

Panamá sin su Canal: Una reflexión sobre la dependencia de un Hub Logístico

Paula Andrea Lozano Reyes

Facultad de Negocios Internacionales, Universidad Santo Tomás

Opción de Grado – Periplo Internacional: Ensayo de reflexión presentado como Opción
de Grado

Bogotá, agosto de 2026

ÍNDICE

1. Introducción
2. Metodología del plan de trabajo
3. Reflexión
 - 3.1 Una semana para entender por qué Panamá es lo que es
 - 3.2 ¿Qué pasaría si Panamá no tuviera el Canal?
 - 3.3 Una mirada más matizada: ¿solo depende del Canal?
4. Propuestas alternativas
5. Recapitulación y conclusión
6. Fuentes de investigación documentales

Introducción

Cuando alguien habla sobre Panamá, casi todo el mundo piensa en lo mismo: el Canal. Yo también llegué a Ciudad de Panamá con esa idea, la de un país que existe gracias a una franja de agua de apenas ochenta kilómetros. Durante la semana del 7 al 14 de junio tuve la oportunidad de vivir el Periplo Internacional, la opción de grado de mi facultad, que combinó visitas técnicas en las mañanas con un diplomado en logística y comercio internacional en la Universidad Interamericana de Panamá por las tardes. Fue ahí, entre esclusas, oficinas administrativas y clases sobre corredores logísticos, donde empecé a hacerme una pregunta que casi nadie contempla: ¿qué pasaría con Panamá si el Canal dejara de funcionar, aunque fuera solo parcialmente?

Y no es una pregunta hipotética sin fundamento. En 2023 y 2024 ya ocurrió algo similar, pero a una menor escala: una sequía histórica obligó a la Autoridad del Canal de Panamá a reducir el número de tránsitos diarios de más de treinta buques a apenas dieciocho (Autoridad del Canal de Panamá, 2024; Analdex, 2023), y eso golpeó directamente los ingresos del país. Ese episodio real terminó siendo la base de esta reflexión.

Existen al menos dos lecturas sobre la dependencia panameña del Canal. La primera y la más difundida, sostiene que Panamá es prácticamente sinónimo del Canal: pues sin esa vía interoceánica el país perdería su razón de ser económica. Y la segunda, según cifras de organismos como el BID (BID Invest, s.f.), plantea que Panamá construyó alrededor del Canal un clúster logístico, financiero y comercial; Zona Libre de Colón, Banca Internacional, Puertos, Turismo; que, aunque nació gracias a la posición geográfica que regala el Canal, ya no depende de él al cien por ciento.

Mi posición, después de lo vivido en dicha semana, se basa entre esas dos lecturas, aunque más cerca de la primera. Considero que, si bien Panamá ha diversificado su economía, esa diversificación sigue estando anclada, casi en su totalidad, a la existencia del Canal. El objetivo de este ensayo es sustentar esa posición a partir de los resultados de aprendizaje del diplomado en Logística y Comercio Internacional cursado en la Universidad Interamericana de Panamá y de la movilidad internacional realizada durante el Periplo, complementados con datos documentales revisados con posterioridad.

2. Metodología del plan de trabajo

Para llegar a dicha reflexión utilicé tres fuentes de información que se complementan entre sí. La primera fue la observación directa durante las salidas académicas de campo: el Metro de Panamá, el Canal antiguo y el Casco Viejo, las esclusas de Gatún, la Zona Libre de Colón, las instalaciones de DHL y el puerto PSA Panamá. De cada visita tomé notas sobre lo que se explicaba en cada punto y de igual manera todo sobre lo que me generaba dudas.

La segunda fuente fueron los contenidos del diplomado en Logística y Comercio Internacional, cursado en la Universidad Interamericana de Panamá en las tardes de cada día del Periplo: transporte multimodal, puertos hub, puertos secos y corredores logísticos; el rol de Panamá como hub para América Latina y el Caribe; zonas económicas especiales y regímenes aduaneros; y operaciones comerciales internacionales en el país. Esas clases quizás me dieron el marco conceptual para interpretar la posición.

Y la tercera fase, ya de regreso en Bogotá, consistió en contrastar mis notas de campo con fuentes documentales secundarias: informes de la Autoridad del Canal de Panamá, estudios del Banco Interamericano de Desarrollo, informes económicos y comerciales de organismos como ICEX, y cobertura periodística especializada sobre la sequía de 2023 y 2024. Este contraste fue clave, porque varias cifras que había asumido como ciertas durante el viaje; por ejemplo, que el Canal abarca casi toda la economía panameña resultaron ser más discutibles de lo que parecían en el momento, y eso terminó moderando como tal mi posición inicial.

