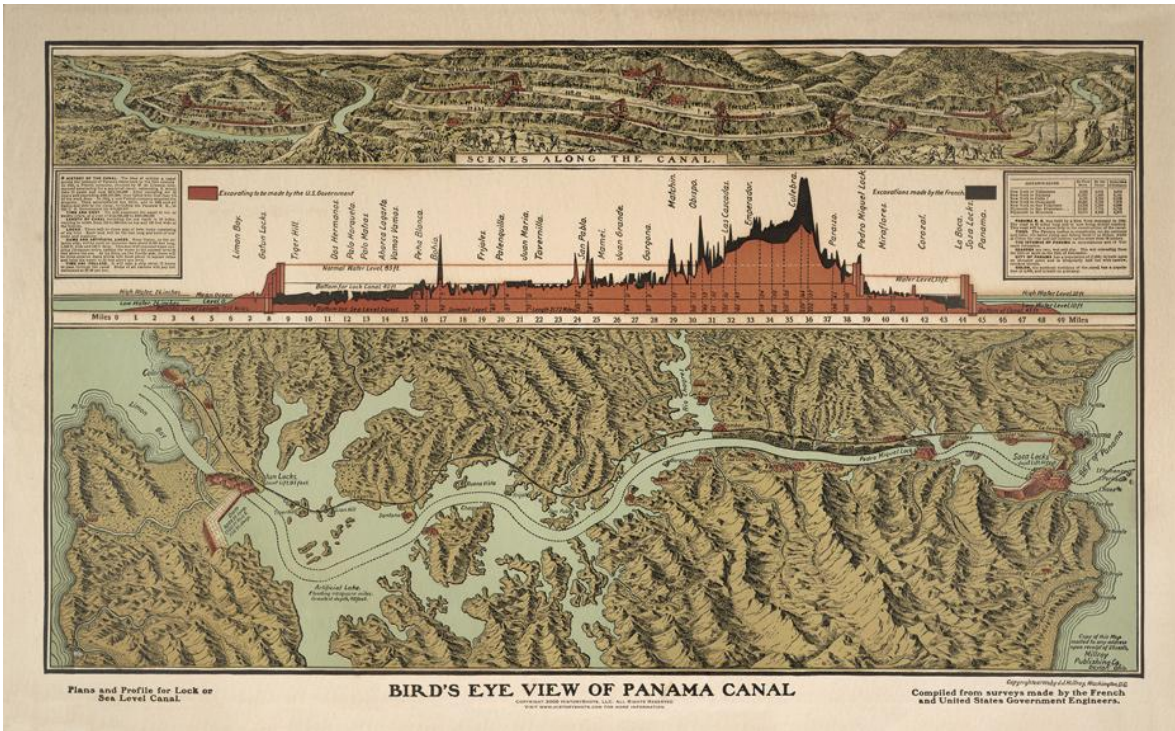


Centenario “canalero”



Por Gonzalo Duque-Escobar

Como un logro del proclamado “Líder Máximo de la Revolución Panameña” y de la política pacifista y democrática del ex Presidente y reconocido Nobel de La Paz 2002, mediante el tratado Torrijos-Carter (1977), los Estados Unidos le devuelven el 31 de Diciembre de 1999 al país centroamericano la soberanía del Canal de Panamá, colosal puente interoceánico y obra notable de la ingeniería mundial inaugurada en 1914, cuyos impactos van desde los cambios sustanciales sobre la geografía física y política de las Américas, hasta los devastadores efectos del colonialismo del siglo XX sobre la identidad del pueblo panameño.

Terminadas las guerras civiles en Colombia, en 1903 el Presidente Theodore Roosevelt interesado en el control norteamericano del estratégico paso, con perjuicio para Colombia, logra para Estados Unidos de Panamá la concesión a perpetuidad de la zona del canal, ofreciendo continuar sus obras suspendidas y retomando lo ejecutado desde 1881 hasta 1894 en el istmo por Ferdinand Lesseps (1805-1894), ese legendario francés que había fracasado en su intento de abrir un paso sin esclusas por el lugar, como el que había construido en Suez (1859-1869).

