas son necesarias, primero, para defenderse contra ataques terroristas y

salvaguardar los intereses de todos los usuarios del Canal<sup>112</sup> y, segundo, para patrullar la frontera e interceptar a los narcotraficantes.

Otro componente importante para la defensa militar del Canal son los ejercicios PANAMAX. Estos ejercicios sirven para poner a prueba los procedimientos del Canal y practicar el combate de amenazas contra el Canal. Iniciado en 2003 con la participación de tres países, se han llevado a cabo anualmente desde entonces. La participación voluntaria en los ejercicios ha aumentado sustancialmente desde ese momento. Aproximadamente 7.000 personas de 20 naciones participaron en los ejercicios PANAMAX 2008. En 2009, 4.500 personas de 20 países tomaron parte en el ejercicio, lo que, de acuerdo con SOUTHCOM, es “uno de los ejercicios internacionales más grandes del mundo”.<sup>113</sup> Además, SOUTHCOM facilita la capacitación antiterrorista para las fuerzas panameñas utilizando personal del U.S. Navy Special Warfare South.<sup>114</sup>

PANAMAX ofrece una oportunidad para revisar los procedimientos de seguridad del Canal, prevé las amenazas y practica cómo reaccionar a ellas. Aún así, se cuestiona si el ejercicio anual por fuerzas que después vuelven a sus respectivos países es suficiente para proteger el Canal. El área de agua y océano que requiere vigilancia de seguridad es cuatro veces el tamaño del terreno. La verdad es que no hay forma de que Panamá patrulle adecuadamente esta área para proteger el Canal. Si hubiera una amenaza real al Canal, ¿con qué rapidez podrían movilizarse las fuerzas para detener un ataque?

Según Rodrigo Cigarruista, no lo suficientemente rápido. Se tarda horas para volar de Estados Unidos a Panamá. Podría tardarse hasta 10 días sólo en obtener aprobación para movilizar fuerzas internacionales ante una amenaza al Canal. Él propone un nuevo tratado de defensa para el Canal; las partes serían los que participan actualmente en el ejercicio PANAMAX. Los países podrían establecer una fuerza integrada de defensa aérea y marítima, usando naves chilenas dadas de baja y helicópteros, que estarían listos para reaccionar con poco preaviso.<sup>115</sup> Es importante notar

que esto tendría que ser una iniciativa panameña; Estados Unidos puede apoyarla como aliado, pero hay poco estómago en Panamá para cualquier cosa que tenga algún parecido al retorno de las fuerzas estadounidenses.

Aquí hay en juego una paradoja interesante: muchos consideran que el Canal es esencialmente indefensible, no obstante se hacen y, deben hacer grandes esfuerzos para defenderlo. El Canal no podría ser defendido completamente incluso si estuviera rodeado por fuerzas estadounidenses (y en ese caso se convertiría en un blanco más grande). El Canal de Panamá es vulnerable a ataques desde tierra, aire, mar y desde el contenido de los barcos que pasan por el Canal, tanto humano como mineral. No se puede asumir que su función como activo internacional lo protegerá; se debe tomar medidas adecuadas de preparación para escenarios de amenaza. Como hemos visto en el transcurso de los años desde el 11 de septiembre, no hay manera garantizada de predecir e impedir ataques. El Dr. Manwaring enfatiza la importancia de la inteligencia confiable para combatir el potencial sabotaje del Canal.<sup>116</sup> Para ofrecer la mejor defensa posible del Canal, no se necesita una fuerza militar convencional, sino más bien fuerzas de reacción y la más alta calidad de información y análisis de amenaza.

La posibilidad de sabotaje ha sido identificada constantemente como una amenaza en el transcurso de los años; y, aunque no hay forma garantizada de protección contra sabotaje y terrorismo, es prudente usar todos los medios disponibles para proteger contra estas amenazas. El daño al Canal podría ser catastrófico no sólo para Panamá, sino para toda la comunidad global.

