



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA  
DE MÉXICO**

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES  
ARAGÓN**

**ANÁLISIS DE LAS REPERCUSIONES ECONÓMI-  
CAS, POLÍTICAS Y SOCIALES DE LA AMPLIA-  
CIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ Y EL PROYECTO  
DE CANAL DE NICARAGUA**

**T E S I S I N A**

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:**

**RELACIONES INTERNACIONALES**

**P R E S E N T A:**

**ANTONIO DANIEL JENKINS LÓPEZ**



**FES Aragón**  
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

**DIRECTORA DE TESIS:  
MTRA .PENÉLOPE GARCIA ARANDA  
CIUDAD NEZAHUALCOYOTL, ESTADO DE MÉ-  
XICO, 2017**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

<b>Introducción.</b> _____	<b>3</b>
<b>1. Conceptos Generales y Antecedentes de construcción de canales de navegación.</b> _____	<b>13</b>
<b>1.1. Navegación interoceánica en Latinoamérica, conceptos y situación actual</b> _____	13
1.2 Panamá _____	14
1.2.1 Antecedentes históricos a la creación del canal (1821 - 1881)	15
1.2.2 Construcción del Canal de Panamá _____	22
1.2.3. Canal de Panamá, construcción y control estadounidense (1903 - 1999) _____	27
1.3 Nicaragua _____	38
1.3.1 Antecedentes históricos a las primeras oportunidades de creación del canal en Nicaragua (1826 - 1903) _____	38
1.3.2 Antiguos proyectos de construcción de un canal interoceánico	43
<b>2. Desarrollo del canal panameño y el resurgimiento del proyecto de canal nicaragüense.</b> _____	<b>47</b>
2.1 Panamá _____	47
2.1.1 Control panameño del Canal de Panamá (1999). ____	47
2.1.2 Referéndum de ampliación del Canal de Panamá ____	55
2.1.3 Construcción y atraso en las de obras de ampliación	57
2.2 Nicaragua _____	62
2.2.1 Actores y resurgimiento del proyecto de construcción de un canal de navegación (2013) _____	63
<b>3. Proyecciones y estadísticas de la ampliación panameña y el estatus del proyecto de Canal de Nicaragua.</b> _____	<b>66</b>
3.1 Panamá _____	66
3.1.1 Estado actual de la ampliación del canal (2016) ____	66
3.1.2 Prospectiva económica, política y comercial _____	69
3.2 Consideraciones finales. Nicaragua _____	70
3.2.1 Conclusiones. _____	73

## Introducción.

Desde el surgimiento de las ideas de creación de canales interoceánicos en el mundo, teniendo como primer ejemplo el Canal de Suez localizado en Egipto y que une al mar Rojo con el Mediterráneo,<sup>1</sup> la humanidad al paso de los años ha encontrado esta herramienta de conexión entre océanos de gran utilidad y se han pensado en construir más en otras partes del mundo; aquí es donde entra en escena, al que aún es en la actualidad la obra de ingeniería más grande de su rubro, el Canal de Panamá.

El Canal de Panamá tuvo su origen como idea en el siglo XIX, cuando el éxito conseguido por el Canal de Suez en su uso rebasó las expectativas establecidas antes de su construcción, se llegó a la conclusión de que sería un gran acierto hacer un Canal interoceánico en el continente americano. Para facilitar las obras de construcción se buscó una zona geográfica que facilitara el proceso de construcción, más específicamente el terreno más angosto y de fácil acceso del continente. Se encontraron tres grandes opciones en un principio que cumplían con todas o algunas de las características buscadas, el Istmo de Tehuantepec en México, el Istmo de Nicaragua en Nicaragua y finalmente el Istmo de Panamá, en Panamá.

A finales del siglo XIX en el contexto internacional destacaba el declive del imperio británico, dándole paso a la época del liderazgo económico y político de los Estados Unidos. Cuando el proyecto del Canal de Panamá se materializa con el inicio de obras a cargo del ya conocido empresario y también encargado de la construcción del Canal de Suez, el francés Ferdinand Marie, Vizconde de Lesseps, mejor conocido como Fernando de Lesseps quien pretendía construir el canal interoceánico de un solo nivel (mismo método que utilizó en Suez) ganándose con esto críticas por parte de ingenieros y constructores franceses, debido a que ellos consideraban que un canal de un solo nivel en Panamá no iba a poder ser posible, sin embargo, la gran influencia de Fernando de Lesseps entre los altos mandos franceses, aunado al renombre que le dejó la anterior construcción del Canal en Suez, lograron que la idea del canal de un solo nivel se aprobara por la comisión francesa que ratificó la construcción del canal.

---

<sup>1</sup> Canal de Suez . (2010). Canal de Suez . 2008, de Suez Canal Sitio web: <http://www.suezcanal.gov.eg/>

La construcción del canal bajo el mando de Fernando de Lesseps comenzó en 1879, sin embargo, como era de esperarse fracasó en 1887. Un año después en 1888 se convocó a Gustav Eiffel para empezar la construcción del canal con exclusas<sup>2</sup>.

Esta segunda etapa de la construcción del canal mejoró notoriamente en cuanto a rendimiento en comparación a la administración de Lesseps, sin embargo, en los meses posteriores el dinero destinado a la construcción se agotó, dejando así al Canal de Panamá para 1889 en un cese total de operaciones de construcción<sup>3</sup>.

Para 1898, la junta de la empresa constructora había agotado los recursos y solamente tenía dos opciones abandonar el proyecto o venderlo, para lo cual eligieron la segunda y se realizó la transacción de venta a los Estados Unidos país que figuraba como el mejor postor, aunque para ese entonces todavía no contaba con el permiso de Colombia para la construcción de la vía (para el año de 1898 Panamá pertenecía a Colombia, hecho que cambiaría años más tarde).

De esta manera desde aquel año, aunque no inician las obras, si comenzó la tercera y última etapa de la construcción del Canal de Panamá, en esta ocasión en manos estadounidenses y se convertiría en un objetivo primordial en esos años el convertir a Panamá de nueva cuenta en una nación libre, esto para tener el permiso de construcción de la vía que Colombia se negaría a ofrecer.

Para finales del siglo XIX Panamá formaba parte constitucionalmente de Colombia a la cual ya había pertenecido anteriormente a comienzos de dicho siglo, sin embargo, en la última década del siglo se dio un crecimiento en los movimientos de separación panameños, como consecuencia de las diferencias en privilegios políticos y económicos entre la zona geográfica de lo que hoy es Panamá y Colombia. Estos hechos fueron vistos y aprovechados por los Estados Unidos, promoviendo la separación panameña. Es por esto que para diciembre de 1902, tras años de grandes batallas y un gran número de bajas, principalmente jóvenes del país del istmo, Panamá y Colombia, a bordo del

---

<sup>2</sup> Castro Manuel Medina. (1973). Historia de un latrocinio: El Canal de Panamá . México : Diogenes.

<sup>3</sup> Rodrigo Espino, Raúl Martínez . (1988). Textos de la historia de Centroamérica y del Caribe. México: Patria.

buque de guerra estadounidense Wisconsin firman el pacto de paz conocido como “La paz de Wisconsin”<sup>4</sup>, que desembocaría meses más tarde en la redacción del acta de independencia de Panamá en noviembre de 1903 y la firma del tratado Hay-Bunau Varilla que le concedía a los Estados Unidos el control de la construcción y la franja de 10 millas sobre la cual recorrería el canal, que sería llamada “La Zona del Canal de Panamá”, todo esto con el apoyo y mediación de Estados Unidos<sup>5</sup>.

Ulysses S. Grant fue el 18º presidente de los Estados Unidos. Era 1869, justamente el año en que el Canal de Suez era inaugurado y el nuevo presidente estadounidense buscaba seguir los pasos de construir un canal interoceánico, como lo hicieron sus similares franceses en Egipto. Esto da cuenta del inicio de una serie de mandatos presidenciales en pro de la exploración geográfica en América Latina para encontrar la porción de tierra que fuera apta para la construcción de dicha obra de ingeniería. En el transcurso del año, el presidente ordenó expediciones que tenían como objetivo encontrar el lugar ideal para la construcción del canal, para esto se crearon cuatro grupos de exploración, uno enviado al Istmo de Tehuantepec, otros dos a Panamá y un cuarto a Nicaragua. Los resultados que se dieron de dicha investigación siguen siendo de gran utilidad actualmente, debido a su gran exactitud y calidad en información; dichos resultados dejaron dos grandes candidatos aptos, los cuales fueron Panamá (en su parte media, donde solo se hayan 50 millas de ancho) y Nicaragua (que en contraste no contaba con la anchura de Panamá, pero si contaba con elementos naturales que facilitarían la construcción, el Río San Juan y el Lago Nicaragua).

Aunque ya se conoce el desenlace de la disputa de entre donde construir dicho canal interoceánico, si en Panamá o Nicaragua, es preciso subrayar el proceso debido a la actual situación.

Para cuando la empresa constructora francesa da por terminada su participación en la construcción del Canal de Panamá, dejando éste inconcluso, el gobierno estadouni-

---

<sup>4</sup> Arias Harmodio. (1957). El Canal de Panamá. un estudio en derecho internacional y diplomacia. Panamá: Panamá América

<sup>5</sup> Ibidem

dense, teniendo como presidente a William McKinley, aún tenía el gran interés que creció desde Ulysses S. Grant décadas atrás, por lo cual planeaba construir la ruta interoceánica, pero contrario a ese entonces la administración McKinley, además del grupo empresarial estadounidense veían más favorable la construcción de un canal en Nicaragua, debido a que no creían adecuado continuar con la estructura dejada por los franceses, así como, también, consideraban más conveniente el terreno nicaragüense para la construcción. Es así, en este entorno que la victoria del proyecto en Nicaragua parecía haber derrotado al proyecto en Panamá, sin embargo, un hecho cambiaría la historia; el sorpresivo asesinato del presidente de Estados Unidos William McKinley y la consecuente toma de poder de Theodore Roosevelt, quien por otra parte, no veía la construcción de un canal como algo romántico o un logro por el cual ejemplificar los avances en su periodo, sino como una herramienta práctica, vital e indispensable; todo esto gracias a que Roosevelt era defensor de la doctrina de “La Influencia del Poder sobre los Mares en la Historia” de Alfred Mahan<sup>6</sup>, por lo cual la construcción del canal interoceánico debería de ser práctica y eficaz. Dicho esto, Roosevelt era creyente de que la mejor opción era Panamá, porque la obra ya estaba empezada y utilizó todo su poder político para influenciar la decisión del congreso estadounidense, que para 1902 habían aprobado la Ley Hepburn, la cual permitía la construcción del canal en Nicaragua y sin embargo, meses después se revocaría gracias a las acciones de Roosevelt y algunos senadores que compartían su opinión, siendo una de las razones con más peso la que presentaría Bunau-Varilla en una reunión del senado estadounidense, donde mostró una estampilla de un centavo nicaragüense, donde se mostraba en el fondo una ilustración del volcán Momotombo en plena erupción<sup>7</sup>, esto dejaría al proyecto en Nicaragua mal parado, debido a que la presencia de una ávida actividad volcánica podrían

---

<sup>6</sup> Alfred Mahan. (1890). *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. Boston, EE.UU. : Boston, Little Brown and Company

<sup>7</sup> Autoridad del Canal de Panamá. (2014). *La Construcción del Canal por los estadounidenses*. 2014, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <http://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/la-construccion-del-canal-por-los-estadounidenses/>

poner en peligro a la estructura en un futuro. Fue así como el proyecto de Nicaragua perdía frente al panameño.

Para mediados de 1904 las obras en el canal dieron de nueva cuenta inicio, ya bajo control estadounidense. Se establecieron bases militares y se construyeron centros de viviendas para los trabajadores estadounidenses en la Zona del Canal de Panamá los cuales formarían parte de la construcción y posterior administración del Canal.

Para 1904, el gobierno panameño, ya independiente permite la llegada de un grupo de hombres procedentes de Estados Unidos con la consigna de iniciar, administrar y dirigir el inicio de las obras del Canal de Panamá, así como la ya antes mencionada Zona del Canal de Panamá, la cual abarcaría 10 kilómetros sobre la franja del canal, desde las aguas del océano Atlántico al Pacífico 5 kilómetros de cada lado de la franja, respectivamente.

Un siglo después del crucial debate entre el canal panameño y el nicaragüense, surge, en 2004, una nueva propuesta formal de la creación de la obra interoceánica. Esta idea aparece gracias a la creciente incapacidad del Canal de Panamá para permitir el paso de buques de mayor calado y mayores dimensiones, lo cual da la oportunidad al resurgimiento de la idea del canal en Nicaragua. La geografía de la ruta en Nicaragua permitiría la creación de una ruta de navegación más amplia y de mayor profundidad, lo que daría acceso a los buques más grandes existentes el paso. Aunque la propuesta hecha en 2004 se tomó en cuenta, la conclusión no sería la buscada por sus promotores, esto debido a que el costo total por la obra sobrepasaría el producto interno bruto del país centroamericano, por lo cual este segundo intento por construir la ruta interoceánica también fracasa, sin embargo, éste dejaría marcado un precedente que no podría ser borrado y que años más tarde desembocaría en lo que hoy se conoce como el proyecto del Canal de Nicaragua.

Para 2013, se dio a conocer que el proyecto presentado en 2004 sería a final de cuentas construido, esta vez financiado por un actor externo al gobierno nicaragüense. Es así como en dicho año se aprueba un referéndum, en el cual se le concedía el permiso de construcción y administración del Canal de Nicaragua a una empresa China, la HKND Group, empresa que mostraría el proyecto de construcción cimentado en 5 pila-



res, que sería la creación del canal interoceánico, además de otros cuatro proyectos de macro dimensiones.

El primero y principal sería el canal, que iría acompañado de un aeropuerto, dos puertos marítimos (uno en el Pacífico y otro en el Atlántico), una zona de libre comercio, ferrocarril y carreteras.

El Canal de Panamá estaría inicialmente bajo la administración estadounidense desde su creación a perpetuidad, sin embargo, con el tiempo, una serie de acuerdos y finalmente los tratados Torrijos - Carter en 1977, dejarían el canal en manos estadounidenses por 100 años, con lo cual pasaría a manos panameñas al inicio del nuevo milenio.

El canal en manos panameñas tuvo un resultado positivo en muchos sectores, siendo el económico y social los más favorecidos, ya que se convirtió en un gran impulsor y generador de empleos de muchos panameños que antes no podían participar en actividades relacionadas con el canal, debido a que había un número limitado de empleos para ciudadanos tanto panameños como estadounidenses. Es así como al inicio de siglo la economía panameña se vio favorecida gracias a la adquisición total del canal.

En contraste, en este nuevo siglo el gobierno panameño que se haría cargo de las actividades del Canal de Panamá, también encontraría que para ese entonces la obra se encontraría en un notable rezago en materia de capacidad y comercial, ya que además de que factores como el gran aumento del comercio en el océano Pacífico entre potencias exportadoras como China y Estados Unidos disminuyeron el uso del Canal de Panamá en consideración con el porcentaje que trabajaba hasta años antes de la entrega a manos panameñas, también encontrarían que el tamaño de los canales de navegación, en comparación con el de los buques que circulaban en ese momento se encontraba en un estado crítico, porque los buques actuales no podrían navegar por ellos, esto gracias a su gran envergadura.

En abril de 2006, Martín Torrijos, ex presidente de Panamá, llamó a un referéndum nacional en el cual se tomaría en cuenta la opinión de todos los ciudadanos y además se elegiría cual sería el futuro del Canal de Panamá. Esto dejó como resultado que la mayoría de los panameños votaran por el sí a la propuesta que el mismo ex presidente

lanzó, en la cual se proponía construir la ampliación del canal, la cual constaría de esclusas en el extremo del Pacífico y en el del Atlántico.

En la actualidad, las obras de la ampliación del Canal de Panamá se encuentran aún en proceso, aunque con un retraso de más de un año y un déficit presupuestario de millones de dólares, esto debido a que los trabajos, ya sea por cuestiones ambientales, laborales o simplemente el hecho de que la planeación no fue la correcta, el Canal de Panamá ha visto entorpecida la fecha planeada para la terminación de su ampliación, la cual en un principio se estipuló a 2015. Esto sólo nos deja muchas dudas y obligados cuestionamientos como ¿Qué tan exitoso será el desempeño del Canal de Panamá después de terminada su remodelación? ¿Causará el Canal de Nicaragua una pérdida económica y comercial para la economía panameña? ¿Si en un caso futuro, se diera la consolidación de ambos, la disputa dejaría a uno fuera de uso? y ¿Además del impacto económico, habrá un impacto geopolítico a nivel mundial, tras la inclusión de China en la región latinoamericana por la construcción del Canal de Nicaragua? En este trabajo iremos analizando cada uno de los casos y de los anteriores cuestionamientos.