La condición de istmo por su posición geográfica habilitando un puente para el poblamiento del continente ocurrida en el Mesolítico hace 12 mil años, lugar donde los nativos de la zona conducen en 1513 a Vasco Núñez de Balboa hacia el mar del sur para convertirlo en el primer europeo que divisa el Océano Pacífico, también será un factor que a lo largo de la historia, además de convertir dicho territorio en el integrador de los mayores océanos del planeta, genera un doble fenómeno conforme este país centroamericano se va articulando al mercado global: de un lado, por las consecuencias culturales del “transitismo” de las corrientes migratorias que señala el

historiador panameño Alfredo Castillero Calvo, y del otro por los impactos del colonialismo implementado con la política de Roosevelt buscando el control de los flujos que aprovechan el territorio de "los pana".

El istmo que sirvió de paso durante la conquista a expediciones rumbo al sur del continente y a las costas del mar de Balboa; también durante la colonia es el Camino Real que facilita el saqueo del oro y la plata del Perú conducido por agua desde la nación Inca hasta de Ciudad de Panamá, luego por tierra a Portobelo y de ahí por agua a La Habana, para terminar en España; posteriormente y en tiempos de la Nueva Granada, pese a la malaria y fiebre amarilla, ese sendero, entonces denominado Camino de Cruces, ofrece primero una ruta alterna a las migraciones hacia el oeste norteamericano que remontan el río Chagres para salir por Ciudad de Panamá con destino a California, y luego un corredor para la penosa construcción del Ferrocarril de Panamá a través de montañas y pantanos, una doble vía interoceánica de 77 km inaugurada en 1855 que hace de Ciudad de Panamá la primera metrópoli de Colombia, gracias a los beneficios de este primer ferrocarril intercontinental.

Pero desde que se inaugura el Canal el 15 de agosto de 1914, al abrirse una ruta marítima por el istmo para el comercio entre las costas este y oeste de las Américas, medio que se convierte en eje fundamental para la hegemonía de los Estados Unidos como potencia marítima a lo largo del siglo XX, el canal logra posicionarse como puente húmedo para el tránsito de 300 millones de toneladas anuales cargadas en unas 14 mil embarcaciones, entre ellas las que traen "baratijas" asiáticas para inundar el comercio del Caribe y América Latina.

Si bien el Ferrocarril de Panamá con su nueva propiedad privada, tras la reconstrucción en 2000 cambia su tracha original por la estándar de 1.435 mm, también el Canal de Panamá por estar limitado a barcos Panamax de 4.500 contenedores, ya en manos del pueblo panameño y dando cumplimiento a la propuesta del hijo de Torrijos presentada en 2006, ha venido construyendo un tercer juego de esclusas y ampliando el cauce de navegación, para permitir el tránsito de naves Suez de 12.000 contenedores a partir de 2015, obra que al depender del Lago Gatún sólo podrá movilizar otros 300 millones de toneladas año.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://galeon.com/cts-economia> [Ref.: La Patria, Manizales, 2014.07.7] Imagen en: historyshots.com

Relacionados:

Colombia: Infraestructura, Competitividad y Transporte <http://godues.wordpress.com/2014/03/27/>

Colombia mira a la Cuenca del Pacífico <http://www.bdigital.unal.edu.co/4102/>

Colombia: Urabá-Tribugá <http://godues.wordpress.com/2012/05/22/>

Ferrocarril Interoceánico Verde para Colombia <http://godues.wordpress.com/2014/01/08/>

Ferrocarriles e Hidrovías clave para Colombia, en: <http://godues.wordpress.com/2014/02/11/11704/>

Relevancia del Ferrocarril Cafetero <http://godues.wordpress.com/2014/03/18/>

Sistema férreo, la clave para la competitividad <http://godues.wordpress.com/2014/04/28/>

Sobre Puertos y Mares en Colombia <http://godues.wordpress.com/2011/02/22/>