

CANAL DE PANAMÁ



SÍMBOLO DE ENTENDIMIENTO,
CONVIVENCIA Y PAZ ENTRE LAS NACIONES





PREÁMBULO

Durante gran parte de su existencia la sociedad humana estuvo constituida por culturas, civilizaciones y grupos que vivían separados, aislados; o que no se comunicaban entre sí. Esta realidad, medida en dimensiones temporales, comenzó a ser superada hace tan sólo algo más de cinco siglos.

La actual conformación geológica del Planeta y sus condiciones climáticas fueron resultado del surgimiento de las profundidades marinas, hace 15 millones de años, del Istmo de Panamá, cuya barrera se cerró hace tres millones de años.

A partir de 1513, cuando desde playas panameñas Vasco Núñez de Balboa descubre el Mar del Sur, Panamá se convierte en puente obligado entre las porciones hasta entonces conocidas del mundo. Punto de partida para esto fue la instrucción del emperador Carlos V al gobernador Barrionuevo, en 1553, a fin de que dispusiera la construcción de una vía que aproximara entre sí al Atlántico y al Pacífico.

Desde entonces la comunicación directa entre ambos océanos fue siempre una empresa de gran aliento hispánico que, convertida en realidad siglos más tarde, tendría gran impacto en la historia contemporánea.



LA PRIMERA GLOBALIZACIÓN

¿Cómo sucedió todo esto? Desde la década de 1530 Panamá es eslabón fundamental de la red del transporte y la comunicación entre los vastos espacios oceánicos, gracias a intrépidos navegantes que terminan por acercar a los continentes. El siglo XVI fija el encuentro complejo, y a veces conflictivo, entre Europa, África y América y luego Asia y Oceanía.

Encuentro que a través de los cuatro siglos siguientes no cesa de intensificarse. Acercamiento cuyo resultado final será la civilización universal actual. En ese proceso el istmo panameño desempeña un rol verdaderamente singular al facilitar el intercambio cultural y comercial entre los países.



Durante la primera etapa, el cargador esclavo, la mula y el bongo de río, son los instrumentos que hacen de Panamá la llave de la ruta del oro y de la plata, y de toda suerte de productos y mercaderías. Se desarrolla así el comercio entre el litoral del Pacífico americano y las costas de Europa, sobre todo de España.

Primero fue desde 1519, en un trópico ubérrimo, además de enmarañado y húmedo, el relativamente corto Camino Real entre Panamá, en el Pacífico, y Nombre de Dios, en el Caribe; y desde 1598 hasta Portobelo. Más tarde, una ruta paralela algo más fácil y rápida – el empedrado Camino de Cruces - que lleva desde la capital del Istmo hasta el río Chagres, el cual hace posible la navegación fluvial hacia el Caribe.

Tres siglos que van hasta principios de la década de 1850 cuando comienzan los trabajos del Ferrocarril de Panamá, el primer transcontinental del mundo que a tiro de piedra conecta a la Ciudad de Panamá con la urbe portuaria de Colón, heredera de la función comercial de Portobelo en el Caribe. Al inaugurarse en 1855 el corto camino de hierro (60 kilómetros en línea recta) que viene a apurar la conquista del Oeste de Estados Unidos, comienza la segunda etapa, la más breve, de la función de tránsito y comunicación del istmo de Panamá que durará hasta 1914.





Luego de los trabajos titánicos comenzados por los franceses en 1882 y culminados por los norteamericanos, en 1914 se inaugura el Canal de Panamá. Que es una vía acuática fluvial: el río Chagres embalsado, dragado y canalizado para que desemboque en ambos océanos después de elevar las naves, mediante inmensas esclusas, al lago Gatún a 26 metros sobre el nivel del mar.





