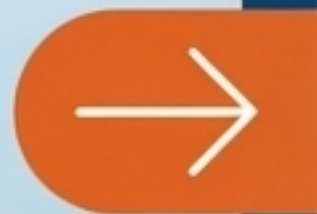




¿Cómo se construyó el Hub de las Américas?

(No ocurrió por accidente).



5 hitos clave de la
infraestructura logística
panameña **(1994-1999)**.



AMP
AUTORIDAD
MARÍTIMA
DE PANAMA

El Paréntesis Histórico.

Tras los Tratados Torrijos-Carter, EE.UU. dejó de dar mantenimiento a los puertos.

Panamá heredó instalaciones en total decadencia y sin recursos del Estado para financiarlas.

¿La solución estratégica? Buscar operadores privados para salvar y expandir las terminales.



1. Modernización de Puertos

Inversión extranjera a gran escala.

- - Renovación total de grúas, patios de contenedores y sistemas de carga.
- - Dinamización de miles de empleos directos e indirectos.
- - Regalías y aportes crecientes garantizados para el Estado panameño.

No todos los contratos fueron iguales.



Hutchison Whampoa



Evergreen / Manzanillo

Condición: Recibió instalaciones existentes (Balboa y Cristóbal).

Términos: **25 años** prorrogables.

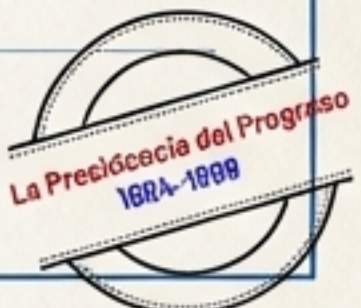
Pago al Estado: **\$22 millones** al año + 10% ingresos brutos + 10% del negocio.

Condición: **Construcción desde cero** (Colón).

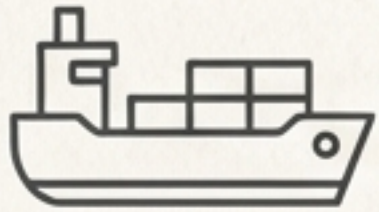
Términos: **Concesión de área** para construir.

Ventaja: Beneficios iniciales por alto riesgo de inversión.

Dato Histórico: El gobierno posterior equiparó las condiciones de Hutchison con las de Manzanillo (como si no hubieran recibido instalaciones), desfigurando por completo la concesión original.