## Conclusiones

A pesar de toda la controversia, escepticismo y debate que rodeaba la transición, la administración del Canal por los panameños ha cumplido y superado las expectativas. La

expansión del Canal asegurará la vigencia de su importancia para la comunidad internacional por muchos años más. Panamá y la comunidad internacional están haciendo esfuerzos para garantizar la seguridad de Canal, pero dada su importancia, creemos que se deben hacer aún más esfuerzos. El Canal se volvió más seguro con la ausencia de los estadounidenses aunque a su vez se volvió menos seguro militarmente. El gobierno de Panamá debe continuar sus esfuerzos para refinar y mejorar sus fuerzas de seguridad y debe considerar seriamente introducir fuerzas internacionales permanentes para proteger el Canal. Estados Unidos no debe intentar invocar la Reserva Deconcini, sólo debe intervenir en el evento improbable de que Panamá solicite específicamente fuerzas estadounidenses. Estados Unidos debe continuar realizando una función discreta pero de apoyo para capacitar fuerzas de seguridad, proporcionar personal, asistencia de ayuda y técnica a pedido, participar en PANAMAX y contribuir a una fuerza internacional de despliegue rápido si Panamá decidiera iniciarla. La nueva administración de los Estados Unidos, y la administración incluso más nueva de Panamá, deben trabajar como socios. Aunque los analistas estadounidenses deben considerar el creciente poderío e influencia de China en la región, se debe cambiar el foco a amenazas más inmediatas, como la inestabilidad generada por el tráfico de drogas y las maquinaciones y el creciente arsenal militar de Hugo Chávez. Similarmente, el gobierno de Panamá no debe cerrar los ojos a la disparidad de ingresos e inestabilidad social que se está gestando en su país, o los resultados podrían ser devastadores para el pueblo de Panamá, para el Canal de Panamá y para la comunidad global. La responsabilidad del Canal es de Panamá, un país orgulloso de sus logros en operarlo con tanto éxito. Las políticas deben ser proactivas; no reactivas para salvaguardar lo que es no sólo un patrimonio nacional de Panamá, sino un conducto económico esencial para el mundo. □