BISAGRA DEL COMERCIO MUNDIAL

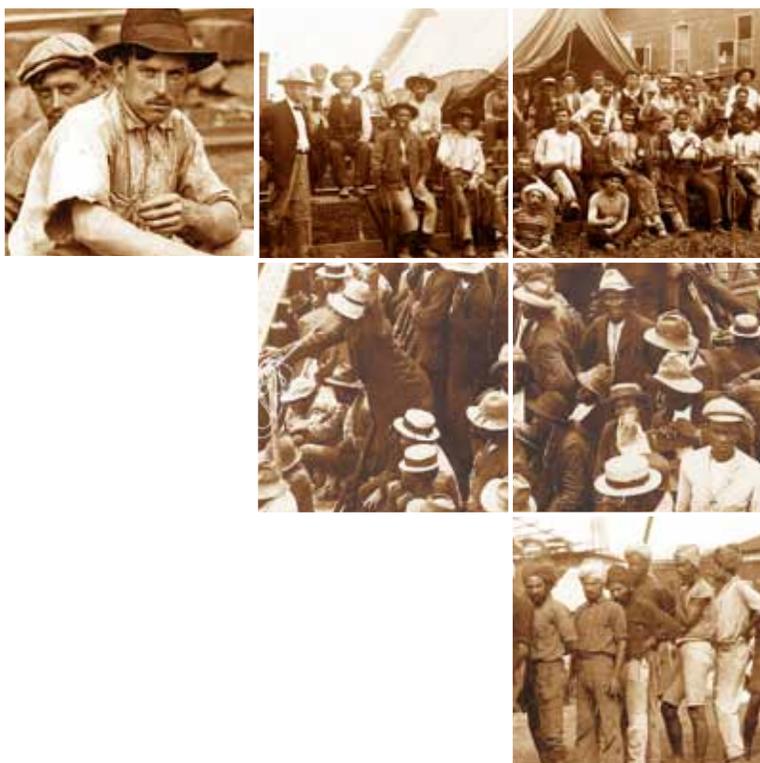
El Canal de Panamá facilita y dinamiza el comercio mundial al hacer posible el desplazamiento de mercaderías en menos tiempo y a costos menores por el hecho de acortar distancias entre los centros de producción y los de consumo.

Así, además servir al intercambio fluido, constante y expedito entre los distintos países, la vía representa un factor relevante en la economía de muchos de ellos ya que, en unos casos, potencia el valor de sus materias primas y, en otros o en ambos, ayuda a la colocación de su producción industrial en los mercados internacionales.

Esto hace del Canal de Panamá una bisagra del comercio mundial que, a la vez, estimula el entendimiento y la cooperación entre las naciones.

ÍCONO DE CONCORDIA

El Canal de Panamá es un ícono mundial de concordia y de convivencia pacífica. Esto comenzó a darse con la llegada de miles de inmigrantes de diversas partes del mundo, especialmente de Las Antillas, que arribaron para tomar parte en los trabajos de construcción de la vía. Lo que pudo ser circunstancial, se vio potenciado con la función de puente que Panamá cumple entre los hemisferios, función que además de facilitar las migraciones intercontinentales, permitió el arraigamiento en su suelo de culturas disímiles.



Este verdadero laboratorio social produjo el afincamiento en el istmo de grupos étnicos, religiones, manifestaciones culturales; características y pareceres venidos de los cuatros puntos cardinales. Que hoy comparten con respeto y tolerancia el propósito de generar progreso y bienestar colectivos. La sociedad panameña privilegia el diálogo y es sensiblemente solidaria. Ello ha dado paso a la estabilidad institucional y la gobernabilidad democrática alcanzada por el país en las últimas décadas. Y marca por cierto el progreso pujante que hoy le permite a Panamá vislumbrar uno de los futuros más promisorios entre los países de la región.



SOLUCIÓN PACÍFICA DE CONFLICTOS

El Canal de Panamá es ejemplo magnífico en la búsqueda de vías pacíficas y la solución armónica de conflictos entre los Estados.



Luego de varias décadas de relaciones bilaterales complejas y difíciles en torno a la vía interoceánica, la República de Panamá y los Estados Unidos de Norteamérica emprendieron un largo camino de negociaciones que condujo a la firma, en 1977, de los Tratados Torrijos- Carter, los cuales devolvieron a Panamá plena soberanía sobre la totalidad de su territorio. Este proceso, que permitió conciliar las posiciones de ambos países – cuyas relaciones diplomáticas llegaron inclusive a verse interrumpidas en 1964- es una manifestación, clara e histórica, de la posibilidad de superar diferencias y alcanzar consensos cuando se privilegian la concordia y la paz entre las naciones.



NEUTRALIDAD PERMANENTE

El Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente y al Funcionamiento del Canal de Panamá (1977) garantiza el libre tránsito, sin discriminación y en igualdad de condiciones, de las naves de todas las banderas. A su protocolo se han adherido numerosos estados, algunos de los cuales eran a la sazón los mayores enemigos políticos de la potencia norteamericana.

