

A 105 años del Canal de Panamá, la empresa que sigue creciendo



FOTOS: Internet.

Explicaciones Constructivas

Por Noé Peralta Delgado

La Paz, Baja California Sur (BCS). El día 15 de agosto del 2019 se cumplen 105 años de la inauguración de la obra más grande de ingeniería civil hecha en el mundo: el **Canal de Panamá**. Según una encuesta hecha a finales del siglo XX, por

la prestigiosa **Sociedad Americana de Ingenieros Civiles ASCE** (en inglés *American Society of Civil Engineers*) sobre las 7 obras de ingeniería civil que impactaron en el ser humano, el **Canal de Panamá** tuvo la mayor votación, por encima de otras 6 maravillas no menos importantes, y que fueron: la **Presa Binacional Itaipú**, en el Río Paraná frontera **Paraguay** con **Brasil**; el túnel sobre el **Canal de la Mancha** que une a **Francia** continental con **Inglaterra**; los trabajos de diques de protección del **Mar del Norte** ganando terreno al mar en los **Países Bajos**; el puente colgante **Golden Gate** construido sobre la **Bahía de San Francisco**; el rascacielos **Empire State** construido en la ciudad de **Nueva York**, y la **Torre CN** construida en la ciudad de Toronto, **Canadá**.

Pero ¿qué hace que el Canal de Panamá sea una de las obras de ingeniería civil más importantes? ¿Qué la convierte en un símbolo o referente de Panamá y de América? ¿Qué tanta importancia económica representa para este país centroamericano? Y, ¿qué intereses extranjeros ha habido sobre él a través de la historia?



[También te podría interesar: ¿Porqué BCS tiene problemas con la demanda de energía eléctrica?](#)

En la historia, se relata que el primer europeo en llegar a las costas de lo que hoy es **Panamá**, fue el navegante español **Rodrigo de Bastidas**, quien había sido compañero en el segundo viaje de **Cristóbal Colón**, y, una vez que este último cayó en desgracia de los reyes españoles, pidió permiso para explorar la parte continental, esto sucedió en 1501 y aunque fue de manera muy parcial su llegada al actual territorio de **Panamá**, fue de gran importancia el acompañamiento que tuvo como ayudante en su nave, el joven **Vasco Núñez de Balboa**, futuro descubridor del inmenso **Océano Pacífico**. Pero no fue sino hasta 1502, cuando otra vez el almirante **Cristóbal Colón**, en su cuarto y último viaje al nuevo mundo, donde -ya con su experiencia- estaba buscando curiosamente una salida marítima hacia más el occidente para llegar a los territorios de **China**. En sus 4 viajes siempre se encontró con tierra entre más al

oeste navegaba, por lo que nunca halló una inexistente ruta hacia el entonces desconocido **Océano Pacífico**.

*Como dato curioso de aquel tiempo, se cuenta que entre sus entradas en extensas bahías de las costas de aquel territorio, las cuales siempre terminaban en tierra firme, conoció indígenas de la región que le informaron de un camino sobre las montañas que, recorriéndolo por varios días, llegaba a un mar gigantesco; **Colón** ya se animaba a iniciar el viaje descrito, pero tuvo miedo por la posible hostilidad de los indígenas y, considerando que él buscaba una ruta meramente marítima, finalmente desistió, fundando la población aun existente de **Portobello** el día 2 de noviembre de 1502 y regresando a **Europa** para nunca volver; hasta el 25 de septiembre de 1513, el ya mencionado **Vasco Núñez de Balboa** descubrió la inmensidad del **Océano Pacífico**, al cual lo llamo **Mar del Sur**.*



Con el descubrimiento del **Océano Pacífico**, y una ruta hacia el lado oeste de Sudamérica, los españoles, al mando del conquistador **Francisco Pizarro**, iniciaron la penetración hacia las lejanas tierras del imperio precolombino **Inca**, en busca del preciado oro. Cuando **Pizarro** traía el oro desde el **Perú** hacia **España**, tenía que hacer una escala de sus barcos y atravesar la preciada mercancía en ruta terrestre, para luego embarcarla otra vez hacia Europa; se cuentan leyendas al respecto de que fue el primero en imaginar la idea de un canal para no tener que descargar y volver a cargar el oro traído del **Perú**, curiosidades de la humanidad el nacer la idea por un motivo muy económico.

