

## El Canal de Panamá: Vía Comercial e Imaginario colectivo en su Centenario (1904 - 1914)

Nallely Zetina Nava <sup>1</sup>

**Palabras clave:** economía, ingeniería, defensa, patrimonio, significado, sociedad.

### Resumen

Desde el siglo XIX como en la actualidad, el modo de producción capitalista ha necesitado generar formas para su reproducción. Dentro de sus fases se encuentra el transporte de bienes y servicios. En este ámbito, la importancia de infraestructuras óptimas y rentables son más que necesarias para dicho proceso. Así, dentro del transporte marítimo, el Canal de Panamá es un ejemplo de ese tipo de instalaciones requeridas por el capital. La idea de la realización de esta obra se promovió al momento del descubrimiento del llamado Mar del Sur en el istmo panameño por el conquistador español Vasco Núñez de Balboa en 1513. Esa porción de tierra implica un estrecho localizado en esa zona estratégica. A partir de esa fecha, y al cumplirse 500 años, el paso interoceánico continúa siendo de gran importancia como paso comercial en el cual se construyó un Canal interoceánico. La construcción del canal se permite cuestionar ¿Cuál fue la reacción de la comunidad internacional después de tener conocimiento de dicho paso?, ¿qué implicaciones ha adquirido esa vía interoceánica para el comercio internacional? Asimismo, la obra da pauta para conocer sus principales características en materia de ingeniería. Con ello, se observan los recursos necesarios y los obstáculos a los cuales se han enfrentado los ingenieros franceses y estadounidenses en el inicio y término de esta obra. Y, a la vez, tratar de entender la postura que adquirió el pueblo panameño el cual experimentó la disputa por la construcción de la vía interoceánica. Esto es, ¿qué ha significado la realización del canal marítimo tanto para EE.UUU. como para la nación Panameña? Finalmente, esta vía de transportación puede considerarse un patrimonio industrial por sus características de ingeniería Y el conocer la manera en la cual el pueblo panameño ha creado imaginarios sobre la misma.



---

<sup>1</sup>Facultad de Filosofía y Letras. E Mail: ammonite21@hotmail.com

## The Panama Canal: Via Commercial and Collective Imagination in its Centenary (1904-1914).

Nallely Zetina Nava <sup>2</sup>

**Keywords:** economy, engineering, defense, heritage, meanings, society.

### Abstract

Since the nineteenth century as today, the capitalist mode of production is needed to generate forms for playback. Within its phases is the transportation of goods and services. In this context, the importance of optimal and profitable infrastructure are more than necessary for this process. Thus, in the maritime transport, the Panama Canal is an example of this type of facilities required by the capital. The idea of making this work is promoted when the discovery of the South Sea called on the Panamanian isthmus by the Spanish conquistador Vasco Nunez de Balboa in 1513. That implies a piece of land located in the strategic Strait area. From that date, and upon completion of 500 years, the inter-oceanic passage remains of great importance as a commercial crossing where a canal was built. Therefore, with the completion of this channel it is allowed to question What was the reaction of the international community after becoming aware of that step ?, what implications has acquired the waterway for international trade? Also, the book gives guidelines to meet its main features in engineering. With this, the resources are observed and the obstacles they have faced the French and American engineers in the beginning and end of the work. And, at the same time, try to understand the position that acquired the Panamanian people which experienced the dispute over the construction of the waterway. This is what has led to the realization of both EE.UUU sea channel. Panama and the nation? Finally, this method of transportation can be considered an industrial heritage for its engineering features and knowing how the people of Panama has created imaginary about it.



---

<sup>2</sup>Facultad de Filosofía y Letras. E Mail: ammonite21@hotmail.com

# Le canal de Panama:

## Via Commercial et de l'Imagination Collective dans son Centenaire

### (1904-1914)

Nallely Zetina Nava <sup>3</sup>

**Mots-clés:** l'économie, l'ingénierie, la défense, le patrimoine, significations, la société.

### Résumé

Depuis le XIXe siècle comme aujourd'hui, le mode de production capitaliste est nécessaire pour générer des formules pour la lecture. Dans ses phases est le transport de marchandises et de services. Dans ce contexte, l'importance de l'infrastructure optimale et rentable sont plus que nécessaire pour ce processus. Ainsi, dans le transport maritime, le canal de Panama est un exemple de ce type d'installations sanitaires requises par le capital. L'idée de faire ce travail est favorisée lorsque la découverte de la mer du Sud a appelé l'isthme de Panama par le conquistador espagnol Vasco Nunez de Balboa en 1513. Cela implique un morceau de terre situé dans la région du détroit stratégique. Depuis cette date, et à la fin de 500 ans, le passage interocéanique reste d'une grande importance en tant que point de passage commercial où un canal a été construit. Par conséquent, avec l'achèvement de ce canal, il est autorisé à interroger Quelle a été la réaction de la communauté internationale après avoir pris connaissance de cette étape?, Quelles conséquences a acquis la voie navigable pour le commerce international? En outre, le livre donne des directives pour répondre à ses principales caractéristiques en génie. Avec cela, les ressources sont observées et les obstacles auxquels ils ont fait face les ingénieurs français et américains dans le début et la fin des travaux. Et, hang time, essayer de comprendre la position qui a acquis le peuple panaméen qui ont connu le différend sur la construction de la voie navigable. Ceci est ce qui a conduit à la réalisation de deux canaux de la mer EE.UUU. Panama et la nation? Enfin, ce mode de transport peut être considéré comme un patrimoine industriel pour ses caractéristiques techniques et de savoir comment les gens du Panama a créé imaginaire à ce sujet.



<sup>3</sup>Facultad de Filosofía y Letras. E Mail: ammonite21@hotmail.com

## Der Panamakanal: Via Kommerzielle und kollektiven Vorstellung in sein Jahrhundert (1904 - 1914)

Nallely Zetina Nava <sup>4</sup>

### ZUSAMMENFASSUNG

**Stichwort:** Wirtschaft, Technik, Verteidigung, Erbe, was bedeutet, die Gesellschaft.

Seit dem neunzehnten Jahrhundert wie heute wird die kapitalistische Produktionsweise notwendig, um Formen für die Wiedergabe zu erzeugen. Innerhalb seiner Phasen ist der Transport von Gütern und Dienstleistungen. In diesem Zusammenhang hat die Bedeutung eine optimale und profitable Infrastruktur mehr als notwendig für diesen Prozess. So wird in der Schifffahrt, ist der Panama-Kanal ein Beispiel für diese Art von Anlagen durch den Kapital erforderlich. Die Idee, diese Arbeit wird gefördert, wenn die Entdeckung der Südsee forderte die panamaische Isthmus von dem spanischen Konquistador Vasco Nunez de Balboa 1513, dass ein Stück Land in der strategischen Meerenge gelegen impliziert. Von diesem Zeitpunkt an und nach Abschluss des 500 Jahren vor große Bedeutung der interozeanischen Durchgang als Handels Kreuzung, wo ein Kanal gebaut wurde. Daher kann mit dem Abschluss dieser Kanal ist es erlaubt zu fragen, was war die Reaktion der internationalen Gemeinschaft nach Kenntnis dieser Schritt? Welche Auswirkungen die Wasserstraße für den internationalen Handel erworben hat? Auch das Buch gibt Richtlinien, um die wichtigsten Funktionen in Technik gerecht zu werden. Damit werden die Ressourcen zu beobachten und die Hindernisse haben sie die Französisch und amerikanische Ingenieure am Anfang und Ende der Arbeit konfrontiert. Und, zur gleichen Zeit, versuchen Sie, um die Position, die das panamaische Volk, die den Streit um den Bau der Wasserstraße erlebt erworben zu verstehen. Dies ist, was hat sich auf die Realisierung von sowohl EE.UUU Meerkanal geführt. Panama und die Nation? Schließlich kann diese Methode der Transport als ein industrielles Erbe für seine Engineering-Funktionen und zu wissen, wie die Menschen in Panama hat imaginären darüber erstellt werden. Und, zur gleichen Zeit, versuchen Sie, um die Position, die das panamaische Volk, die den Streit um den Bau der Wasserstraße erlebt erworben zu verstehen. Dies ist, was hat sich auf die Realisierung von sowohl EE.UUU Meerkanal geführt. Panama und die Nation? Schließlich kann diese Methode der Transport als ein industrielles Erbe für seine Engineering-Funktionen und zu wissen, wie die Menschen in Panama hat imaginären darüber erstellt werden.



<sup>4</sup>Facultad de Filosofía y Letras. E Mail: ammonite21@hotmail.com

## Il Canale di Panama: Via Commerciale e Immaginario Collettivo nel suo centenario (1904-1914)

Nallely Zetina Nava <sup>5</sup>

**Parole chiave:** economia, ingegneria, la difesa, il patrimonio, il significato, la società.

### Sommaio

Dal XIX secolo come oggi, è necessario il modo di produzione capitalistico per generare forme per la riproduzione. All'interno delle sue fasi è il trasporto di beni e servizi. In questo contesto, l'importanza delle infrastrutture ottimale e proficuo sono più del necessario per questo processo. Così, nel trasporto marittimo, il Canale di Panama è un esempio di questo tipo di servizi richiesti dalla capitale. L'idea di fare questo lavoro viene promosso quando la scoperta del Mare del Sud ha chiesto l'istmo di Panama dal conquistatore spagnolo Vasco Nunez de Balboa nel 1513. Questo implica un pezzo di terra situato nella zona dello stretto strategico. Da quella data, e al termine di 500 anni, il passaggio inter-oceanica resta di grande importanza come un incrocio commerciale dove è stato costruito un canale. Pertanto, con il completamento di questo canale è permesso mettere in discussione Qual è stata la reazione della comunità internazionale, dopo essere stato informato di questo passo?, Quali implicazioni ha acquisito il corso d'acqua per il commercio internazionale? Inoltre, il libro fornisce le linee guida per soddisfare le sue caratteristiche principali in ingegneria. Con questo, le risorse vengono osservate e gli ostacoli che hanno affrontato gli ingegneri francesi e americani all'inizio e alla fine del lavoro. E, hang time, cercare di capire la posizione che ha acquisito il popolo panamense che hanno registrato la disputa sulla costruzione del canale navigabile. Questo è ciò che ha portato alla realizzazione di entrambi mare canale EE.UUU. Panama e la nazione? Infine, questo metodo di trasporto può essere considerato un patrimonio industriale per le sue caratteristiche di ingegneria e sapere come la gente di Panama ha creato immaginario su di esso.



<sup>5</sup>Facultad de Filosofía y Letras. E Mail: ammonite21@hotmail.com

## O Canal do Panamá: Via Comercial e Imaginação Coletiva em seu Centenário (1904-1914)

Nallely Zetina Nava <sup>6</sup>

**Palavras-chave:** economia, engenharia, defesa, herança, sentido, a sociedade

### Resumo

Desde o século XIX, como hoje, é necessário o modo de produção capitalista para gerar formulários para a reprodução. Dentro de suas fases é o transporte de bens e serviços. Neste contexto, a importância da infra-estrutura ótima e rentável são mais do que o necessário para este processo. Assim, no transporte marítimo, o Canal do Panamá é um exemplo deste tipo de instalações exigidas pelo capital. A idéia de fazer este trabalho é promovida quando a descoberta do Mar do Sul chamado no istmo do Panamá pelo conquistador espanhol Vasco Nunez de Balboa em 1513. Isso implica um pedaço de terra localizado na área Strait estratégico. A partir dessa data, e após a conclusão de 500 anos, a passagem interoceânica permanece de grande importância como um cruzamento comercial onde um canal foi construído. Portanto, com a conclusão deste canal é permitido questionar Qual foi a reação da comunidade internacional depois de se tornar ciente de que passo?, Que implicações adquiriu a hidrovia para o comércio internacional? Além disso, o livro dá diretrizes para atender as suas principais características em engenharia. Com isso, os recursos são observados e os obstáculos que enfrentaram os engenheiros franceses e norte-americanos no início e no fim do trabalho. E, pendurar tempo, tentar compreender a posição de que adquiriu o povo panamenho que experimentaram a disputa sobre a construção da hidrovia. Isto é o que conduziu à realização de ambos os canais EE.UUU mar. Panamá e da nação? Finalmente, este método de transporte pode ser considerado um patrimônio industrial por suas características de engenharia e saber como o povo do Panamá criou imaginário sobre isso.