El siguiente trabajo tomará como base de fundamento científico la teoría neorrealista, la cual explica y sustenta los aspectos geoestratégicos, económicos y geoeconómicos expuestos en este texto. En el primer capítulo se sustenta prácticamente en su totalidad en la teoría neorrealista, esto gracias al dilema de la seguridad, acuñado en la misma por Kenneth Waltz<sup>8</sup>. Dilema que se ejemplifica en la búsqueda estadounidense por concretar la construcción de un canal interoceánico, el cual le permita transitar de un océano a otro en un tiempo menor al recorrido que se tenía que hacer por el sur de Chile, rodeando todo el sur del continente americano. La consecuente realización de dicha necesidad, la cual sería impulsada gracias a lo sucedido en 1898 en la Guerra Hispano - estadounidense, al darse cuenta de la urgencia de poseer los derechos de construcción del Canal de Panamá, la obra francesa en Centroamérica que lograría llenar la necesidad para evitar el recorrido antes explicado, además de acrecentar su poder marítimo, afianzando así la seguridad en el hemisferio y por lo tanto de su territo-

---

<sup>8</sup> Kenneth Waltz. (1979). *Theory of International Politics*. New York: McGraw Hill .

rio. Este segundo punto contenido en la teoría de Alfred Mahan, la cual sustenta que un Estado para hacerse de poder a nivel mundial necesita una flota marítima poderosa, así como un control avanzado de sus fronteras marítimas, ya sea éste en el aspecto militar o comercial<sup>9</sup>; dicha teoría es tomada por el presidente Theodore Roosevelt para sustentar su argumento de adquirir la opción de continuar la obra francesa en Panamá<sup>10</sup>, sobre iniciar una nueva en el estrecho de Nicaragua. El mismo caso teórico será citado en el capítulo segundo y tercero, ya que al hacerse del canal, Panamá, pretendía establecerse como una nación poderosa en el aspecto comercial y económico en Centroamérica, mismo resultado que quería obtener Nicaragua al intentar atraer a los inversionistas dispuestos a construir un canal a través de su territorio, cosa que actualmente no ha podido conseguir, pero siempre ha anhelado. La teoría neorrealista encaja en cada uno de los capítulos y casos de éste trabajo, gracias a que el trabajo está dirigido a los aspectos geopolíticos, geoeconómicos y comerciales, conceptos que se establecerían en dicha teoría.

La elección del tema, en un aspecto personal, estuvo favorecida por el acercamiento a la cultura, historia y vida panameña, gracias al nexo con aquel país centroamericano que ha despertado en mi gran interés. Además de mis raíces, por parte de mi padre, el contexto histórico siempre me llamó la atención, sin olvidar que la facilidad que me brinda el haber tomado clases de historia de aquel país en mi infancia y estar familiarizado con sus orígenes, casi tanto como con los mexicanos.

Gracias a la problemática que en la actualidad vive el Canal de Panamá, al tener obstáculos en la conclusión de las obras de ampliación de su canal es que me surgen dudas sobre, ¿qué pasará con el comercio de mercancías en Panamá (actividad económica mayoritaria en cuanto a aportación al PIB), si es que se llega a concretar la construcción y pleno uso del Canal de Nicaragua?. Es por esta razón que el tema me man-

---

<sup>9</sup> Alfred Mahan. (1890). *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. Boston, EE.UU. : Boston, Little Brown and Company

<sup>10</sup> Autoridad del Canal de Panamá. (2014). *La Construcción del Canal por los estadounidenses*. 2014, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <http://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/la-construccion-del-canal-por-los-estadounidenses/>

tiene totalmente interesado, por lo cual no hizo difícil mi elección para tema de investigación.

En el aspecto académico encuentro de igual manera una gran importancia el tener al alcance un documento de investigación que analice los puntos de vista del hecho que acontece actualmente; las probabilidades, riesgos, ventajas y desventajas que se encuentran en este momento en el aire, con respecto a lo que sucederá en un futuro.

Esta investigación, que principalmente toca temas de índole económica, comercial, no podrá dejar marginadas las razones y consecuencias políticas que posiblemente ocurran como resultado de la construcción de un nuevo canal y la actualización del ya conocido Canal de Panamá. Además de poder brindar una perspectiva política, este trabajo de investigación, podrá influenciar y apoyar de igual manera otros trabajos del ámbito geopolítico, ya que es inevitable hacerse ciertos cuestionamientos sobre los países que tienen o tuvieron el control de las obras en ambas construcciones (Estados Unidos y China). Posibles enfrentamientos geopolíticos por parte de las dos economías más grandes del mundo por el control de puntos estratégicos del comercio en América surgirán gracias a este acontecimiento que sigue su marcha día tras día.

El objetivo general de este trabajo de investigación es el determinar los factores y consecuencias comerciales, económicas y políticas en América que desembocarán de la rivalidad existente entre el proceso de ampliación del Canal de Panamá y el proyecto de construcción del Canal de Nicaragua. De la misma manera se busca hacer un estudio de los actores regionales e internacionales inmersos en dicho acontecimiento, sea inversor, acreedor o constructor.

El objetivo del primer capítulo es conocer, estudiar, comprender y comparar los conceptos básicos de navegación interoceánica, los acontecimientos históricos de ambas naciones e identificar el porqué de los sucesos actuales con base en las vicisitudes históricas de ambos.

En el segundo capítulo los objetivos son comparar, ubicar y determinar sucesos económicos y políticos, actores y posibilidades relativos a la construcción de un canal interoceánico en ambos países, además de comprender las razones y circunstancias por las cuales se dieron los hechos.

En el tercer y último capítulo los objetivos son comprender y plantear ideas, posibles resultados y dar un punto de vista sobre los acontecimientos futuros, derivados de la relación y evolución comercial, política y económica de ambas obras en América, así como la intervención práctica de actores internacionales.

El proceso de actualización de los canales de navegación en América que dio inicio a mediados de la década pasada, primero en 2004 con el primer antecedente de la nueva intención de Nicaragua por construir su propio canal interoceánico y después en 2006 con el anuncio del proyecto de ampliación del canal panameño, da inicio a esta nueva etapa clave de lo que podría ser una contienda por el control del tráfico comercial y económico del continente. Por una parte, el canal panameño, que planea ampliar el número de buques que atraviesen por él, así como el recibir barcos de mayor envergadura a la que actualmente son capaces de. Por el otro lado tenemos al proyecto de construcción del canal nicaragüense, el cual promete ser mayor al panameño en todo sentido, tanto en extensión, amplitud, costo y cifras a entregar. Este resurgimiento de la rivalidad canalera entre ambas naciones centroamericanas podría ser considerada de igual manera una jugada motivada por intereses geopolíticos, gracias a la influencia e inclusión de actores extranjeros en ambas obras de ingeniería, sin embargo, hay algo que está claro y es seguro, y es que si es que ambas obras llegaran a concretarse el crecimiento económico y comercial en Centroamérica sería el mayor en la historia contemporánea de la región, así como el crecimiento del tráfico marítimo internacional en la región, lo cual podría traer una derrama económica para ambos países.

Por otra parte Nicaragua tras la revelación del proyecto de canal pone en tela de juicio muchas de las variables calculadas para el Canal de Panamá, esto debido a que el comercio de la región no solamente recorrería de océano a océano por Panamá, sino que tendría que compartir dicha navegación, comercio y los demás beneficios con un canal que proyecta ser más amplio y a su vez capaz de recibir embarcaciones de mayores medidas, así como hacerlo en un menor tiempo de recorrido hacia el norte de América. La cuestión aquí es descifrar cuál de las dos obras es la que permanecería como líder en navegación interoceánica en América.

## **1. Conceptos Generales y Antecedentes de construcción de un canal de navegación.**

### **1.1 Concepto de navegación interoceánica en Latinoamérica y situación actual.**

Para explicar de mejor manera la idea principal de este primer capítulo, además de conocer los antecedentes de la situación actual de ambos casos (Panamá y Nicaragua) se necesita conocer los conceptos básicos de éste, los cuales son los siguientes:

*Navegación: Del lat. navigatio, -ōnis. f. Acción de navegar. f. Viaje que se hace con la nave.*<sup>11</sup>

*Interoceánico: adj. Que pone en comunicación dos océanos.*<sup>12</sup>

*Istmo: m. Geogr. Lengua de tierra que une dos continentes o una península con un continente.*<sup>13</sup>

Con lo anterior podemos decir que el concepto “navegación interoceánica” se refiere a la acción de navegar por una vía acuática con el objetivo de conectar dos océanos, esto regularmente se realiza gracias a la facilidad brindada por el istmo, el cual permite que el traslado sea más fácil y rápido, debido a la corta o nula distancia a recorrer, en comparación al trayecto que se debería de hacer en un espacio geográfico común.

Latinoamérica siempre ha sido reconocida por sus riquezas naturales, las cuales a lo largo del tiempo han sido explotadas con fines económicos, por lo general enfocadas a la fabricación de productos derivados de las materias primas, también, más recientemente estas riquezas naturales han sido utilizadas como sitios de explotación turística. De la región latinoamericana se desprende la zona de análisis, que es Centroamérica, que en el transcurso de los años ha sido tomada como una zona de oportunidades para

---

<sup>11</sup> Real Académica Española. (2016). Diccionario de la Lengua Española. 2016, de RAE Sitio web <http://dle.rae.es/?id=QJ6Q1zY>

<sup>12</sup> Real Académica Española. (2016). Diccionario de la Lengua Española. 2016, de RAE Sitio web: <http://dle.rae.es/?id=Lw1TUcT>

<sup>13</sup> Real Academia Española. (2014). Istmo. 2015 , de Real Academia Española Sitio web: <http://dle.rae.es/?id=MD2xtih>

las potencias económicas de cada época; región donde se obtienen beneficios como la extracción de materias primas que son exportadas a otros lugares y en otros casos las citadas materias primas se extraen, modifican y se comercializan en la misma Centroamérica, esto claro, sin dejar beneficios económicos o de desarrollo humano en la zona. Por otra parte, desde hace mucho tiempo, la región ha sido una zona de tránsito natural para el traslado de bienes y recursos materiales y humanos, conectando a las diferentes civilizaciones de América, vinculando así culturas, intercambio de riquezas y generando un enriquecimiento a la diversidad en el en todo aspecto en el continente. Gracias a esta característica función de conector, principalmente en el aspecto marítimo, brindado especialmente por su peculiar geografía, en la época contemporánea han surgido ideas y planes importantes para diversos puntos de la región, tal es el caso de Tehuantepec, Nicaragua y Panamá, en las cuales de inmediato resalta un aspecto geográfico en común, la cercanía de sus fronteras terrestres con los límites marítimos o comúnmente denominado, istmos. Los istmos, por su reducida longitud entre una costa y otra son aptos para comunicar los océanos que los limitan, es por eso que desde la antigüedad no se han hecho esperar los proyectos para la creación de vías que los conecten, ya sea terrestre, férreo o marítima para acercar en tiempo y distancia la conexión de ambos océanos. La realización de dicha conexión es vital en las relaciones comerciales y económicas de aquel entonces y actuales, por esto también, es fundamental conocer el contexto en el que en aquella época se encontraban ambas naciones, que lograron simultáneamente ser independientes y que se desarrollaron de similar manera, sin embargo, el devenir histórico de cada una condujo a Panamá a contar con un canal de navegación interoceánico y a Nicaragua no. Es por esto, que es de suma importancia conocer y analizar las circunstancias pasadas que originaron en ambas naciones el contexto actual, para fundamentar, preparar, así mismo realizar estudios, planes y prospectivas que puedan ayudar, describir, así como explicar en un futuro no muy lejano los acontecimientos que se irán desarrollando en los años por venir.

## **1.2 Panamá**

A lo largo de la época contemporánea se conoce a Panamá como un centro del comercio regional, e incluso internacional, ubicado en el segmento meridional del istmo

centroamericano, poseedor de grandes riquezas naturales y una población con valores sustentados en un nacionalismo en gran medida cimentado en sus acontecimientos históricos, riquezas culturales y de ingeniería como lo son el Canal de Panamá, el Puente de las Américas, por mencionar algunos, los cuales son llevados a diario, sin embargo, no podríamos entender el contexto actual que vive La República de Panamá y el canal, sin comprender el origen de dicha obra, por lo tanto para éste trabajo de investigación, recorreremos brevemente, el devenir histórico que a lo largo de los años permitió a ésta nación centroamericana la construcción, obtención y administración de la que por muchos años ha sido considerada como una de las maravillas mundiales de la construcción, el Canal de Panamá.

### **1.2.1 Antecedentes históricos a la creación del canal (1821 - 1881)**

La República de Panamá se sitúa en el istmo centroamericano, compartiendo fronteras con Colombia al Sur y con Costa Rica al Norte. Para los años 1800 Panamá, como la mayor parte del territorio latinoamericano era una colonia española, situación que cambiaría en la segunda década de dicho siglo, debido a la independencia de prácticamente la totalidad de las posesiones coloniales españolas en América Latina, sin embargo, y de igual manera, como para muchas otras nuevas naciones nacidas de ésta ola independentista, su situación inmediata no era muy próspera después del dominio colonial, esto gracias a factores económicos, políticos e inclusive sociales dentro y fuera de su territorio. Los factores antes mencionados obligaron en determinada medida a las nuevas naciones a buscar una vida independiente de España y para lograrlo se vieron en la necesidad de tener acercamientos con los antiguos centros de control español en América (Nueva España, hoy México y La Gran Colombia, que era formado por lo que actualmente es Venezuela, Ecuador, Colombia y posteriormente Panamá). Estos puntos fungían como polos que atraían a las nuevas naciones, debido a que en ellos se concentraba el accionar económico y político en la región. Ésta corriente de unión entre naciones para lograr su independencia y mejor desarrollo, viene de la doctrina de la unión de colonias europeas<sup>14</sup> para crear un nuevo Estado, teniendo como

---

<sup>14</sup> Ver más: Filosofía en Español. (2006). Doctrina Monroe. 2017, de Filosofía en Español Sitio web: <http://www.filosofia.org/ave/001/a264.htm>



ejemplos la unión de las 13 colonias para formar a los Estados Unidos, la creación de la Gran Colombia, Nueva Granada, entre otros.

Para el año 1821, Panamá ya independiente de España, se adhiere voluntariamente a la Gran Colombia, formando así, parte de un proceso de inestabilidad política en la región latinoamericana que se vería reflejado en un periodo de adhesiones y rupturas entre uniones de estados.

Dentro de éste periodo de prácticamente ocho décadas, la nación panameña, en comparación con su situación colonial, mostró un amplio desarrollo en los ámbitos político, social - cultural, demográfico, pero principalmente se caracterizó por su desarrollo y concentración de actividades orientadas hacia el transporte, comercio, finanzas y servicios<sup>15</sup>, actividades que desde ese entonces marcarían el camino por el cual Panamá podría desarrollarse en un futuro.

Desde 1826 y los años siguientes, años en los que se dan los primeros signos de la inestabilidad política de la región, se llevaría a cabo un proceso de adaptación, creación y construcción de las políticas y organización independientes dentro de cada Estado, que inclusive internamente estaban repletos de cambios y problemas de índole político - militar. Es así que en las siguientes décadas, Panamá se ve envuelto en acontecimientos como la separación y disolución de la Gran Colombia en 1830, la creación y unión de Panamá a la República de la Nueva Granada, la separación de la misma y creación del Estado del Istmo en 1840. En el ámbito interno, claramente influenciado de los acontecimientos externos, se dan los incidentes las primeras intenciones separatistas al final de la década de 1820, el incidente de la tajada de sandía<sup>16</sup> en la década de 1850, entre otros. Para las décadas siguientes la situación fue similar, solo que para ésta época existían más actores externos inmiscuidos en territorio panameño.

---

<sup>15</sup> McKay, A (1999). La estructura del Estado panameño y sus raíces históricas. Panamá: Mariano Arosemena.

<sup>16</sup> Castro Manuel Medina. (1973). Historia de un latrocinio: El Canal de Panamá . México : Diogenes.

En el año 1815 Simón Bolívar escribe una carta titulada “Carta de un caballero de Jamaica”<sup>17</sup>, en la cual el libertador expresa sus deseos por la construcción de un canal interoceánico por el istmo panameño, es ésta la que se considera como el primer antecedente moderno del deseo de la creación de un canal en Panamá, siendo hasta 1826, cuando Simón Bolívar se convierte en presidente de su nación, que éstos deseos se planean concretar al ser uno de los más fervientes impulsores de la primera (posteriormente llamada) Conferencia Interamericana de Naciones<sup>18</sup>, que se llevaría a cabo en Panamá.

Dentro de la Conferencia Interamericana de Naciones se vieron envueltos diversos temas de interés regional, sin embargo, cabe resaltar la fuerte influencia que tuvieron los temas relacionados con la construcción del canal transístmico. Así es que derivado de éstas conferencias se aprueba la creación de un canal de navegación, para lo cual se presentó una propuesta de construcción gobierno estadounidense que concluyó que Nicaragua sería el destino ideal, éste sería el primer antecedente de la construcción de un canal en América, que más adelante se hablará de ello, ya que por causas políticas y diplomáticas dicha construcción nunca se llevó a cabo.

En 1827, Simón Bolívar por cuenta propia, programa el estudio de la vía en Panamá, para saber si el terreno era apto para la construcción de una vía transístmica, fuera terrestre o marítimo. En el mismo año, Bolívar comisionó al capitán John Augustus Lloyd, ingeniero británico y a Maurice Falmarr, ingeniero sueco, para realizar dicho estudio, el cual deliberó en la creación de una ruta por tierra que iba desde la bahía de Limón hasta Chagres, siguiendo hasta las costas del sur del río Trinidad hacia Panamá

---

<sup>17</sup> “Los estados del istmo de Panamá hasta Guatemala formarán quizá una asociación. Esta magnífica posición entre los dos grandes mares podrá ser con el tiempo el emporio del universo; sus canales acortarán las distancias del mundo; estrecharán los lazos comerciales de Europa, América y Asia; traerán a tan feliz región los tributos de las cuatro partes del globo. ¡Acaso sólo allí podrá fijarse algún día la capital de la tierra como pretendió Constantino que fuese Bizancio la del antiguo hemisferio!” (Bolívar, Simón, 1815)

<sup>18</sup> Rodrigo Espino, Raúl Martínez . (1988). Textos de la historia de Centroamérica y del Caribe. México: Patria.

o Chorrera<sup>19</sup>. Dichos estudios servirían para años después trazar de ellos rutas para el ferrocarril transístmico y rutas de construcción del canal.