2. Reactivación del Ferrocarril

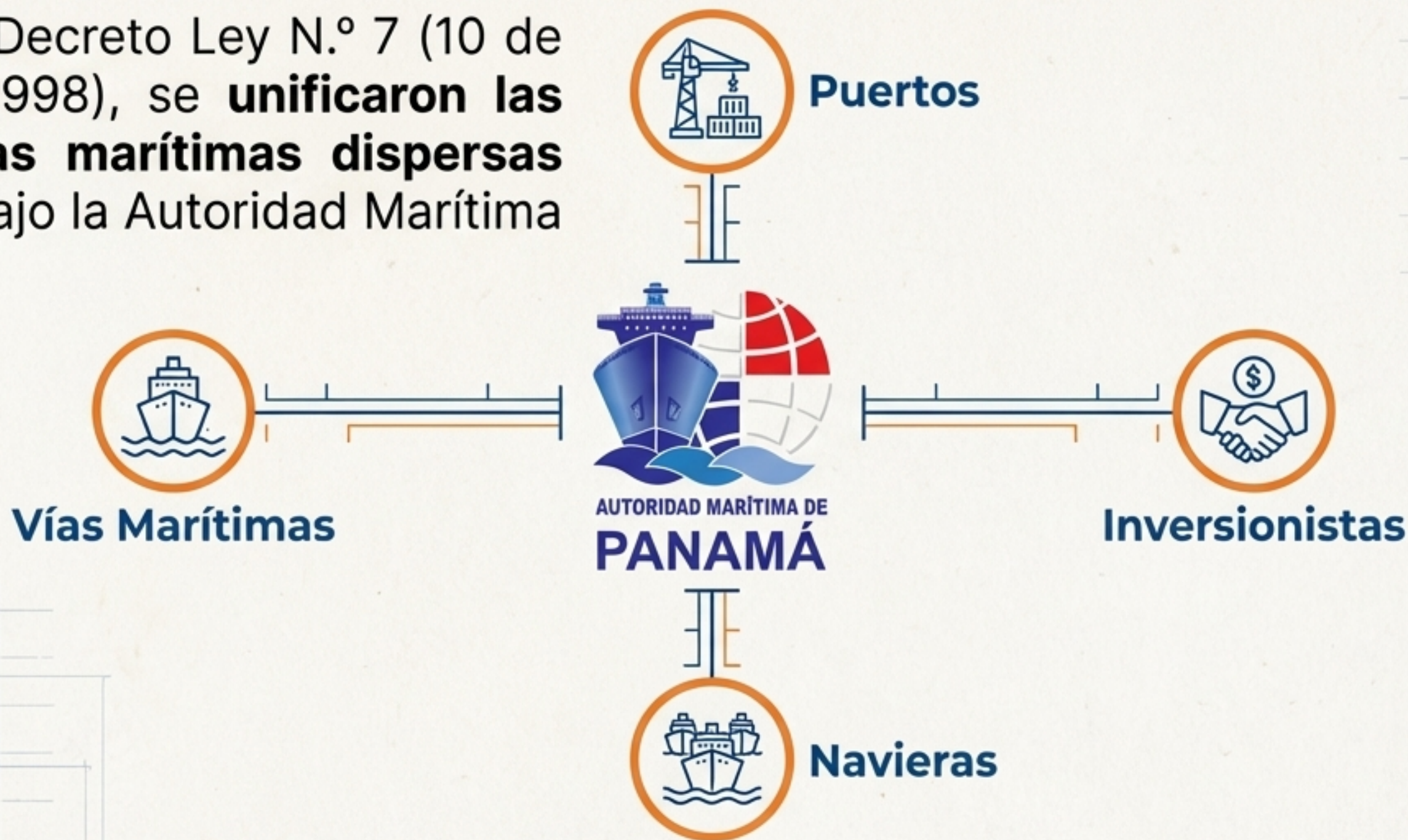


Rescatamos un sistema ferroviario en ruinas (heredado de la administración estadounidense) y lo entregamos en concesión a Panama Canal Railway Company.

Se convirtió en el eslabón intermodal esencial entre los puertos y el Canal, aumentando drásticamente la competitividad regional de Panamá.

3. Creación de la AMP (1998)

Mediante el Decreto Ley N.º 7 (10 de febrero de 1998), se **unificaron las competencias marítimas dispersas** del Estado bajo la Autoridad Marítima de Panamá.



El Resultado: Supervisión profesional, cumplimiento de normas internacionales, y la confianza legal que las navieras necesitaban para invertir.

4. Acuerdos de “Cielos Abiertos”

Panamá firmó compromisos internacionales adoptando las “cinco libertades del aire” (Convenio de Chicago).

Al permitir aterrizajes sin restricciones de tráfico, las aerolíneas ganaron confianza para adquirir nuevas flotas.

Así comenzó el crecimiento exponencial de Tocumen como el epicentro aéreo del continente.



La Prensa



El Aeropuerto de Paitilla con la Albrook Mancos. Jorensa Mamta nos estaleur aeropuerto.

Aeropuerto de Paitilla cierra hoy

Witfredo Jordán Serrano
De La Prensa

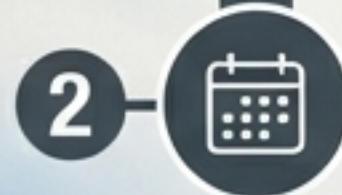
La terminal aérea de Paitilla, que por más de 60 años ha servido como aeropuerto.

5. Traslado Relámpago a Albrook

La Presidencia
del Progreso
1994-1999



1 El desarrollo urbano y el Corredor Sur exigían cerrar Paitilla.



2 4 de enero de 1999:
Cierre definitivo de Paitilla.