## Notas

1. Associated Press, "Panama: 'The canal is ours:' Ceremony Precedes Official Handover on December 31 (Panamá: 'El Canal es Nuestro:' Ceremonia Precede a la Entrega Oficial el 31 de Diciembre)", *CNN*, 14 de diciembre de 1999, <http://www.latinamericanstudies.org/canal/ours.htm> (consultado el 14 de octubre de 2009).
2. Charles Morris, "The Panama Canal: 75 years of security history (El Canal de Panamá: 75 años de historia de seguridad)", *Security Management* 33, no. 9, (1989): 68.
3. Allbusiness, "Panama: US Steps up Transfer of Military Bases (Panamá: Estados Unidos Acelera la Transferencia de Bases Militares)", *NotiCen: Central American & Caribbean Affairs*, 18 de marzo de 1999, <http://www.allbusiness.com/central-america/163475-1.html> (consultado el 3 de octubre de 2009).
4. Rodrigo Cigarruista, entrevista con los autores, Ciudad de Panamá, Panamá, 7 de julio de 2009.
5. ACP, "Proposal for the Expansion of the Panama Canal Third Set of Locks Project (Propuesta para el Proyecto de Expansión del Canal de Panamá, Tercer Grupo de Esclusas)", ACP, 2006, 3-6, <http://www.pancanal.com/eng/plan/documentos/propuesta/acp-expansion-proposal.pdf> (consultado el 19 de octubre de 2009).
6. La historia de este cambio es amplia e importante, y será tema de otro artículo. Para ver un excelente relato que cubre desde 1964 hasta 1978 rico en detalles y de aproximadamente 693 páginas, consulte William J. Jorden's *Panama Odyssey*.
7. William Jorden, *Panama Odyssey* (Austin: University of Texas Press 1984), 63.
8. *Ibid.*, xiii.
9. "United States and Panama: Treaty Concerning the Permanent Neutrality and Operation of the Panama Canal (Estados Unidos y Panamá: Tratado Concerniente a la Neutralidad y Operación Permanente del Canal de Panamá)", 7 de septiembre de 1977, *United States Treaties and Other International Agreements*, 33 UST 1; TIAS 10029; 1161 UNTS 177.
10. Robert DeV Bunn, *The Panama Canal Treaty: Its Illegality and Consequential Impacts (El Tratado del Canal de Panamá: Su Ilegalidad y los Impactos Resultantes)*, (Cambridge Lighthouse Press, 2005).
11. Documentos de Dennis DeConcini 1944-2003, Colecciones Especiales, Biblioteca de la Universidad de Arizona, Arizona, [http://speccoll.library.arizona.edu/applications/deconcini/uams399\\_m4.html](http://speccoll.library.arizona.edu/applications/deconcini/uams399_m4.html) (consultado el 27 de abril de 2010)
12. Departamento de Defensa de los Estados Unidos, *Estrategia de Defensa Nacional: Junio de 2008*, (Washington DC: Government Printing Office, 2008), 15, <http://www.defense.gov/link.mil/news/2008%20National%20Defense%20Strategy.pdf>, (consultado el 2 de mayo de 2010).
13. ACP, "This is the Canal (Éste es el Canal)", ACP, <http://www.pancanal.com/eng/general/asi-es-el-canal.html> (consultado el 6 de abril de 2010).
14. ACP, "Tráfico en el Canal de Panamá – Años fiscales 1993 hasta 2008: Unidad de Modelos Estadísticos y de Administración (MEEM)", ACP, 2009.
15. Stratfor, "Global Market Brief: Security on the Panama Canal (Informe Breve del Mercado Global: Seguridad en el Canal de Panamá)", Stratfor, 2004, [http://www.stratfor.com/global\\_market\\_brief\\_security\\_panama\\_canal](http://www.stratfor.com/global_market_brief_security_panama_canal) (consultado el 1 de octubre de 2009).
16. ACP, "Proposal for the Expansion of the Panama Canal Third Set of Locks Project (Propuesta para el Proyecto de Expansión del Canal de Panamá, Tercer Grupo de Esclusas)", ACP, 2006, 36.
17. ACP, "Top 15 by Origin and Destination of Cargo (Los 15 Más Importantes Según Origen y Destino de Carga)", Oficina de Investigación y Análisis de Mercado", ACP, 2008, <http://www.pancanal.com/eng/maritime/reports/table13.pdf> (consultado el 15 de septiembre de 2009).
18. Business Panama, "Investing in Panama: The Panama Canal (Invertir en Panamá: El Canal de Panamá)", Business Panama, [http://www.businesspanama.com/investing/why\\_invest/panama\\_canal.php](http://www.businesspanama.com/investing/why_invest/panama_canal.php) (consultado el 25 de abril de 2010).
19. Progressive Policy Institute, "A Seventh of American Seaborne Exports Pass Through the Panama Canal (Un Séptimo de las Exportaciones Marítimas Estadounidenses Pasa por el Canal de Panamá)", Progressive Policy Institute, 20 de mayo de 2009, [http://www.ppionline.org/ppi\\_ci.cfm?knlgAreaID=108&subsecID=900003&contentID=254993](http://www.ppionline.org/ppi_ci.cfm?knlgAreaID=108&subsecID=900003&contentID=254993) (consultado el 6 de abril de 2010).
20. David J. Lynch, "For Panama Canal, A New Era of Trade is Coming (Para el Canal de Panamá, Se Avecina una Nueva Era de Comercio)", *ABC News*, <http://abcnews.go.com/Business/story?id=8263628&page=1> (consultado el 2 de septiembre de 2009).
21. ACP, "Proposal for the Expansion of the Panama Canal Third Set of Locks Project (Propuesta para el Proyecto de Expansión del Canal de Panamá, Tercer Grupo de Esclusas)", ACP, 2006, 37.
22. Departamento de Transporte de los Estados Unidos, *Executive Summary: The Economic Impacts of Bioterrorist Attacks on Freight Transport Systems in an Age of Seaport Vulnerability (Resumen Ejecutivo: Impacto Económico de los Ataques Bioterroristas Sobre los Sistemas de Transporte de Carga en una Época de Vulnerabilidad de Puertos Marinos)*, DTRS57-03-P-80130, (Cambridge MA: Abt Associates, 2003).
23. Entrevista con un analista del SOUTHCOM, (no se publica el nombre por mutuo acuerdo), 30 de abril de 2009.
24. Progressive Policy Institute, "A Seventh of American Seaborne Exports (Un Séptimo de las Exportaciones Estadounidenses por Vía Marítima)."
25. John Keller, "Chinese company doesn't operate the Panama Canal ... just both ends of it (Empresa china no opera el Canal de Panamá ... sólo sus dos extremos)", *The Mil and Aero Blog*, entrada publicada el 6 de marzo

de 2008, <http://www.pennwellblogs.com/mae/2008/03/chinese-company-doesnt-operate-panama.html> (consultado el 29 de abril de 2010).

26. Anthony Rainone, correo electrónico a los autores, 8 de septiembre de 2009.

27. Andrew Kramer y Andrew Revkin, "Arctic Shortcut Beckons Shippers as Ice Thaws (Atajo del Ártico Atrae a los Transportadores al Derretirse el Hielo)", *New York Times*, 10 de septiembre de 2009, <http://www.nytimes.com/2009/09/11/science/earth/11passage.html> (consultado el 17 de octubre de 2009).

28. National Research Council Canada, "Highlights-Safe Northern Passage (Nota Destacada - Paso Norte Seguro)", 7 de enero de 2007. <http://www.nrc-cnrc.gc.ca/eng/news/nrc/2007/01/07/northern-passage.html> (consultado el 2 de mayo de 2010).