*Ya en la **América** colonial, el territorio del actual **Panamá** quedo integrado junto con el Virreinato de Nueva Granada, conformó una unión política con los futuros países de **Colombia**, **Ecuador** y **Venezuela**. Surgiendo los movimientos independentistas en el siglo XIX, se creó la gran **Colombia** y los estados de **Ecuador** y **Venezuela** en países independientes. En 1840 los rebeldes insurgentes de **Panamá** iniciaron una lucha de independencia de **Colombia**, que no culminaría sino hasta el 3 de noviembre de 1903.*

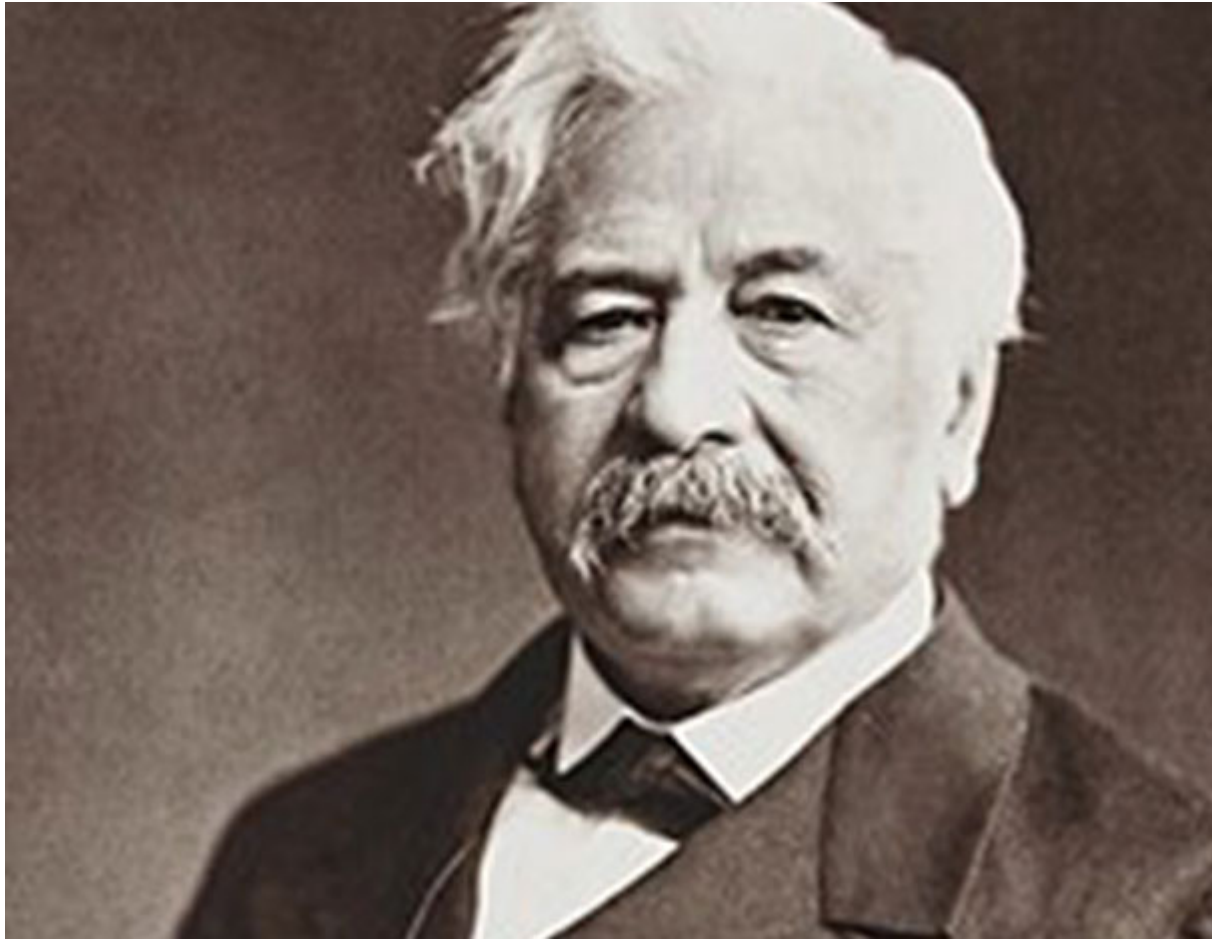


El siglo XIX fue crucial para la construcción de un canal que conectara los dos grandes océanos, ya que el creciente comercio internacional entre los **Estados Unidos** y Europa, hacía necesario *cortar* la ruta hacia el **Estrecho de Magallanes** en