El libre, permanente y fluido intercambio comercial entre distintas regiones, facilitado por la apertura y la neutralidad del Canal de Panamá, impulsa de manera estratégica el desarrollo de numerosos países alrededor del mundo, lo que también lo convierte en un ente que, además de simbolizarla, promueve la cooperación internacional

Además, la República de Panamá proclama y mantiene la política de apoyar la concertación, el entendimiento y la concordia internacionales. Y así lo ha demostrado con su liderazgo y su participación en múltiples esfuerzos en búsqueda de la paz en el continente.

ORGULLO LATINOAMERICANO

Administrada y operada por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) desde el 31 de diciembre de 1999, la vía es hoy un motivo de orgullo nacional y regional. Su manejo seguro, eficiente y neutral es reconocido y aplaudido por la comunidad internacional, la cual ve en la entidad un modelo de excelencia tanto por su funcionamiento como por sus prácticas gerenciales.

Entre dichas prácticas pueden mencionarse los procedimientos de la ACP para sus adquisiciones y sus licitaciones públicas. Estos procedimientos sirven hoy de referencia a otros países y a distintos organismos internacionales en virtud de su ética y su transparencia.





Otro aspecto igualmente destacado es que los recursos generados por su operación se destinan al financiamiento de los rubros sociales que mayormente impactan el desarrollo del país. Cabe señalar que, en apenas diez años, el Canal ha aportado al Estado panameño más de 4,500 millones de dólares frente a los 1,800 recibidos por Panamá durante 85 años de la administración anterior. De esta manera el Canal vuelca sobre el país los beneficios derivados de su localización hemisférica, lo cual representa el mayor recurso natural de Panamá.





AMIGABLE CON EL AMBIENTE

Al reducir los tiempos en la cadena del transporte de mercaderías, el Canal de Panamá contribuye a la reducción significativa de combustibles y derivados en el desplazamiento de los buques, lo que disminuye la contaminación ambiental en la industria marítima.



El aporte del Canal a la lucha contra el calentamiento global será aun mayor cuando sus facilidades actuales hayan sido ampliadas. De hecho, el objetivo del Canal es llevar a cabo una gestión integral que haga de la suya una ruta por completo amigable con el ambiente. En esa dirección se trabaja para que todos sus sistemas y procedimientos obtengan certificación internacional bajo las normas de control de calidad más exigentes.

MANEJO DEL AGUA: MODELO INTERNACIONAL

Como entidad rectora del Canal, la ACP tiene también la responsabilidad de administrar el recurso natural del agua de la cuenca hidrográfica de la vía. Recurso que, estratégico para su operación, es la fuente principal de agua potable para un vasto sector de la población panameña. Son cerca de 10 billones de metros cúbicos anuales que se precipitan en la región y que requieren de un manejo integrado para preservar un recurso cada vez más en peligro.

La ACP administra dicho recurso con prácticas altamente científicas de criterio sostenible que comprenden, entre otras, el control permanente de la calidad del agua.

También, en este marco, apoya el desarrollo social de las comunidades de la cuenca mencionada con programas que como la titulación de tierras –constituido en modelo internacional por su eficiencia y su eficacia– se dirigen al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.



Este manejo de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá también se ha convertido en un referente reconocido por organismos multilaterales vinculados a la protección y conservación de los recursos naturales.

PIONERO TECNOLÓGICO

En los primeros tiempos de la construcción del Canal de Panamá se hizo uso de las prácticas y equipos más avanzados de ese entonces. Pero las condiciones del terreno selvático, el clima agobiante que marca un invierno de más de nueve meses, y la exigencia de abrirse paso a través de una elevada cordillera para dar curso a la vía acuática, determinaron la necesidad de desarrollar métodos y fabricar maquinarias especiales para este propósito.

Lo anterior hizo que en las obras del Canal de Panamá se desarrollaran nuevas tecnologías en diferentes campos, lo que vino a ser una contribución decisiva a las áreas de la ingeniería y de la construcción tal como se conocen hoy.





Además de asimilar los cambios constantes dados desde su inauguración hasta convertirse en una de las empresas más avanzadas del mundo, el Canal es un pionero en la concepción y avance de tecnologías adoptadas en el transporte internacional.