---

<sup>6</sup>Facultad de Filosofía y Letras. E Mail: ammonite21@hotmail.com

## **El Canal de Panamá: Vía Comercial e Imaginario colectivo en su Centenario (1904 - 1914)**

### ***Introducción***

A partir de la instauración del sistema de producción capitalista desde fines del siglo XIX, basado en la libre actuación del capital trasnacional, las naciones representativas como Inglaterra, Francia y EE.UU., en la búsqueda de materias primas, requirieron de rutas comerciales para incentivar su economía.

El desarrollo de la tecnología, por medio de las obras de ingeniería, permitió establecer mejores vías de comunicación a nivel mundial.

En el caso de la nación panameña, al descubrirse el Mar del Sur, el Océano Pacífico en 1513 por el conquistador español Vasco Núñez de Balboa, evidenció la posición geográfica estratégica de la estrechez de su territorio para facilitar la navegación y el comercio.

Los primeros pobladores españoles y criollos concibieron la idea de construir una ruta para unir el océano Pacífico con el Atlántico para el transporte de mercancías y la posibilidad de explorar otras tierras.

A partir de ese momento, tanto España como otras naciones imperiales europeas manifestaron su interés por dicha idea. Más tarde, en 1821, época independiente, Panamá se anexó a Colombia para tratar de coexistir sin poner en peligro su soberanía. A partir de ahí, entre ambos países se inició disputas por los recursos y el paso comercial atentando a la soberanía del territorio panameño.

Para 1879 Colombia logra el acuerdo con el francés Ferdinand de Lesseps para el inicio la construcción de un canal interoceánico. El constructor del Canal de Suez (1860) intentó realizar su hazaña en un ambiente tropical a diferencia del área desértica de Suez.

Los primeros trabajos del canal francés terminaron en manos estadounidenses por falta de financiamiento para el proyecto. Estados Unidos terminó la obra y, con ello, se inició la lucha del pueblo istmeño por la descolonización de la *Zona del Canal* (10 millas)<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> El Tratado Hay-Bunau-Varilla, en su artículo II, establecía los límites de la *Zona del Canal*, a la franja de tierra en la parte más estrecha del istmo centroamericano, la cual se delimitaba en 10 millas (16 km). 2% de territorio panameño. Esta se extendía en el Océano Atlántico desde la Ciudad de Colón hasta la parte del Océano Pacífico en la ciudad de Panamá. A principios del siglo XX, en su apertura en 1914, a cargo del Departamento de la Defensa de los Estados Unidos.

El propósito de este trabajo consiste en reconsiderar el significado del Canal de Panamá, más allá de ser una obra de ingeniería al servicio del comercio internacional, para el pueblo panameño.

Se habla de significado cuando elementos del espacio físico adquieren importancia en las sociedades.

Los recursos naturales se vuelven imprescindibles en las prácticas socioeconómicas de una cultura. De acuerdo a la geografía humana, Alicia Lindón (2012) enfatiza la relación de las personas con su entorno físico espacial. Este incide en la percepción social como un factor de construcción social.

Eso trae como consecuencia que a lo largo de los procesos históricos, una sociedad se identifique y se apropie de su entorno físico para generar significados, identidad, sentido de pertenencia y cohesión social. Castoriadis (1989) sugiere que los objetos se van convirtiendo en signos, representaciones e imaginarios. Esto es, las relaciones de significación se van fortaleciendo entre las sociedades en la medida en que éstas se identifican con su medio físico.

En este horizonte de análisis del imaginario colectivo, aplicado al significado que posee esta vía interoceánica de transporte de mercancías, -que ha representado gran interés comercial-, para convertirse en un imaginario colectivo para la sociedad panameña, se considera que su referente constituye el principal patrimonio nacional, en términos económicos, gracias a su posición geográfica de la joven República de Panamá desde 1903.

Durante el desarrollo nacional de este país caribeño que sufrió una cruenta ocupación estadounidense (1903 - 1999), cuyo objetivo principal fue el de separar a Panamá, y convertirlo en un territorio independiente de Colombia, como área exclusiva económica y militar de EE.UU. Una vez que la finalidad de esta ocupación consistía en construir la vía interoceánica; la respuesta permanente del pueblo panameño consistió en ganar inevitablemente para lograr la soberanía nacional, principalmente en el área conocida como la *Zona del Canal*.

En 1977, gracias a la negociación de los Tratados Torrijos – Carter, la zona canalera se descolonizó con lo cual el gobierno panameño pudiera administrarla desde el 31 de

diciembre de 1999. A inicios del siglo XXI, dentro de un contexto neoliberal<sup>8</sup>, esta vía interoceánica cumplió el pasado agosto de 2014 su primer Centenario y continúa conformando el carácter de un imaginario colectivo que ratifica el referente que define a la nación panameña.

A partir de un análisis histórico del proceso, este trabajo resalta la relevancia del significado del imaginario colectivo a lo largo de un siglo de independencia, una vez que a partir de él, los panameños pudieron desarrollar un sentimiento de apego e identidad nacional, que les permitió apropiarse de un sentido de autonomía que poco a poco les ha ido sedimentando en la memoria e imaginario colectivo, las posibilidades de concebirse a sí mismos como una nación.

### ***I. El Canal de Panamá visto como Región***

El concepto de “región” entendido por ecologistas, historiadores y geógrafos, entre otros, es un concepto el cual abarca una zona específica con ciertas características, homogéneas o diversas, en contra o afines de un ambiente circundante. La región se considera un ámbito espacial natural en el cual se desenvuelven situaciones, políticas, económicas y sociales, defendidas por los sujetos.

El concepto de “región” indica un determinado lugar con una especificidad, un aspecto particular diferenciado de otros lugares cercanos. La región centroamericana, en donde se localiza la nación panameña, es un entorno dinámico, en el cual se pretende satisfacer necesidades sociales por medio de la explotación sustentable del territorio.

Este espacio físico, rico en recursos naturales, es vulnerable a los cambios que el impacto y actores económicos ejercen en él. Por lo tanto, la región requiere verse desde una cuestión epistemológica a fin de analizar el espacio y cómo, dentro de éste, el poder se ejerce.

---

<sup>8</sup> El neoliberalismo entendido como la manera de- privatización de las funciones del aparato estatal y sobretudo la práctica del libre comercio. Es la venta de sus propiedades y el ejercicio de sus funciones en manos de empresas y corporaciones. “El Neoliberalismo viene a ser el conjunto de políticas económicas impulsadas en los últimos 25 años por las instituciones financieras multilaterales creadas en la conferencia de Bretton Woods (1944): el Banco Mundial (BM), el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), hoy, Organización Mundial de Comercio (OMC), para el relanzamiento y profundización del capitalismo mediante la puesta en marcha de los diez puntos según el economista John Williamson plasmó en 1989, bajo el nombre del “Consenso de Washington” pues no eran otra cosa, como el mismo lo expresara: “un listado de 10 reformas de política, sobre las cuales argumentó que casi todo el mundo en Washington creía que eran necesarias en ese momento: 1)disciplina fiscal, 2)reordenar las prioridades del gasto público, 3)reforma impositiva, 4)liberalización de las tasas de interés; 5)un tipo de cambio competitivo; 6)liberalización del comercio; 7)liberalización de la inversión extranjera externa; 8)privatización; 9)desregulación y 10)derechos de la propiedad” p. 47-48 en Morasan

Se identifican diferentes tipos de poder dentro de una sociedad: político, económico y social. Cada uno integrador del imaginario colectivo que subyace a la voluntad e interés público.

Un espacio implica la apropiación de

*“o territorio se apoia no espaco mas nao é o espaco; é uma producao, a partir do espaco”<sup>9</sup>*

El tipo de región analizada es el de una Región a escala del espacio – social. Esta implica el estudio de una región en donde el espacio aprovecha y se vuelve importante para los grupos sociales de poder los cuales se apropian para satisfacer determinados intereses, ya sean políticos, económicos o sociales.

*“o territorio pode ser concebido a partir da imbricacao de múltiplas relacoes de poder, do poder mais material de las relacoes económicas-políticas ao poder mais simbolico das relacoes de ordem mais estritamente cultural (Haesbaert, 2004)”<sup>10</sup>*

Lo anterior reafirma el sentido que una región puede tener por parte de los grupos sociales interesados por el territorio físico. Así desde cualquier ámbito social, un espacio físico se le puede dar diferentes significados encaminados a satisfacer una necesidad, sea ésta política o económica. Los actores sociales se comportarán en un espacio geográfico con determinados intereses a fin de satisfacer las prácticas socioeconómicas.

Los cambios en dicho espacio se dan desde el centro-periferia, a nivel intraurbano o a escala nacional e internacional. Bajo un método dialéctico en el cual la contradicción propicia disputas por los espacios, los intereses de los actores que intervienen se tornan tensos. En un entorno económico, esas querellas generan descontento, control, dominación, dependencia y búsqueda de soluciones.

En el caso de la posición geográfica de Panamá implicó la búsqueda de un estrecho marítimo para el comercio internacional. Por ello, David Harvey se refiere al espacio como una relación entre objetos y relaciones con diversos factores interrelacionados. Entre ellos se encuentra el dinero, el tiempo, la energía o la renta diferencial en el uso de la tierra.

<sup>9</sup> Regiao numa “Constelacao” de Conceitos: Espaco, Territorio e Regiao!. p. 165

<sup>10</sup> Ibid.p. 166

En ellos aparecen los sujetos que crean las relaciones e intereses de poder y de debilidad, obediencia y sumisión ya sean políticos, económicos y culturales.

En un análisis locacional interviene el estudio de redes, nodos, jerarquías y superficies. Todas estas interacciones se presentan en los fenómenos sociales, bajo contradicciones entre los sujetos enfocados a comprender la organización espacial. Por tanto, el estrecho en donde se asienta la nación caribeña ha sido un espacio estratégico e idóneo para la construcción del Canal de Panamá.

## ***II. El descubrimiento del Mar del Sur.***

En la época de las exploraciones marítimas europeas de fines del siglo XV, los españoles buscaron una ruta distinta para llegar a las Indias Orientales (India y China). El resultado para España y Portugal fue el descubrimiento de un Nuevo Mundo o Indias Occidentales.

En 1501, el español Rodrigo de Bastidas navegó hacia la costa caribeña de la actual provincia de Colón y las islas del archipiélago de la Comarca de San Blas lo cual más tarde se conocería como Panamá.

Más tarde, en el cuarto y último viaje de Colón, desde España en 1502-1503, se exploraron las costas de los actuales países de Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá (Figura 1). A raíz de estas expediciones marítimas España, poco a poco, encontraba un nuevo continente cuyas grandes riquezas la convirtieron en un imperio mercantil.

Así, en territorio panameño se exploró una bahía en la actual provincia de Colón conocida como Portobelo en 1502. A medida que los navegantes españoles reconocían las costas de los nuevos territorios se realizaron expediciones en tierra. Ante la sorpresa de los pueblos indígenas, los españoles recibieron de éstos muestras de oro llevados como adornos. Ante el ímpetu por encontrar mayores fortunas, los españoles decidieron fundar Santa María de Belén en 1502 por Bartolomé Colón, hermano de Cristóbal.