Tiempo después de la creación de la Nueva Granada, unión a la que Panamá se unió y separó en varias ocasiones (1830, 1840, 1841, 1850) se estableció un avance diplomático en el mejoramiento de las condiciones de transporte y comunicación del istmo de Panamá, gracias a la firma del tratado Mallarino - Bidlack. El tratado que sería ratificado por el Congreso estadounidense 18 meses después de la firma, fue firmado por diplomáticos de Nueva Granada y el gobierno estadounidense planteaba lo siguiente:

- El ministro de relaciones exteriores Manuel María Mallaron y el presidente de la República Tomás Cipriano Mosquera acordaron la cancelación de derechos diferenciales del istmo,

- Así como exigían, en cambio, la neutralidad del Istmo y la soberanía de la Nueva Granada sobre él, dando pie a lo siguiente: “[...] se garantiza la completa neutralidad del Istmo antes mencionado, con miras a que el libre tránsito de un mar a otro no se interrumpa o se estorbe en ninguna época futura, mientras este tratado exista; y en consecuencia, los Estados Unidos garantizaban también de la misma manera los derechos de soberanía y propiedad que tiene y posee Nueva Granada sobre dicho territorio [...]”<sup>20</sup>

- Además, se estipularon arreglos comerciales recíprocos y Nueva Granada establecía privilegios comerciales a ciudadanos y barcos estadounidenses,

- También se estipuló lo siguiente: “[...] el derecho de vía de tránsito a través del istmo de Panamá, sobre los medios de comunicación que ahora existen o que puedan ser construidos más adelante, serán libres y gratuitos para el gobierno y los ciudadanos de los Estados Unidos, y

---

<sup>19</sup> Ibidem, p. 19

<sup>20</sup> Sen. Doc. 357, Congreso 61, Sesión 2, vol. I, p. 312.

para el transporte de cualquier artículo... de comercio lícito, perteneciente a ciudadanos de los Estados Unidos [...]“<sup>21</sup>.

Para la mitad del siglo XIX el desarrollo causado por la Segunda Revolución industrial era evidente en los países desarrollados de aquel entonces, en menor medida en países de la periferia<sup>22</sup>, tal fue el caso de Panamá, que para la década de 1850, específicamente en el año de 1855, se construye el primer tren transístmico, que conectaría a Panamá, con la ciudad de Colón. Ésta obra de ingeniería, fue resultado de la gran aceleración económica de los Estados Unidos, en específico, del estado de California, el cual en ese entonces pasaba por una época de prosperidad económica, gracias a los yacimientos de oro encontrados en la mayor parte del territorio que cuenta con salida marítima al Océano Pacífico y necesitaba una vía por la cual transportar dicho material de una manera eficaz al Este estadounidense, dando como resultado la creación del tren transístmico en Panamá, que en un principio sació tal necesidad, abasteciendo a los barcos del Atlántico con el oro proveniente del oeste de Estados Unidos. En 1869 se crea el tren transcontinental en Estados Unidos, hecho que dejó prácticamente inhabilitado el tren panameño, que tendría un resurgimiento en las décadas posteriores, gracias a que como se verá a continuación en éste trabajo de investigación, su uso fue vital para concretar la construcción del Canal de Panamá.

El ferrocarril transístmico tuvo su inauguración gracias a la necesidad que había en aquella época de comunicar el Oeste estadounidense a su Este, es por eso que para la década de 1850, el ferrocarril panameño se materializa como una respuesta a la necesidad antes expuesta. El ferrocarril fue en un principio una concesión que estaba otorgada a la empresa francesa representada por Mateo Klein,<sup>23</sup> la cual fue revocada por el gobierno de Nueva Granada y posteriormente otorgada a una empresa norte-

---

<sup>21</sup> Ibidem, p. 312

<sup>22</sup> Ver más: Eumed. (2017). El Concepto de Periferia . 2017, de Eumed Sitio web: <http://www.eumed.net/libros-gratis/2008b/409/EI%20Concepto%20de%20Periferia.htm>

<sup>23</sup> Rodrigo Espino, Raúl Martínez . (1988). Textos de la historia de Centroamérica y del Caribe. México: Patria.

americana formada por tres personajes: William Henry Aspinwall, Henry Chauncey y John Lloyd Stephens. La concesión estipulaba los mismos aspectos que la primera otorgada a la empresa francesa, sin embargo, en el aspecto de temporalidad, el nuevo contrato recortaba la duración en años de la concesión, siendo disminuida de 99 años a tan solo 49;<sup>24</sup> todo esto pactado en el acuerdo de 1848. Un año después, en 1849, se instaura la Panama Railway Company, que fue estipulada bajo las reglas y procedimientos de Nueva York, eligiéndose como presidente a Stephens y como vicepresidente al coronel A. J. Center. Ya establecida la nueva compañía del ferrocarril, se organizaron más expediciones para la búsqueda del lugar adecuado para la construcción de la vía, es así como para dicho año, el teniente coronel George W. Hughes en cuya expedición fue apoyado por James L. Baldwin, Edward W. Serrell, J. J. Williams y otros técnicos, encontraron una brecha de 275 pies por encima del nivel del mar,<sup>25</sup> que sería en aquél momento la segunda más cercana al nivel del mar en la región, tan solo después de Nicaragua, siendo ésta brecha en Panamá el lugar escogido para la construcción de la vía.

Para 1850 comenzarían los trabajos de construcción de la vía férrea, los cuales en un principio darían inicio de Sur a Norte (desde el océano Pacífico hacia el Atlántico), sin embargo, al poco tiempo de navegar los vapores por el río Chagres desde la dirección que desemboca al Pacífico notaron que el calado de sus embarcaciones era demasiado como para transitar cuesta arriba, hacia el Atlántico, por lo que los planes tuvieron que cambiar, retrasando así el inicio de construcciones. El lugar escogido para iniciar la construcción fue lo que hoy se conoce como la ciudad de Colón, que en aquél entonces se llamaba Aspinwall.

El territorio estaba en mayor parte cubierto de pantanos, lo cual combinado con la inmensa cantidad de mosquitos e insectos que habitaban la zona dificultaban a tal grado el trabajo de los obreros que muchos comenzaron a desertar, por la molestia de los mismos y las enfermedades que transmitían. Para la segunda mitad de 1850, cuando la construcción desde Aspinwall empezaría, el clima, flora y fauna no ayudaría a los traba-

---

<sup>24</sup> Ibidem pag. 19

<sup>25</sup> Ibidem pag.19

jadores quienes empezaron a caer enfermos, casi en su totalidad, aunado a esto las condiciones de trabajo y descanso de los mismos repercutirían en que su población disminuyera en tal medida que la construcción se tuviera que aplazar hasta enero de 1851, cuando en octubre, a final de cuentas se completaría el primer tramo de vía que iría desde la Bahía de Limón hasta Gatún<sup>26</sup>.

El triunfo concebido al lograr construir ese primer tramo de vías se vio opacado por la cuenta final de pérdida de vidas humanas y pérdidas económicas, además de las enfermedades que se habían esparcido entre la población de la obra. El número de bajas era tal que el rumor se esparcía fuera de la zona de construcción, llegando a los Estados Unidos, en donde se esparció un rumor, que decía que por cada durmiente colocado en la vía férrea, había un muerto entre los trabajadores, lo cual a todas luces era exagerado, pero a la vez no alejado de la realidad mortífera que se vivía en la compañía. Para 1851, la compañía gracias al número significativo de bajas en material humano y económico estaba al borde de la quiebra, sin embargo, ocurriría un hecho que impulsaría la economía de la empresa para poder terminar la obra. En el mismo año, dos vapores provenientes de California tuvieron un accidente en aguas del Pacífico panameño, se contabilizaron varias bajas humanas y el mal clima propiciaba un largo y tormentoso camino para los sobrevivientes y heridos que demandaban un vehículo para trasladarse a su buque en el Atlántico, en ese momento tomo parte la *Panama Railway Company*, haciendo uso de los tramos de vías ya construidos y moviendo a las personas a su destino. Esta acción, además de crear un buen prestigio de la idea del tren transístmico, favoreció al precio de las acciones de la empresa, las cuales subieron de precio y aumentó su oferta, la empresa se recuperó y pudo volver a invertir en la construcción, trayendo nuevos elementos materiales y humanos. Para que al fin se lograra la terminación de la vía completa en el año 1855. La experiencia que otorgó la construcción del ferrocarril de Panamá, además de dejar un antecedente del estimado a gastar, que en esta obra fue de aproximadamente 8 millones de dólares, descubrió los problemas que traería consigo la construcción de una obra en aquel terreno, como

---

<sup>26</sup>Ibidem pag. 19

lo fueron los deslaves, inundaciones, derrumbes y enfermedades, los cuales vivirían los constructores de la vía canalera.

En 1869, se inauguraban dos de las obras más importantes en su ámbito de desarrollo. Por un lado la obra que sustituiría el uso del ferrocarril de Panamá, el tren transcontinental, el cual conectaría de Oeste a Este a Estados Unidos, dejando fuera de la competencia por brindar el servicio de transporte a los pasajeros que viajaban de California al Este estadounidense a causa de la aparición de la fiebre del oro; y por otra parte, la que por mucho tiempo fue considerada una de las más grandes obras de ingeniería del mundo, el Canal de Suez. Con un calado de 20 metros y una extensión de 163 kilómetros,<sup>27</sup> yendo del Mar Mediterráneo al Mar Rojo, fue una hazaña el haberlo construido en su tiempo, sin la tecnología específica para su construcción (la cual en el transcurso de su construcción se desarrollaría) y una mano de obra no especializada, el proyecto de la obra carecía de certeza, sin embargo, a fin de cuentas fue completada bajo la administración del francés Ferdinand de Lesseps. El proceso de la obra que duraría aproximadamente 10 años en concebirse y terminaría por consolidarlo como un personaje ilustre en el mundo de la construcción. Gracias a dicho antecedente, el proyecto de la creación del canal en Panamá se llevaría a cabo bajo la administración francesa, que adquiriría los derechos de construcción en el istmo de Panamá, se lograría la creación de la empresa para la edificación del canal, que estaría bajo el mando en obras de Ferdinand de Lesseps, sin embargo, incluso el proceso de adquisición de los derechos, los estudios topográficos y del territorio, así como la obtención de inversiones para financiarlo, llevarían varios años, hasta que en 1881 comenzarían finalmente las obras.

### **1.2.2. Construcción del Canal de Panamá**

En el año 1881 las obras del nuevo canal en Panamá daban inicio, con la presencia de Ferdinand de Lesseps como el hombre encargado de dirigir la empresa encargada de construir la millonaria obra. El nuevo canal de Panamá planeado como una estructura basada en un solo nivel, por la cual el agua recorrería por el medio al Istmo

---

<sup>27</sup> Canal de Suez . (2010). Canal de Suez . 2008, de Suez Canal Sitio web: <http://www.suezcanal.gov.eg/>

panameño, conectando los dos océanos. Sin embargo, en comparación a la creación del Canal de Suez, esta obra representaría para Ferdinand de Lesseps un reto tan complicado que terminaría no solo por no poder cumplirla, sino por prácticamente acabar con su carrera.

Aunque el panorama de las obras en un principio parecía prometedor debido a que el porvenir, aunque aún lejano, se veía con buena cara, pronto caerían en la cuenta de la dificultad de la tarea encomendada. Para nombrar algunos contratiempos, entre los más importantes, como se vio anteriormente en la construcción del ferrocarril, estarían los problemas de salubridad, como las epidemias de malaria y fiebre amarilla, que causaban el mayor número de bajas humanas. También encontrarían el inconveniente de los accidentes geográficos, gracias a la mala interpretación y conocimiento de los estudios geográficos. Los accidentes geográficos en el macizo de Culebra resultarían más complicados de lo estipulado. Así sería que gracias a estos conflictos (también entre ellos el terremoto de 1882 que detendría las obras por un tiempo) y otros resultados de los dos antes mencionados (baja de las acciones de la empresa en la bolsa, inicio de escándalos de corrupción, entre otros), las obras irían en picada abruptamente, hasta prácticamente quedar detenidas en distintas ocasiones.

Para 1883 las zona del canal que se encontraba en obras estaba llena de trabajadores, máquinas, ingenieros y administradores, trabajando a todo vapor, con un avance en un principio prometedor que reflejaba prácticamente completado el avance de excavaciones en el macizo de Culebra (la zona más alta de ruta), el cual tenía ya una extensión de 74 kilómetros para octubre de ese mismo año<sup>28</sup>. Además de eso, los 10,000 hombres que se encontraban trabajando en la zona y las 80 excavadoras utilizadas en ese par de años habían movido cerca de 2,500,000 de metros cúbicos de tierra<sup>29</sup>, sin embargo, estos números que parecerían positivos, para 1885 solamente representaban una décima parte del trabajo.

---

<sup>28</sup>Castro Manuel Medina. (1973). Historia de un latrocinio: El Canal de Panamá . México : Diogenes.

<sup>29</sup> Ibidem



Para los años siguientes los sucesos en las zonas de obra en Panamá no eran muy diferentes a lo ocurrido décadas antes, las muertes por enfermedades eran una cosa muy común, la contratación de nueva mano de obra y la deserción de otra gran parte de igual manera era algo recurrente. Aunque la mayoría de los sucesos que se originaron en estos años eran negativos, ya sea hablando de las pérdidas humanas gracias a los retrasos en materia de salubridad, de los malos manejos en materia económica en la empresa del canal, sobornos y endeudamiento, los franceses aportaron también grandes avances, sin los cuales la obra no podría haberse completado en su totalidad. Algunos de los avances en materia tecnológica y de administración fueron los siguientes:

- Modelo de esclusas (aunque no estuvo contemplado en el modelo original, más tarde en la re-estructuración del proyecto se adjuntó este elemento en la construcción de la obra)
- Nuevos tipos de maquinaria para remover tierra
- Nuevas técnicas de excavación
- Prácticas administrativas de reclutamiento de mano de obra
- Lograron excavar 32 kilómetros de canal y desarrollaron estudios topográficos que ayudarían a los ingenieros estadounidenses<sup>30</sup>.

Los logros alcanzados por los franceses, que en su momento no pudieron alcanzar la cometido de construcción del canal debido a los problemas financieros que atravesó la compañía del canal y que la llevarían a su ruina tuvieron gran importancia en los planes siguientes, tomando en cuenta que todos los puntos antes mencionados fueron utilizados y perfeccionados por los estadounidenses. Para cuando la compañía francesa se vio envuelta en el famoso “*Escándalo de Panamá*”, que fue resultado de sobornos proporcionados por inversionistas del canal a periodistas y se originó tras el descubrimiento del amaño. Para ese año los fondos de la compañía manejada por de Lesseps estaban vacíos, el endeudamiento era enorme y las posibilidades de poder

---

<sup>30</sup> Ibidem pag. 23

continuar eran extra limitadas, en parte gracias a la desconfianza que produjo entre los inversionistas y cercanos al proyecto el escándalo. De igual manera, el proyecto que había cimentado de Lesseps en un comienzo terminó por fracasar, debido a que un canal de un solo nivel en Panamá era virtualmente imposible por la mano de obra, maquinaria y tiempo necesarios para lograrlo, es con la adhesión de Gustav Eiffel que el proyecto tuvo un segundo aire, él propone el juego de esclusas por niveles para la estructura del canal, el cual terminaría siendo en modelo final del canal. Para 1888, específicamente el día 14 de diciembre se suspenden los pagos por parte de la compañía francesa, declarándose en banca rota, además de la declaración, el gobierno francés pide el enjuiciamiento de los culpables de la malversación de fondos y el encubrimiento de la bancarrota por un gran tiempo.

Como resultado del fracaso de la empresa francesa en la construcción del canal, que aparecen oficialmente en el papel dos actores en la tercer etapa de la construcción del canal, primero uno de los mayores accionistas de la compañía e ingeniero francés Philippe Jean Bunau - Varilla, quien después de la bancarrota de Ferdinand de Lesseps, toma las riendas de la compañía. Bunau - Varilla, quien en severas ocasiones intentó vender los derechos de la empresa a determinados compradores, estaba convencido de que el proyecto de canal podía ser finalizado, por supuesto con una correcta inversión de tiempo y dinero. En primer lugar, el ingeniero ofrece los derechos de la empresa al gobierno ruso, sin embargo no logra concretarse por cuestiones de incertidumbre en el interior del aparato gubernamental ruso. Es cuando llega a ofrecer el mismo trato al gobierno de Washington, que logra divisar el apoyo que necesitaba. Es aquí donde entra el segundo actor que en papel sería el encargado de llevar a cabo la construcción del canal, Estados Unidos.

Estados Unidos entran de lleno en la pelea por la construcción del canal, gracias a varios factores, por supuesto el económico, aunque primordialmente el aspecto político y geopolítico que formaba parte de su política exterior. La influencia estadounidense en Panamá se ve reflejada desde antes de la construcción del ferrocarril transístmico, como se vio anteriormente, sin embargo, es en ésta época en que comienza la influencia de facto a la región. Los movimientos políticos que realizó Estados Unidos en el territo-

rio del istmo traerían consigo no solo la conclusión del canal de Panamá, sino la separación y posterior creación de Panamá como Estado independiente de Colombia.

Gracias al ofrecimiento e insistencia de Bunau - Varilla, aunado a la necesidad de Estados Unidos de una vía de acceso a sus costas del este, lo cual se ve exhibido en 1898, en la guerra Hispano - Estadounidense, cuando el buque Oregon procedente de los astilleros Puget Sound, recibió órdenes el 6 de marzo de 1898 e inició un viaje de 79 días (13 mil millas náuticas) alrededor de América del Sur para presentarse en las costas de Cuba a la batalla que destruiría a la armada española<sup>31</sup>, que el gobierno estadounidense concreta la aceptación del Congreso para realizar la construcción del Canal de Panamá. Claro está que para esto tuvo que apoyar a la rebelión panameña que desencadenó la independencia del país ístmico de Colombia. El presidente Theodore Roosevelt, quien fue el principal impulsor de la construcción del canal por Panamá, también promovería la creación del tratado Hay - Pauncefonte, de 1901 y la aprobación de la Ley Spooner 1902 para consolidar la construcción estadounidense. El tratado Hay - Pauncefote, reemplazaba al antiguo Clayton - Bulwer, el cual impedía a Estados Unidos y a Gran Bretaña construir un canal en América. El Hay - Pauncefonte, firmado entre Estados Unidos y Gran Bretaña, dotaba de derechos a Estados Unidos para construir un canal independiente o ejercer el control de operación sobre el mismo, además, reconocía tácitamente al país norteamericano como la nación dominante del hemisferio occidental. Por su parte, la Ley Spooner daba las facultades al presidente de poder adquirir a perpetuidad el control y posesión de la tierra donde se construiría el canal, además de 40 millones de dólares que costaría la compra de la *Panama Canal Company*.<sup>32</sup>

Para el siguiente año en 1903, se firmaría el tratado Herrán - Hay, entre Colombia y Estados Unidos. Dicho documento estipula la creación del canal de Panamá, en donde el gobierno de Colombia, representado por Tomás Herrán autoriza a la compañía

---

<sup>31</sup> Paul B. Bryan . (1979). El Canal de Panamá . México : EDAMEX.