Si bien, a simple vista, el Canal mantiene la misma infraestructura de inicios del siglo pasado, la vía interoceánica utiliza tecnología de punta haciendo que la mecánica fuera reemplazada por la hidráulica y la tarjeta por el micro chip.

Por ejemplo, el Canal desarrolló modernos sistemas informáticos para la administración de su tráfico marítimo cuyo modelo fue adoptado por organismos internacionales del sector.

Con la ampliación de su estructura actualmente en marcha, el Canal hará nuevas contribuciones a los avances tecnológicos en distintos campos del conocimiento humano aplicados a la construcción y al transporte marítimo.

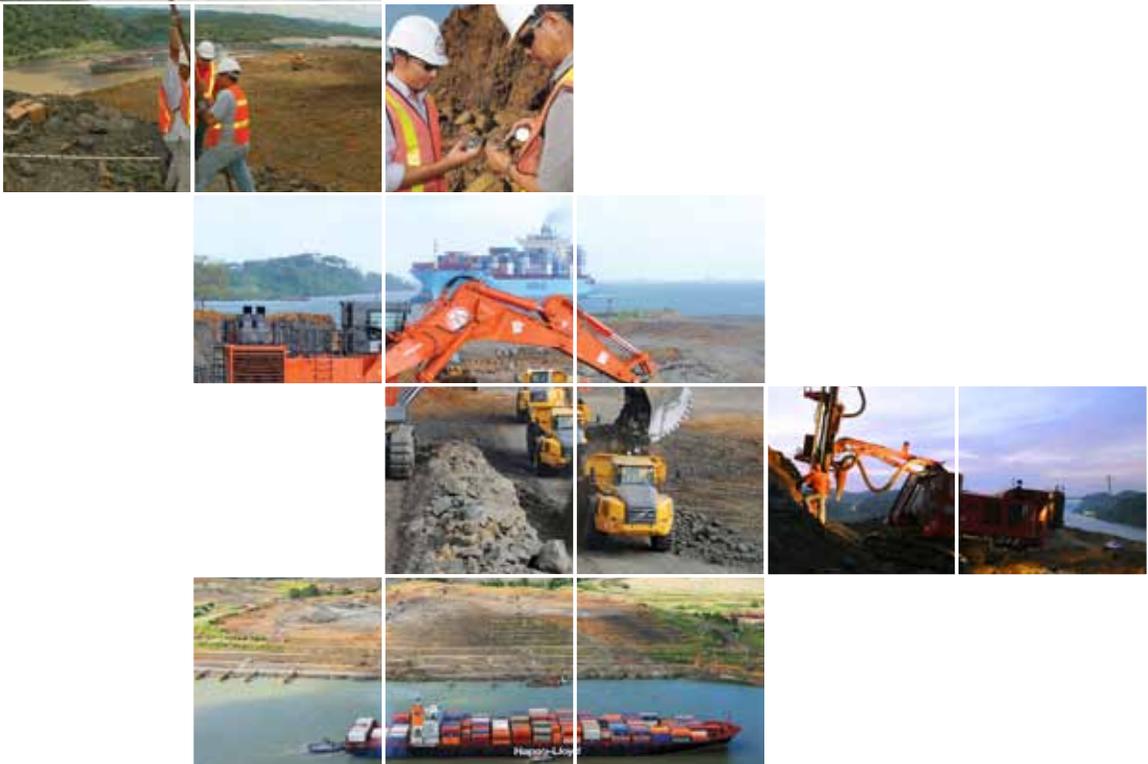


EL NUEVO CANAL

En la actualidad Panamá opera el Canal de manera eficiente y competitiva, además de mejorar y modernizar de manera constante la planta inaugurada en 1914. Y, al mismo tiempo, lleva adelante una empresa de características similares, por sus dimensiones, a la de su construcción original.

Se trata de su ampliación mediante la construcción de un Tercer Juego de Eclusas que habrá de aumentar su capacidad para albergar buques que hoy no pueden transitar la vía. La obra es catalogada como uno de los proyectos de ingeniería más importantes del mundo.

Cabe indicar que, como sucede con el Canal actual, los diferentes aspectos de su expansión observan e incluso superan los estándares nacionales e internacionales más exigentes en cuanto a mitigación y compensación ambientales.