A lo largo de las exploraciones españolas, en territorio conocido ahora como Panamá, se buscaba un estrecho el cual comunicase a las Indias Orientales.

Durante ese proceso exploratorio y exploración de ricas tierras para la Corona Española, en Tierra Firme, un territorio al cual llamarían dominio de Veragua, concedido por el Rey Fernando el Católico en 1508. Su administración estuvo a cargo de Diego de Nicuesa. Otro de los territorios declarados como propiedad española fueron Manzanillo y Nombre de Dios. (Araúz:2006)

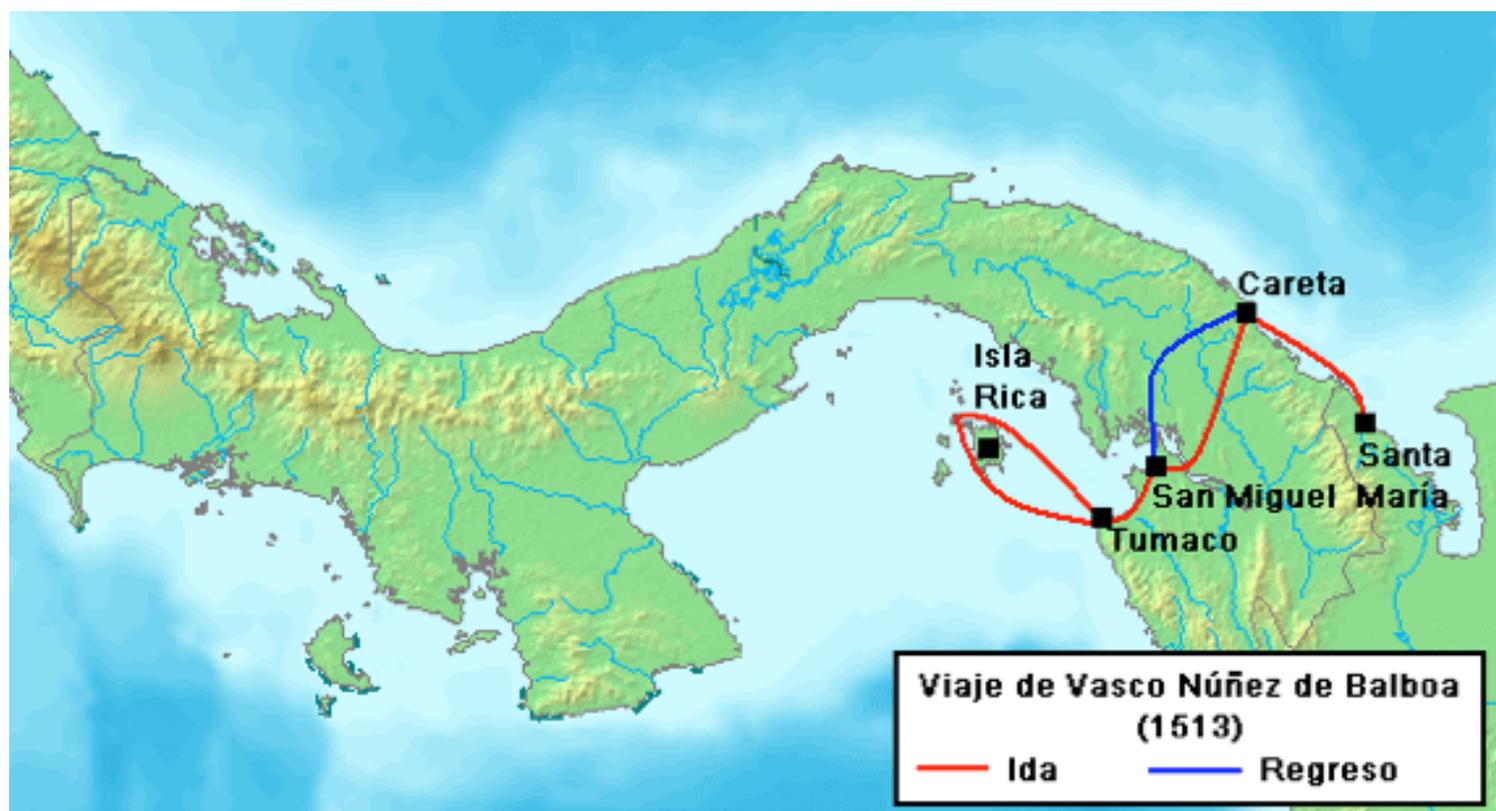


Figura 1. Cuarto y último viaje de Colón, (1502-1503) Fuente: <http://www.bing.com/images/search>

Otro de los aventureros que llegaron con el propósito de hacer fortuna entre ellos se encontraba Vasco Núñez de Balboa quien nació en Jérez de los Caballeros en la provincia de Extremadura, España.

Balboa viajó en la expedición de Rodrigo de Bastidas y se estableció en la isla Española (República Dominicana). Por contraer deudas se vio obligado a salir de ese lugar y se trasladó al Golfo de Urabá en Colombia, con el bachiller Martín de Enciso. Estos exploradores se embarcaron a la conquista de Nueva Andalucía (Colombia y Venezuela) en donde junto con Francisco Pizarro se embarcaron hacia el norte en Panamá. En esa parte Enciso fundó la ciudad de Santa María La Antigua del Darién en 1510.

Era la primera ciudad española en el nuevo continente. Esta se erigió como la capital del territorio Castilla de Oro. La expedición no fue fácil pues los pueblos originarios opusieron resistencia pero finalmente vencieron a sus líderes como fue el caso del cacique Cemaco tras la obtención de pequeños tesoros en oro.

Los españoles, poco a poco, iban descubriendo el estrecho contorno del territorio panameño pues les permitía sospechar la existencia de un camino hacia el mar para el transporte de mercancías. Mientras tanto, la rivalidad entre los expedicionarios y conquistadores representaba una constante desconfianza y lucha de poder por dirigir los nuevos territorios. Los problemas generados por la administración en los nuevos gobiernos y la disputa de las riquezas crearon conflictos entre Balboa y Enciso. Este último se vio obligado a regresar a España por mayores recursos para mantener la conquista del nuevo mundo.

En esa situación Balboa vio la oportunidad de sojuzgar a los jefes indígenas por la fuerza exigiéndoles su obediencia como fue el caso de los caciques de Careta, Ponca y Comorge. De esta forma Balboa pretendió ser un líder con aparente subordinación y control del territorio conquistado a pesar de los descontentos pueblos originarios.

En esta situación, entre los nativos se hablaba de la existencia de un estrecho para acceder al mar. Entre los grupos indígenas existía el joven Panquiaco, hijo del cacique de Comorge quien, airado por la avaricia de los españoles, le hizo saber a Balboa de un lugar cerca del mar donde existían pueblos con abundante oro.

Este hecho reforzó los deseos de éste por obtener mayores cantidades de oro. Ante la tardanza del envío de recursos por parte de la Corona Española, Balboa se adelantó en una expedición pues se disponía a realizar la hazaña de transitar el istmo al encuentro de una ruta hacia el mar.

En congruencia con esta expedición que ya anticipaba la vocación geográfica de este territorio, este antecedente será crucial para el surgimiento de la idea comercial de un canal, que solo hasta siglos más tarde podría consolidarse como tal.

Y si bien, el 1ro de septiembre de 1513 Balboa inició un viaje con 190 españoles lidiando en su camino tribus hostiles de Poinca, Cuarecuá y Chapes. Finalmente, el domingo 25 de septiembre, desde una cima, con 66 españoles, explorador español divisó el mar y:

*“postrándose en tierra,  
hincado de rodillas y alzando al cielo las manos,  
saludó al mar austral y dio infinitas gracias a  
Dios  
y a todos los santos del cielo*

*por haberle reservado el éxito de una empresa tan grande.”<sup>11</sup>*

Y a su vez, el jueves 29 la expedición llegó a orillas del mar para celebrar la declaratoria oficial la toma de posesión del Océano para España. Balboa lo rebautizó con el nombre de Océano Pacífico (Figura 2).

Este océano fue navegado por él a lo largo de la costa hasta las tierras del cacique Tumaco, frente al archipiélago de las Perlas. Balboa ofreció a la Corona las perlas, el oro encontrado y el sometimiento de Tumaco.

El resultado de esta expedición fue la conversión de Panquiaco al cristianismo pero fue asesinado por una tribu enemiga.



Figura 2. Vasco Núñez de Balboa.  
Fuente: Vasco Núñez de Balboa.  
<http://www.bing.com>

La respuesta por parte de la Corona ante el descubrimiento del mar del sur fue la de nombrar al istmo Castilla de Oro (Figura 3).

Entre tanto, Balboa, quien esperaba ser recompensado por su heroica hazaña, esperaba ser nombrado gobernador del istmo. En contrario, D. Pedro Arias de Ávila, llamado comúnmente, Pedrarias, fue nombrado el gobernador en 1519 mientras Balboa fue nombrado Adelantado del Mar del Sur y gobernador de las provincias de Coiba y Panamá.

De esta manera se fundaba la capital de Panamá. Más tarde, en 1671 la ciudad fue saqueada y quemada por el pirata Henry Morgan. Este hecho obligó a las autoridades españolas a trasladar la nueva capital a 2km al oeste-suroeste de la ciudad original, donde se ubica la actual ciudad de Panamá (Castillero: 2004).

<sup>11</sup> Araúz. Canal de Panamá en: Tareas Pág 21

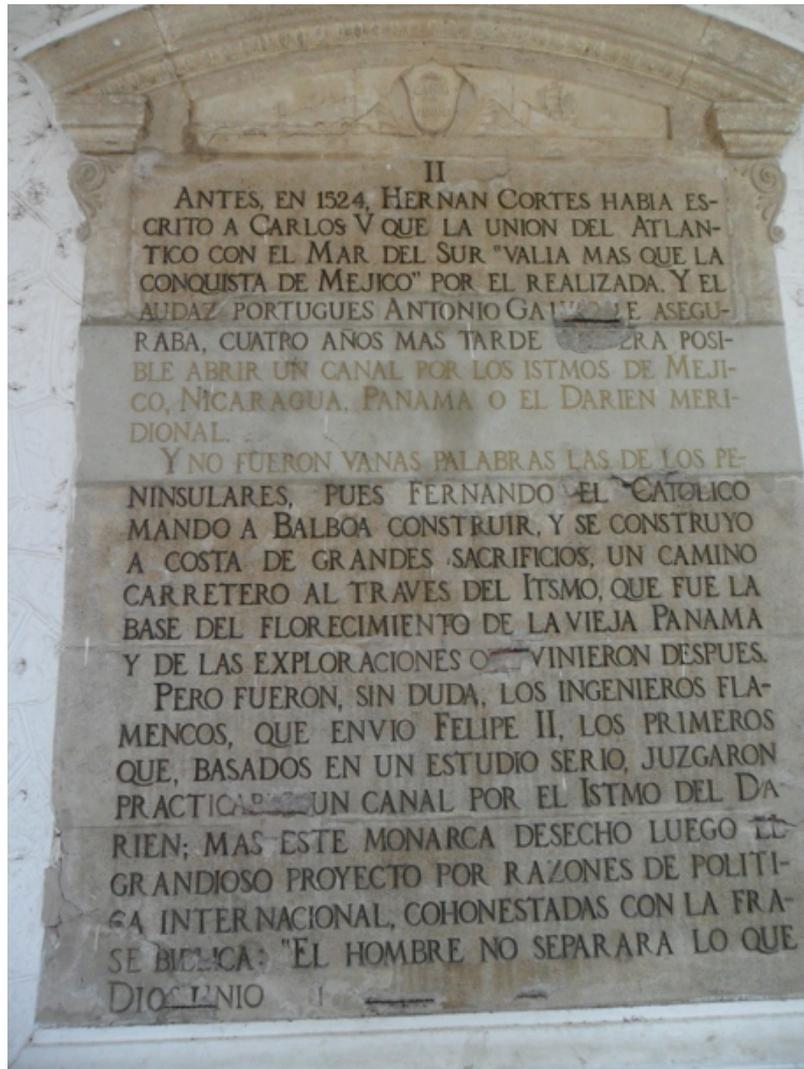


Figura 3. Declaración de Hernán Cortés sobre la Idea de construir una vía marítima entre dos océanos. Casco Viejo en Panamá. Foto de la autora.