<sup>32</sup> Arias Harmodio . (1957). El Canal de Panamá. un estudio en derecho internacional y diplomacia . Panamá: Panamá América

nueva del canal vender al gobierno de Estados Unidos sus derechos y propiedades en el istmo y les concede la exclusividad para la construcción del canal<sup>33</sup>

Con el inicio de obras por parte de Estados Unidos, las cuales llevarían 10 años más para la conclusión del canal, ocurrirían dos hechos de suma importancia, los cuales diferenciarían a la administración estadounidense de la francesa; como se había mencionado antes, mucha de la tecnología y técnicas aprovechadas por Estados Unidos fueron creadas y utilizadas por los franceses, sin embargo, serían los norteamericanos quienes perfeccionarían el uso de las mismas, gracias a la adición de gigantes cas palas de vapor, furgones de volteo más modernos y excavadoras con un nivel de poder mucho mayor. El segundo aspecto, igual de importante, fue el descubrimiento del origen de las epidemias de malaria y fiebre amarilla en un mosquito, el cual transmitía la enfermedad entre la mano de obra de la construcción, hecho que ocurriría en 1904, tiempo después el Dr. William Gorgas puso en marcha medidas para limpiar de la propagación del mosquito transmisor el cual fue prácticamente eliminado.

### **1.2.3. Canal de Panamá bajo el control estadounidense**

Con la inauguración del Canal de Panamá, tras el viaje del famoso vapor Ancón, el 15 de agosto de 1914,<sup>34</sup> llegaría la tercer etapa de vida del proyecto iniciado por los franceses, continuado por los estadounidenses, el cual consistió en la administración de la obra concluida y gracias a esta necesidad, la creación de una nueva empresa, la cual sería la encargada de la administración. Sin embargo, aunque al inicio de este periodo todo pareció ir viento en popa para ambas partes, debido a que al término de las obras de construcción, el Canal de Panamá era considerado una de las obras tecnológicas más importantes del mundo, gracias a su moderno sistema de esclusas, pero los actores inmiscuidos, tanto el estadounidense, como el panameño, poco a poco se fue haciendo más notorio que la relación entre ambas partes fue deteriorándose, gracias al conflicto de intereses que fueron creados a lo largo de las siguientes décadas, primero

---

<sup>33</sup> Castro Manuel Medina. (1973). Historia de un latrocinio: El Canal de Panamá . México : Diogenes

<sup>34</sup> Autoridad del Canal de Panamá. (2014). Culminación de la construcción. 2014, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <http://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/culminacion-de-la-construccion/>

por parte de los panameños, que paulatinamente fueron dándose cuenta de que su soberanía se veía tan limitada, que quedaban reducidos, prácticamente al grado de un protectorado.

Por parte de los estadounidenses, gracias a los conflictos internacionales que ocurrirían a mediados de siglo, la presión interna en Panamá y que a final de cuentas con el paso del tiempo, la vía tendría una vida de beneficios económicos, relativamente corta, gracias al avance de la construcción naval, así como de la creación de nuevas rutas comerciales, es por esto que se esperaba ya en ese entonces que el canal ya no generara un interés económico, sino solamente político y estratégico, por lo tanto su administración no dejaría beneficios económicos al administrador, sino números negativos, es gracias a esto que con el paso del tiempo los acuerdos que se llevarían a cabo entre ambas partes desembocarían en la cesión total de la vía a finales de siglo.

En el periodo de entre guerras, las relaciones entre Estados Unidos y Panamá por la cuestión del canal eran tensas, por el creciente sentimiento nacionalista panameño combinado con una más fuerte posición anti yanqui. Estos factores se verían estimulados con el paso de los años, desde la inauguración del canal, gracias en parte a que políticos panameños encontraron fructuoso incluir este sentimiento nacionalista en sus discursos de campaña, lo cual les daba votos a favor. Esto a la larga provocó que el sentir anti estadounidense se convirtiera en una cuestión de idiosincrasia, arraigándose en el pensar del pueblo panameño, bajo el estatuto de que desde el tratado de 1903, los panameños habían sido robados del territorio de la zona del canal por los estadounidenses, quienes maniataron el acuerdo real.

En el ámbito oficial, las disputas diplomáticas entre ambos gobiernos, no eran muy diferentes a lo que ocurría en lo social. La controversia sobre la cual giraba el asunto del canal era que la interpretación de los gobiernos sobre el artículo III del tratado de 1903,<sup>35</sup> la cual versa sobre la soberanía de la zona del canal. Según la interpretación panameña, Estados Unidos únicamente tenían derecho a la autoridad soberana esencial para la construcción, mantenimiento, servicios de salubridad y protección del ca-

---

<sup>35</sup>Paul B. Bryan . (1979). El Canal de Panamá . México : EDAMEX.

nal.<sup>36</sup> Por parte de Estados Unidos, quienes anteriormente habían manifestado, por el Secretario John Hay, que el control que ellos gozaban era una soberanía en la zona o territorio. Su postura se basaba en el artículo III del tratado de 1903 el cual según su interpretación confería “todos los derechos, poder y autoridad ... los cuales poseería Estados Unidos como si fuese el soberano ... con la total exclusión del ejercicio por parte de la República de Panamá de cualquiera de esos derechos de soberanía, poder y autoridad”.<sup>37</sup>

Los argumentos de ambas partes eran opuestos, sin embargo, en Panamá la ola de protestas se encontraba en un ascenso que parecía no tener fin; poco a poco las presiones por parte de los diplomáticos panameños fueron menguando a medida que las restricciones estadounidenses, los cuales embate, tras embate fueron cediendo en algunos aspectos, generalmente de aspecto económico o puntos álgidos en el momento, pero nunca los estructurales que estipulaba el tratado de 1903. Para finales de la década de 1920 y principios de la década de 1930, las políticas estadounidenses a sus vecinos americanos, beneficiaron en medida a las fricciones que habían con Panamá.

En 1928, el presidente Herbert Hoover eliminó el símbolo de la diplomacia del cañonero, también fue él quien introdujo una política de no intervención. Este cambio en la política estadounidense por parte del presidente Herbert Hoover sentó las bases para el desarrollo de la política del buen vecino. En el periodo del presidente Franklin Roosevelt, las cosas no fueron muy diferentes, las presiones entre ambos países seguían fuertes, sin embargo, Roosevelt, tomando los elementos dejados por Hoover, implementaría la política del buen vecino. Este fue un punto importante para que las relaciones entre ambos países, aunque fuera por un periodo bajaran la intensidad en las tensiones, ya que el objetivo de la intervención en las políticas panameñas siempre fue un punto clave en el descontento nacional.

En el mismo año de la elección de Roosevelt en Estados Unidos, en Panamá se eligió a Harmodio Arias como presidente, el cual junto a su hermano Arnulfo Arias, que encabezaban un movimiento político, llamado Acción Comunal, que era una organiza-

---

<sup>36</sup> Ibidem pag. 28

<sup>37</sup> Ibidem pag. 28

ción totalmente antiamericana y con el objetivo de recobrar el patrimonio nacional, en este caso, la soberanía y el canal. El nuevo gobierno oponía aun mayor resistencia a las políticas estadounidenses, aunado a la política del buen vecino, el cual les brindaba un respaldo con el que antes no contaban. Es así como en los años siguientes, el presidente Arias empezó una serie de visitas a Washington, para arreglar problemas concernientes entre ambas naciones en el territorio panameño. Las visitas del presidente resultarían en el tratado Hull - Alfaro de 1936.<sup>38</sup>

El Tratado General de Amistad y Cooperación, comúnmente llamado Hull - Alfaro como se mencionó anteriormente, fue el resultado de arduas negociaciones entre los mandatarios de ambas naciones y aunque no derogaba al tratado de 1903, si fue un gran avance entre la disputa de ambas naciones por sus intereses en torno al canal. El tratado contenía 14 concesiones, en resumen se pueden mencionar los siguientes puntos:

- Se concedía derechos significativos a Panamá, anulando el estatus de protectorado estadounidense.
- Estados Unidos renunciaban al derecho de compra de terreno fuera de la zona del canal, capacidad que existía bajo el argumento de “proteger el canal”
- Aumento en el pago de la anualidad a 430,000 dólares
- Mayor acceso a la zona del canal para los comerciantes panameños.<sup>39</sup>

Aunque la firma del mismo fue en 1936, el senado estadounidense retrasó la ratificación del mismo hasta 1939.

En 1940, un año después de la ratificación del tratado Hull - Alfaro, en el punto pleno de la ofensiva alemana en Segunda Guerra Mundial, que es elegido como presidente Arnulfo Arias, quien despertaría en los funcionarios estadounidenses un temor que tuvieron sobre el documento de 1936, el cual en su artículo X, Estados Unidos brindaba derechos para co-defender el canal en caso de peligro, para lo cual tendría

---

<sup>38</sup> Ibidem pag. 28

<sup>39</sup> Ibidem pag. 28

que consensuar con el gobierno panameño para ejecutar la defensa y no poder generar una acción inmediata, como anteriormente estaba dicho.

El acontecimiento que pondría en auge este temor fue La Segunda Guerra Mundial, principalmente el avance alemán, no solo en Europa, sino a algunos países de América Latina, en los cuales los alemanes en algún momento llegaron a colocar aviones y buques, en algunos otros hubieron acercamientos a un gran número de países americanos, entre ellos Panamá. Para el momento de este acercamiento, el presidente Arias intervino con ambos bandos, esto para sacar ventaja sobre las peticiones que se le hacían al país norteamericano en torno al canal. Sin embargo, llegó al punto álgido la necesidad de Estados Unidos por establecer bases en Panamá y esto trajo consigo el acuerdo base de 1942.<sup>40</sup> Como bien lo mencionaba el artículo X del tratado de 1936 la defensa del canal sería conjunta y aunque Panamá no estaba de acuerdo en dejarlos establecer bases en su territorio, la presión por los norteamericanos por preservar su seguridad nacional rindió frutos y en 1942, además de instalar bases a lo largo de la costa panameña, se originó un golpe de Estado el cual mandó al exilio al entonces presidente Arnulfo Arias. El documento remarcaba lo siguiente:

- Se permitiría a Estados Unidos la construcción de bases militares fuera de la zona del canal de Panamá (algo que de acuerdo al tratado de 1936 Estados Unidos había renunciado)
- El pacto terminaría y las bases serían retiradas cuando el bando contrario en La Segunda Guerra Mundial firmara la declaración de paz (lo cual no ocurrió, ya que Japón solo firmó la rendición en aquel 1945).<sup>41</sup>

En 1948, después de años de protestas de la ciudadanía panameña, así como de incesantes peticiones diplomáticas, las bases militares instaladas en 1942 son abandonadas, esto 3 años después de lo estipulado en el acuerdo base. Sin duda el abandono de las bases militares fue motivo de alegría en primera instancia para los ciudadanos y diplomáticos, sin embargo, como se vería meses después, el abandono de las bases militares trajo consigo aspectos negativos. Al dejar el país el número de elementos del

---

<sup>40</sup> Ibidem pag. 28

<sup>41</sup> Ibidem pag. 28



ejército estadounidense, que con su estadía y consumo habían incrementado el ingreso monetario en la zona, gracias a la derrama económica que generaban, los ingresos lógicamente bajaron, de igual manera los empleos que se crearon para los lugareños desaparecieron, lo cual incrementó la tasa de desempleo.

En el aspecto político, la salida de los militares dejó la puerta abierta al regreso del ex presidente Arnulfo Arias, quien provocó desequilibrio político gracias a su continua lucha por volver al poder en Panamá. Este hecho trajo consigo una crisis política en Panamá que duraría un par de décadas, con la entrada y salida de presidentes al por mayor.

Para 1955, aún con la inestabilidad política característica de la mitad de siglo en Panamá, se firmaría un nuevo tratado con el vecino del norte. Aunque existía una continua lucha entre los participantes por retener el poder a nivel interno, existía un interés en común, el cual era el lograr revocar el documento de 1903 y tener de vuelta el canal, por lo tanto las continuas peticiones diplomáticas a los Estados Unidos no cesaron aun no estando en control la situación política en Panamá. Este tratado documento es el siguiente:

- Incremento del pago de anualidad de 430,000 a 1.93 millones de dólares por parte de Estados Unidos a Panamá.
- Se pondría fin a la discriminación de empleos en el canal, eliminando las nóminas dorada y plateada, permitiendo así a los panameños calificados obtener cualquier puesto a excepción de los puestos de seguridad.

El tratado entraría en vigor hasta 1958.<sup>42</sup>

Dos años antes, en un evento que resonaría a nivel mundial el canal de Suez es nacionalizado, esto fue un momento de crisis comercial, ya que paralizó las rutas que por allí cruzaban, además del hundimiento de algunos buques que se negaron a detener marcha tras las advertencias. Este acontecimiento trajo consigo una ola de entusiasmo en Panamá, quienes pretendían seguir los pasos de Egipto para nacionalizar el canal, sin embargo, esto no pudo cumplirse debido a las diferencias de estatus jurídico

---

<sup>42</sup> Ibidem pag. 28

entre ambas construcciones.

Aun con la intensificación de las demandas panameñas al ver esta oportunidad de retomar el control del canal, se realizaron revisiones jurídicas de ambos casos, encontrando lo siguiente:

<b>Canal de Suez</b>	<b>Canal de Panamá</b>
El convenio base fue firmado entre una compañía privada y el gobierno egipcio	Se originó tras un tratado bilateral entre 2 gobiernos soberanos

(Elaboración propia, basado en datos<sup>43</sup>)

En la década de 1960, en plena época de inestabilidad panameña suceden varios altercados relacionados al tema de la soberanía en la zona del canal. Para dicho año es izada la bandera panameña por decreto presidencial del presidente Eisenhower, en la zona conocida como Shaler Triangle que es una plaza que se puede ver desde distintos puntos de la ciudad de Panamá. Como muchos críticos mencionaron, este hecho para nada calmó los deseos panameños por ir adquiriendo más beneficios como el de izar su bandera en una sola plaza, por el contrario provocó más protestas y que los panameños demandaran izar la bandera en cualquier parte de la zona del canal, incluso el mástil de los barcos en tránsito.<sup>44</sup>

Un cambio resultaría de la llegada del presidente John F. Kennedy al poder en 1961, esto debido al programa de la Alianza para el Progreso que implementó en sus años como mandatario. Como consecuencia del programa, las relaciones entre los Estados Unidos y Panamá se relajaron, lo cual permitió un diálogo más confortable. En 1962, el presidente panameño Roberto Chiari visitó Washington, para dialogar y negociar con el presidente Kennedy, el diálogo que se consolidó en varias visitas logró establecer más el acuerdo de izar más banderas panameñas en distintas zonas del canal.

---

<sup>43</sup> Ibidem pag. 28

<sup>44</sup> Ibidem pag. 28

En el aspecto económico, la llegada del presidente y su programa de la Alianza para el Progreso, resultó en una derrama económica sobre Panamá, gracias a los millones de dólares que provenían de la Agencia para el Desarrollo Internacional (AID). En 1962 se llevó a cabo la demostración práctica de valor del canal de Panamá para la audiencia mundial, en especial la estadounidense. La crisis de los misiles en Cuba fue el escenario perfecto para demostrarlo, debido a que después de que las fotografías aéreas tomadas de Cuba revelaban que la Unión Soviética comenzaba a instalar misiles de largo alcance llegaron a manos del gobierno estadounidense, se puso en marcha una alerta general, ordenando así el presidente un bloqueo contra todos los barcos que transportaran armamentos ofensivos a Cuba. Además barcos de la costa californiana zarparon para brindar apoyo y completar el bloqueo a la isla, camino que recorrieron a diferencia de 1898, por el Canal de Panamá.

El trigésimo quinto presidente de Estados Unidos, John F. Kennedy es asesinado el 22 de noviembre de 1963 y es sucedido por Lyndon B. Johnson, quien tomó la controversial decisión de renegociar el tratado de 1903 con Panamá. Para 1964, el presidente Johnson, determinó que la solución del conflicto con Panamá yacía en el tratado de 1903. Su estrategia era descartar el tratado de 1903 y hacer arreglos en la estructura, dejando así un control “casi total” del canal por parte de los Estados Unidos.

En 1967, las relaciones con Panamá eran más favorables, para ese entonces, desde que Johnson tomó el poder, llevaban 3 años, tras los cuales en 1967, pareció que habían llevado a un entendido. El acuerdo en sí estaba dividido en tres probables partes que serían ratificados por ambos poderes legislativos, sin embargo, no contaban con que meses después las 3 opciones de acuerdo serían políticamente inaceptables. En Panamá el gobierno del presidente Marco Aurelio Robles desconociendo la gravedad del asunto, filtró a la prensa nacional los borradores de los tres proyectos, los cuales mostrarían el desagrado del pueblo, tomando los acuerdos como traición a los intereses nacionales. Debido al repudio del pueblo panameño, el presidente Robles, por no ver su imagen más lastimada decidió no presentar los borradores al congreso para someterlos a votación, con lo cual los proyectos quedaron descartados<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Castro Manuel Medina. (1973). Historia de un latrocinio: El Canal de Panamá . México : Diogenes

En Panamá, el gobierno de Robles llegó a su fin, el presidente que llegó de nuevo al poder sería Arnulfo Arias, quien rápidamente fue derrocado por un golpe de Estado, esta vez implementado por el general Omar Torrijos, quien ascendería al poder en 1968.