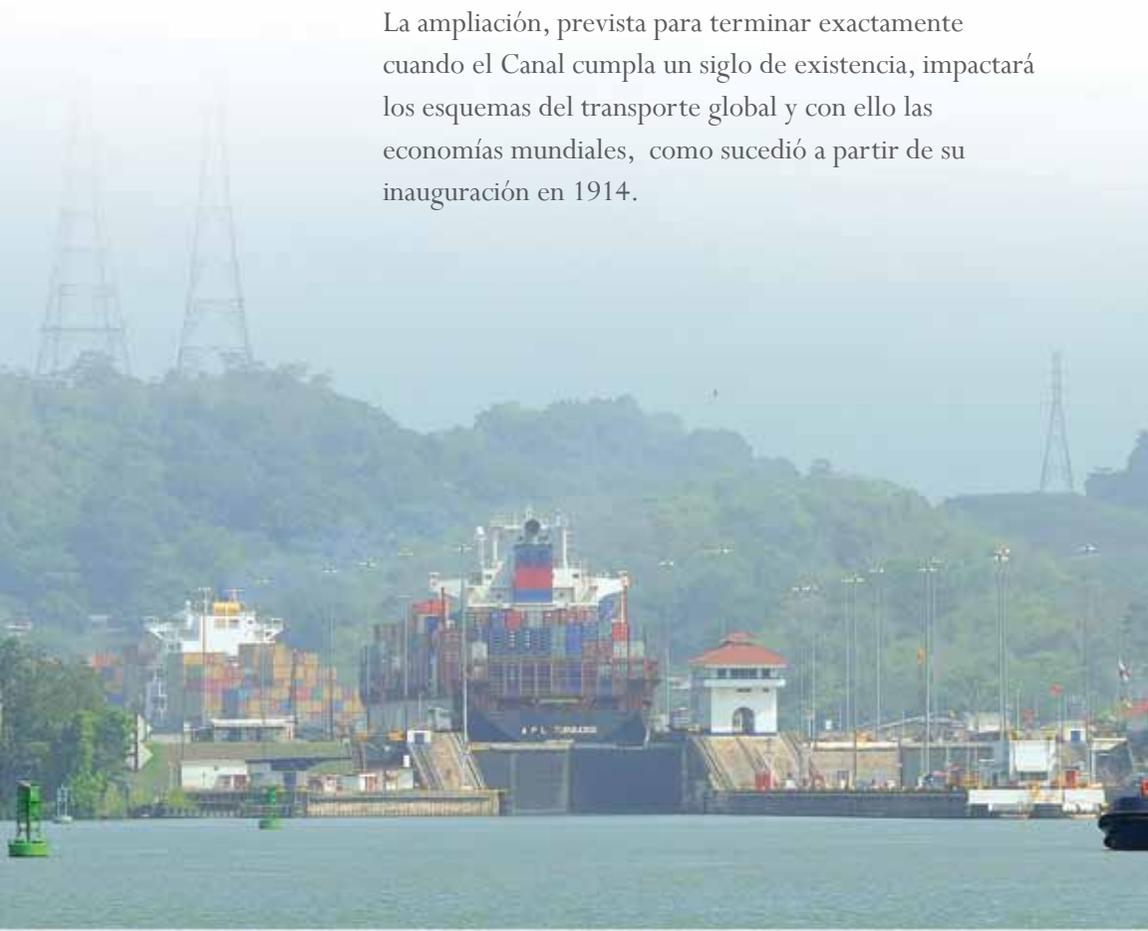


Los trabajos de ampliación, con un costo estimado de 5,500 millones de dólares, tienen tal magnitud que se removerá unos 150 millones de metros cúbicos de materiales de tierra y piedra, casi la mitad de lo que demandó su construcción primera. Además se utilizará alrededor de un millón y medio de toneladas de cemento y más de 4.7 millones de metros cúbicos de concreto.



Las nuevas esclusas serán 40% más largas y 60% más anchas que las actuales, esto quiere decir equivalentes al largo de cuatro canchas de fútbol, mientras su profundidad será similar a la de un edificio de 10 pisos. Otra de sus características será un sistema de tinas de reutilización que ahorrarán 60% del agua y usarán 7% menos del líquido en comparación con las esclusas actuales, mientras permiten el tránsito de buques más grandes.