3. Reflexión

3.1 Por qué Panamá es lo que es....

El itinerario del Periplo estaba organizado con una intención clara: mostrarnos el ecosistema logístico panameño desde todos los ángulos posibles antes de hacernos la gran pregunta. El primer día visitamos las oficinas administrativas del Metro de Panamá, donde nos explicaron su historia y parte de su operación; esa misma tarde tuvimos la primera clase del diplomado, sobre transporte multimodal, puertos hub, puertos secos, corredores e indicadores logísticos. El segundo día conocimos el Canal antiguo y el Casco Viejo de la ciudad, y en la tarde la clase giró en torno al rol de Panamá como hub logístico para América Latina y el Caribe, y a los pilares que sostienen esa posición.

El tercer día fue, para mí, el más significativo de todo el Periplo: estuvimos en las esclusas nuevas de Gatún y alcanzamos a ver pasar un buque propulsado por metanol. En ese momento no le di demasiada importancia, pero después, revisando el tema con calma, entendí que ese buque resume bien lo que me interesa exponer aquí: el Canal no

es una infraestructura estática, tiene que actualizarse todo el tiempo para seguir siendo competitivo frente a rutas alternas y frente a la transición energética del transporte marítimo mundial. Esa misma tarde visitamos la Zona Libre de Colón y Colón 2000 Duty Free. Al día siguiente conocimos las instalaciones de DHL y parte de su proceso logístico, y en la tarde la clase trató sobre zonas económicas especiales, regímenes aduaneros y operaciones comerciales internacionales en Panamá. Cerramos el viernes en el puerto PSA Panamá, con un recorrido por sus instalaciones.

Contar la agenda completa no es un simple ejercicio de memoria; cada visita, cada vista en conjunto, arma el argumento que quiero desarrollar. Vi el Canal, pero también vi todo lo que se construyó alrededor de él: puertos, zonas francas, operadores logísticos globales como DHL y un metro que mueve gente hacia esa misma economía. La pregunta que me interesa es si todo eso podría sostenerse sin el Canal, o si en realidad son piezas del mismo engranaje.

3.2 ¿Qué pasaría si Panamá no tuviera el Canal?

Es una pregunta incómoda de hacer en un país que vive orgulloso de su vía interoceánica, pero justamente por eso me pareció necesario planteármela. Las cifras ayudan a dimensionarla, aunque no siempre coinciden entre sí. Según el informe anual de la Autoridad del Canal de Panamá (2024), el aporte directo del Canal al PIB en 2023 fue de apenas 3,1 %; sin embargo, cuando se suma todo el clúster logístico que gira a su alrededor como lo son puertos, el ferrocarril y la Zona Libre de Colón; ese aporte puede llegar hasta un 30 % del PIB, según cálculos de economistas panameños citados por medios como Revista Summa (2024) y BBC Mundo (2024). Un estudio de BID Invest (s.f.), con un modelo insumo producto construido para 2022, calculó que el Canal

contribuye con un 7,7 % al PIB total del país si se consideran los efectos directos, indirectos e inducidos, y que representa cerca del 16 % de las exportaciones totales de Panamá.

Esa brecha tan amplia, entre el 3 % y el 30 %, dice algo importante: no existe una única respuesta sobre cuánto depende Panamá de su Canal, porque depende de si se mide el Canal como infraestructura aislada o como el corazón de un sistema logístico completo. Yo me inclino por la segunda opción, porque eso fue justamente lo que recorrimos durante el Periplo: el Metro, los puertos, la Zona Libre de Colón, DHL, todos existen y crecen porque están montados sobre la posición geoestratégica que el Canal terminó de consolidar.

No hace falta imaginar un escenario extremo para ver el efecto de una afectación al Canal, porque ya pasó, aunque de forma parcial. La sequía de 2023, la segunda más seca registrada en la cuenca del Canal, obligó a la autoridad a bajar los tránsitos diarios de treinta y cuatro buques en julio de ese año a apenas dieciocho hacia febrero de 2024 (Analdex, 2023; Infobae, 2023). En el año fiscal 2024 completo, el número de embarcaciones que cruzaron el Canal cayó 29% frente al año anterior, y la carga transportada bajó 17% (La Jornada, 2024). Eso significó, según estimaciones de la Autoridad del Canal de Panamá (2024), cerca de 200 millones de dólares menos en ingresos. Y esto fue solo una restricción por falta de agua, no un cierre ni un daño estructural a las esclusas.