Entre tanto, Balboa, quien esperaba ser recompensado por su heroica hazaña, esperaba ser nombrado gobernador del istmo. En contrario, D. Pedro Arias de Ávila, llamado comúnmente, Pedrarias, fue nombrado el gobernador en 1519 mientras Balboa fue nombrado Adelantado del Mar del Sur y gobernador de las provincias de Coiba y Panamá. De esta manera se fundaba la capital de Panamá.

Más tarde, en 1671 la ciudad fue saqueada y quemada por el pirata Henry Morgan. Este hecho obligó a las autoridades españolas a trasladar la nueva capital a 2km al oeste-suroeste de la ciudad original, donde se ubica la actual ciudad de Panamá (Castillero, C.: 2004).

Con el descubrimiento del Mar del Sur, a solicitud de la Corona al Papa León X, se creó un Obispado en el Darién en agosto de 1513 a cargo del franciscano Fray Juan de Quevedo. Al obispado se le conoció como la Diócesis del Darién en Santa María La Antigua a donde el obispo Quevedo llegó en 1514 y por cinco años su función fue la defensa de los indios ante los abusos de los conquistadores y atenuar la inevitable enemistad de Pedrarias con Balboa.

A pesar de una posible reconciliación entre éstos, con el matrimonio de la hija de Pedrarias con el descubridor del Mar del Sur, el descontento continuaba. El descubridor del estrecho interoceánico se dedicó a la búsqueda de recursos en Cuba para la navegación del Mar del Sur.

Con ello después de explorar el Archipiélago de las Perlas llegó al sur del Darién hasta Puerto Piñas. A su regreso se le acusó y apresó por conspirador en contra de Pedrarias por tratar de hacer una expedición por su cuenta a Perú. Balboa fue hecho prisionero y condenado a muerte en Acla el 15 de enero de 1519.

## ***II. La lucha de las naciones por la construcción de la vía transoceánica.***

A partir del descubrimiento en 1513 de la nueva ruta hacia el Mar del Sur, se avivó el interés de los conquistadores europeos por desarrollar esta vía y con ella, la motivación histórica que dio origen a la construcción social de este imaginario colectivo. Cuyo impacto, influyó también a los corsarios, dada su posición estratégica se celebraban las ferias de Portobelo.

*“La pérdida del control español de las rutas comerciales en las Indias Occidentales era un objetivo de otros países europeos. Tal era el objetivo de piratas ingleses como Francis Drake quien, apoyado por la reina Isabel, pretendía apoderarse de Santo Domingo, Cartagena de Indias, Nombre de Dios y la ciudad de Panamá controlando la vía de los tesoros y mercancías. Drake logró obtener un botín en Villa de Cruces y destruir Nombre de Dios en 1596. Walter Raleigh en su interés por llegar a las tierras de El Dorado necesitaba apoderarse de Nombre de Dios, Panamá en Castilla de Oro y los pueblos de las orillas del río Chagres”.*

(Araúz,2006).

Durante el siglo XVII los intereses europeos, como los del explorador francés Samuel de Champlain, consistían en la visualización de la construcción de un canal para unir el río Chagres con el océano Pacífico. Las expectativas colonizadoras de ingleses se enfocaban a la Compañía Providencia para controlar las islas en el Caribe frente a Nicaragua, en la Costa de los Mosquitos y comerciar con los indígenas Kunas en el Darién.

Estos miramientos buscaban asegurar el dominio de Jamaica, el istmo de Panamá o Nicaragua en aras de dirigir el comercio y las rutas marítimas en las Indias Occidentales. Con el estudio geográfico del Darién realizada por el pirata Leonel Wafer, quien vivió con los indígenas, el fundador del banco de Londres William Paterson, se planteó colonizar la región mediante la Compañía Escocesa para el comercio en África y las Indias y el proyecto de la construcción y control de un canal interoceánico. A pesar de una pequeña invasión de los escoceses al Darién entre 1698 – 1700 no se obtuvo mayor apoyo por parte del Parlamento inglés.

En el siglo XVIII, en 1744 Francia se interesó por la construcción de un canal interoceánico y en 1791 lo expresó España. Más tarde en 1787 Tomás Jefferson, por parte de Estados Unidos, y en 1780 lo hiciera Inglaterra, se externaron los intereses de estos países por la ruta interoceánica. Todavía el precursor de la independencia de Hispanoamérica, Francisco de Miranda en 1790 expresó su interés por la creación de una ruta comercial tanto al gobierno inglés como al estadounidense.

Para 1800, Panamá, posesión española, pertenecía al Virreinato de la Nueva Granada. Más tarde, en la época de independencia del continente americano, ese virreinato se emancipa al declarar su independencia de España el 28 de noviembre de 1821.

El nuevo estado independiente conocido como la Gran Colombia incorporaba los territorios de lo que actualmente se conoce como Colombia, Ecuador, Venezuela y Panamá. En ese entonces, Panamá se identificó como el Departamento del Istmo unido a Colombia. Ésta no reconocía los derechos ni representación política del istmo pues solo era utilizado de acuerdo a los intereses económicos de ésta.

Es interesante decir que Bolívar sugirió a Panamá continuar siendo parte de Colombia como una estrategia militar y así, disuadir a España de algún intento de reconquista, por lo cual la comunidad de la región istmeña estuvo de acuerdo con dicha decisión. Desde la independencia de 1821, la población panameña se manifestó con movimientos separatistas y de reclamo hacia Colombia al obedecer a intereses comerciales influenciados por el

liberalismo<sup>12</sup> sin considerar los propios intereses de los ciudadanos istmeños. Los comerciantes panameños ya mostraban gran interés por la ruta interoceánica pues la consideraban importante para sus actividades comerciales.

EE.UU., siguiendo la Doctrina Monroe de 1823, se enfocó en estudiar la zona idónea para construir un canal interoceánico. Primero en Nicaragua en 1830 para, finalmente, decidirse por Panamá debido a su óptima posición geográfica.



Figura 4. Construcción del Canal Francés ACP. Fuente: <http://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/la-construccion-del-canal-frances/>

---

<sup>12</sup> En el liberalismo implica que en la reproducción de las condiciones materiales de la vida, estas se rigen por el papel del libre juego de las fuerzas o leyes del mercado. Estas mismas se regulan mediante la competencia capitalista y son determinadas por el cumplimiento de las leyes de la oferta y la demanda, por el cumplimiento de leyes naturales (la mano invisible de Adam Smith). Así pues, en la economía el papel del libre juego de las fuerzas del mercado, en donde las principales funciones del Estado se supeditaban a la defensa del mismo, la vigilancia y cumplimiento del orden público y el respeto a la propiedad privada, la legislación jurídica de las leyes compatibles con las leyes del mercado y el control de la política monetaria. Es pues, lo que se conoció como *laissez faire, laissez aller*.

Para el 18 de noviembre de 1840 un importante movimiento separatista, encabezado por el coronel Tomás Herrera apoyado por los comerciantes. Herrera contribuyó a la obtención en ese año, del Acta de Separación e impulsó la formación del Estado Libre del Istmo pero no tuvo éxito pues el gobierno de Colombia lo neutralizó.

En 1846 se estableció el *Tratado comercial Mallarino- Bidlack* firmado por la Nueva Granada y por Estados Unidos. El tratado de amistad y de cooperación permitía la construcción del ferrocarril transístmico, *Panama Rail Road Company* (1850-1855) como una vía por tierra para el transporte de mercancías. Este hecho permitiría a la nación estadounidense conquistar un espacio estratégico para mejorar el transporte del oro descubierto en California hacia la costa este de los EE.UU. Al mismo tiempo, se aplicaba el Tratado Clayton-Bulwer de 1850 realizado entre Estados Unidos e Inglaterra. La finalidad era neutralizar los intereses colonialistas de Inglaterra en América Latina (Castillero:2004).

### **III. Del Canal Francés al Canal Estadounidense**

Más tarde, Francia en 1879, a través de la sociedad Geográfica de París, se interesaría en la construcción del canal interoceánico logrando la licitación por parte de Colombia para construir ese canal en el Departamento del Istmo. La *Société Civile Internationale du Canal Interoceanique de Darien* estuvo a cargo de Ferdinand de Lesseps.

El Teniente de la Armada francesa, Lucien N.B. Wyse, nieto de Lucien Bonaparte, tuvo como tarea la exploración del Istmo, con la colaboración de Armand Réclus, teniente naval, quien participó como su jefe asistente (Figura 4). No obstante, la obra, dirigida por Lesseps, consistente en un canal de esclusas no pudo ser consumada a causa de un reducido presupuesto de \$12,000,000 dólares. (ACP [www.micanaldepanama.com](http://www.micanaldepanama.com))

Aparte de las dificultades para obtener financiamiento, existían enfermedades, como la malaria y fiebre amarilla las cuales afectaron a la fuerza laboral (alrededor de 1,039 empleados), lo cual propició que la Compañía Francesa fracasara en su proyecto hacia 1889.

Mientras tanto, en Francia, la presión social sobre el gobierno relativo al “Caso de Panamá”, implicó el enjuiciamiento de los funcionarios de la compañía. Ferdinand de Lesseps fue acusado de fraude y malos manejos. A pesar de su avanzada edad y frágil estado de salud, de Lesseps recibió la sentencia de cinco años de cárcel. Sin embargo, la pena no se le

impuso debido a su delicado estado de salud, por lo cual, permaneció enclaustrado en su casa y falleció el 7 de diciembre de 1894 a la edad de 89 años.

El descalabro del equipo francés dio lugar a que en 1899 EE.UU. adquiriera las acciones de la compañía francesa del Canal por la mínima cantidad de \$40,000,000 dólares. De esta manera, EE.UU. logró obtener la concesión, otorgada por Colombia a fin de continuar la construcción y término de la vía interoceánica. (ACP [www.micanaldepanama.com](http://www.micanaldepanama.com))

Los desacuerdos entre Colombia y el territorio de Panamá derivaron en una lucha entre conservadores y liberales. Ésta estalló en 1895 en una guerra civil conocida por la “*Guerra de los Mil días*” terminada en 1898 y firmada la paz en 1902 siendo EE.UU. el intermediario. EE.UU. Pero en 1903 el *Tratado Herrán – Hay*, elaborado entre el Ministro colombiano Dr. Tomás Herrán y el Secretario de Estado norteamericano John Hay se celebró entre Colombia y EE.UU. respecto a la construcción del Canal fue rechazado por el Congreso colombiano por implicaciones coloniales con lo cual Colombia hubiera tenido que ceder el istmo a la ocupación estadounidense por 100 años prorrogables.

Por ello, el gobierno colombiano al no estar de acuerdo con dicho tratado, EE.UU. impulsó y apoyó las inquietudes separatistas del Istmo de Colombia. Así, EE.UU. impediría a las tropas del gobierno colombiano defender el territorio panameño y obligando a Colombia a reconocer la separación del Istmo invocando la *Doctrina Monroe*.

El objetivo central de EE.UU. al lograr la separación del territorio panameño de Colombia implicaba el control del territorio para la construcción de una vía marítima que impulsaba sus planes comerciales expansionistas, no sólo en la región centroamericana sino en el continente.