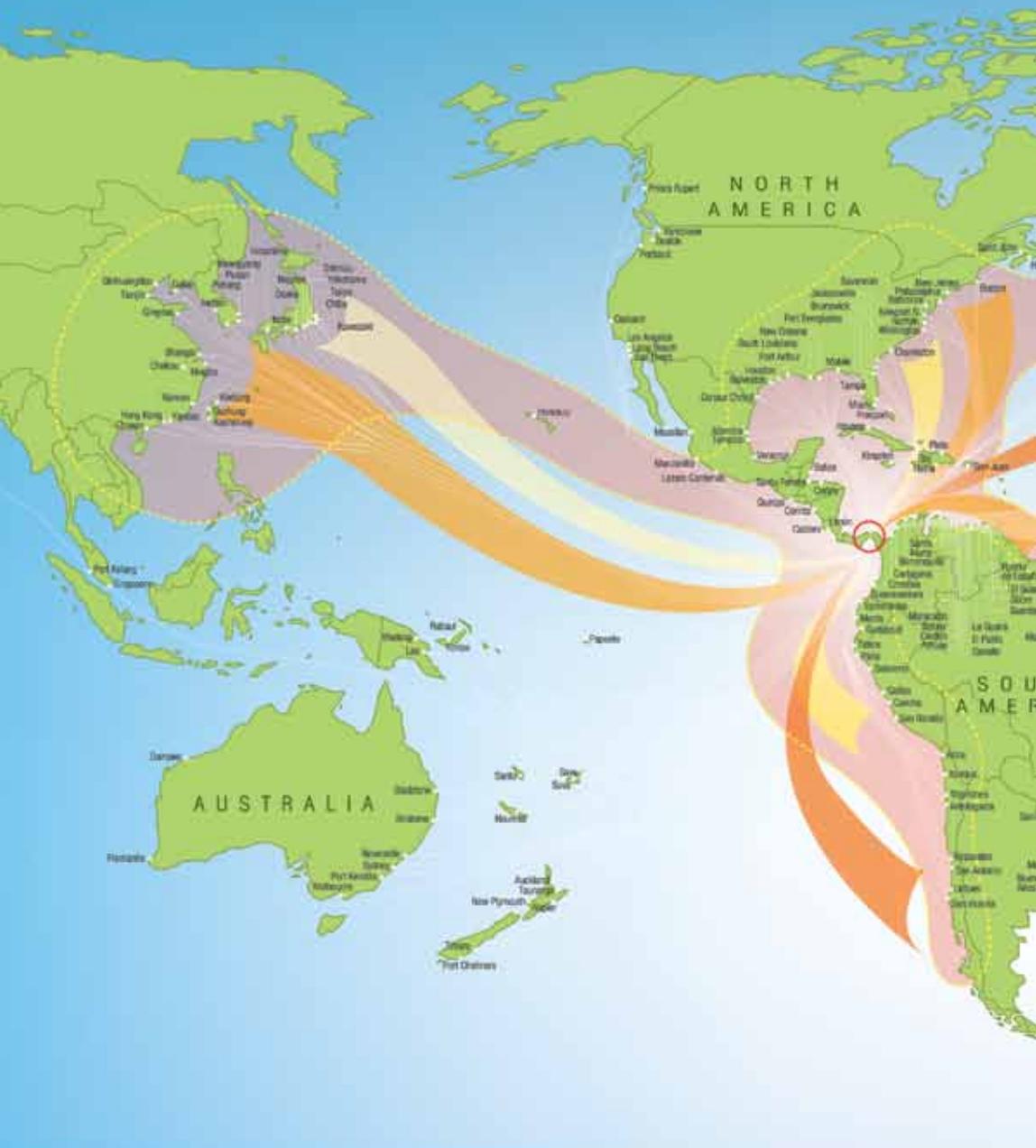
La ampliación, prevista para terminar exactamente cuando el Canal cumpla un siglo de existencia, impactará los esquemas del transporte global y con ello las economías mundiales, como sucedió a partir de su inauguración en 1914.



Cuando la ampliación esté concluida, el Canal de Panamá remarcará su valor como símbolo de cercanía entre los pueblos. Y reafirmará la necesidad de que las naciones se entiendan entre sí y sus sociedades se beneficien mutuamente.

Así, el Canal de Panamá cumplirá su destino de convertir en realidad el sueño de los hombres de vivir en concordia la plenitud de la paz.









CANAL DE PANAMÁ