29. Charles Morris, "The Panama Canal: 75 years of security history (El Canal de Panamá: 75 años de historia de seguridad)", (1989).

30. Biblioteca Benjamín Franklin, "Transfer of the Panama Canal (Transferencia del Canal de Panamá)", Embajada de Estados Unidos en México, 30 de noviembre de 1999, [http://www.usembassy-mexico.gov/bbf/bfdossier\\_PanamaCanal.htm](http://www.usembassy-mexico.gov/bbf/bfdossier_PanamaCanal.htm) (consultado el 1 de diciembre de 2009).

31. Robert Buckman, *América Latina 2008*. (Harpers Ferry, West Virginia: Stryker-Post Publications, 2008), 294.

32. Max G. Manwaring, "The Security of Panama and the Canal Now and for the Future (La Seguridad de Panamá y el Canal Ahora y en el Futuro)", *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*, Vol. 35, No. 3, Edición especial: The Future of Panama and the Canal (Otoño de 1993), 166.

33. Entrevista con un analista del SOUTHCOM, (no se publica el nombre por mutuo acuerdo), 30 de abril de 2009.

34. Entrevista con un analista del SOUTHCOM, (no se publica el nombre por mutuo acuerdo), 27 de mayo de 2009.

35. Clark Kent Ervin, "Terrorism's Soft Targets (Objetivos Blandos del Terrorismo)", *The Washington Post*, 7 de mayo de 2006 <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2006/05/05/AR2006050501754.html> (consultado el 29 de abril de 2010).

36. Peter Chalk, *The Maritime Dimension of International Security. Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States (La Dimensión Marítima de la Seguridad Internacional: Terrorismo, Piratería y Desafíos para los Estados Unidos)* (FA7014-06-C-0001). Project Air Force RAND Corporation, (2008), xiii.

37. *Ibid.*, 24.

38. Stratfor, "Global Market Brief: Security (Informe Breve del Mercado Global: Seguridad)."

39. Gene Bigler, entrevista con los autores, 24 de noviembre de 2009.

40. Manwaring, "The Security of Panama and the Canal (La Seguridad de Panamá y el Canal)", 1.

41. Global Finance, "Panama Country Report (Informe por País, Panamá)", Global Finance, <http://www.gfnag.com/gdp-data-country-reports/202-panama-gdp-country-report.html> (consultado el 29 de abril de 2010).

42. Banco Mundial, "Panama/WB: US\$80 Million to boost poverty reduction effort (Panamá/Banco Mundial: 80 millones de dólares para impulsar esfuerzo de reducción de la pobreza)", Banco Mundial, 21 de abril de 2009, <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/NEWS/0,,contentMDK:22150942~pagePK:64257043~piPK:437376~theSitePK:4607,00.html> (consultado el 29 de abril de 2010).

43. Departamento de Estado de los Estados Unidos, "Background Note: Panama (Nota de Contexto: Panamá)", (Washington DC: Government Printing Office, 2009), <http://www.state.gov/r/pa/ei/bgn/2030.htm> (consultado el 15 de octubre de 2009).

44. Prensa.com, "Prodec Director Alleges Irregularities (Director de Prodec Alega Irregularidades)", *Corporación La Prensa*, 12 de julio de 2009 [http://mensual.prensa.com/mensual/contenido/2009/07/12/hoy/english/news\\_312.asp](http://mensual.prensa.com/mensual/contenido/2009/07/12/hoy/english/news_312.asp) (consultado el 20 de agosto de 2009).

45. ACP, "Proposal for the Expansion of the Panama Canal Third Set of Locks Project (Propuesta para el Proyecto de Expansión del Canal de Panamá, Tercer Grupo de Esclusas)", ACP, 2006, 20.

46. URS Holdings Inc, "Environmental Impact Study for the Panama Canal Expansion Project – Third Set of Locks (Estudio de Impacto Ambiental para el Proyecto de Expansión del Canal de Panamá - Tercer Grupo de Esclusas)", Project No. CC-07-14, 2007, ES-32.

47. Gurr, T.R., *Why Men Rebel (Por Qué se Rebelan los Hombres)* (Princeton: Princeton University Press, 1970).

48. Manuel Bermúdez, "CENTRAL AMERICA: Gang Violence and Anti-Gang Death Squads (AMÉRICA CENTRAL: Violencia de Pandillas y Escuadrones de la Muerte Anti Pandillas)", *Inter Press Service News Agency*, 6 de septiembre de 2005, <http://ipsnews.net/news.asp?idnews=30163> (consultado el 2 de noviembre de 2009).