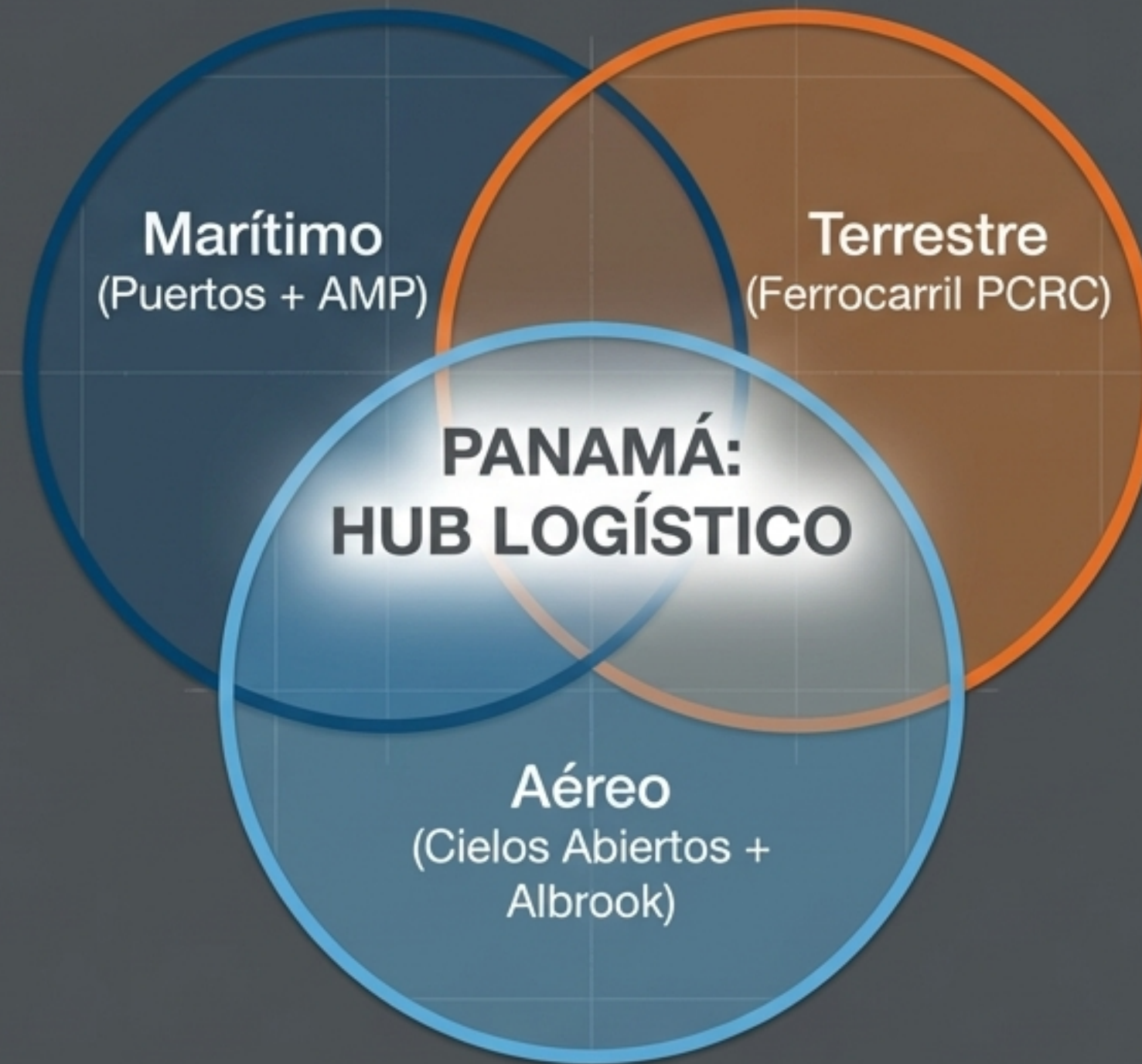


3 5 de enero de 1999:
Operaciones al 100% en la antigua base militar de Albrook.

Data Tag

Inversión de \$13 millones sufragada por ICA (constructora del Corredor Sur).

El Ecosistema Completo



La modernización no ocurrió en silos. La sincronía exacta entre puertos modernos, trenes intermodales, reglas claras y cielos abiertos sentó las bases estructurales del Panamá que conocemos hoy.



La historia se construye con visión.

¿Cuál de estas 5 obras logísticas crees que tiene el mayor impacto en la economía panameña actual?

👉 ¡Déjalo en los comentarios y guarda este post para entender nuestra historia logística!