En 1903 Panamá se separó de Colombia en 1903 para convertirse en un país independiente. Eso facilitó la firma de un nuevo tratado con Panamá. El 18 de noviembre de 1903, se firmó el *Tratado Hay - Bunau – Varilla* entre Estado Unidos y la Bunau Varilla representante en el país del norte de la Junta Provisional del Gobierno de Panamá. Este tratado reconocía la separación de Panamá como un país independiente de Colombia.

EE.UU. ocupó Panamá estableciendo una situación colonial y así, terminar la construcción del canal en 1914. Esta obra materializó las aspiraciones comerciales de la clase comerciante panameña pero que en realidad beneficiaba a los objetivos estadounidenses.

A lo largo de la historia panameña, desde el descubrimiento del Mar del Sur, esta nación panameña quedó vinculada a la construcción de una ruta interoceánica. En el artículo V del Tratado Hay-Bunau–Varilla de 1903 se impedía a Panamá la construcción de vías de



Figura 5. Zona del Canal. Fuente: <http://www.bing.com/>

comunicación y apertura de caminos so pretexto de que la defensa del Canal era la gran prioridad (Figura 5). Las carreteras debían ser vigiladas por personal de las fuerzas armadas del gobierno de EE.UU.

Las actividades comerciales en Panamá giraban alrededor de las operaciones del canal interoceánico y solo en beneficio del comercio de EE.UU.

La importancia de la ruta interoceánica en el istmo centroamericano radicaba en el pago de la renta del suelo<sup>13</sup>.

La operación del Canal de Panamá se ha basado en el uso de la tierra y aguas en un área total de 647.3 millas<sup>2</sup>, de las cuales 372.3 corresponden a tierra firme. De esta tierra firme un 70% fundamentalmente se destinó al uso militar, como se observa en el cuadro No. 1:

El cuadro número 2 muestra que los ingresos para Panamá corresponden al 4% en relación a los ingresos netos de \$1,221.2 (mill de dlls) percibidos por EE.UU. en tanto, los costos implican un 40% de los ingresos brutos obtenidos por EE.UU.:

Desde la presencia de los EE.UU. en Panamá, el comercio realizado en la *Zona del Canal* se vincula a la transportación barata de sus mercancías. Por ello, EE.UU. obtuvo un ahorro comercial estimado en \$620.00 (mill de dlls) y \$300.00 (mill de dlls) de ahorro por actividades militares.

<sup>13</sup> David Ricardo ya había descubierto la existencia del tipo de renta al señalar que “una renta... es siempre la diferencia existente entre el producto obtenido mediante el empleo de dos cantidades iguales de capital y trabajo” No obstante es Marx quien establecer como “renta del suelo” lo que implica el beneficio que se capitaliza por medio de la cobranza, derivado del grado de amplitud que brinda la productividad de la tierra: fertilidad natural, tales como minas, petróleo, hidrografía, orografía, etc. En sí, la posición geográfica óptima para la explotación de un lugar determinado. En suma, es el aprovechamiento de múltiples ventajas y posición privilegiada que posee un lugar como lo es el istmo centroamericano como no se pudiera encontrar en otra parte del planeta. En D.Turner. “Trilogía del Canal de Panamá. Cien años de Humillación.”, 2007, p.21.

⊕ **Cuadro 1. Usufructo de la Renta del suelo en el Canal de Panamá 1903 - 1960**

Zona del Canal	Área millas	Usos %
Tierra firme: 372.3 millas <sup>2</sup>	68.3 millas <sup>2</sup> de tierra	18.3% tierra usable
	15.5 millas <sup>2</sup> de tierra	4.2% operación del canal y zona residencial
	288.5 millas <sup>2</sup>	70.2% instalaciones militares
<b>TOTAL de La Zona del Canal se distribuye en:</b>		100%

Fuente: Muñoz Pinzón, (et. al). *El Canal de Panamá: origen, trauma nacional y destino*, México, Grijalbo, 1976, p.113

**Cuadro 2 Zona del Canal de Panamá, 1904 a 1972.(millones de dólares)**

Panamá		E.U.	
Directos		Directos	
	Mill de dls		Mill de dls
Ingresos 1904	\$ 10	Ingresos	\$ 2,022.5
Anualidad	\$ 45	Costos	\$ 812.3
<b>Total 1904-1971</b>	<b>\$ 55</b>	<b>Total</b>	<b>\$ 1,221.2</b>
1972			
Indirectos		Indirectos	
Excedente	\$ 69.8	Exportaciones	\$ 6.60
Empleo	\$ 78.7	Empleo norteamericano	\$ 58.00
<b>Total</b>	<b>\$148.5</b>		
		a) Ahorro de comercio	\$ 620.00 (estimado)
		b) Ahorro militar	\$ 300.00 (estimado)
		<b>Total</b>	<b>\$ 984.60</b>

Fuente: Jaramillo. *Una Explosión en América: El Canal de Panamá* (1976), p. 125

Desde la presencia de los EE.UU. en Panamá, el comercio realizado en la *Zona del Canal* se vincula a la transportación barata de sus mercancías. Por ello, EE.UU. obtuvo un ahorro comercial estimado en \$620.00 (mill de dlls) y \$300.00 (mill de dlls) de ahorro por actividades militares. Para EE.UU. la ruta interoceánica le ha permitido aprovechar el uso del suelo al subsidiar el costo del transporte de las mercancías estadounidenses dentro del proceso de capital.

### 3.1. Operación del Canal de Panamá

El Canal de Panamá, como vía interoceánica, es una obra de infraestructura considerando las bases del proyecto francés las cuales fueron retomadas por EE.UU. Posee puertos terminales, tanto hacia el Pacífico, en Panamá como al Atlántico en Colón y Balboa. Se ubican dos estrechos cortos al nivel del mar, en cada extremo del canal así como tres juegos de esclusas: Gatún con tres esclusas en el Atlántico, Pedro Miguel con una esclusa y Miraflores con 2 esclusas en el Pacífico.

Éstas últimas tienen el objetivo de hacer que las naves o embarcaciones marítimas asciendan o desciendan hasta 26.52 metros a través de tres cámaras de las esclusas de Gatún. Cada cámara tiene 304.80 metros de largo y 33.52 metros de ancho pero el largo de las esclusas de Gatún, incluyendo las partes de acceso, es de casi 2 kilómetros.

El trayecto de una nave por el canal de Panamá se confía a un operador del canal. Esto es, el capitán de la nave debe transferir el mando de la conducción de la misma en el momento de ingresar a cada una de las esclusas.

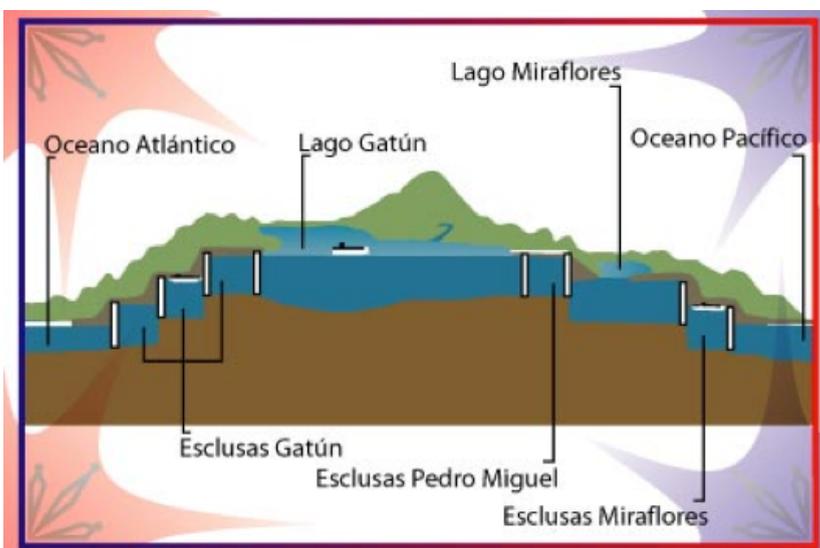


Figura 6. Paso a través de las esclusas del canal. Fuente: <http://www.exponav.org/wp-content/uploads/2014/09/esclusas-canal-de-Panamá.jpg>

Adicionalmente, la nave se guía por locomotoras (mulas) eléctricas que, por ambos lados, remolcan la nave en cada uno de los niveles de las esclusas (Figura 6 y Figura 7). Se ha llegado a transitar naves de hasta 75,000 toneladas del tipo Panamax<sup>14</sup>.

Conjuntamente, el canal se alimenta de una cuenca hidrográfica, de vital importancia, constituida por el lago y la represa de Gatún y el lago Madden.

Es en este lugar donde los barcos navegan 44 kilómetros de trayecto por el canal, después de haber pasado por la esclusa del Gatún, para llegar al corte Culebra. En referencia al lago Gatún, cuya extensión es de 425 km<sup>2</sup>, es un lago artificial, de agua dulce<sup>15</sup> imprescindible para el funcionamiento del canal. Este es uno de los lagos artificiales más grandes del mundo y construido de la afluencia del río Chagres.

En referencia al corte Culebra, este es un trayecto de 8.75 millas de la Cordillera Continental, en la que se hicieron las excavaciones más difíciles y de las cuales requiere un mantenimiento de dragado permanente. Su extensión va desde Gamboa en el Río Chagres al norte hasta Pedro Miguel en el Sur. Fue en esta parte donde se construyeron los rompeolas del Atlántico, gracias en parte, de la unión de varias islas de las riberas del canal.

La operación del Canal consiste en ser un subsidio invisible ante la carencia del pago correspondiente de la renta del suelo que nunca recibe Panamá por el usufructo de la operación de todos esos recursos. La operación del Canal estriba en que la vía no opera para subsidiar, sino que subsidia para operar. Este canal marítimo, en un inicio operado por los estadounidenses, como ahora, bajo la administración de la ACP, ninguno puede recuperar la renta del suelo que de ella se genera.

---

<sup>14</sup> Puede consultarse la página de la Administración del Canal de Panamá en Dirección URL: [\[http://www.embpanamamexico.com/PAsp/comer/canal/ante\\_canal/ante\\_canal.html\]](http://www.embpanamamexico.com/PAsp/comer/canal/ante_canal/ante_canal.html).

<sup>15</sup> El hecho de que la Cuenca hidrográfica en el lago Gatún posea agua dulce implica el evitar la intromisión de la salinización del mar hacia los lagos. Esta salinización es producto de los esclusajes sobre los lagos de la Cuenca. Sin embargo, esta situación se puede evitar gracias a dos sistemas naturalmente constituidos: a) derramamiento de aguas que exceden el nivel de los lagos (sobrevvenida en temporada lluviosa) o “mitigación por lavado” (*flushing*); y b) sistemas de contención (dique para intermediación), interposición lo cual llanamente acontece, por el lado del Pacífico, entre el lago Gatún y el de Miraflores; en una diferencia de altura establecida en cada uno, 27 mts. para el primero y 14 mts. en el caso del segundo. En la ubicación del Atlántico, el sistema de contención aparece naturalmente conformado para la disolución salina, al contarse con la decisiva actuación de una esclusa intermedia entre el lago y el mar (3 esclusas a diferencia de las 2 ubicadas en el Pacífico). También, se explica la consecutiva salinización experimentada en el lago Miraflores, a partir de los años 80’s contando el lado del Pacífico, por oposición, a la que se goza en el Gatún, desde el lado del Atlántico, en donde se carece del registro con asistirse ante un fenómeno análogo. Se observa e a partir de la ingeniería para la construcción del Canal, su operación había logrado protegerse, mitigando, la intromisión de la salinización proveniente del mar con la contención a su irrupción en el lago Gatún. D. Turner. “Estudio de Impacto Ambiental de la Propuesta de Ampliación del Canal de Panamá”. Panamá, 2006, pp. 4 y 8.