49. Chris Kraul, "Panama could become next narco battleground (Panamá podría convertirse en el próximo campo de batalla narco)", *Los Angeles Times*, 24 de mayo de 2009, <http://articles.latimes.com/2009/may/24/world/fg-panama-drugs24> (consultado el 15 de agosto de 2009).

50. Departamento de Estado de los Estados Unidos, Oficina de Publicaciones del Coordinador para Antiterrorismo, "Country Reports on Terrorism 2008 (Informes Sobre Terrorismo por País)", (Washington DC: Government Printing Office, 2009), <http://www.dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?AD=ADA501443&Location=U2&doc=GctTRDoc.pdf> (consultado el 29 de abril de 2010).

51. Kraul, "Panama could become next narco battleground (Panamá podría convertirse en el próximo campo de batalla narco)".

52. *Ibid.*

53. Freedom House, *Freedom in the World 2009 – Panama (Libertad en el Mundo 2009 – Panamá)*, UNHCR, <http://www.unhcr.org/refworld/docid/4a64529023.html> (consultado el 30 de abril de 2010).

54. United States Department of State, "2010 International Narcotics Control Strategy Report Volume I: Drug and Chemical Control (Informe Estratégico del Control Internacional de Narcóticos en 2010 - Volumen I: Control Químico y de Drogas)", (Washington DC: Government Printing Office, 2010) <http://www.state.gov/p/inl/rls/nrcrpt/2010/vol1/137198.htm> (consultado el 12 de abril de 2010).
55. Kraul, "Panama could become next narco battleground (Panamá podría convertirse en el próximo campo de batalla narco)".
56. Don Winner, "Eight Tons of Cocaine Seized In The Past 20 Days in Panama (Se Incautaron Ocho Toneladas de Cocaína en los Últimos 20 Días en Panamá)", *Panama-Guide*, 9 de septiembre de 2009, <http://www.panama-guide.com/article.php/20090909141731876> (consultado el 15 de octubre de 2009).
57. Prensa.com, "En 2009 se han decomisado 55,5 toneladas de drogas," *Corporación La Prensa*, 26 de diciembre de 2009, [http://mensual.prensa.com/mensual/contenido/2009/12/26/uhora/local\\_2009122610523690.asp](http://mensual.prensa.com/mensual/contenido/2009/12/26/uhora/local_2009122610523690.asp) (consultado el 29 de abril de 2010).
58. US Department of State, "2010 International Narcotics Control (Control Internacional de Narcóticos en 2010)".
59. Brodzinsky, Sibylla, "FARC Acquired Uranium, says Colombia (Las FARC Adquirieron Uranio, dice Colombia)". *Christian Science Monitor*, 28 de marzo de 2008, <http://www.csmonitor.com/2008/0328/p07s03-woam.html> (consultado el 30 de abril de 2010).
60. Simón Romero, "Colombia Is Flashpoint in Chávez's Feud With U.S (Colombia es Detonante en la Disputa de Chávez con Estados Unidos)", *The New York Times*, 5 de marzo de 2008, <http://www.nytimes.com/2008/03/05/world/americas/05venez.html>, (consultado el 30 de abril de 2010) y Rodrigo Cigarruista, entrevista con los autores, Ciudad de Panamá, Panamá, 7 de julio de 2009.
61. Reuters, "Colombia Seizes Uranium from Leftist Guerillas (Colombia Incauta Uranio de las Guerrillas Izquierdistas)", *Reuters Foundation*, 27 de marzo de 2008, <http://www.alertnet.org/thenews/newsdesk/N26278599.htm> (consultado el 30 de abril de 2010).
62. US Department of State, "2010 International Narcotics Control (Control Internacional de Narcóticos en 2010)".
63. *Ibíd.*