Si algo así volviera a suceder, u ocurriera una sequía más severa, un sismo, un colapso de una esclusa o cualquier otra cosa que llegara a paralizar el Canal por completo, no

solo Panamá se vería golpeada. El Canal mueve alrededor del 6 % del comercio marítimo mundial y conecta 180 rutas de 170 países a través de 1.920 puertos, según cifras de la propia Autoridad del Canal de Panamá (2024). Una interrupción prolongada obligaría a miles de embarcaciones a rodear el continente por rutas alternas mucho más largas, lo que dispararía tiempos y costos de transporte a nivel global, con efectos directos sobre el precio de bienes que llegan a países como Colombia. Es decir, la pregunta que me hice frente a las esclusas de Gatún no es solo un ejercicio académico sobre Panamá: toca directamente la logística que sostiene buena parte del comercio mundial, incluido el nuestro.

3.3 Una mirada diferente: ¿Panamá sólo depende del Canal?

Sería injusto con lo que vi y viví en el Periplo reducir la economía panameña únicamente al Canal, y aquí es donde mi posición inicial se contuvo un poco. Panamá tiene una economía marcadamente terciaria: el sector servicios representa cerca del 68 % del PIB, según el informe económico y comercial elaborado por la oficina de ICEX en Panamá (2022), y dentro de ese sector conviven la Zona Libre de Colón, la segunda zona franca comercial más grande del mundo después de Hong Kong, un centro bancario internacional consolidado desde hace décadas y un sector turístico que las autoridades panameñas han intentado impulsar con campañas de promoción e incentivos fiscales.

En Colón pude confirmar de primera mano esa diversificación cuando recorrimos la Zona Libre y Colón 2000 Duty Free: ahí no vi el Canal, vi comercio, contenedores, marcas internacionales y un movimiento económico que en apariencia funciona por su cuenta. Lo mismo con DHL, una empresa alemana que opera en Panamá porque el país le ofrece

una posición estratégica, no porque dependa exclusivamente del paso de un buque por las esclusas.

El punto es que, aunque estos sectores parezcan autónomos, casi todos nacieron o se fortalecieron gracias a la posición geográfica que el Canal terminó de consolidar. La Zona Libre de Colón se ubica justo en la entrada atlántica del Canal; el centro bancario internacional creció de la mano del movimiento de capitales asociado al comercio marítimo; el aeropuerto de Tocumen es un hub de conexiones en buena parte porque Panamá ya era, gracias al Canal, un punto de tránsito obligado. Entonces no es que Panamá tenga una economía diversificada e independiente del Canal: tiene una economía diversificada alrededor del Canal. Si este se afectara de forma grave y prolongada, dudo que la Zona Libre de Colón, el sector bancario o el turismo pudieran sostener solos el peso que hoy cargan en conjunto con la vía interoceánica.

4. Propuestas alternativas

Si mi diagnóstico es que la economía panameña sigue girando, en el fondo, alrededor del Canal, entonces la reflexión quedaría incompleta si no planteo qué podría hacer Panamá para reducir esa vulnerabilidad, en lugar de limitarme a describir el riesgo. A partir de lo observado durante el Periplo y de la argumentación desarrollada, propongo tres líneas de acción, ordenadas de la más inmediata a la más estructural.

La primera es la inversión prioritaria en resiliencia hídrica del propio Canal, antes que en su expansión. La sequía de 2023 y 2024 demostró que la principal amenaza actual no es la competencia de otras rutas, sino la disponibilidad de agua dulce para operar las

esclusas. Proyectos como el aprovechamiento de cuencas adicionales a las de Gatún y Alhajuela, discutidos por la propia Autoridad del Canal de Panamá (2024), deberían tener prioridad sobre otros planes de infraestructura, porque protegen el activo del que depende, directa o indirectamente, buena parte de la economía nacional.

La segunda es acelerar, con metas concretas y no solo discursivas, la diversificación productiva de las provincias del interior del país. El informe anual de competitividad de la Cámara de Comercio, Industria y Agricultura de Panamá (2025) señala a Darién, Los Santos y Herrera como las provincias con menor aporte al PIB, con vocación agroindustrial, pesquera y de energía que hoy están desaprovechadas. Una política de incentivos a la inversión local en esas regiones, distinta de los incentivos que ya existen para la Zona Libre de Colón o el sector financiero, permitiría que el crecimiento económico panameño dejara de depender casi por completo del corredor logístico construido alrededor del Canal.