Esta característica se deriva de la riqueza del subsuelo y posición geográfica para la construcción de dicha vía. La renta del suelo consiste en las condiciones naturales de la región. La morfología ístmica, región localizada al centro del continente, es una protección natural de barrera contra meteoros atmosféricos, como huracanes; baja sismicidad y nula actividad volcánica por la ausencia de fallas tectónicas.

En el caso del recurso hídrico mediante la existencia de ríos, lagos y cuencas hidrológicas así como su condición selvática, generan altas precipitaciones las cuales producen embalses artificiales. Éstos depósitos de agua son la fuente esencial hacer posible el tránsito de barcos. Un beneficio adicional es que la cuenca del Canal suministra un 95% del agua potable para los habitantes de las ciudades de Colón y Panamá.

Figura 7. Esclusa Miraflores. Fuente: Canal de Panamá ACP. <http://micanaldepanama.com/nosotros/>

#### ***IV. La lucha social en la construcción del Imaginario Colectivo***

La sociedad de la reciente nación panameña de 1903 se conformaba de 300,000 habitantes. El poder político estaba dirigido por importantes familias oligárquicas, descendientes de criollos quienes acapararon el poder político como económico. Ellos mantenían la riqueza de las nacientes y empresas surgidas de la actividad económica de la época.



En el espacio rural, las personas eran propietarias de fincas y medianas haciendas enfocadas a la actividad y producción agrícola y forestal. En el ámbito urbano, los pequeños comerciantes eran propietarios de negocios de alquiler e intermediarios de las mercancías importadas para su distribución y venta en territorio nacional. El resto de la población se componía, en parte, por población indígena originaria que residió en las comarcas. Otros sectores sociales fueron el mestizo y la población migrante. La inmigración hacia el istmo provenía del Caribe anglófono y del francófono originaria de África; como también la existencia de población de China, Irlanda y EE.UU. dentro de este contexto histórico del

reciente estado panameño, la construcción política, económica y social, poco a poco se centraba dentro de ese estrecho terrestre posibilitando una vía comercial.

Estos elementos contribuyeron a la formación de un imaginario colectivo<sup>16</sup> el cual centraba expectativas y esperanzas, tanto en el pueblo panameño como en la clase dirigente en el poder, de que un canal interoceánico fuera el principal elemento de desarrollo económico de la nación. Esta construcción fue acompañada de la disputa económica internacional, justificada por la clase panameña dirigente.

Esta significación colectiva se fue fortaleciendo por el pueblo como un elemento imprescindible en la generación de un desarrollo nacional. Incluso, para los actores internacionales como EE.UU. y Francia, el canal se convirtió en un factor significativo, desde el ámbito económico-comercial. Es una representación social que obedece a sus intereses económicos dentro del marco capitalista. Esta vía marítima se convirtió en un símbolo que ha conformado

*“una co-participación de los Estados nacionales en una especie de sociedad mundial bajo el capitalismo moderno... se incluye la posibilidad y la realidad efectiva de instituciones y de significaciones particulares a tal o cual colectividad”<sup>17</sup>*

Los actores políticos, económicos y sociales conforman sus significaciones con el objeto de satisfacer intereses colectivos. El canal marítimo ha sido un ejemplo de ello. Éste implica distintas interpretaciones, ha sido objeto de disputa, control y apropiación de los actores involucrados. Son precisamente, los actores quienes le otorgan una significación específica. Tanto para EE.UU. como para la nación panameña, esta vía de transporte es significado de desarrollo económico. Más aún, para el pueblo panameño se ha convertido en un referente nacional. La apropiación de un espacio físico que propicia referentes, símbolos de identidad colectiva. Esto demanda para los actores involucrados, la lucha por la defensa de éstos.

En este proceso, el canal para la sociedad panameña se ha convertido en un referente nacional presente en el desarrollo socioeconómico, a nivel de la vida cotidiana como

---

<sup>16</sup> De acuerdo con Castoriadis, el imaginario colectivo implica “creación, posición (institución) que lo imaginario social hace de una figura no real, que da existencia a figuras concretas (las materializaciones, los ejemplos particulares de la <imagen de la palabra>) como lo que son: figuras de palabras, signos.” Lo imaginario es una creación inmotivada, que solo es en y gracias al acto de poner imágenes. Social. Inconcebible como obra o producto de un individuo o de una multitud de individuos (el individuo es institución social), inderivable a partir de la psiquis como tal y en sí misma. En Castoriadis, Cornelius, *La Institución imaginaria*, Barcelona, Tusquets, 1989, p.37.

<sup>17</sup> Castoriadis, Cornelius, *La Institución Imaginaria de la sociedad*, Barcelona, Tusquets, 1989, p.313.

colectivo. Se inserta en un ámbito social reforzado por los bloques políticos y económicos que sustentan el poder en el país.

Esta situación se refuerza a través del discurso oficial, bajo políticas públicas, como en los medios masivos de comunicación. Por parte de EE.UU. el canal interoceánico, también es un referente, no social, pero sí económico y militar. De acuerdo a Castoriadis, la economía es una significación imaginaria social que se evidencia en esta relación con la nación panameña. Como también Lindón señalara que la relación social se sustenta en un ámbito espacial, a partir de uno físico, el cual es apropiado por quienes lo habitan y lo emplean para satisfacer necesidades socioeconómicas. En este caso, el estrecho canalero se ha convertido en una dimensión imaginaria tanto para la sociedad panameña como para el gobierno estadounidense (Lindón, 2012). La vía canalera, vista por los actores involucrados, ha generado un vínculo con el espacio local y otro con el nacional e internacional.

Es precisamente, que por este canal, Panamá es considerada como territorio estadounidense. Es su zona geopolítica de influencia estratégica, tan importante, dentro de Centroamérica como del Caribe. El resultado de la obra canalera propició la diversidad cultural característica en Panamá debido a los trabajos por la construcción del ferrocarril de 1850 y del canal interoceánico en 1889. Los esclavos traídos de África e inmigrantes chinos significaron mano de obra barata de mejor resistencia al clima tropical para realizar esas actividades. Para la inauguración de la vía interoceánica la fuerza laboral ascendió a 33,270 trabajadores (Castillero:2004).

Este grupo de trabajadores conformó una clase obrera y media a lo largo del siglo XX. Este sector de la población sustentó las actividades económicas, bajo las cuales el canal se construyó; sujetándose a condiciones de explotación y desigualdad económica, fomentada a raíz de los sueldos mal pagados a panameños, en relación con los de los norteamericanos<sup>18</sup> como fuerza laboral dentro de la *Zona del Canal*. Esta situación agravaba los conflictos sociales derivados de la discriminación racial imperante en la región. Estos grupos sociales estaban en un constante desacuerdo con las políticas pro-estadounidenses implantadas por el gobierno panameño. Al mismo tiempo, éstas perjudicaban y deterioraban los principios nacionalistas de la nación panameña presentes en sus habitantes desde fines del siglo XIX.

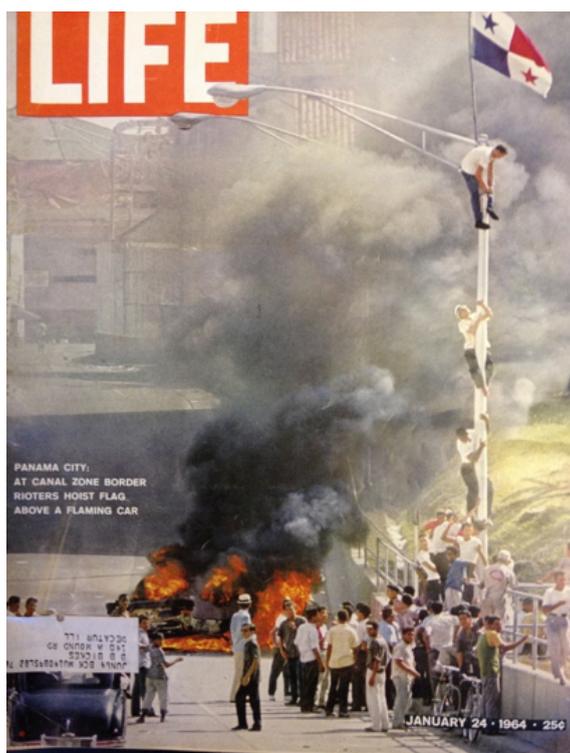
---

<sup>18</sup> Dentro de la población de residentes estadounidenses en la *Zona del Canal* la cual asciende a 44,198 hab se percibía un ingreso per cápita de \$5,600 dólares por zona (habitante de la *Zona del Canal*) en relación a \$78 millones pagados a trabajadores panameños. Esta cantidad implica el ingreso más alto de mundo para el año de 1970. En Jaramillo Levi, E. *Una Explosión en América: El Canal de Panamá*, México, S XXI, 1976, p. 127.

Por lo tanto, los trabajadores trataron constantemente de manifestar y denunciar su inconformidad respecto a la manera en que se negoció el Tratado Hay - Bunau – Varilla de 1903.

En 1955, el presidente Dwight David Eisenhower de Estados Unidos y José A. Remón Cantera de la República de Panamá, quien en 1953 fuera jefe de la Guardia Nacional, realizaron el Tratado Remón-Eisenhower o Tratado de Mutuo Entendimiento y Cooperación. Esta negociación permitió aumentar la anualidad por el uso de la *Zona del Canal* a 1,930,000 dólares, pues desde 1903, EE.UU. no pagó 9 anualidades dólares a Panamá.

Para 1961 el gobierno norteamericano de Kennedy y el del panameño Chiari, buscaban negociar un proyecto de construcción de un canal a nivel del mar. Para 1963, se tenía la propuesta de que el nuevo canal fuese por Darién, al este de Panamá. Parte de este acuerdo era acallar el repudio a la ocupación de EE.UU. por lo cual ambos gobiernos acordaron izar la bandera panameña en los límites de la *Zona del Canal*. El resultado fue el movimiento social del 9 de enero de 1964. Ese día, en los límites de la *Zona del Canal* y la ciudad de Panamá, estudiantes del Instituto Nacional se enfrentaron a estudiantes norteamericanos. Los estudiantes panameños trataron de izar la bandera panameña junto a la estadounidense en el límite de la *Zona del Canal* como una manera de reivindicar la soberanía nacional. El acontecimiento terminó en el enfrentamiento entre estudiantes panameños y los marines norteamericanos (Figura 8 y 9).



Ese día dejó 21 muertos con más de 200 heridos (Calzadilla, 2003). La consecuencia propició el rompimiento de las relaciones diplomáticas de Panamá con EE.UU. Esta situación dio pauta para plantear un nuevo tratado con mejores condiciones para Panamá que las establecidas en el de 1903.

*Figura 8. Enfrentamiento en la Zona del Canal. 6 de Enero de 1964. Fuente: <https://panamaprofundo.files.wordpress.com/2013/01/2012-12-17-10-34-03.jpg>*



Figura 9. Monumento a los Mártires. 2013. Avenida de Los Mártires. Ciudad de Panamá.

Fuente: <https://upload.wikimedia.org>

En abril de 1964 ambas naciones reanudaron sus relaciones diplomáticas con la Declaración Moreno-Bunker. En 1967 con la firma de la Declaración Robles Johnson, entre los presidentes Marco Aurelio Robles de Panamá y Lyndon Johnson de EE.UU., se enfocaba a la construcción de un entorno más favorable para ambas naciones en la renegociación del Tratado de 1903. Los puntos a tratar se referían a la administración y defensa del canal, los referentes a la ocupación del territorio por las bases militares de EE.UU. y la búsqueda de una mejor ruta por medio de un canal a nivel. La reacción del pueblo panameño fue un rechazo al convenio conocido como “tres en uno.” Asimismo, el Órgano Legislativo lo rechazó a causa de las severas críticas de profesores e intelectuales del país.