64. LaPrensa.com. "Government: Air-naval bases will be 100% Panamanian (Gobierno: Bases Aeronavales Serán 100% Panameñas)", *Corporación La Prensa*, 2009, [www.laprensa.com](http://www.laprensa.com), (consultado en noviembre de 2009).
65. *Ibíd.*
66. "University of Panama closed after disturbances (Cerrada la Universidad de Panamá por Disturbios)", *Latin American Herald Tribune*, 18 de noviembre de 2009, <http://laht.com/article.asp?CategoryId=14088&ArticleId=347644> (consultado el 30 de abril de 2010).
67. LaPrensa.com, "New Naval base set to open next week (Nueva base naval lista para abrir la próxima semana)", 15 de abril de 2010, *Corporación La Prensa*, [www.laprensa.com](http://www.laprensa.com) (consultado el 15 de abril de 2010).
68. Robert Buckman, correo electrónico al autor, 24 de agosto de 2009.
69. Véase, por ejemplo Comité de Relaciones Exteriores del Senado, "Almirante Thomas H. Moorer, Testimonio de Audiencia del Senado ante el Comité de Relaciones Exteriores del Senado," 105 Congreso, segunda sesión, 16 de junio de 1998, <http://www.eagleforum.org/topics/panama/info/Moorer.html> (consultado el 2 de mayo de 2010); Bill Rice, "China's Moves in Panama (Movidas de China en Panamá)", por Dawn's Early Light Blog, entrada publicada el 19 de noviembre de 2005, [http://dawnsearlylight.blogspot.com/del/2005/11/chinas\\_moves\\_in.html](http://dawnsearlylight.blogspot.com/del/2005/11/chinas_moves_in.html) (consultado el 2 de mayo de 2010); NewsMax, "Hillary Clinton Rips Bill's Panama Ports Deal," *Newsmax.com*, 27 de febrero de 2006, <http://archive.newsmax.com/archives/ic/2006/2/27/185817.shtml> (consultado el 2 de mayo de 2010).
70. Hutchison-Whampoa Limited, "About HWL (Acerca de HWL)", 2003, <http://www.hutchison-whampoa.com/eng/about/overview.htm#> (consultado el 1 de septiembre de 2009).
71. American Defense Center, "Control de China sobre el Canal de Panamá: Una Evaluación Geopolítica de los Derechos Soberanos e Intereses de Seguridad Legítimos de los Estados Unidos en Ejercicio del Tratado de Neutralidad para Reafirmar Autoridad sobre el Canal de Panamá", 2003, [http://www.americandefensecenter.org/an\\_chinas\\_strangehold.htm](http://www.americandefensecenter.org/an_chinas_strangehold.htm) (consultado el 30 de abril de 2010).
72. Berta Ramona Thayer, 5 de julio de 2009, y Milton Henríquez, 7 de julio de 2009, entrevistas con los autores, Ciudad de Panamá, Panamá.
73. Comité de Relaciones Exteriores del Senado, "Almirante Thomas H. Moorer, Senado."
74. *Ibíd.*
75. Thayer, entrevista; Henríquez, entrevista.
76. Associated Press. "Panamá: 'El canal el nuestro.'"
77. *Ibíd.*
78. NewsMax, "Hillary Clinton Rips Bill's Panama Ports Deal (Hillary Clinton Arremete Contra el Acuerdo de Puertos de Panamá de Bill Clinton)," *NewsMax.com*, 27 de febrero de 2006, <http://archive.newsmax.com/archives/ic/2006/2/27/185817.shtml>
79. Rodrigo Cigarruista, entrevista con los autores, 6 de julio de 2009 Ciudad de Panamá, Panamá.
80. Teresa Arosemena, entrevista con los autores, 9 de julio de 2009 Ciudad de Panamá, Panamá.
81. Keller, "Chinese company doesn't operate (Empresa china no opera)".
82. Correo electrónico a los autores, (no se publica el nombre por mutuo acuerdo), 30 de abril de 2009.
83. Correo electrónico a los autores, (no se publica el nombre por mutuo acuerdo), 27 de mayo de 2009