el extremo sur de **América**. Fue a mediados del siglo cuando los países potencias de ese entonces, se interesaron en desarrollar los conocimientos para lograr llevar a cabo los trabajos de la construcción de un canal navegable, y que por la topografía del terreno había dos opciones: por **Nicaragua** o por **Panamá**. En estudios y costos ganó la propuesta por **Panamá**, y fueron los franceses quienes, el 20 de marzo de 1878, llevaron a cabo la firma del contrato llamado **Convenio Salgar-Wyse** con **Colombia**, en el cual se obtenía la concesión para construir y explotar el canal por 99 años, recordemos que **Panamá** no existía como nación independiente.

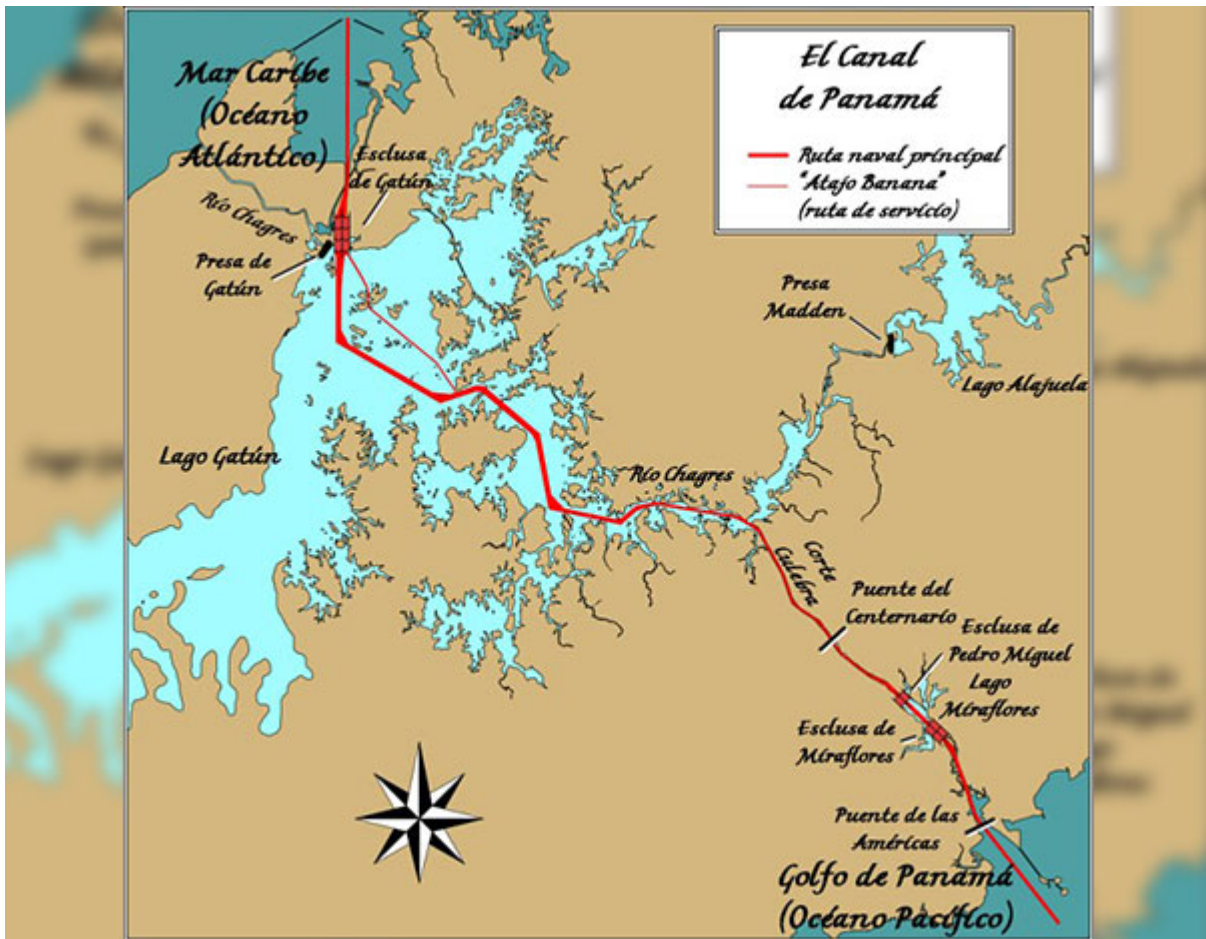
La compañía encargada de la obra de tal magnitud fue la **Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá** (en