Más tarde en 1977, el Tratado Torrijos-Carter, celebrado entre el presidente Jimmy Carter y el General Omar Torrijos, era una negociación no deseada por el gobierno norteamericano la cual tuvo que realizar para frenar las constantes manifestaciones populares orientadas a

la defensa de su soberanía. Con ese nuevo tratado, el gobierno estadounidense esperaba evitar y aquietar las inconformidades derivadas por su presencia en territorio panameño lo cual estaba en la mirada de la comunidad internacional.

Este nuevo tratado al ser aceptado por Panamá obligó a los EE.UU. a retirarse, obligadamente y en contra de sus intereses y dismantelar las bases militares de la *Zona del Canal*. El 31 de diciembre de 1999

Panamá recibió la administración del Canal para ejercer su soberanía en el mismo. Para ello el gobierno panameño instituyó la Autoridad del Canal de Panamá, (ACP). Esta institución es la responsable de la administración, operación, mantenimiento y cobro de peajes a las embarcaciones marítimas que atraviesan la vía interoceánica.

En el cuadro n.3 se muestran los ingresos captados por tránsitos del paso interoceánico desde el tiempo de entrega de la vía por parte del gobierno estadounidense:

**Cuadro 3. Ingresos por concepto de Peajes por tránsitos en el Canal de Panamá**

**1998 - 2012 (mill de dlls)**

Año	Ingresos	Año	Ingresos
1998	546.00	2006	1,027.00
1999	569.00	2007	1,183.00
2000	574.00	2008	1,318.00
2001	580.00	2009	1,438.00
2002	589.00	2010	1,482.00
2003	921.00	2011	1,730.00
2004	758.00	2012	1,852.00
2005	848.00	2013	1,850.00
		Total	17,265.00

Fuente: Autoridad del Canal de Panamá.  
<http://micanaldepanama.com/>

El total de ingresos por peajes alcanzó la suma de \$17,265.00 millones de dll. De esta cantidad, \$8,767.00 millones de dlls. se ha transferido al gobierno nacional entre 1998 y 2013.

La cifra restante de \$8,498 mill se ha canalizado a cubrir costos de la operación de la vía interoceánica. Los ingresos por concepto de peajes equivalen, anualmente a un 5% del PIB.

#### 4.1. El reto de la Ampliación de la Vía Interoceánica

A raíz del crecimiento del comercio internacional y, por ende, del aumento del tamaño de los buques tipo *Post Panamax*<sup>19</sup> con mayor capacidad de transporte, la ACP analizó la necesidad de ampliar el canal.

En 2006, el gobierno panameño impulsó el Proyecto de Ampliación del Canal<sup>20</sup> a fin de optimizar la operatividad de la vía interoceánica<sup>21</sup>.

Para ello se realizó un referéndum nacional el cual fue aprobado por el pueblo con un 76.83% de los votos a favor y un 21.76% en contra.

Este proyecto que inició en 2007 con un costo de 5,250 millones de dólares, comprende la construcción de un tercer juego de esclusas mediante la participación de la cooperación tanto de EE.UU. como de Europa.

El gobierno panameño espera terminar la obra en 2016 la cual competirá en un futuro cercano con el nuevo canal en Nicaragua cuya construcción se ha realizado por China.

Este implicará desafíos y competitividad dentro del transporte mundial de mercancías.

---

<sup>19</sup> Las embarcaciones *Panamax* son contenedores con un máximo de 4,500 TEU (unidad de transporte equivalente, medida estándar internacional de carga para contenedores de 20 pies, con dimensiones de largo, ancho y alto de 20' x 8' x 8.5' respectivamente, una capacidad de 65.000 toneladas y 12,5 m de profundidad.). Entre los cargueros considerados de este tipo se tienen los cargueros de granel (grano, mineral). El buque *Panamax* está diseñado para ajustarse a las dimensiones permitidas para que estos barcos puedan cruzar el Canal de Panamá, establecido por el tamaño de las esclusas y su calado. Por *calado* entiéndase a la distancia vertical entre un punto de la línea de flotación y la línea de base o quilla con el espesor del casco incluido. Por tanto, el Proyecto de Ampliación del Tercer Juego de Esclusas, de acuerdo a declaraciones de la ACP, permitirá el tránsito desde 5,000 hasta un máximo de 12,000 teus. Tomando en consideración el actual promedio de barcos que transita el Canal, aproximadamente, asciende a 42 barcos diarios; por tanto, se estima un paso promedio de 8.4 *Post Panamax* diarios. Así, con dicho proyecto se espera satisfacer las demandas del mercado mundial y otorgar un adecuado servicio a la circulación de los *Post Panamax*, aproximadamente de 15m, por el canal. En ACP. *Propuesta de Ampliación del Canal de Panamá. Proyecto del Tercer Juego de Esclusas, 2005-2025*, pág.37.

<sup>20</sup> Puede consultarse la página de la Administración del Canal de Panamá en Dirección URL: [[http://www.embpanamamexico.com/PAsp/comer/canal/ante\\_canal/ante\\_canal.html](http://www.embpanamamexico.com/PAsp/comer/canal/ante_canal/ante_canal.html)] [consulta: 20 junio de 2012].

<sup>21</sup> La ACP estableció el Plan Maestro para un plazo de años dentro del se ampliará el Canal en su capacidad con un tercer juego de esclusas. Actualmente el Canal posee dos carriles de esclusas con tres escalones cada una el tránsito de buques entre el nivel del mar y el nivel del lago Gatún. Una de las esclusas se encuentra en el Pacífico en Miraflores con dos escalones y otro ubicado en Pedro Miguel con un solo escalón. La otra se localiza en el Atlántico la cual está integrada en un solo complejo ubicado en Gatún y posee tres escalones. [<http://www.pancanal.com/esp/acp/acp-overview.html>], [consulta: 23 junio de 2012].

## ***V. Canal de Panamá: patrimonio y un Imaginario colectivo dentro del comercio internacional***

Las condiciones históricas generadas desde hace 500 años del descubrimiento del Mar del Sur privilegiaron la posición geoestratégica del istmo panameño con un desarrollo económico y de servicio ligado al paso interoceánico.

El descubrimiento de un estrecho hacia el Mar del Sur, considerando sus características naturales, cobró importancia dada la ausencia de sismicidad, vulcanismo y de meteoros. Eso generó el interés en la población panameña de que la construcción de la vía interoceánica sería de gran provecho comercial. A pesar de la llegada de franceses y norteamericanos, para la población panameña el canal se convirtió en un elemento identitario. Para 1903, ante la ocupación colonial estadounidense, la sociedad panameña mantuvo y siguió considerando la obra canalera un símbolo en la formación de su Estado nacional.

Este proceder puede parecer contradictorio, sin embargo, el uso del espacio, las tierras y los recursos naturales que conlleva se encuentran dentro del territorio panameño. Es cierto que EE.UU. realizó y pago la obra pero gran parte de la mano de obra fue nacional como migrante del Caribe. Ese aspecto fortaleció el ámbito cultural del país, la conformación de una gran diversidad poblacional la cual, poco a poco, fue apropiándose de esa obra de ingeniería al participar en su edificación.

La población panameña, ante la construcción del imaginario colectivo de dicha obra, se presenta al mundo como una nación que ofrece un paso interoceánico para facilitar el comercio internacional y no sea exclusivo de una sola nación.

Esta obra abarca procesos, tecnologías, demanda y aprovechamiento de energía, maquinaria, recursos humanos y mantenimiento, son partes necesarias para garantizar el servicio del negocio marítimo internacional. Por estas características, el canal de Panamá puede considerarse parte del patrimonio industrial puesto que

*“El patrimonio industrial está compuesto por sitios, estructuras, complejos, áreas y paisajes; así como por la maquinaria, los objetos y los documentos relacionados que proporcionan pruebas de procesos de producción industrial pasados o en desarrollo, la extracción de materias primas y su*

*transformación en bienes, y la energía e infraestructura de transporte relacionadas.”<sup>22</sup>*

El Canal de Panamá es una obra de infraestructura para el transporte de mercancías considerando el reto que implicó en un medio ambiente tropical en el cual se levantó a diferencia del canal de Suez dentro de un clima árido. También, hay que tomar en cuenta los intereses de EE.UU. en su etapa de expansionismo comercial y búsqueda de materias primas en la región. Y es en este contexto bajo el cual, a lo largo de la historia el pueblo panameño, en específico, la clase comerciante empezaría a concebir la idea de crear una vía transoceánica que por si mismos no lo hubieran logrado.

Esta vía se caracteriza en el uso de la *renta del suelo*<sup>23</sup> lo cual implica el uso del territorio panameño comprendido en sus recursos naturales: hídricos, atmosféricos, orográficos y cuencas, etc. Esto significa observar la importante demanda e imprescindible de la magnitud de recursos requeridos para ser viable la operación del Canal de Panamá. Debido a esto, el cobro de peajes no llega a cubrir el gran beneficio que otorga la posición geográfica para el transporte de mercancías durante el periodo bajo el cual EE.UU. lo administró ni tampoco cuando la vía se traspasó a manos de la ACP a través del depósito de las rentas del erario en 1999. Asimismo, la operación del canal no solo implica prácticas económicas, sino socioculturales y medioambientales.

Esta vía interoceánica se ha convertido en un imaginario colectivo por el pueblo panameño, el cual ha participado aportando fuerza laboral y cuyo territorio ha sido objeto de una ocupación estadounidense a lo largo del siglo XX. Por ello, la población caribeña considera esta ruta marítima parte de sus vivencias las que ha plasmado en creaciones poéticas como la del *“Desde el Puente del Canal”*:

“Pasan barcos, sus banderas  
en el aire van flotando.

<sup>22</sup> Principios de Dublín, 2011. Principios Conjuntos de ICOMOS – TICCIH para la conservación de sitios, estructuras, áreas y paisajes de patrimonio industrial.

<sup>23</sup> David Ricardo ya había descubierto la existencia del tipo de renta la señalar que “una renta... es siempre la diferencia existente entre el producto obtenido mediante el empleo de dos cantidades iguales de capital y trabajo” No obstante es Marx quien establecer como “renta del suelo” lo que implica el beneficio que se capitaliza por medio de la cobranza, derivado del grado de amplitud que brinda la productividad de la tierra: fertilidad natural, tales como minas, petróleo, hidrografía, orografía, etc. En sí, la posición geográfica óptima para la explotación de un lugar determinado. En suma, es el aprovechamiento de múltiples ventajas y posición privilegiada que posee un lugar como lo es el istmo centroamericano como no se pudiera encontrar en otra parte del planeta. En D.Turner. “Trilogía del Canal de Panamá. Cien años de Humillación.”, 2007, p.21

¡Ay patria! te digo; ¿cuándo  
serás bien mía por entera?  
Para llenar las riberas  
del Canal, de factorías  
y que reine la alegría  
cantando de sol a sol  
con el idioma español  
de nuestra soberanía.”<sup>24</sup>

Por ello, para proteger y salvaguardar el cuidado del canal de Panamá, la ACP ha establecido políticas idóneas como medidas jurídicas y administrativas como “*Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá*”. [art. 318 const.]<sup>25</sup>

Otro elemento importante existente dentro de ese cuidado es la preservación del medio natural. La cuenca hidrográfica del canal es imprescindible para el funcionamiento del mismo. Su cuidado abarca la preservación del hábitat natural comprendido como la flora y fauna del ámbito tropical del istmo.

