

Trump exige una ‘relectura’ de la neutralidad del Canal de Panamá

La insistencia en recuperar la vía interoceánica siembra dudas sobre si un acomodo que dé trato de favor a EEUU en el canal en realidad saciará a Trump

° *Tras su primer viaje oficial, realizado a Panamá, Marco Rubio dijo haber pactado el tránsito sin peaje para la Navy, algo negado por el gobierno panameño.*

° *La gratuidad para los barcos de guerra estadounidenses podría justificarse en el mandato que tienen EEUU y Panamá de garantizar la seguridad en la navegación.*

° *Otras excepciones, como un precio más bajo para las mercancías vinculadas a EEUU, no cabrían en el actual Tratado, que solo prevé excepciones para Colombia y Costa Rica.*

LAIS SUASSUNA

Desde su reelección, Donald Trump ha puesto sus ojos en el Canal de Panamá. En su toma de posesión, el 21 de enero de 2025, el presidente estadounidense fue [explícito](#): “La promesa que nos hizo Panamá se ha roto. El propósito de nuestro acuerdo y el espíritu de nuestro tratado se han violado por completo. Los buques estadounidenses están pagando precios muy excesivos y no reciben un trato justo de ninguna manera. Y eso incluye a la Armada de Estados Unidos. Y, sobre todo, China opera el Canal de Panamá. Y no se lo dimos a China. Se lo dimos a Panamá, y lo estamos recuperando”.

El hecho de que tras algunas concesiones realizadas después por el gobierno panameño (como propiciar un cambio de manos en la gestión de los dos principales puertos del canal, hasta ahora operados por una empresa china, y la salida del país centroamericano del acuerdo de la Ruta de la Seda que le vinculaba a Pekín), Trump siga persistiendo en su amenaza (como hizo ante la [sesión conjunta](#) del Congreso el 4 de marzo), hace dudar sobre si el maximalismo de recuperar el canal es meramente retórico o en verdad el presidente estadounidense piensa llegar hasta el final (un final que no sería pacífico). Ha trascendido que la Casa Blanca ha pedido al Pentágono que elabore planes para asegurar el ‘acceso’ de EEUU al Canal.

Es previsible que Panamá, así como ha buscado satisfacer a Estados Unidos en relación con la presencia china, dé también algunos pasos para otorgar un trato preferencial a los estadounidenses en su tránsito por el Canal. La cuestión es cómo llegar a eso a la luz de los tratados vigentes.

Los Tratados Torrijos-Carter, firmados entre el presidente panameño Omar Torrijos y el presidente estadounidense Jimmy Carter en 1977, consisten en dos documentos: el [Tratado del Canal de Panamá](#) y el [Tratado de Neutralidad](#) (‘Tratado concerniente a la neutralidad permanente del Canal y al funcionamiento del Canal de Panamá’). El primero fijó los términos y la fecha para la transferencia del control del Canal de Estados Unidos a Panamá, mientras que el segundo reforzó el concepto de neutralidad permanente del Canal, garantizando su acceso a todos los buques en condiciones justas y equitativas. Estos acuerdos, consumados del todo con el pase de la soberanía del canal a Panamá a finales de 1999, marcaron un hito en la historia, la política y las relaciones exteriores entre los dos países.

El Tratado de Neutralidad establece en su primer artículo que «el Canal, como vía de tránsito internacional, será permanentemente neutral de conformidad con el régimen establecido en este Tratado». Desde su ratificación, ambos países signatarios han

respetado plenamente sus derechos y obligaciones en virtud del tratado. Washington nunca había acusado a Panamá de no respetar una neutralidad que ahora EEUU sugiere ver amenazada por la presencia de intereses chinos en ese país. Aunque en modo alguno había base legal para que la Casa Blanca denunciase el incumplimiento del acuerdo y reclamara la devolución del canal, el distanciamiento respecto a China que está llevando a cabo el gobierno panameño elimina cualquier pretexto en ese sentido.

Excepción para Colombia y Costa Rica

Si bien la neutralidad se refiere a aspectos de seguridad, también cabría entenderla como un compromiso a no favorecer a ninguna nación sobre otras. El artículo II del Tratado de Neutralidad dice: “Panamá declara la neutralidad del Canal para que, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, este permanezca seguro y abierto para el tránsito pacífico de las naves de todas las naciones en términos de entera igualdad, de modo que no haya contra ninguna nación ni sus ciudadanos o súbditos discriminación concerniente a las condiciones o costes del tránsito ni por cualquier otro motivo”.

Sin embargo, ese mismo Tratado da trato de favor a [Colombia y Costa Rica](#), los vecinos al sur y al norte de Panamá. Colombia, de la que formaba parte el territorio panameño hasta 1903, ya obtuvo de EEUU desde el principio la gratuidad en el uso del canal para sus barcos de guerra y sus productos. El Tratado Torrijos Carter dejó expresamente la puerta abierta a que Panamá mantuviera ese privilegio para Colombia e introdujo la posibilidad de hacer lo mismo para Costa Rica.