En los años siguientes, las negociaciones con Estados Unidos en torno al canal se estancarían, teniendo a los panameños aferrados a sus intereses y en una posición inamovible, ya que demandaban la posesión total del canal. Las posturas llegaron a un grado tal que muchos funcionarios estadounidenses veían las pláticas con Panamá como un caso perdido.

La administración estadounidense comenzó a pensar que tan viable era la posesión total del canal, aunque Lyndon B. Johnson anteriormente había vuelto a negociar el tratado de 1903, no se había convencido a la mayoría de los funcionarios, por lo cual se seguía manteniendo el control del canal. A nivel interno el canal de Panamá era bastante positivo, solo basta revisar las siguientes cifras:

- Para 1975 habían 1.6 billones de dólares invertidos en Panamá por firmas estadounidenses
- De los 70 bancos que existían en Panamá, 62 eran extranjeros
- Dichos bancos tenían activos hasta por 7 billones de dólares.<sup>46</sup>

Aún con estos números y que a nivel interno se veía reflejado un buen accionar de la economía, en ese entonces para Estados Unidos las cifras económicas eran más que claras, el perder dinero por el canal era algo que podría aguantarse, porque aunque dicho aspecto era algo que era factible solventar, lo geopolítico por el contrario, no lo era. El canal en sí desde 1914, cuando empezó funciones, contaba con un subsidio por parte de Estados Unidos en el aspecto de las tarifas cobradas a los barcos que lo transitaban, subsidio que mantenía las cuotas bajas. Sería hasta la década de 1970, que debido a la crisis petrolera mundial y que el tránsito de barcos disminuía, gracias a los altos precios de los combustibles, que se obligó a la compañía del canal a elevar las cuotas. Primeramente se le hizo un ajuste a la cuota general de un 19.7%, el cual prác-

---

<sup>46</sup> Paul B. Bryan . (1979). El Canal de Panamá . México : EDAMEX.

ticamente no resultaría y sería reestructurado meses después y elevado otros 19.5%. Aunado al dato anterior, el crecimiento de los barcos que circulaban las aguas mundiales, los cuales mueven la mayor parte del comercio mundial, estaba en pleno apogeo, los buques comenzaban a ser más grandes, para solventar los costos de las mercancías y no elevarlos. En ese entonces, el futuro del canal parecía trágico, ya que el crecimiento de las naves solo dirigía a la obsolescencia al canal, que ya no contaba con las dimensiones necesarias para albergar a los nuevos buques. Sin embargo, en un estudio realizado en ese entonces se descubrió que el canal sería utilizable hasta final del siglo. En 1940, hubo una propuesta para construir un tercer juego de esclusas, pero sería desechada, ya que La Segunda Guerra Mundial no permitiría su construcción. En 1968 el proyecto podría ser retomado, se estimó un costo total de 3 billones de dólares, sin embargo, el construirlo obligaría a Estados Unidos a crear un nuevo tratado con Panamá, lo cual dificultaría la tarea. Para 1977 el costo de la ampliación ascendió a 5 billones.

Aún después de los ajustes a las cuotas del canal, Estados Unidos seguía perdiendo dinero con la administración del canal y enfrentaba un dilema entre subir o mantener las cuotas de paso. Al subir las cuotas el canal podría perder a sus socios o clientes recurrentes, ya que encontrarían más efectivo el recorrer más kilómetros, que les costaría más días de viaje, pero con un costo igual o incluso menor a pasar por el canal, esto también resultado de que con buques más grandes, los viajes largos igualaban la cantidad de mercancía que pasaría por Panamá, donde se tendrían que hacer dos viajes, debido a que los barcos que pasaban por ahí eran de menor envergadura. En cambio, si mantenía o bajaba las cuotas, mantenía a los clientes, pero perdía dinero, gracias al subsidio que otorgaba al canal. Por un momento se aceptó la pérdida de dinero gracias al subsidio, ya que el aspecto geopolítico, como se mencionó anteriormente importaba más, sin embargo, esto cambiaría en un par de años.

En este punto en la década de los 70 en el cual a Estados Unidos el canal de Panamá le resultaba más un gasto que una inversión, sería el momento en que se tendrían que cambiar de manera estructural las acciones concernientes al canal. En 1973, la actitud hacia Panamá comenzaría a cambiar gracias a la llegada a la presidencia estadounidense de Richard Nixon. El embajador Robert Anderson como consecuencia

de años de negociaciones con los funcionarios panameños en las cuestiones referentes al canal con resultados insípidos presentó su renuncia y en su lugar tomaría posesión del cargo Ellsworth Bunker, quien estaría a cargo de las negociaciones con Panamá. Aunado a esto, Nixon nombra a su asesor de seguridad personal al político y diplomático germano-estadounidense Henry Kissinger como secretario de Estado. El cambio en los actores de las negociaciones se vería reflejado solo meses después, cuando se anunciaría la creación de un acuerdo, el cual se le conoce como el “pacto de los ocho puntos”, que sería el primer antecedente real de la nueva postura estadounidense en torno al canal.

La ideología que vendría a implantar Henry Kissinger, aunado a la astucia en la negociación de Ellsworth Bunker, derivaría en un plan, el cual sustentaba que los Estados Unidos no necesitaban tener la posesión total del canal, sino solo una posesión parcial, mayoritariamente económica, por lo cual existía la posibilidad de que la cesión de la vía interoceánica que tanto esperaban los panameños pudiera ser factible. Dicha estrategia necesaria para la cesión del canal, la cual fue principalmente diseñada por Kissinger se basaba en que solamente era necesario envolver a Panamá en ciertos acuerdos y tratados de índole económica para seguir contando con la posesión geopolítica que necesitaba Estados Unidos y evitar así el gasto que acarrearía el mantener al canal en óptimas condiciones, además de promover el flujo de barcos por la vía manteniendo las tarifas de tránsito bajas. Muchos críticos y funcionarios diferían de esta posición, ya que presentían, sería una grave equivocación en las decisiones de política exterior estadounidense, porque pensaban que no se lograría mantener el control geopolítico con un cierto número de acuerdos económicos con Panamá.

Basado en los planes antes dichos, las administraciones siguientes ejercieron bastante presión para detener la aprobación del plan de cesión del canal de Panamá. Dicha presión no solo se vio reflejada en el Congreso, pieza vital para la conclusión positiva del plan, sino en los demás poderes estadounidenses, como lo es el militar, en donde la insistencia a este sector que comenzó en la década de 1970, empezó a tener efectos positivos, esto gracias a que como muchos testimonios e incluso actores y periodistas de la época mencionaron, no existía un sentido de pertenencia del canal, ni de

la zona del mismo.<sup>47</sup> Muchos de los militares estadounidenses que se establecieron en las cercanías del canal no se encontraban del todo cómodos con su asignación, la cual sentían como un misión secundaria o de poca importancia, relegándolos de su país y prácticamente privándolos de un futuro ascenso en la milicia.<sup>48</sup>

Los aciertos en las negociaciones desde la época del presidente Nixon, que serían bien aprovechados en el periodo Gerald Ford, serían completados por la administración de James Earl Carter, quien ascendió al poder en enero de 1977. Es en este año que gracias a la astucia en las negociaciones a nivel interno, principalmente en el Congreso, donde lograría un rápido proceso de trabajos en busca de la aprobación del tratado, lograría llevar a buen puerto las negociaciones sobre la cesión del Canal de Panamá.<sup>49</sup> Aunque no con un amplio margen, las votaciones del Congreso para la ratificación del tratado Torrijos - Carter en septiembre de 1977, terminarían por aprobar la controversial decisión, la cual según críticos y expertos terminaría por quitarle la oportunidad popular de reelección en 1981.

### **1.3 Nicaragua**

#### **1.3.1. Antecedentes históricos rumbo a la primera oportunidad de creación del canal en Nicaragua (1826 - 1903)**

Nicaragua nace como una nación independiente tras la independencia del imperio español en el año 1821, ya que los acontecimientos que ocurrían en la zona de América Latina, en donde las colonias españolas empezaban a separarse mediante guerras, los nicaragüenses tomaron la iniciativa de liberarse, para esto se redactaron planes de independencia, los cuales se presentaron a la corona española, que para ese entonces no tuvo otra opción que aceptar dichas condiciones. Sin embargo, meses más tarde, la todavía no bien formada Nicaragua fue acogida por el imperio mexicano, comandado por Agustín de Iturbide, quien en su plan expansionista decide añadir al territorio del

---

<sup>47</sup> Commanders Digest. (1975). A Close Run Thing. Foreign Affairs, 19, 1-13.

<sup>48</sup> Ibidem

<sup>49</sup> Peter M. Sanchez. (1998). The End of Hegemony? Panama, the United States and Latin American Security After the Year 2000.. 1998, de Department of Political Science Loyola University Chicago Sitio web: <http://lasa.international.pitt.edu/LASA98/PSanchez.pdf>

imperio a Nicaragua, Guatemala, Honduras, El Salvador y Costa Rica. Para el año 1823, el imperio mexicano es destituido y adquiere el estatus de república, hecho que permite a Centroamérica liberarse del imperio y es así como esta región funda una federación llamada “Provincias Unidas de Centroamérica” o “Federación Centroamericana”.<sup>50</sup> La citada federación tenía un gobierno central residente en Guatemala y particulares distribuidos en cada provincia. Esta nueva Federación Centroamericana tenía como objetivo el unir esfuerzos para encontrar el progreso y a la vez, protegerse de las amenazas externas que causaban los países más poderosos de la región. Esta unión tan solo duraría hasta 1838, cuando Nicaragua decidiría salir de la misma y lamentablemente esta acción dejaría una incertidumbre a nivel interno que llevaría al país a pasar por diversas problemáticas, mayoritariamente de índole política y social.

En el aspecto político social, la mayor de las disputas se llevaría a cabo entre los bandos políticos de las ciudades con más poder en el país, las cuales eran León y Granada. En cada una de ellas se concentraban las élites de los bandos en disputa, el bando de los liberales o democráticos (León), y el bando de los conservadores o legitimistas (Granada). Esta disputa histórica entre las dos ciudades más importantes del país, llevaría a la realización de muchos acontecimientos importantes, que cambiarían el rumbo y desarrollo de la sociedad y política nicaragüense. Es a este periodo al que se le conocería como el periodo de la anarquía,<sup>51</sup> ya que la inestabilidad política llegaría a tal grado que los enfrentamientos violentos se generalizaron en prácticamente la totalidad del país, exceptuando la zona colindante al Atlántico, conocida como la Mosquitia, la cual desde décadas atrás estuvo bajo dominio inglés.<sup>52</sup>

En 1844 como consecuencia del periodo de anarquía y lucha interna se desató otro acontecimiento que marcaría la década, éste fue la invasión del ejército de Honduras y El Salvador, que en dicho año entrarían a territorio nicaragüense con una cometi-

---

<sup>50</sup> Carmen Collado . (1988). Textos de la historia de Centroamérica y el Caribe. Nicaragua. México, D.F. : Nueva Imagen .

<sup>51</sup> Ibidem

<sup>52</sup> Jorge Jenkins Moliere. (1980). La mosquitia nicaragüense: articulación de una formación precapitalista. Su historia. Costa Rica: Estudios sociales centroamericanos.



da expansionista, impulsada por los líderes de ambos países. La lucha que se desató en Nicaragua, gracias a la invasión que en algún momento fue promovida por uno de los bandos internos, que tiempo después se darían cuenta que eso solo perjudicaba a los dos. Este acontecimiento mantendría viva la rivalidad entre los bandos de León y Granada.

Para 1846, como una manera de evitar la continua lucha, se le quitaría el rango de ciudad capital a León, siendo elegido como capital el territorio que se encuentra entre ambos estados, la en ese entonces Villa de Santiago Managua, la cual sería elevada a rango de ciudad y capital del país. Un año antes, el 4 de abril de 1845 tomaría posesión de Supremo Director (en ese entonces el cargo equivalente al de presidente en Nicaragua) José León Sandoval, quien era originario de Granada. Su periodo marcaría aún más el caos que existía en el ambiente de Nicaragua, gracias a su falta de capacidad en tomar decisiones acertadas, aunado a ello, la degradación económica y su intención de trasladar la capital a Granada, ayudarían a que Nicaragua se enfilara al rumbo de una guerra civil, la cual explotaría años más tarde. Por otra parte, él consideraba la unión con El Salvador y Honduras de bastante importancia, firmando tratados de paz con ambos y promoviendo la mutua cooperación.

“Nicaragua, lejos de dar un paso hacia el engrandecimiento a que es llamado por su naturaleza, retrocede de continuo y se encamina rápidamente a su destrucción: decir lo contrario es engañar torpemente y estimular a los conspiradores a seguir maquinando la ruina de la patria; asaltos repetidos de cuartelazos; anondamiento del gobierno supremo; el crimen impune y acaso exaltado ¡y la virtud calumniada! ¿No son hechos que hablan más alto que los elocuentes discursos?”.<sup>53</sup>

Para la década de 1850, al igual que en el caso panameño, en Nicaragua se vio un alza en la actividad de tránsito extranjero, principalmente norteamericano a través del territorio, esto gracias a la fiebre del oro en California. Esto motivó a que el traslado de personas para atravesar de océano a océano se diera principalmente por dos rutas,

---

<sup>53</sup> Documento transcrito por Pedro Joaquín Chamorro Zelaya en Fruto Chamorro, Managua, Editorial Unión, 1960.

la panameña y la nicaragüense, lo cual trajo consigo la construcción de los ferrocarriles, el de Panamá un par de años atrás, antes mencionado y el de Nicaragua, que fue establecido gracias a la llegada de la *Accessory Transit Company*. Su antecesora, *American Atlantic and Pacific Ship Canal Company*, la cual años atrás había estipulado un trato con el gobierno nicaragüense para el derecho de construcción de un canal, el cual no se llevó a cabo, sin embargo, perduraron los derechos de construcción.<sup>54</sup>

En ese mismo año en Nicaragua se gestaba un acuerdo que repercutiría a futuro en la creación de un canal, este acontecimiento sería la firma del tratado Clayton-Bulwer. Dicho tratado estipulaba la neutralidad de la posible ruta interoceánica que pudiera ser construida, para lo cual ambas naciones se comprometían a garantizar esta neutralidad al no instituir colonias o protectorados en América Central. El tratado en un plazo no muy largo terminó por favorecer a Estados Unidos, los cuales pretendían y demandaban la salida de Reino Unido de la zona de la Mosquitia en el Este de Nicaragua, lo cual les permitiría la construcción del canal.

Gracias a los enfrentamientos mencionados anteriormente, para la entrante década de 1850, las relaciones entre los bandos internos políticos de Nicaragua estaban totalmente lastimadas, además de la incertidumbre económica y el descontento social. Para el año de 1853, en una época llena de división, así como descontento nacional, llega Fruto Chamorro al poder, siendo uno de sus primeros mandatos el crear una nueva constitución, la cual disminuiría las libertades de expresión, políticas y ampliaría el tiempo del mandato presidencial de 2 a 4 años. Además de esto, en su discurso inicial Fruto Chamorro, dejó claro que no habría tolerancia a los opositores a las medidas tomadas, alentando más el número de opositores.<sup>55</sup>

Estos acontecimientos llevarían al país a una guerra civil, la cual se llevó a cabo en 1854, aún bajo el mando de Fruto Chamorro, el país tuvo una sangrienta guerra civil, que duraría 3 años, sin embargo, estos enfrentamientos no solo se llevarían a cabo entre leoneses y granadinos, sino con agentes externos que apoyarían en calidad de

---

<sup>54</sup> Jorge Jenkins Molieri. (1986). El desafío indígena de Nicaragua: el caso de los miskitos . México: Katún .

<sup>55</sup> Carmen Collado . (1988). Textos de la historia de Centroamérica y el Caribe. Nicaragua. México, D.F. : Nueva Imagen .

mercenarios al bando leonés, de esta forma el conflicto llegaría hasta las últimas consecuencias.

Más tarde en el mismo 1854, ya iniciada la guerra, los enfrentamientos traerían bajas muy elevadas, tanto en número, como en importancia, siendo Fruto Chamorro muerto en ese año, además de algunas otras personas de importancia, como funcionarios y pasajeros estadounidenses. Esto aceleró el proceso de cambio de gobierno, así los democráticos fueron quienes establecieron un gobierno provisorio, sin embargo, los legitimistas hicieron lo propio después, es en ese tiempo en donde gracias a un tratado firmado con Byron Cole, llegan a Nicaragua en 1855 un grupo de filibusteros llamados La Falange, comandados por William Walker.<sup>56</sup>

Como se mencionó antes, el objetivo por el que William Walker llegó a Nicaragua fue para inclinar la balanza entre los bandos de León y Granada, gracias a la contratación del grupo de hombres (mercenarios) de William Walker. Sin embargo, con el tiempo y las batallas que transcurrían, el más beneficiado de ésta acción fue William Walker e incluso el gobierno de los Estados Unidos, que tenía intereses sobre el territorio, gracias en gran parte por la posible ruta canalera. Incluso se rumoraba que el interés de William Walker era el de convertir a Nicaragua en el estado estadounidense en América Latina, sin embargo, ni en ese entonces, ni actualmente se puede asegurar tal cosa. Para el primer año en el que Walker permaneció en Nicaragua, se le nombró presidente, hecho que fue difundido en territorio estadounidense y aplaudido por los ciudadanos, quienes veían como un héroe nacional a Walker.<sup>57</sup>

No todo fue malo en esos años en Nicaragua, la adversidad en la que se encontraba todo el pueblo nicaragüense, incluidos los dos bandos principales, los cuales ahora quedaban bajo el poder del tercero en discordia. Esta situación obligaría a ambos a unir fuerzas para ofrecer resistencia al nuevo presidente, esta extraordinaria alianza contaría con el apoyo de actores regionales como Honduras, El Salvador y Guatemala, quienes respaldaban el apoyo a los bandos internos nicaragüenses por el argumento

---

<sup>56</sup> Alejandro Montiel Argüello . (2002). El Tratado Altamirano - Harrison . Revista de Derecho, No. 2, 157 - 173.