francés *Compagnie Universelle du Canal Interoceanique du Panama*), de la cual estaba al frente el condecorado diplomático francés **Ferdinand de Lesseps**, quien había tenido un éxito rotundo en la construcción del canal de **Suez**. El funcionario francés inició con el mismo método usado en **Suez**, donde el trabajo era cavar canales hasta lograr una comunicación entre dos grandes masas de agua.

*De Lesseps, que no tenía nociones de ingeniería, nunca se convenció que el **Océano Pacífico** tiene un nivel del mar más alto que el **Océano Atlántico**, por lo que su método de excavación nunca iba a funcionar. Después de varias adversidades, como las muertes por enfermedades tropicales, el clima lluvioso, crisis económica en **Francia**, y los constantes aumentos en los costos en las maquinarias, se convenció de utilizar un sistema de esclusas; pero ya era tarde, el gobierno francés decidió cancelar el proyecto en 1889, no sin antes dejar en la ruina a múltiples inversionistas e iniciar un juicio político contra **Ferdinand de Lesseps**, quien falleció sin haber cumplido su meta.*



Debido a la efervescencia política por la independencia de **Panamá**, y el incremento de la influencia norteamericana en toda **América**, se decidió hacer un nuevo contrato entre los **Estados Unidos** y la autoridad panameña el día 22 de enero de 1903, aun sin declararse su independencia de **Colombia**. En forma muy astuta, el gobierno de **Estados Unidos** sacó una buena tajada de los trabajos ya hechos, negoció de manera muy ventajosa con el naciente estado de **Panamá**, dejando fuera a **Colombia**, y, sobre todo, ofreció a la ya quebrada compañía francesa una risible indemnización por sus trabajos previamente hechos.



Con estos antecedentes, **Panamá** cedió una porción importante de tierra que mucho tiempo se le denominó la zona del **Canal de Panamá**, y que consistía en 8 kms a cada lado del canal, con excepción de las ciudades de **Panamá** y **Colón**, donde el gobierno panameño no tenía ninguna autoridad civil, ni mucho menos militar, algo parecido a lo que sucede con Guantánamo en **Cuba**.

Con la mesa puesta y un proyecto elaborado por un equipo de ingenieros civiles, se reinició formalmente la construcción del canal (ahora sí, con un sistema de esclusas).



Fue el día 15 de agosto de 1914, cuando hace su viaje inaugural el buque estadounidense **SS Ancon**, al pasar por territorio panameño, pero cedido a **Estados Unidos** y generando miles de millones de ganancias para los norteamericanos, recuperando con creces el total invertido. Durante todo el siglo XX, **Panamá miró pasar** la totalidad de la ganancia producto de la explotación del canal en su territorio; fue el presidente **Jimmy Carter** quien se apiadó de los panameños y prometió entregar la soberanía antes de los 99 años que estipulaba el contrato, mediante los tratados **Torrijos-Carter**, y esta fecha se hizo efectiva el día 31 de diciembre de 1999 a las 23.59 hrs.

Hoy en día y ya con administración total panameña, representa una gran entrada de divisas haciendo un poco de justicia a tantos años de tener su territorio dividido y ocupado por los estadounidenses. Sus ganancias van creciendo exponencialmente, y con las utilidades ya ampliaron el canal

*en el año 2014, haciendo más atractivo el cruce y queriendo empañar la reciente idea de **Nicaragua** de hacer su propio canal.*



Que a **Nicaragua** y al mundo no le caería nada mal la competencia.

Escribanos a...noeperalta1972@gmail.com

AVISO: CULCO BCS no se hace responsable de las opiniones de los colaboradores, esto es responsabilidad de cada autor; confiamos en sus argumentos y el tratamiento de la información, sin embargo, no necesariamente coinciden con los puntos de vista de esta revista digital.