84. ACP, "Top 15 by Origin and Destination of Cargo (Los 15 Más Importantes Según Origen y Destino de Carga)," ACP, 2008.

85. Sara Miller Llana, (2009). "South America: Will defense spending trigger an arms race? (América del Sur: ¿Desatará el gasto en defensa una carrera armamentista?)" *Christian Science Monitor*, 2 de octubre de 2009, <http://www.csmonitor.com/World/Americas/2009/1002/p06s22-woam.html>.

86. Associated Press, "Russia Offers Venezuela Nuclear Help, Chávez Says (Rusia Ofrece Ayuda Nuclear a Venezuela, Dice Chávez)" *NPR*, 2 de abril de 2010, <http://www.npr.org/templates/story/story.php?storyId=125496048> (consultado el 27 de abril de 2010).

87. Mercopress, "Revolutionary Guards Pentagon Says Iran's Revolutionary Guards Operating in Latinamerica (Pentágono Dice que la Guardia Revolucionaria de Irán Opera en América Latina)", *Mercopress*, 24 de abril de 2010, <http://en.mercopress.com/2010/04/24/pentagon-says-iran-s-revolutionary-guards-operating-in-latinamerica>, (consultado el 27 de abril de 2010).

88. Anthony Rainone, correo electrónico al autor, 2 de septiembre de 2009.

89. ACP "Modernization & Improvements (Modernización y Mejoras)," ACP, 2004, <http://www.pancanal.com/eng/projects/overview.html> (consultado el 14 de septiembre de 2009).

90. Crimson Logic, "International Consulting: Panama City," Crimson Logic Pte, Ltd., 2006 <http://www.crimsonlogic.ca/intconstng.htm> (consultado el 1 de mayo de 2010).

91. ACP, "Los 15 Más Importantes Según Origen y Destino".

92. Cigarriusta, entrevista.

93. ACP "Modernization & Improvements (Modernización Mejoras)".

94. ACP, "MR Notice to Shipping No-13-2007 Implementation of ISPS Code Requirements at the Panama Canal (Implementación de Requisitos de Código en el Canal de Panamá)", ACP, 2007, <http://www.pancanal.com/eng/maritime/notices/2007/n13-2007.pdf> (consultado el 15 de septiembre de 2009).

95. *Ibíd.*

96. ACP, "Automated Data Collection System (ADCS) FAQ (Preguntas frecuentes sobre el Sistema Automatizado de Recopilación de Datos)", ACP, [http://www.apl.com/security/documents/panama\\_adcs.pdf](http://www.apl.com/security/documents/panama_adcs.pdf) (consultado el 15 de septiembre de 2009).

97. Global Security, "Container Ship Types (Tipos de Barcos de Contenedores)", 2006 <http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/container-types.htm> (consultado el 4 de octubre de 2009). El número de contenedores que puede llevar un barco se mide en Unidades Equivalentes de Veinte Pies (TEUs), que se refieren a cuántos contenedores de 20' x 8' x 8'6" puede cargar un barco.

98. *Ibíd.*

99. La CSI es parte de la Iniciativa de Megapuestos del Programa Segunda Línea de Defensa de la NNSA. Las metas del programa son equipar a gobiernos extranjeros para "disuadir, detectar e interceptar el tráfico ilícito de materiales nucleares y otros materiales radioactivos a través de fronteras internacionales y por el sistema de embarque marítimo global". Administración Nacional de Seguridad Nuclear, "Panama Begins Radiation Detection Efforts at Two Ports (Panamá Comienza los Esfuerzos de Detección de Radiación en Dos Puertos)", *Partnership Aimed at Detecting Smuggled Nuclear Material*, 2008, <http://nnsa.energy.gov/2243.htm> (consultado el 14 de octubre de 2009).

100. Oficina de Publicaciones del Coordinador para Antiterrorismo del Departamento de Estado de los Estados Unidos, "Country Reports on Terrorism 2008 (Informes por País sobre Terrorismo 2008)".

101. NNSA "Panama Begins Radiation Detection (Panamá Comienza la Detección de Radiación)".

102. Oficina de Publicaciones del Coordinador para Antiterrorismo del Departamento de Estado de los Estados Unidos, "Country Reports on Terrorism 2008 (Informes por País sobre Terrorismo 2008)".

103. Jane's, "US Megaports Initiative to Prevent Nuclear Smuggling (Iniciativa Estadounidense de Megapuestos para Impedir el Contrabando Nuclear)", 8 de junio de 2005 <http://www.andyoppenheimer.com/articles/Jane's%20CB%20Web%20Megaports.htm> (consultado el 30 de noviembre de 2009).

104. Business Wire, "Panama Canal Authority Selects Honeywell For Canal Security Solutions (Autoridad del Canal de Panamá Selecciona a Honeywell para Soluciones de Seguridad del Canal)", *Allbusiness.com Inc.*, 2002, <http://www.allbusiness.com/company-activities-management/management-personal-business/5881204-1.html> (consultado el 29 de septiembre de 2009).

105. ACP "Panama Canal Invests \$320 Million in Upgrading Current Canal (Canal de Panamá Invierte 320 Millones de Dólares para Modernizar el Canal Actual)", 2009, <http://www.pancanal.com/eng/pr/press-releases/2009/05/29/pr335.html> (consultado el 14 de octubre de 2009).

106. "United States and Panama: Treaty Concerning the Permanent Neutrality (Estados Unidos y Panamá: Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente)".

107. Agencia Central de Inteligencia, "The World Factbook," 2009, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/pm.html> (consultado el 2 de noviembre de 2009).

108. Departamento de Estado de los Estados Unidos. "Background Note: Panama 2009" (Nota de Contexto: Panamá 2009)", (Washington DC: Government Printing Office, 2010) <http://www.state.gov/r/pa/ei/bgn/2030.htm> (consultado el 2 de noviembre de 2009).