<sup>57</sup> Carmen Collado . (1988). Textos de la historia de Centroamérica y el Caribe. Nicaragua. México, D.F. : Nueva Imagen .

de que el nuevo actor extranjero en Nicaragua en un futuro tendría amenazada su soberanía, es por eso que apoyarían a los nacionales nicaragüenses para la expulsión del nuevo gobierno, quien finalmente tras una serie de batallas, quedaría derrotado en 1857.

Al terminar este periodo de invasión extranjera e interminables luchas internas, se dio un periodo al cual muchos historiadores han llamado “La República Conservadora o los Treinta años conservadores”,<sup>58</sup> esto debido a que en el periodo que va de 1858 a 1893, el poder político ejecutivo en Nicaragua fue ocupado por presidentes de corte conservador, dejando relegado el antiguo poder que tuvo el bando liberal en Nicaragua. Es en este periodo, que aunque continuaron no de forma esporádica, sino con una poca contundencia, difusión y fuerza las protestas en contra del gobierno en turno se vio un avance notable en todos los ámbitos. Es así que para los primeros gobiernos conservadores, el país adquiere una estabilidad envidiada por los políticos de décadas anteriores. Nicaragua, además de adquirir una estabilidad social importante, fomenta el desarrollo en el sector económico, tanto al interior, como al exterior, lo cual convierte a Nicaragua en un imán de inversiones, así como un centro que acogía a los inmigrantes europeos y americanos de la región que pretendían buscar una oportunidad en el nuevo esquema del país.

### **1.3.2. Antiguos proyectos de construcción de un Canal interoceánico**

*“En Centroamérica Nicaragua era el paso más adecuado, el tráfico de pasajeros era tan abundante que entre el 8 y el 12 de noviembre de 1850 pasaron por San Juan del Norte 1,613 personas, utilizando principalmente los servicios de la empresa de vapores Accessory Transit co. de Cornelius Vanderbilt”.*<sup>59</sup> Dicho párrafo extraído del libro de Jorge Jenkins Moliere, explica la situación que se vivía en Nicaragua, prácticamente la mayor parte del siglo XIX, en la cual no solo gobernantes y grupos de poder en dicho

---

<sup>58</sup> Alejandro Montiel Argüello . (2002). El Tratado Altamirano - Harrison . Revista de Derecho, No. 2, 157 - 173.

<sup>59</sup> Jorge Jenkins Moliere. (1986). El desafío indígena de Nicaragua: el caso de los miskitos . México: Katún.

país pretendían la construcción de la vía interoceánica, sino la sociedad en general tomaba con gran aceptación la construcción del canal nicaragüense.

La historia nicaragüense en el siglo XIX denota una serie de conflictos, incertidumbre, cambios en el poder político recurrentes, economía inestable y sociedades marginadas y concentradas en dos grandes polos (León y Granada), sin embargo, sólo existió un factor en común, todos y cada uno de los elementos que conforman la historia nicaragüense de aquel siglo se relacionan con el sueño de la construcción de la vía de navegación interoceánica que atravesaría Nicaragua gracias a sus ríos y lagos que ayudarían de manera natural al paso de transporte marítimo de océano a océano. Lamentablemente, dicha ilusión de concretar el sueño que en aquel entonces significaba prosperidad económica para la región fue uno de los factores que más gastaron y violentaron las relaciones y estabilidad nicaragüenses.

Desde la independencia nicaragüense a principios de la segunda década del siglo XIX, las organizaciones políticas que se hicieron con el poder en éste país denotaron la ambición por construir una vía interoceánica, así es como en 1825, el ministro Centroamericano en Estados Unidos envió una nota al departamento de Estado, ofreciendo la construcción de un canal al gobierno estadounidense<sup>60</sup>. Dicho acercamiento, además de ser uno de los primeros registrados, es la causa directa de que en 1826 se organizara la *Central American and United States Atlantic and Pacific Company*<sup>61</sup> la cual se encargaría de además de la futura ruta marítima, de abrir las relaciones comerciales entre ambos países, permitiendo el ingreso y salida de nacionales estadounidenses en territorio nicaragüense.

En el año 1848, el gobierno nicaragüense firmó con Estados Unidos el tratado Hise - Selva. Dicho documento tenía como objetivo el detener el avance inglés hacia los territorios de la Mosquitia, una zona al oeste, colindante con el océano Atlántico. Fue firmado por Elijah Hise y Buenaventura Selva, fue realizado sin la respuesta aprobato-

---

<sup>60</sup>René Herrera Zúñiga . (1991). Relaciones internacionales y poder político en Nicaragua. México : El Colegio de México.

<sup>61</sup> Ibidem

ria del gobierno estadounidense, de igual manera consistía a grandes rasgos en lo siguiente:

- Nicaragua concedía privilegios exclusivos a favor de Estados Unidos o de sus nacionales para la construcción del canal interoceánico. El privilegio tendría un plazo de 10 años y si dentro de él se daba comienzo a los trabajos quedaría ampliado por 12 años más.

- Estados Unidos garantizaban la soberanía, libertad e independencia de Nicaragua.<sup>62</sup>

Para 1849, el documento fue firmado por ambas partes, convirtiéndose así en el primer tratado entre Estados Unidos y Nicaragua, sin embargo, como se había mencionado antes, al no ser autorizada la aprobación para iniciar negociaciones ligadas a dicho acuerdo, el gobierno de Estados Unidos desautorizó el mismo, ofreciendo a Nicaragua únicamente su apoyo en el arbitraje de su controversia con Gran Bretaña. Este acontecimiento es considerado como un antecedente a la posible construcción de una ruta interoceánica en la región.

Un año más tarde en 1850, se firma el tratado Clayton - Bulwer, el cual acordaba la neutralidad de alguna posible ruta interoceánica en Nicaragua y que ayudaría a largo plazo a que el dominio estadounidense en Nicaragua fuera mayor.<sup>63</sup>

Para Gran Bretaña y Estados Unidos, la disputa de la sección media del continente tendría mucho más por delante, es por eso que en 1856 se firma en Londres el tratado Dallas - Clarendon, los cuales eran el ministro americano en Londres y el secretario de relaciones exteriores inglés, respectivamente. Consistía en proponer a Nicaragua la asignación de una parte de los indios Mosquitos al norte y sur de las costas nicaragüenses del Océano Atlántico, donde los indios gozarían de autonomía y la posibilidad de unión a Nicaragua, la cual en su caso era una opción voluntaria, no obligatoria. Sin embargo, tiempo después Inglaterra no aceptaría las reformas expuestas por el documento, debido a que en una parte de ellas, se obligaba a Inglaterra a firmar un tratado

---

<sup>62</sup> Ibidem pag. 44

<sup>63</sup> Alejandro Montiel Argüello . (2002). El Tratado Altamirano - Harrison . Revista de Derecho, No. 2, 157 - 173.

con Guatemala, para definir límites territoriales a Belice y a Honduras, donde reconocía las islas Bahía como territorio libre.<sup>64</sup>

Pasados los años y gracias en parte a la estabilidad que vivió Nicaragua al finalizar la década de los 50's, las relaciones exteriores se volvieron más formales, hablando de las concesiones de construcción del canal se brindaron mucho menos a lo que se acostumbraba en décadas anteriores a extranjeros o particulares, sin embargo estas concesiones, aunque fueron menos, se tornaron más formales, serios y tuvieron un mayor impacto, como lo fue en aquel entonces el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, el cual se dio entre la República de Nicaragua y los Estados Unidos, de ese tratado podemos destacar lo siguiente, que de igual manera funge como preámbulo en el documento original:

“La República de Nicaragua y los Estados Unidos de América, deseosos de fortalecer los vínculos de paz y de amistad que tradicionalmente han existido entre ellos y de promover, relaciones económicas y culturales más estrechas entre ambos pueblos y conscientes de lo que puede hacerse para lograr esos propósitos por medio de arreglos que fomenten las inversiones de capital mutuamente beneficiosas, que promuevan relaciones comerciales recíprocamente ventajosas y que a la par establezcan derechos y privilegios recíprocos, han resuelto concertar un Tratado de Amistad y Comercio y Navegación, que se funda, en general, en los principios de. tratamiento nacional y de la nación más favorecida, otorgados incondicionalmente, y con tal propósito han designado sus plenipotenciarios, a saber[...].”<sup>65</sup>

Después del periodo de estabilidad postguerra e inicio de los “treinta años conservadores” los intentos por unir fuerzas internas y externas para la creación del canal tomarían más seriedad que nunca. Aunado a la relativa estabilidad económica y política que vivía Nicaragua las posibilidades de concretar la meta canalera se incrementaron,

---

<sup>64</sup> Ibidem pag. 45

<sup>65</sup> Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre la República de Nicaragua y los Estados Unidos, 1867.

siendo el final de siglo la época más apta para lograrlo. Es así como en las últimas dos décadas de 1800, aun habiendo perdido la carrera por la construcción de un canal interoceánico con Panamá, quienes estaban en proceso de iniciar obras de su canal, Nicaragua seguiría intentando conseguir la oportunidad de iniciar el propio. La oportunidad más cercana llegaría al verse Panamá afectado por el fraude que sufriría la compañía del canal y la reestructuración del plan, en donde Estados Unidos se vio obligado a elegir entre continuar el proyecto iniciado por los franceses o comenzar el propio en territorio nicaragüense, en donde las predicciones de ese tiempo auguraban una mejor probabilidad de éxito, sin embargo, como se mencionó anteriormente sería la muerte del presidente McKinley quien le dejaría la decisión a Theodore Roosevelt, quien decantaría su decisión por la ya iniciada obra en Panamá.<sup>66</sup>

## **2. Desarrollo del canal panameño y el resurgimiento del proyecto de canal nicaragüense.**

### **2.1 Panamá**

El año 2000 marcaría un cambio trascendental en la vida de los ciudadanos panameños, así como de su gobierno y administración, debido a la entrega del canal por parte de Estados Unidos. La entrega que fue pactada en los tratados Torrijos - Carter del año 1977, dictaría una nueva fase en la vida cotidiana de la nación. En el siguiente capítulo se denotarán, enunciarán y analizarán las acciones, beneficios, cifras y consecuencias que trajo consigo el nuevo milenio para la nación centroamericana.

#### **2.1.1 Control panameño sobre el canal.**

Era el mes de septiembre de 1977 y en el hotel Fiesta Americana de la ciudad de Panamá se firmaba el tratado Torrijos - Carter, dicho tratado acordaba la devolución de la posesión y administración del canal de Panamá a la nación centroamericana. En el tratado se estipulaba que habría una devolución progresiva y paulatina del Canal de Panamá, esto se refería a la creación de la nueva empresa encargada del canal, así como de la capacitación y preparación de ingenieros y técnicos que manejarían el ca-

---

<sup>66</sup> Autoridad del Canal de Panamá. (2014). La Construcción del Canal por los estadounidenses. 2014, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <http://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/la-construccion-del-canal-por-los-estadounidenses/>



nal en el futuro, además de la reubicación de personal estadounidense en Panamá, esto para disminuir el impacto negativo que dejaría un abandono inmediato de los elementos en Panamá, que desde hacía casi tres cuartos de siglo residían en Panamá, dejando consigo no solamente su trabajo, sino parte de su cultura, idioma y costumbres arraigadas a los habitantes de la Ciudad de Panamá y de la provincia de Colón, en donde se encontraban principalmente. El lapso en que el canal seguiría estando bajo control estadounidense tendría como fecha límite el día 31 de diciembre de 1999, ya que en el día 1 de enero de 2000, el canal tendría que ser entregado en su totalidad de funciones al gobierno panameño quien estaría preparado con la nueva entidad para suceder a la antigua empresa canalera.

En general la transición del canal en los casi 23 años siguientes estuvo marcada por los acuerdos realizados en los tratados, como la creación de los nuevos organismos en el aspecto administrativo, laboral, salud y económico, donde el primer paso se llevó a cabo se dio en 1979, cuando el 30 de septiembre sería el último día de operaciones de la compañía del Canal de Panamá, la cual sería sucedida por otro órgano estadounidense, que llevaría a cabo además de la administración pertinente, el proceso de devolución del canal, la empresa sería la Comisión del Canal de Panamá, la cual empezaría funciones el 1 de octubre de 1979. El segundo paso fue el cambio que se dio en la pirámide laboral y la escala salarial dentro del canal; dicho cambio que se da en 1982 se dio principalmente para acortar distancias en las tasas salariales entre los empleados de la antigua compañía y los de la nueva comisión, además de aumentar y mejorar las posibilidades de contratación por experiencia o especialización. En el mismo año se da un tercer paso, que se refirió más al sector salud, el cual excluía a los empleados panameños de la posibilidad de ser atendidos en las clínicas militares estadounidenses, en casos ajenos al trabajo. En los años posteriores se dieron una serie de cambios en los aspectos administrativo, y jurídico en donde encontramos la inclusión de un nuevo sistema computarizado para manejo del tráfico del canal en 1985, firma de los acuerdos entre Panamá, Estados Unidos y Japón, para encontrar alternati-

vas al canal, la legalización de la enmienda 99-209 relativa al canal y el establecimiento de la Oficina del Inspector General, antiguamente llamado Auditor.<sup>67</sup>

Para la década de los 90's el proceso de transición entraría en su etapa final, con la creación de los documentos pertinentes para que la entrega del canal se llevara a cabo bajo todos los términos necesarios y estipulados. Además comenzarían a formalizarse las primeras intenciones de remodelación del canal, empezando con la ampliación del corte Gaillard en 1992. De igual manera, en el mismo año se establece la autoridad encargada del desarrollo del área del Canal de Panamá. la Autoridad Regional Interoceánica. En 1995 se crea la comisión de transición del Canal de Panamá y los acontecimientos serían continuos hasta 1997, cuando se introduce y establece la que actualmente es la administradora del canal, la Autoridad del Canal de Panamá. En ese mismo año se definiría su situación interna, se nombra la junta directiva que sería la encargada de la selección de personal, establecimiento de nuevas tasas de cobro en peaje, entre las demás funciones pertinentes.

Mireya Moscoso estaría encargada de recibir el canal para el 31 de diciembre de 1999. Ya realizado todo el proceso administrativo y construida la estructura que mantendría en funciones el canal, el suceso se llevaría a cabo en una multitudinaria ceremonia el mediodía del 31 de diciembre , presidida por la mandataria panameña.<sup>68</sup>

Gracias a los esfuerzos y el arduo trabajo panameño por mantener el aumento comercial y monetario que había tenido el Canal de Panamá durante los dos años anteriores, el tercer año consecutivo, ya con el canal en manos panameñas también presentó un aumento en los ingresos por peaje. Esto se dio a conocer en el año 2000, cumpliendo así un año de grandes logros, el primer año del Canal de Panamá bajo la administración panameña.

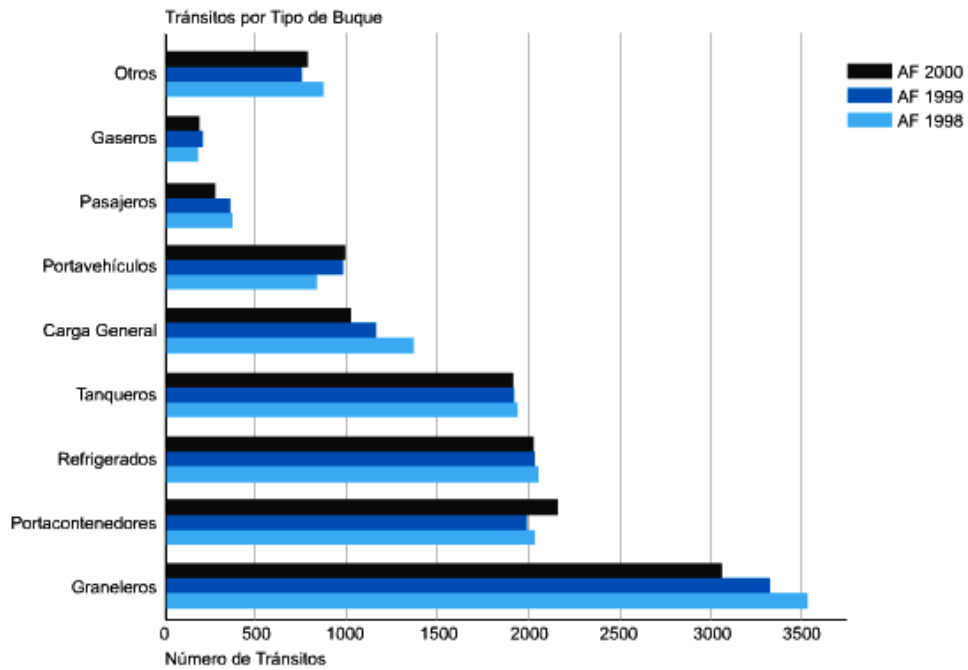
---

<sup>67</sup> *Autoridad del Canal de Panamá*. (2014). Cronograma de la Transición. 2015, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <http://micanaldepanama.com/nosotros/sobre-la-acp/historia-del-canal/transicion-del-canal/cronograma-de-la-transicion/>

<sup>68</sup> *Autoridad del Canal de Panamá*. (2000). Informe Anual 2000. 2014, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <http://www.pancanal.com/esp/general/reporte-anual/2000/intro1.swf.html>

A continuación se presentan gráficas que muestran el aumento del tránsito de buques por el Canal de Panamá en comparación de los años 1998 y 1999 (gráfica 1), así como la gráfica de ingresos operacionales, siendo el rubro de peajes el que mayor porcentaje tuvo (gráfica 2).

