

Canal de Panamá

Javier Henao Hidrón

En el siglo XVI empezó a divulgarse la idea de construir un canal de navegación que uniera el Atlántico y el Pacífico por el lugar más estrecho entre ambos océanos: el istmo de Panamá. Separados por un poco más 80 kilómetros, el canal reemplazaría nada menos que el largo cruce por el extremo sur del continente, al tiempo que sería enorme su contribución al comercio mundial.

La iniciación del ansiado proyecto tuvo que esperar hasta la segunda mitad del siglo XIX y contar con un antecesor importante: el canal de Suez. Su inspirador y ejecutor, el diplomático e ingeniero francés, Ferdinand de Lesseps, siendo cónsul de su país en el puerto egipcio de Alejandría, había estudiado la viabilidad de construir por el istmo de Suez un canal que uniera el mar Mediterráneo con el mar Rojo, facilitando de esta manera el intercambio comercial entre Europa, África Oriental y el oeste de Asia. Después de vencer enormes dificultades, no solo técnicas y financieras sino especialmente de tipo político, Lesseps logró inaugurar la grandiosa obra, de 169 kilómetros de longitud, el 17 de noviembre de 1869.

Casi una década después, amparado en su prestigio, Ferdinand de Lesseps empezó a interesar al gobierno y la opinión pública francesa en un segundo proyecto de similar trascendencia: la construcción de un canal interoceánico por el istmo de Panamá. Hasta entonces el comercio mundial entre los océanos Atlántico y Pacífico requería, en el continente americano, por su extremo sur, la utilización del estrecho de Magallanes. Reemplazarlo por un canal situado en el punto de unión entre la América Central y la América del Sur, de tan solo 82 kilómetros de longitud, significaría, según sus palabras, “cambiar el destino de la humanidad”.

Lesseps creó la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá y una vez logró la venta de las acciones, especialmente entre ciudadanos franceses, inició su construcción en 1881. El territorio pertenecía entonces a Colombia, país con el que

se acordaron las cláusulas de compromiso. Personal no solo panameño sino procedente de otros países, se incorporó a los trabajos. En 1885, cuando solo se había logrado ejecutar la décima parte de la obra, fue incorporado como director general el ingeniero Philippe Bunau-Varilla, quien sugiere abandonar la idea original de Lesseps de construir un canal a nivel, como el de Suez, y reemplazarlo por otro de esclusas.

Con todo, la selva inhóspita, las enfermedades tropicales y un manejo poco ortodoxo de las finanzas, condujo a la quiebra de la empresa constructora en 1889. Reemplazada por la Nueva Compañía del Canal, Bunau-Varilla logró venderla con todos los equipos y el avance de la obra al gobierno de los Estados Unidos por cuarenta millones de dólares.

Transcurridos cinco años, Lesseps fallecía en su país natal después de haber estado a punto de sufrir pena de prisión, pero, según la Enciclopedia Hispánica, “respetado y famoso”.

El Senado estadounidense, realizada una amplia discusión en la que participaron los partidarios de construir el canal interoceánico por Panamá y los que consideraban preferible hacerlo por Nicaragua, aprovechando el lago del mismo nombre, por pocos votos de mayoría apoyó el proyecto del istmo.

El Tratado Herrán-Hay, suscrito el 22 de enero de 1903, procuró llegar a un acuerdo entre Colombia y Estados Unidos para la construcción por este país del canal de Panamá. Aprobado por el Senado de aquella nación, no ocurrió lo mismo en nuestro país, donde se consideró lesiva de la soberanía nacional la cesión de territorio. Fue entonces cuando el presidente Teodoro Roosevelt conceptuó que Colombia no dejaba construir una obra esencial para el comercio internacional; poco después fomentó y apoyó la separación de Panamá, consumada el 3 de noviembre de 1903. Transcurridas tan solo dos semanas, el nuevo gobierno panameño acordó con los Estados Unidos, para el propósito indicado, la entrega de una franja de diez millas de ancho y derechos de soberanía.

Después de excavar colinas y de adelantar una intensa labor sanitaria y de canalización de aguas, los Estados Unidos construyeron el canal entre 1904 y 1914, siendo solemnemente inaugurado el 15 de agosto de este último año.

El Tratado Torrijos-Carter de 1977 dispuso que el 31 de diciembre de 1999, el canal fuera transferido a Panamá.

Cumplido un referéndum nacional aprobatorio, en septiembre de 2007 se iniciaron las obras de ampliación por un consorcio donde participan empresas de España,

Italia, Bélgica y Panamá, el que licitó obras por valor de 5.250 millones de dólares. Estas comprenden excavación, profundización y ensanche del canal y la instalación de tres modernas esclusas que trabajarán en paralelo con las antiguas. Todo lo cual permitirá el paso de embarcaciones de 400 metros de eslora y 50 de manga con capacidad para transportar 13.200 contenedores. Inicialmente, las obras debían estar terminadas para el 15 de agosto de este año, al cumplir el canal su primer centenario de funcionamiento, pero diversos factores hicieron necesario ampliar el plazo de entrega: diciembre de 2015 y el de inicio de las operaciones comerciales: enero de 2016.

Con el canal ampliado y modernizado, Panamá empezará a recibir por peajes de este “puente del mundo” unos ocho millones de dólares diarios, mientras que durante los 85 años que estuvo administrado por los Estados Unidos, percibió tan solo 1.800 millones de dólares.

A esa fuente principal de su economía, incluida la Zona Franca de Colón, se suma un fortalecido sistema financiero, disciplina fiscal y el turismo en ascenso, lo que ha conducido a que Panamá, con 3´700.000 habitantes, sea en estos últimos años el país con mayor crecimiento económico de América Latina (alrededor del 10 por ciento) y con menor desempleo (entre 4,5 y 5 por ciento). Recientemente inició la construcción de un ambicioso proyecto a largo plazo denominado Panamá Pacífico, el que comprende, además del aeropuerto internacional del mismo nombre –adicional al tradicional de Tocumen– , un plan de 20.000 viviendas, parques industriales, centros comerciales y la instalación de empresas multinacionales. Por su parte, la capital, Ciudad de Panamá, inauguró en marzo de este año el primer sistema Metro de Centroamérica.