La tercera es que Panamá capitalice, en lugar de solo observar, la transición energética del transporte marítimo. El buque propulsado por metanol que vimos cruzar las esclusas de Gatún no es una anécdota menor: la naviera que lo opera y otras compañías navieras globales están apostando por combustibles alternativos, y Panamá, como punto de tránsito obligado de buena parte de esa flota, tiene la posibilidad de convertirse en un centro regional de reabastecimiento de combustibles verdes. Esa es una oportunidad que no depende de que el Canal deje de ser importante, sino de que Panamá se anticipe a lo que sus propios clientes navieros ya están exigiendo.

5. Recapitulación y conclusión

Vuelvo entonces a la pregunta que me hice en su momento, ¿qué pasaría si Panamá no tuviera el Canal, o si este sufriera una afectación seria? Mi conclusión, después de una semana de visitas, clases y revisar el panorama con calma luego del viaje, es que Panamá no colapsaría de un día para otro, porque tiene banca, zona franca y turismo, pero sí perdería la columna vertebral que sostiene y explica todo lo demás. La diversificación económica panameña no es una alternativa al Canal: es una consecuencia de él, y las propuestas planteadas en la sección anterior solo tienen sentido si se asumen como una forma de proteger ese activo central y no de reemplazarlo.

Debo reconocer, sin embargo, las limitaciones de esta reflexión. La construí a partir de una semana de esta experiencia, con información entregada casi siempre desde la perspectiva institucional de quienes administran el Canal, los puertos o las zonas francas; no conversé con panameños de a pie que dependan indirectamente de esa economía, ni revisé un modelo económico propio que cuantificara con precisión el impacto de un cierre hipotético del Canal. Las cifras que utilicé provienen de fuentes secundarias y varían bastante entre un estudio y otro, de 3 % a 30 % del PIB, lo que confirma que incluso los expertos no se ponen del todo de acuerdo en cuánto depende realmente Panamá del Canal.

Quedan además preguntas abiertas que me parecen interesantes para quien quiera profundizar en este tema más adelante: ¿qué tan preparado está el Canal frente a futuros episodios de sequía relacionados con el cambio climático, después de lo vivido en 2023 y 2024? ¿Qué papel jugarían rutas alternas si el Canal redujera su capacidad de forma

permanente? Y, sobre todo, ¿qué tanto podría Panamá acelerar la diversificación de sectores que hoy dependen del Canal solo de manera indirecta, como la agroindustria o la manufactura del interior del país? No tengo esas respuestas, pero el Periplo me dejó, más que datos, la costumbre de hacerme este tipo de preguntas frente a lo que parece evidente.

6. Fuentes de investigación documentales

Analdex. (2023, 20 de diciembre). Sequía en el Canal de Panamá: análisis y perspectivas.

<https://analdex.org/2023/12/20/sequia-en-el-canal-de-panama-analisis-y-perspectivas/>

Autoridad del Canal de Panamá. (2024). Informe anual 2023. <https://pancanal.com/wp-content/uploads/2024/02/Informe-2023Esp23.pdf>

BID Invest. (s.f.). La contribución económica del Canal de Panamá y su sensibilidad a los choques internos y externos. <https://idbinvest.org/es/publicaciones/la-contribucion-economica-del-canal-de-panama-y-su-sensibilidad-los-choques-internos>

Cámara de Comercio, Industria y Agricultura de Panamá. (2025). Informe anual de competitividad.

<https://cncpanama.net/bitstream/handle/123456789/1141/IAC%202025.pdf>

Infobae. (2023, 1 de noviembre). El Canal de Panamá aplica una nueva reducción al tránsito diario de buques por la sequía.

<https://www.infobae.com/america/agencias/2023/11/01/el-canal-de-panama-aplica-una-nueva-reduccion-al-transito-diario-de-buques-por-la-sequia/>

Jornada, La. (2024, 16 de octubre). Por sequía, tránsito en Canal de Panamá se redujo 29%; la carga, 17%. <https://www.jornada.com.mx/noticia/2024/10/15/economia/por-sequia-transito-en-canal-de-panama-se-redujo-29-la-carga-17-8189>

Oficina Económica y Comercial de España en Panamá (ICEX). (2022). Informe económico y comercial: Panamá. <https://www.icex.es/content/dam/es/icex/documentos/quienes-somos/donde-estamos/red-exterior/panama/DOC2022909564.pdf>

Revista Summa. (2024, 30 de abril). ¿Cuánto depende del Canal la economía de Panamá? <https://revistasumma.com/cuanto-depende-del-canal-la-economia-de-panama/>

Yahoo Finanzas / BBC Mundo. (2024, 6 de mayo). Cuánto depende del Canal la economía de Panamá y qué otras industrias explican la riqueza del país. <https://es-us.finanzas.yahoo.com/noticias/cu%C3%A1nto-depende-canal-econom%C3%ADa-panam%C3%A1-125942013.html>