Estos componentes conforman un paisaje que confluye lo natural con lo humano para satisfacer el transporte de mercancías como parte del sistema de producción capitalista (producción, distribución y venta de mercancías y servicios). Con ello las prácticas socioeconómicas propician imaginarios colectivos los cuales, en palabras del francés, Edgar Morín, consisten del “*conjunto de mitos, formas, símbolos, tipos, motivos o figuras que existen en una sociedad en un momento dado.*”

Por ello, el territorio panameño, como región, posee una especificidad. A diferencia de otras zonas del mundo, aprovechando su posición natural, esta área se caracteriza por sus reservas naturales ricas en biodiversidad<sup>26</sup> abarcando una serie de especies vegetales y animales características de la zona.

---

<sup>24</sup> Changmarín. Carlos Francisco. Desde el Puente del Canal. Del libro: Cantadera, 130 décimas para cantar. El León de los Leones. 1995. <http://panamapoesia.com/pt29decima12.htm>.

<sup>25</sup> Artículo 317 constitucional, esta organización es conocedora de temas relativos al sector marítimo aplicados al desarrollo socioeconómico nacional en coordinación con otras dependencias como el órgano legislativo del gobierno panameño. ACP. [en línea], Panamá, Dirección URL: <http://www.acp.gob.pa/esp/general/> , [consulta: 20 abril de 2012].

<sup>26</sup> La Biodiversidad es considerada por la UNESCO como patrimonio natural a las formaciones físicas, geológicas, fisiológicas y biológicas desde el punto de vista científico, de conservación y belleza natural. Además, constituyen el hábitat de especies animales y vegetales amenazadas

En el ámbito social, Panamá conserva un conjunto de expresiones culturales (bailes, carnavales, tradiciones religiosas, canciones) las cuales se han construido a lo largo de su historia y encierran gran relación con la construcción de la vía oceánica.

La población panameña se ha conformado de la mezcla de razas, desde la existencia de sus pueblos originarios, hasta las migraciones generadas a raíz de la colonización como por las propiciadas debido a la construcción del canal interoceánico.

El Canal de Panamá se ha convertido para el pueblo panameño en un símbolo económico de cohesión e identidad dentro de la vida del país pues está presente tanto en el himno nacional como en el escudo nacional (Figura 10).



Figura 10. Escudo Panameño.  
Fuente: <http://www.protocolo.org/extendibles/PROTOCOLO1833-877279.jpg>

Estos elementos ejemplifican la diversidad multicultural que representa un patrimonio tanto natural, cultural e inmaterial. En situación resalta las especificidades de una región como de igual forma sucede en México en donde, sus propias particularidades, determinan un lugar con elementos que la distinguen del resto del continente americano.

Dadas las características geográficas, clima, orografía, hidrografía, biodiversidad, junto con las expresiones culturales hacen de los países lugares únicos. Por ello, es imprescindible reivindicar la importancia y significación del patrimonio cuya función es una serie de referentes para reinventar la existencia de un pueblo. Los referentes, significados y simbolismos construidos en una sociedad se conocen como patrimonio natural, cultural: material e inmaterial.

Este patrimonio industrial en Panamá advierte prácticas humanas, con sus propias contradicciones, propiciadas a partir de un ámbito económico para dar un sentido de pertenencia de su población.

En el caso de Panamá como puede ser para México, los referentes sociales comunican sentido de pertenencia, identificación con el entorno físico. Esto otorga significación al espacio geográfico en el cual se habita.

## **V. Conclusiones**

La importancia del Mar del Sur recuerda la construcción de una nación. A partir de ello se han construido referentes de pertenencia a un espacio geográfico. Esto ha establecido una especificidad geológica y geográfica que, junto a características económica y comercial, centrada en la clase política y comercial panameña, aunado al interés económico y comercial de un EE.UU. en la búsqueda de materias primas y rutas comerciales, se conjugan en un objetivo principal: la construcción de una vía marítima.

Después del canal de Suez, la obra trasciende, con gran impacto ingenieril, a fin de generar aspectos de índole social, etnográfica, ecológica y ambiental que se presentan en su ámbito espacial, físico e imaginario. Para ello es necesario el sentido del patrimonio como una manera de mantener la cohesión e identidad en un grupo social. Por tanto, en las políticas educativas se puede aprender que el patrimonio es una manera de comunicación entre el entorno y el individuo.

La historia panameña muestra la disputa de un territorio, una región que ha interesado tanto a Europa como EE.UU. en la construcción de una vía comercial interoceánica. La obra, por la importancia de sus inigualables condiciones naturales del paso interoceánico, permite hacer del canal panameño un patrimonio industrial no solo adjudicado a su valor económico. Si bien es cierto que al final, la obra fue realizada por EE.UU. para satisfacer sus intereses económicos y militares a lo largo del siglo XX, también para el pueblo panameño fue una aspiración.

Para lograr esa aspiración, la clase política panameña decidió sacrificar su soberanía nacional, con lo cual, entró a una fase colonial en 1903. Con ello, el desarrollo económico se vio dependiente de los intereses norteamericanos los cuales cobraban gran importancia en el ámbito industrial, comercial y financiero en el entorno del liberalismo económico. Sin embargo, a lo largo del siglo XX, el pueblo istmeño nunca dejó de luchar por ser parte activa en la soberanía de la Zona del Canal. Las constantes manifestaciones de la población reflejan la demanda a ese derecho. La inconformidad social se ha expresado a través de distintas manifestaciones, tanto culturales como en movilizaciones en las calles.

Incluso, esas reacciones tuvieron repercusión en los foros internacionales como el de la ONU. Eso es una muestra de que la colectividad panameña considera la vía interoceánica un símbolo comercial de desarrollo nacional e internacional, que a la vez, está presente en su cultura.

Considerando el control de la vía por EE.UU., bajo una colonización en Panamá hasta 1999, a inicios del siglo XXI, el pueblo recibe la devolución de la misma gracias a los Tratados Torrijos-Carter de 1977. Esto es consecuencia de la persistente lucha popular istmeña. La defensa de un paso, convertido en una obra y objeto de conflictos entre la clase económica dirigente desde antes del siglo XX, con un pueblo que ha participado en su edificación con mano de obra panameña e inmigrantes como la intervención de un país capitalista en expansión. Desde su inauguración, la vía no solo satisfizo la política exterior de EE.UU., sino el comercio internacional se ha visto beneficiado. Para EE.UU. la obra canalera, por su infraestructura, es un logro más. Un referente industrial, ingenieril como parte del desarrollo norteamericano, otro logro más, gracias a su financiamiento y dirección pero con base en una planeación francesa y con mano de obra panameña y migrante.

Así, la construcción del imaginario colectivo para una nación, como la panameña, implica la edificación de un patrimonio económico que tiende a ser clave para el progreso nacional. Esa obra de infraestructura realizada por el extranjero es también parte del nacional quien luchó por ejercer su soberanía a lo largo de un siglo. Esta obra industrial se encuentra inmersa en un paisaje natural del cual se sustenta por sus características hidrográficas y equilibrio ecológico de su cuenca.

La vía interoceánica se convierte en un imaginario cultural para los panameños quienes lo asumen como parte de su entorno nacional plasmado en sus aspectos políticos, económicos y culturales con distintos pareceres. Es así que las políticas gubernamentales deben contribuir al cuidado del patrimonio industrial que, como signo de progreso nacional, debe protegerse a través de leyes y el cual sea un eje de cohesión social en el pueblo panameño.

El sentido y construcción de la vía canalera, vista como patrimonio histórico y cultural, concibe imaginarios colectivos que representan los anhelos de progreso y refuerzan la identidad de los pueblos, como es el caso del panameño, mismo que debe ser cuidado y protegido como referente invaluable de identidad, tanto por la políticas públicas de un país como por las de cada integrante de su sociedad.

## **Bibliografía**

- Araúz, C., M, F. (2006). Canal de Panamá en Tareas. Panamá: Universidad de Panamá.
- Boletín Geográfico. (1977). Rio de Janeiro 35 (234), 5-13.
- Calzadilla, C. (2003). Historia de Panamá. Panamá: Universidad de Panamá.
- Castoriadis, C. (1989). La Institución Imaginaria de la Sociedad. Barcelona: Tusquets.
- Castillero, E. (2004). Historia de Panamá. Panamá: Nemesix Impresiones
- Haesbert, Rogeiro. (2010). Dilemas da Regiao e da Regionalizacao. Universidad Fulminense de Litda. Rio de Janeiro.
- Harvey, D. (1975). "The Geography of Capitalist Accumulation: A Reconstruction of the Marxian Theory". Wocester: Antipode, A (2), 9-21.
- Holzer, W., A (1992). Geografía Humanista – Sua Trajetória de 1950 a 1990. Dissertacao de Mestrado, Departamento de Geografía. Universidad Federal de Rio de Janeiro.
- Jaramillo, L., E. (1976). Una Explosión en América: El Canal de Panamá, México: S XXI.
- Lefebvre, H., (1976). Espacio y Política. Barcelona: Península.
- Lindon, A. (2012). Geografía de lo imaginario. Barcelona: Anthropos.
- Lozano, J.(1994). Breve Diccionario de Economía. Madrid: Pirámide.
- Moraes, A.C.R. (1990). "Introducao", en Ratzel, Sao Paulo: Editora Ática.
- Morasan. J.A. (2007). Ni Neoliberalismo Ni Más Muerte... Solo Revolución.
- San Salvador: Ediciones Venado Del Bosque.
- Muñoz, J. (1976). El Canal de Panamá, Origen trauma nacional y destino. México: Grijalbo.
- Nystuen, J. (1968). "Identification of Some Fundamental Spatial Concepts", en Berry, B.J.L. y Marble, D. (eds.), Spatial Analysis: A readers in Statistical Geography, Englewood Cliffs: Prentice – Hall.
- Relph, E. (1976). Place and Placelessness. Londres: Pion.
- Santos, M. (1979). O Espaço. Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Paises Subdesenvolvidos, Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves Editora.
- Zoido, Florencio. (2000). Diccionario de Geografía Urbana, Urbanismo y Ordenación del Territorio. Barcelona: Grupo Aduar, Ariel.

## **Hemerografía**

ACP. (2004). Propuesta de Ampliación del Canal de Panamá. Proyecto del Tercer juego de esclusa 2005-2025. Panama; ACP.

Anderson, P. (1996). Balance del Neoliberalismo: Lecciones para la Izquierda. México: El Robadillo, 2(3), 8 – 13.

Turner, D. (2006). Estudio de Impacto Ambiental a la Propuesta de Ampliación del Canal de Panamá. Panamá: Universidad de Panamá.

Turner, D. (2007). Trilogía del Canal de Panamá. 100 Años de Humillación. Panamá: Universidad de Panamá.

### Ciberografía

- ACP. Autoridad del Canal de Panamá. Recuperado el 1 de agosto de 2015 de: <http://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/la-construccion-del-canal-frances/>
- Changmarín. C. F. 1995. Desde el Puente del Canal. Del libro: Cantadera, 130 décimas para cantar. El León de los Leones. Recuperado el 1 de agosto de 2015 de: <http://panamapoesia.com/pt29decima12.htm>
- Embajada de Panamá en México. <http://www.panamaenelexterior.gob.pa/mexico>
- Morín, E. 2015. Teoría del Imaginario Colectivo. Recuperado el 31 de julio de 2015 de [www.cac.cat/pfw\\_files/cma/recerca/quaderns\\_cac/Q12saperas\\_ES...](http://www.cac.cat/pfw_files/cma/recerca/quaderns_cac/Q12saperas_ES...)
- www. bing.com
- TICCIH. 2011. The International Comitée for the Conservation or the Industrial Heritage. Principios de Dublín. 2011. Principios Conjuntos de ICOMOS – TICCIH para la conservación de sitios, estructuras, áreas y paisajes de patrimonio industrial. Recuperado el 1 de agosto de 2015 de [www.international.icomos.org/Paris2011/GA2011\\_ICOMOS\\_TICCI](http://www.international.icomos.org/Paris2011/GA2011_ICOMOS_TICCI)