109. Oficina de Publicaciones del Coordinador para Antiterrorismo del Departamento de Estado de los Estados Unidos, "Country Reports on Terrorism 2008 (Informes por País sobre Terrorismo 2008)".

110. Rafael Pérez, Rafael, "Crean 'unidad especial' en Senan y Senafront", *Corporación La Prensa*, 20 de mayo de 2009, <http://mensual.prensa.com/mensual/contenido/2009/05/20/hoy/panorama/1792617.asp> (consultado el 5 de octubre de 2009).

111. Oficina de Publicaciones del Coordinador para Antiterrorismo del Departamento de Estado de los Estados Unidos "Country Reports on Terrorism 2008 (Informes por País sobre Terrorismo 2008)".

112. *Ibíd.*

113. SOUTHCOM, "FA PANAMAX 2009 Concludes Successfully (Finaliza con éxito FA PANAMAX 2009)", 2009, <http://www.southcom.mil/appssc/news.php?storyId=1962> (consultado el 2 de noviembre de 2009). Según SOUTCOM, Argentina, Belice, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, República Dominicana, Ecuador,

El Salvador, Francia, Guatemala, Países Bajos, Nicaragua, México, Panamá, Paraguay, Perú, Estados Unidos y Uruguay, junto con la Conferencia de Ejércitos Centroamericanos participaron en 2009, bajo la dirección de las Naciones Unidas. SOUTHCOM informó que Honduras se abstuvo de participar en Agosto, pero otras fuentes, tales como el Consejo sobre Asuntos Hemisféricos, dicen que tuvo una participación limitada

114. Oficina de Publicaciones del Coordinador para Antiterrorismo del Departamento de Estado de los Estados Unidos "Country Reports on Terrorism 2008 (Informes por País sobre Terrorismo 2008)".

115. Cigarruista, entrevista.

116. Max Manwaring, correo electrónico al autor, 30 de septiembre de 2009.



**Kimberly Dannels-Ruff** es profesora de la American Military University (APUS) (Universidad Militar Norteamericana). En el 2009, Kimberly fue seleccionada como Profesora Sobresaliente del Año y la APUS le otorgó dos becas de investigación para analizar temas de seguridad y socio-económicos en Panamá. En el 2004, la Srta. Ruff fue coautora del "Apocalyptic Terrorism" (Terrorismo apocalíptico) para la Agencia de Reducción de las Amenazas del Departamento de Defensa. Anteriormente, diseñó y enseñó charlas de adiestramiento en análisis y resolución de conflictos en Ucrania para la Asociación Internacional de Investigaciones para la Paz, donde fue coautora de "Building Capacities for Peace Through Training" (Forjando capacidades para la paz a través del adiestramiento) en inglés y ruso. Kimberly fue otorgada con una beca en el Senado de Estados Unidos, donde prestó servicio bajo el Senador Jay D. Rockefeller, IV. En el 2003 obtuvo su Maestría en análisis y resolución de conflictos de la George Mason University.



**Michelle A. Watts** es miembro de planta del cuerpo docente para el American Public University System (APU) (Sistema Norteamericano de Universidades Públicas). Cuenta con una licenciatura en Estudios Internacionales de la American University en Washington, D.C., y una Maestría en Estudios Latinoamericanos de la University of Arizona. Entre sus experiencias profesionales se encuentran haber trabajado en la Inter-American Foundation (Fundación Interamericana), enseñó en el City College of Chicago, Central Texas College y la Florida State University. La Srta. Watts y su colega recibieron dos becas de investigación de la APUS para analizar temas de seguridad y socio-económicos en Panamá. La Srta. Watts ha escrito dos artículos para la próxima aparición de la enciclopedia *The Closed Border* (La frontera cerrada). Ha trabajado con refugiados en Washington, D.C., ha estudiado en Argentina, Costa Rica y Ecuador y ha trabajado en la frontera México-Estados Unidos.

**Declaración de responsabilidad:** Las ideas y opiniones expresadas en este artículo reflejan la opinión exclusiva del autor elaboradas y basadas en el ambiente académico de libertad de expresión de la Universidad del Aire. Por ningún motivo reflejan la posición oficial del Gobierno de los Estados Unidos de América o sus dependencias, el Departamento de Defensa, la Fuerza Aérea de los Estados Unidos o la Universidad del Aire. El contenido de este artículo ha sido revisado en cuanto a su seguridad y directriz y ha sido aprobado para la difusión pública según lo estipulado en la directiva AFI 35-101 de la Fuerza Aérea.