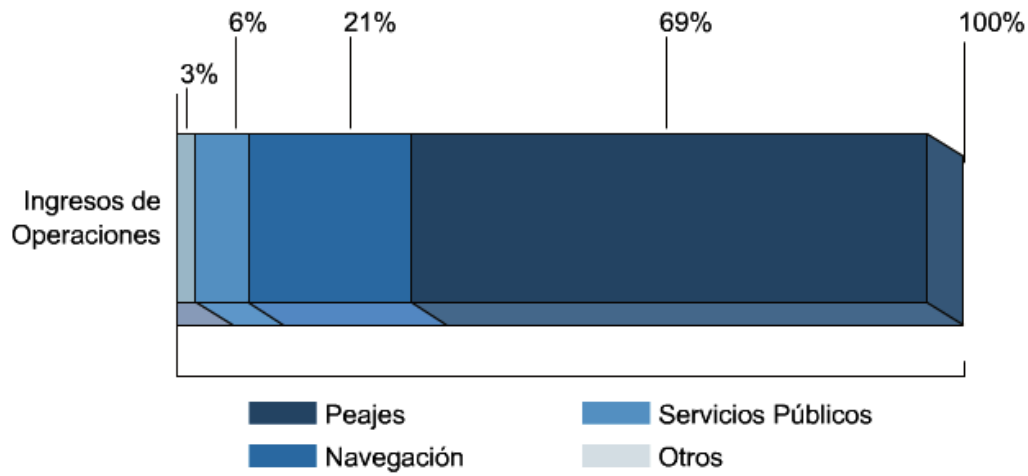
Gráfica 1.



Gráfica de Autoridad del Canal de Panamá. (2000)<sup>69</sup>

<sup>69</sup> Autoridad del Canal de Panamá. (2000). Informe Anual 2000. 2014, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <http://www.pancanal.com/esp/general/reporte-anual/2000/intro1.swf.html>

Gráfica 2.



Gráfica de Autoridad del Canal de Panamá. (2000)<sup>70</sup>

El aumento del porcentaje anual de ingresos por peajes representaba una mejora a la economía nacional<sup>71</sup>, lo cual se veía reflejado en el ánimo general de la población, la cual se vio enriquecida gracias a que la administración panameña tendría ahora el total de las ganancias del canal; el aumento se dio en el aspecto moral por lograr conciliar el compromiso histórico de tener en sus manos el canal. El crecimiento económico del canal fue causa del mejoramiento de procesos internos en la administración y el aumento del tránsito en la zona de buques Panamax<sup>72</sup> y de calado sostenible para la capacidad del canal, sin embargo, desde aquel entonces se preveía una desaceleración en el crecimiento heredado por la administración de los años anteriores, debido al aumento del tráfico de buques de mayor envergadura y calado, llamados Post Pana-

<sup>70</sup> Autoridad del Canal de Panamá. (2000). Informe Anual 2000. 2014, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <http://www.pancanal.com/esp/general/reporte-anual/2000/intro1.swf.html>

<sup>71</sup> *Ibidem* pag. 49

<sup>72</sup> *Ibidem* pag. 49

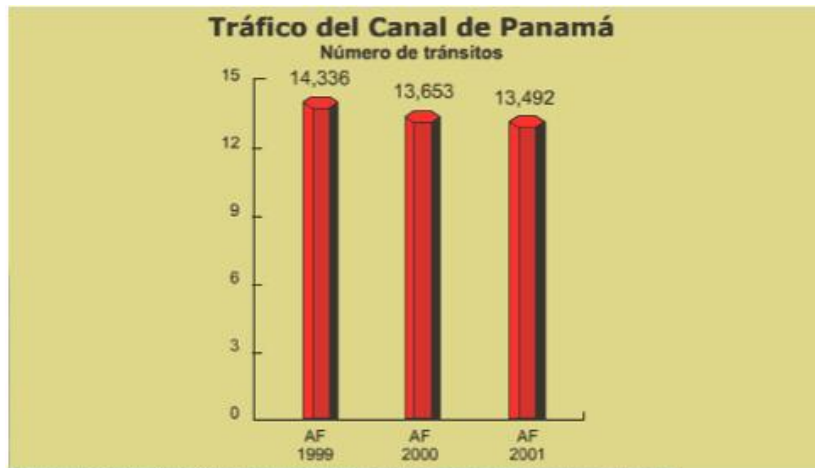
max, situación que se vería reflejada en los datos de rendimiento de los años siguientes.

Para el año 2000 y 2001, se dio una continuación ligera del crecimiento del canal, sin embargo en los datos y estadísticas recopilados se vio un cambio importante en el comportamiento de los productos que transitaron por la vía marítima, siendo la carga contenerizada la que adquirió más peso en cuanto al tipo de productos que transitaron por el canal en dichos años, incrementándose a la vez que los granos y la maquinaria de equipo tuvieron una reducción en el tránsito<sup>73</sup>. También, se incrementó el paso de los buques Panamax por el canal, situación que solo incrementó la alerta que se tenía anteriormente, gracias a que por la nueva envergadura de las nuevas naves, el Canal de Panamá se vería forzado a solamente manejar buques Panamax y dejaría fuera de su alcance a los nuevos Post Panamax que se encontraban en tránsito y construcción<sup>74</sup>. Esta situación se vería reflejada también por la disminución de traslados que se dieron del año 1999 al 2001. A continuación se muestran unas gráficas, para representar dichos valores.

---

<sup>73</sup> Autoridad del Canal de Panamá . (2001). Informe Anual 2001. 2002, de ACP Sitio web: <http://www.pancanal.com/esp/general/reporte-anual/2001/informe-anual-2001.html#Results>

<sup>74</sup> Ibidem



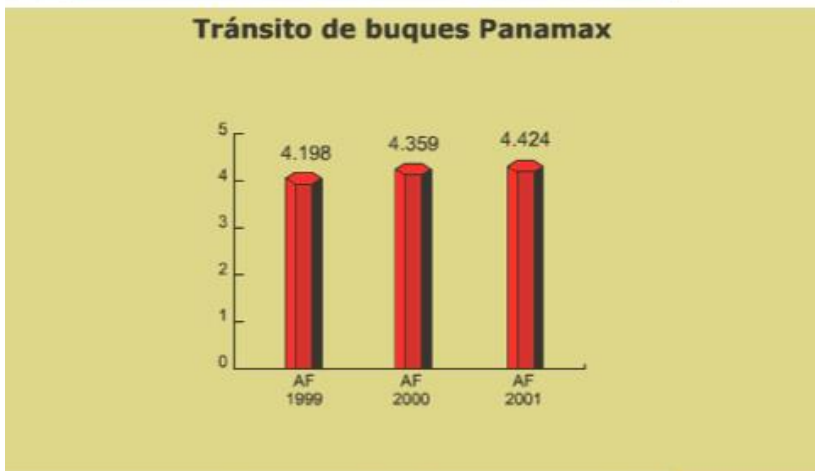
75

Copyright © 2001-2002 Autoridad del Canal de Panamá. Todos los derechos reservados



76

Copyright © 2001-2002 Autoridad del Canal de Panamá. Todos los derechos reservados



77

Copyright © 2001-2002 Autoridad del Canal de Panamá. Todos los derechos reservados

<sup>75</sup>Autoridad del Canal de Panamá . (2001). Informe Anual 2001. 2002, de ACP Sitio web: <http://www.pancanal.com/esp/general/reporte-anual/2001/informe-anual-2001.html#Results>

<sup>76</sup> Ibidem

<sup>77</sup> Ibidem

Como se puede analizar en las gráficas anteriores los valores de los tránsitos totales que navegaron por el Canal de Panamá descendieron, en comparación con los expuestos en años anteriores, esto se debió a que como se mencionó anteriormente, el Canal de Panamá quedaba al margen del tránsito de los nuevos buques con mayor calado y dimensión.

Para el informe del año 2002, no se presentaría un ascenso como sucedió en años anteriores, ya que a diferencia de los años pasados este informe mostró una disminución del 2.8% en el tonelaje total, así como del 2.3% en el tránsito de buques, sin embargo, hubo un incremento en el porcentaje de los buques que lo transitaron, lo cual significó un incremento del 1.6% del valor de peajes para ese año, representando un alza de 9.3 millones de Balboas por encima del periodo anterior. Gran parte de la disminución de dichos valores se debió gracias a la desaceleración de la economía estadounidense y japonesa, así como a las repercusiones económicas que dejaron los ataques terroristas del 9/11.<sup>78</sup>

Así también en dicho informe el Presidente de la Junta Directiva del Canal de Panamá, Ricardo B. Martinelli incluía en su mensaje personal del informe de actividades el tema de la ampliación y modernización del canal, mencionando la presentación del nuevo Plan Maestro, que incluiría las adecuaciones y propuestas para la ampliación, que sería presentada ante la junta en un futuro, esto también debido a la desaceleración en los porcentajes de crecimiento en los resultados mostrados en los informes anuales, los cuales aunque daban números positivos, indicaban un resultado menor al esperado.

Los años siguientes, 2004, 2005 y 2006, ofrecieron resultados similares, mostrando una disminución en los porcentajes de tránsitos de buques anuales y un incremento en los tránsitos de buques Panamax, aunque los ingresos del canal siguieron en aumento, gracias a la recuperación de la economía estadounidense y asiática, lo cual aumentó el número de traslados de buques de alto calado por el canal hasta llegar en 2006 a un promedio de 35 por día.

---

<sup>78</sup> Autoridad del Canal de Panamá . (2002). Informe de 2002. 2003 , de ACP Sitio web: <http://www.pancanal.com/esp/general/reporte-anual/2002/resultados.html>

La transición resultaba ser exitosa, pasado el primer lustro del solitario administrador, el ejecutivo del canal entregaba cuentas positivas y contundentes, con una administración activa, dedicada y con una actitud y acciones renovadoras, aplicando programas de constante mantenimiento al canal, ensanchamiento del estrecho de culebra, así como dragado para ampliar su capacidad de recepción a buques de mayor calado llegaba a una etapa decisiva, en la cual tendría que tomar acciones inmediatas para que estas cifras que en un promedio general eran positivas no se tornaran negativas y que la vía interoceánica, que se encontraba cada vez más cerca del peligro de la obsolescencia, gracias al crecimiento de la industria naval, que año tras año presentaba buques más grandes y que llegarían a no serían aptos para la ahora delgada vía panameña.

### **2.1.2 Referéndum de ampliación del Canal de Panamá**

Para el informe anual del Canal de Panamá del año 2006 se presentó un apartado adicional, que se titulaba “Crecer... El tercer juego de esclusas”.<sup>79</sup> En este apartado se presentaba la situación sobre el proyecto presentado el 24 de abril de 2006 y se presentó como un proyecto ambientalmente responsable, socialmente aceptable y financieramente viable.<sup>80</sup> Este proyecto de ampliación presentado el 24 de abril, el cual llevaba consigo años de investigación ambiental, financiera, entre otros ramos fue presentado al país, y expuesto gracias a colaboradores de la Administración del Canal de Panamá por meses a todas las regiones panameñas, incluyendo las nueve provincias, además de presentación en medios de comunicación masivos como radio, televisión y prensa, que se publicaron para informar a la población sobre la planeación y efectos que traería consigo el proyecto, esto para que la población tuviera elementos y argumentos con que juzgar dicho proyecto y poder votarlo ese mismo año 2006, el día 22 de octubre, esto mediante la vía del referéndum.<sup>81</sup>

---

<sup>79</sup> Autoridad del Canal de Panamá . (2006). Informe de 2006. 2007 , de ACP Sitio web: <http://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2012/InformeAnual/Informe-Anual-2006.pdf>

<sup>80</sup> Ibidem

<sup>81</sup> Ibidem



Para el año 2006 se tenía presupuestado que el Canal de Panamá llegaría a su capacidad máxima entre los años 2009 y 2012, en donde se vería incapacitado para soportar la demanda de buques que transitarían por él, además de que crecería la cantidad de buques que por tamaño no podrían navegarlo. Esto para el año 2006 cuando el canal se encontraba según cálculos a un 90% era una urgencia por resolver, es por eso que el año 2006 era un año crucial para el desempeño del canal y su futuro.

El 6 de junio se presentó el Plan Maestro del Canal de Panamá, el cual justificaría el accionar del mismo por los siguientes 20 años<sup>82</sup>. En dicho documento se compilan y reafirman tanto las bases jurídicas, administrativas, políticas, económicas, ambientales y los planes que el canal implementará para su mejoramiento, ampliación y optimización. Entre las bases que integran el documento están las propuestas de ampliación del canal, que son las siguientes; la de uno a nivel, con ensenadas, con esclusas en la ruta Bayano - Cartí, compuestas circulantes, a nivel con tinas apiladas para ahorro de agua, con elevadores de buques y con banda de buques; todas estas propuestas están desarrolladas, explicadas y argumentadas en el documento, el cual fue promovido entre la población, ilustrado, explicado y simplificado entre otras cosas para facilitar su entendimiento por parte de la población y así lograr un alto grado de participación en el referéndum planeado para el mismo año.<sup>83</sup>

Para el 22 de octubre de 2006, según las fuentes oficiales del gobierno 7 de cada 10 ciudadanos votaron en el referéndum para decidir sobre la ampliación del Canal de Panamá, lo que representó aproximadamente 2 millones 132 mil 842<sup>84</sup> (aunque otras fuentes internacionales como la BBC mencionan un aproximado de 42 - 43 % de parti-

---

<sup>82</sup> Autoridad del Canal de Panamá . (2006). Plan Maestro . 2006 , de ACP Sitio web: <http://www.pancanal.com/esp/plan/documentos/plan/acp-plan-maestro.pdf>

<sup>83</sup> Autoridad del Canal de Panamá . (2006). Plan Maestro . 2006 , de ACP Sitio web: <http://www.pancanal.com/esp/plan/documentos/plan/acp-plan-maestro.pdf>

<sup>84</sup> El Faro . (2014). Avances de la Ampliación: 2006 - 2014 Ocho años desde el Referéndum. 2014, de El Faro Sitio web: <http://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2012/03/elfaro-20141001.pdf>

cipación ciudadana) de los cuales el 76.8% de electores votó por el sí a la ampliación del canal presentada por el presidente Martín Torrijos.<sup>85</sup>

Las obras para la ampliación empezaron oficialmente el 3 de septiembre de 2007, casi un año después de haberse votado afirmativamente por el proyecto, incluso después de que se estimó que comenzarían a inicios de 2007. En un inicio el proyecto fue estimado a concluir en un periodo de 7 a 8 años y por un costo aproximado de 5 mil 250 millones de balboas<sup>86</sup>. Además, según informes oficiales se requerirían cerca de 7 mil plazas directas para contratación, así como otras 35 mil indirectas<sup>87</sup>. Dentro de las cifras positivas que incluía la información oficial compartida estaba el aumento del 1% en el Producto Interno Bruto aun sin haberse concluido las obras del canal, esto gracias a las obras de construcción y en un estimado de una década, la operación de la vía ya terminada dejaría una derrama económica de un alza de 11% en el PIB.<sup>88</sup>

### **2.1.3 Construcción y atraso en las de obras de ampliación**

Para el día 3 de septiembre de 2007, se daría el comienzo de las obras de la ampliación canalera, proyecto que constituía el avance más importante en materia de dicho ramo en América Latina. Ese día se dio inicio con una ceremonia representativa, además de la detonación del cerro Paraíso, lugar donde se comenzaría a excavar el paso de cerca de 7 kilómetros que conectaría las nuevas esclusas del proyecto de ampliación.<sup>89</sup> El proyecto en sus inicios, preveía un costo total de 5 mil 250 millones de dólares y una duración de obras aproximadamente entre 7 y 8 años, que concluirían

---

<sup>85</sup> Redacción Digital La Estrella. (2014). Referéndum de ampliación del Canal de Panamá . 2014, de La Estrella de Panamá Sitio web: <http://laestrella.com.pa/panama/nacional/referendum-ampliacion-canal-panama/23794472>

<sup>86</sup> Ibidem

<sup>87</sup> Secretaría General de la Asamblea General . (2006). Trámite Legislativo 2006 . 2006 , de Asamblea General de Panamá Sitio web: <http://www.pancanal.com/esp/plan/documentos/referencia/proyecto-224.pdf>

<sup>88</sup> El Faro . (2014). Avances de la Ampliación: 2006 - 2014 Ocho años desde el Referéndum. 2014, de El Faro Sitio web: <http://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2012/03/elfaro-20141001.pdf>

<sup>89</sup> Rechucher . (2007 ). Inicia la Ampliación del Canal de Panamá, el proyecto más grande en América Latina. 2016, de skyscraperpage.com Sitio web: <http://forum.skyscraperpage.com/showthread.php?t=137323>

con la inauguración del mismo en la segunda mitad del año 2014, sin embargo, como actualmente es sabido el proyecto presentaría ciertos retrasos que postergaron su inauguración<sup>90</sup>.

Martín Torrijos tomaría, además del crédito de haber presentado la propuesta de ampliación, la batuta en la primera parte de la misma, la cual podría dividirse en los 3 mandatarios que estuvieron en la silla presidencial panameña durante la construcción; Martín Torrijos Espino, Ricardo Martinelli Berrocal y Juan Carlos Varela.