Concretamente, el punto 2 del artículo VI del Tratado de Neutralidad dice: “Los Estados Unidos de América, mientras sea responsable de la operación del Canal, podrán continuar otorgando a la República de Colombia el derecho de tránsito gratuito a través del Canal para sus tropas, buques y material de guerra. Posteriormente, la República de Panamá podrá otorgar a la República de Colombia y a la República de Costa Rica el derecho de tránsito gratuito”. Ambos países firmaron con Panamá (los colombianos en 1979 y los tarricenses 1980) sendos tratados bilaterales desarrollando esa

Principales 15 Países por Flujo de Carga (Toneladas Largas)						
País	Origen	Destino	Costa a Costa	Total	Total Menos Carga de Costa a Costa	%
Estados Unidos	99.627.938	57.434.100	3.059.031	160.121.069	157.062.038	74,7%
China	23.801.407	21.241.347		45.042.754	45.042.754	21,4%
Japón	5.292.370	25.437.768		30.730.138	30.730.138	14,6%
Corea del Sur	11.330.537	8.338.453		19.668.991	19.668.991	9,4%
Chile	7.803.167	9.620.743		17.423.910	17.423.910	8,3%
México	7.298.569	10.015.580	411.793	17.725.942	17.314.148	8,2%
Perú	6.062.353	9.643.313		15.705.666	15.705.666	7,5%
Ecuador	5.720.572	7.457.635		13.178.206	13.178.206	6,3%
Colombia	4.268.356	5.829.470	248.990	10.346.816	10.097.826	4,8%
Panamá	603.942	9.290.076	31.364	9.925.382	9.894.018	4,7%
Guatemala	757.859	6.719.994	8	7.477.860	7.477.852	3,6%
Canadá	3.215.769	1.705.872	196	4.921.837	4.921.641	2,3%
España	2.338.919	1.563.981		3.902.900	3.902.900	1,9%
Taiwan	2.254.773	1.250.955		3.505.728	3.505.728	1,7%
Brasil	1.704.664	1.754.026		3.458.690	3.458.690	1,6%

El porcentaje de participación de cada país es calculado desde la perspectiva de origen y destino de la carga, los porcentajes de la derecha no deben sumarse ya que se incurriría en un doble conteo [Autoridad del Canal]

cuestión, que incluye tanto el transporte militar como el comercial.

Las únicas excepciones contempladas en el Tratado son para esos dos países, por lo que cualquier ventaja que Panamá pueda acabar concediendo a Estados Unidos en relación con el precio de los peajes de tránsito por el canal – desde luego en cuanto al transporte de mercancías— habría posiblemente que contemplarla en un nuevo tratado. El hecho de que el tratado vigente discrimine unos países de otros, por razones históricas y de vecindad, supone una lógica que muy bien podría ampliarse a Estados Unidos si se llegara a ese acuerdo en un nuevo documento.

Buques de guerra

No obstante, basándose en el presente tratado, sin necesidad de reforma, quizá cabría que Panamá dejara de cobrar peaje a los barcos de guerra de Estados Unidos, pues el punto 1 del ese mismo artículo VI da a EEUU la responsabilidad de garantizar la seguridad del Canal: “En reconocimiento de las importantes contribuciones de la República de Panamá y de los Estados Unidos de América a la construcción, funcionamiento, mantenimiento, protección y defensa del Canal, las naves de guerra y las naves auxiliares de estas naciones, no obstante

otras estipulaciones de este tratado, tendrán el derecho de transitar el Canal independientemente de su funcionamiento interno, medio de propulsión, origen, destino, armamento o carga. Dichas naves de guerra y naves auxiliares tendrán derecho de transitar el Canal de modo expedito”.

Precisamente eso es lo que solicitó el secretario de Estado norteamericano, Marco Rubio, durante su visita a Panamá de comienzos de marzo de 2025, en su primer viaje oficial al extranjero. El Departamento de Estado anunció después haber logrado ese objetivo –Rubio argumentó que “es absurdo que tengamos que pagar tasas para transitar por una zona que estamos obligados a proteger en tiempos de conflicto”–, pero el presidente panameño, José Raúl Mulino, [rechazó](#) estas afirmaciones asegurando que no había habido ningún acuerdo al respecto.

Según la Administración Trump, si la exención fuera aplicada, Estados Unidos se ahorraría millones de dólares al año. Sin embargo, en los últimos 26 años, solo 994 cruces corresponden al paso de buques y submarinos de la Armada de EEUU, lo que representa 25,4 millones de dólares recaudados en peajes (menos de un millón al año).

Buena gestión e inversión propia

Durante los últimos 25 años, la administración del Canal bajo soberanía panameña ha

demostrado una [eficiencia excepcional](#). Bajo la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), las operaciones han mejorado significativamente, con tiempos de tránsito más cortos, menos accidentes y una importante ampliación en 2016. Estados Unidos, como principal usuario del canal, se ha beneficiado de esas mejoras sin asumir los costos de mantener el control colonial y permitiéndole mostrar buena voluntad hacia el vecindario latinoamericano. Los problemas causados por la [sequía](#) en 2023, que obligaron a reducir el volumen de cargas en tránsito, han sido superados con propuestas de mejora en caso de acentuarse los efectos negativos del cambio climático.

La ampliación del Canal de Panamá, finalizada en 2016, tuvo un costo aproximado de 5.250 millones de dólares, aportados por Panamá y los inversores que logró implicar, lo que la convierte en el mayor proyecto de infraestructura en la historia del país desde la construcción original del canal. Esta expansión incrementó significativamente los ingresos que obtiene Panamá, así como su influencia en el comercio internacional.

Cuando Trump reclama la devolución del Canal a Estados Unidos, podría responderse que aquel canal que EEUU entregó en su día a Panamá ya no existe. ¿Tomaría Estados Unidos toda la nueva infraestructura que posteriormente construyeron los panameños, sin que hubiera ninguna aportación de Whashington? ●