En el periodo de Martín Torrijos las obras comenzaron con algunos contratiempos, desde el retraso del inicio de obras hasta el retraso que generó en el andar diario de los buques por el canal, siendo tal que las filas de buques en espera de atravesar el canal eran de hasta 7 días, sin embargo, se estableció un sistema de reserva de cupos y subastas, el cual funcionaba como remedio para solventar de alguna manera los tiempos de espera para el paso del canal. Este sistema vendría a reemplazar al clásico *First in, first out* (FIFO) siempre manejado en el canal de Panamá, que en este caso quiere decir, el primero que llega es el primero que es atendido.

El nuevo sistema de reserva y subastas significaba que se le daría la oportunidad al usuario del canal que no quisiera esperar o hacer fila para hacer uso del canal podría pagar cerca del 15% adicional sobre su tarifa, garantizando su salida en menos de 1 día. Este sistema favorecería en parte a los buques que tuvieran problemas con hacer filas, debido a su carga percedera o urgencia en llegada a destino. Los principales usuarios de este medio fueron los buques de refrigerados, los cruceros de turismo y los buques de ensamblado; de igual manera la ACP tenía un beneficio económico, gracias al incremento en cierta forma de las tarifas de tránsito. Los tránsitos por el canal, el tonelaje movido y el tráfico de buques continuó en un porcentaje superior al del año anterior, aunque si existió una desaceleración obvia y esperada del porcentaje de crecimiento, debido a las obras de la ampliación.<sup>91</sup>

---

<sup>90</sup> Ibidem pag. 57

<sup>91</sup> Autoridad del Canal de Panamá. (2000-2014). Rendición de cuentas. 2017, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <http://micanaldepanama.com/nosotros/sobre-la-acp/rendicion-de-cuentas/presupuestos-y-proyectos/informes-anuales/>

En estos años el Canal de Panamá continuó con su curso regular, un ligero aumento anual en los rubros de tránsito, tráfico y tonelaje, aún con la crisis económica mundial que se presentaría en 2008 y que afectaría directa e indirectamente a los clientes más asiduos del canal, entre ellos Estados Unidos y Japón; sin embargo, gracias a los nuevos sistemas de tarifas aplicados y a la eficiente utilización de las esclusas a disposición, la ACP no tuvo inconveniente en continuar con una buena gestión.

La empresa encargada de la construcción, vía licitación sería la firma española Sacyr, quien se encontraría al mando de la construcción de la obra canalera.<sup>92</sup> Todavía para el año 2009, el costo de la ampliación del canal estaba previsto a tener un monto de 5 mil 250 millones de dólares, sin embargo, esto cambiaría años más tarde. En 2013, a causa de ciertos incidentes en la construcción de la ampliación del canal la cual estaba prevista a concluirse en 2014, se presentaría la noticia del primer retraso en la construcción, esto significaba que el canal estaría listo en un tiempo estimado de un año más de lo previsto, lo cual lo ubicaría concluido en 2015.

Las razones fueron varias, primeramente problemas en la estructura de algunas de las paredes de concreto en las esclusas, las cuales presentaron grietas y signos de porosidad, por lo cual tendrían que ser reparadas y o reemplazadas, gracias a este accidente la empresa constructora se vería en serios aprietos económicos, ya que estos retrasos representarían pérdidas económicas en las cuales se verían perjudicados la autoridad del canal encargada de la construcción, las empresas constructoras que estaban inmersas en el proyecto, las cuales reclamarían el pago de sobrecostos de 2009 a dicha fecha, los cuales ascenderían a 1 mil 600 millones de dólares extra a lo establecido como costo final de la obra en un comienzo.<sup>93</sup>

Algunos textos actuales de crítica mencionan que el culpable de estos retrasos por errores de construcción y fallo de materiales es nadie más que la misma Autoridad del Canal de Panamá, quien concedió la construcción a la empresa española que abarató los costos de construcción en la licitación a cerca de la mitad del costo total de la obra

---

<sup>92</sup> Véase más en: Sacyr. (2017). Sacyr. 2017, de Sacyr Sitio web: [http://www.sacyr.com/es\\_es/default.aspx](http://www.sacyr.com/es_es/default.aspx)

<sup>93</sup> Autoridad del Canal de Panamá. (2000-2014). Rendición de cuentas. 2017, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <http://micanaldepanama.com/nosotros/sobre-la-acp/rendicion-de-cuentas/presupuestos-y-proyectos/informes-anauales/>

de su rival más cercano, por lo cual mencionan que el precio que pagó la Autoridad del Canal fue el priorizar gastar menos, por encima de la calidad de materiales e incluso de la especialización técnica y de ingeniería del proyecto en su totalidad. Además estos fallos en materiales traerían consigo sobrecostos, debido a que se tendrían que reemplazar algunos o comprar más de lo esperado, lo que subsecuentemente traería consigo disputas legales entre el Grupo Unidos Por el Canal (GUPC)<sup>94</sup>, en contra de la ACP por el pago de los sobrecostos que como se menciona anteriormente de cerca de 1 mil 600 millones de dólares. El consorcio constructor GUPC, integrado por la constructora española Sacyr, la italiana Impregilo, Jan de Nul de Bélgica y la panameña Cusa, hicieron ciertas demandas a la ACP en torno a los derechos y aumento de salario de los trabajadores de la ampliación del canal, los cuales para el año 2014 eran un poco más de 6 mil. La primera ocasión en que existió un desacuerdo legal entre ambas partes fue en el año 2014, cuando derivado de la contabilización del presupuesto se encontró que los sobrecostos del canal ascenderían a los 1 mil 600 millones antes dichos. Esta noticia trajo consigo que ambas partes entraran en disputa para saber cuál de las dos partes tendría la obligación de hacer el pago de los mismos.<sup>95</sup>

Esta disputa, de igual forma provocó un alto en el proceso de construcción de la ampliación, debido a que los trabajadores comenzaron una huelga que duró dos semanas. Durante estas semanas se generó una pérdida de capital aproximado de 1 millón de dólares por día, desde la detención de obras, hasta la reanudación de las mismas, lo cual además provocó la demora de la finalización de obras, hasta ese momento prevista para diciembre de 2015.<sup>96</sup>

La segunda controversia existió en el 2015 cuando mediante las obligaciones contractuales, estos problemas derivados de la creciente inquietud de los trabajadores por el aumento de sueldos deberían de ser tratados y resueltos por la misma GUPC,

---

<sup>94</sup> Véase más en: GUPC. (2017). GUPC. 2017, de GUPC Sitio web: <http://www.gupc.com.pa/>

<sup>95</sup> Rechucher . (2007 ). Inicia la Ampliación del Canal de Panamá, el proyecto más grande en América Latina. 2016, de skyscraperpage.com Sitio web: <http://forum.skyscraperpage.com/showthread.php?t=137323>

<sup>96</sup> Periódico La Jornada. (2015). Evitar huelga, exigen a sindicatos autoridades del Canal de Panamá. La Jornada, p.21.

siendo que el consorcio exhortaba a la ACP para resolver el problema. Al no existir en primera instancia un acuerdo entre partes, los trabajadores presumieron iniciar una huelga y paro de actividades, lo cual fue una noticia desastrosa para la construcción de la ampliación, más aun cuando los trabajos de la misma se encontraban en un 93% según reportes<sup>97</sup>. La noticia de la posible protesta trajo consigo comentarios de funcionarios del canal, incluso Jorge Quijano, presidente de la administración de la ACP mencionó que el proyecto de ampliación no resistiría otra más, como la ocurrida un año atrás.<sup>98</sup>

Para este momento la construcción, que se encontraba en un 93% de progreso, ya había pasado las pruebas en el contexto más complicadas, las cuales fueron la huelga de trabajadores en 2014, el conflicto por el pago de sobrecostos (el cual se acordó dejar en ese momento en segundo plano, sin embargo, siguió discutiéndose durante todo el proceso de construcción y sigue en disputa aun terminado el proyecto de ampliación), los problemas con materiales de construcción y finalmente las pruebas de las cámaras bajas de las esclusas, pero aún faltaría bastante para complacer a la opinión pública internacional de que no existía ningún problema para concluir la ampliación y de igual manera sustentar las expectativas creadas, hablando en el aspecto de funcionalidad y rentabilidad de la obra concluida y en funciones.

Algunas de las reacciones, argumentaban fallas en planeación, algunas otras eran exacerbadas críticas positivas, sobre como el canal triunfaría, solo algunos críticos, expertos del tema y gente involucrada en inversiones relativas al comercio que se desempeña o está ligado al canal realizaban comentarios y opiniones tanto positivas, como negativas de la ampliación, pero con las bases necesarias para poder tomarse como formales; entre ellas se puede destacar la opinión de Moses Kopmar, quien es analista de *Moody's Inverstors Service*, en la ciudad de Nueva York; quien en una entrevista realizada vía telefónica mencionó lo siguiente:

---

<sup>97</sup> Expansión . (2015). Canal de Panamá responsabiliza a GUPC de huelga de trabajadores. 2016, de Expansión Sitio web: <http://www.expansion.com/agencia/efe/2015/08/09/21025174.html>

<sup>98</sup> Periódico La Jornada. (2015). Evitar huelga, exigen a sindicatos autoridades del Canal de Panamá. La Jornada, p.21.

*Lo que va a hacer (el Canal de Panamá) es básicamente liberar a una enorme proporción de la flota mundial en cuanto a que tendrá la posibilidad de atravesar el canal. La ampliación no resolverá todos los problemas del canal. Si bien triplica el tamaño de los buques de carga que puede recibir, Panamá seguirá sin poder acoger a los portacontenedores o los petroleros más grandes. Es más, su tráfico dependerá del estado de la economía mundial más que de sus dimensiones*<sup>99</sup>

En resumen, sus argumentos en dicha entrevista en torno a la ampliación del canal son positivos y negativos, desde su punto de vista dando a entender las razones por las cuales la ampliación del canal podría tener éxito y por las cuales no.

Similar a lo ocurrido un siglo atrás, el Canal de Panamá pese a los contratiempos, su ampliación se llevó a cabo finalmente, se consolidó como un proyecto serio desde el inicio y que pudo sobreponerse a los problemas que aparecieron en el transcurso de los años que tomó la construcción, honrando decorosamente a las miles de personas que hace más de un siglo, con una tecnología inferior a la actual y un conocimiento menor de los acontecimientos climáticos, siendo las enfermedades el mayor enemigo para aquellos hombres, lograrían la construcción del canal que actualmente se amplió.

## **2.2 Nicaragua**

Para la segunda mitad del siglo XX el ambiente general en Nicaragua continuaba con su intermitente paz. De un gobierno derrocado a otro, se dio la relativa estabilidad gracias a la imposición de un régimen dictatorial, que forjaría el camino de todos los nicaragüenses la mayor parte del siglo. Para la segunda mitad del siglo la economía, entre comillas, mejoró, gracias a la estabilidad que brindaba la dictadura, al no haber un cambio repentino en el poder, sin embargo, era esta misma dictadura la que ahora era responsable de empobrecer a la gran mayoría de la población, debido a la grave corrupción, monopolización y malos manejos que el gobernante en turno ejercía a todo el aparato político y económico. Desde una amplia clase de negocios, los cuales con-

---

<sup>99</sup> El Financiero . (2016). No usar Ampliación del Canal de Panamá, la nueva era en el comercio. 2016, de El Financiero Sitio web: <http://www.elfinanciero.com.mx/economia/ampliacion-del-canal-de-panama-la-nueva-era-en-el-comercio.html>

trolaba y administraba, la monopolización de medios de comunicación, lo cual traería una prácticamente desaparición de la libertad de expresión, la dictadura no solamente abarcaría el periodo del iniciador de la misma, Anastasio Somoza García, dejaría en el poder a su hijo, y su hijo tendría que ser sucedido por hermano, esto daría como resultado una de las dictaduras más largas, sólidas y ricas de Centroamérica en la época en que la mayor parte de los países de la zona contaron con una dictadura.<sup>100</sup>

La dictadura Somoza, que en algún momento resultaría casi perpetua para los ciudadanos nicaragüenses que no encontraban los medios para desestabilizar al gobierno en el poder, impuesta por Estados Unidos, con el objetivo de mantener el control sobre una zona que en aquel contexto histórico era de vital relevancia en el accionar geopolítico internacional. Sin embargo, para el último cuarto de siglo la situación empezaría a cambiar, dejando preparado el cambio de gobierno para la década final del milenio, donde existiría una sucesión en el poder, la cual sin embargo duraría poco. En las décadas del cambio, resurgiría el entusiasmo nicaragüense de hacer realidad el sueño de la construcción de un canal interoceánico, teniendo en cuenta que el impulso de esta nueva cara en la vida de todos los nicaragüenses podría mediante ciertos mecanismos concretar la construcción del canal de Nicaragua.

Sería así que en 2012, surgiría el primero de muchos rumores, que hablarían de la construcción del canal y al igual que un siglo antes, las especulaciones dirían que el gobierno nicaragüense estaría cerca de firmar pactos, contratos y acuerdos con ciertos inversionistas para patrocinar la construcción de la obra en el territorio nicaragüense. Sería en el mes de junio de 2013 cuando las especulaciones tomaría fuerza, en esta ocasión como un instrumento jurídico, al promulgarse una ley que establecería el precedente para la creación y estructuración del proyecto de la construcción de un canal en Nicaragua.

---

<sup>100</sup> Carmen Collado . (1988). Textos de la historia de Centroamérica y el Caribe. Nicaragua. México, D.F. : Nueva Imagen



### **2.2.1 Actores y resurgimiento del proyecto de construcción de un canal de navegación (2013)**

Daniel Ortega, político nicaragüense con una amplia trayectoria en el partido sandinista y que en 1963 se uniría al mismo, logrando diferentes objetivos dentro de él, ascendiendo a través de los años logrando llegar a ser presidente de Nicaragua en 1985 y volverlo a ser tras ganar las elecciones de 2006.<sup>101</sup>

Desde el año 2006 hasta la actualidad no dejaría el poder. Actualmente es líder del partido político Frente Sandinista de Liberación Nacional (FSLN), ha desempeñado su cargo en un ambiente de hermetismo a la información, carente de libertad de expresión y represión a su contraparte política.<sup>102</sup> Bajo este tenor el gobierno de Nicaragua ha tenido un acercamiento con sus similares de Rusia y China, no solo en el aspecto comercial y económico, sino en el político y militar; este último siendo que atrae más opiniones en la comunidad internacional, las cuales son diversas y algunas de estas opiniones llegando a expresar alerta. Las relaciones con China y Rusia se han concretado o se han formalizado gracias a dos acciones; la primera fue con la presentación del proyecto del Canal de Nicaragua, el cual ponía la construcción a manos de la empresa china HKND y y la segunda con el posicionamiento de buques y activos militares rusos en territorio nicaragüense en 2015, así como la compra de armamento por parte de Nicaragua a Rusia.<sup>103</sup>

Estos sucesos son derivados de la controversial política implementada por el gobierno de Daniel Ortega, quien a su vez ha sustentado el plan del proyecto de canal en una ley, que de igual manera ha causado controversia y molestia dentro del país en prácticamente todos los sectores. El 14 de junio de 2013 se promulga en el Diario Ofi-

---

<sup>101</sup> Busca Biografías . (1999). Daniel Ortega. 2017, de Busca Biografías Sitio web: <https://www.buscabiografias.com/biografia/verDetalle/5454/Daniel%20Ortega%20Saavedra>

<sup>102</sup> Ibidem

<sup>103</sup> La Tribuna. (2016). Aviones y tanques rusos de Nicaragua rompen el balance militar en Centroamérica. 2016, de La Tribuna Sitio web: <http://www.latribuna.hn/2016/04/29/aviones-tanques-rusos-nicaragua-rompen-balance-militar-centroamerica/>

cial la ley 840,<sup>104</sup> conocida como la Ley del Canal de Nicaragua, está dirigida generalmente a todos los vehículos y transporte en territorio nacional, sin embargo, está dirigido a la construcción de una vía interoceánica. En dicha, se especifican los derechos y obligaciones que tendrán tanto el gobierno nicaragüense, como el actor que se encargará de construir y administrar la obra. Al momento de ser publicada y puesta en vigencia, levantó protestas y descontentos de profesionistas, trabajadores y personas en general, las cuales manifestaban su descontento y argumentaban que era anticonstitucional, debido que daba atribuciones por encima de la ley al actor que se encargaría de la construcción del canal. Dentro de esta lluvia de protestas, se realizaron marchas e introdujeron amparos ante la Corte Nacional de Justicia. Sin embargo, estas manifestaciones no detendrían el avance, la cual daría frutos meses después al ser firmado el acuerdo de construcción de la obra interoceánica con la empresa HKND y su propietario el ciudadano chino Wang Jing.

Los meses siguientes a la proclamación del acuerdo con la empresa china, toda la alegría y el entusiasmo que fueron expresados en la firma y anuncio del proyecto de canal en Nicaragua de desvaneció. Acorde al papel y carácter del gobierno nicaragüense, las noticias relativas al proyecto cesaron, desde aquel entonces solo pocas actualizaciones sobre el status de las negociaciones, acuerdos y nombres de los inversionistas han existido o han sido nulas, y por lo general no son oficiales. El proyecto está sumergido en un clima de secretismo, duda y rumores, que solo ponen en tela de juicio la veracidad del acuerdo, así como la credibilidad de ambas partes, tanto del gobierno nicaragüense y su líder, Daniel Ortega, como de la empresa China y su hasta hace poco desconocido dueño Wang Jing.

Actualmente, la situación en Nicaragua sigue siendo de completo hermetismo e incluso éste ha ido en aumento. El gobierno de Daniel Ortega no permite la estadía de los observadores internacionales de cualquier índole, prohibiéndoles establecer contacto con instancias nacionales o indagar en datos que puedan referir de alguna manera con el proyecto del Canal de Nicaragua. En los meses de mayo, junio y julio de 2016 se

---

<sup>104</sup> Asamblea Nacional. (2013). La Gaceta. 2017, de Asamblea Nacional de Nicaragua Sitio web: [http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Gacetas.nsf/5eea6480fc3d3d90062576e300504635/f1ecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22/\\$FILE/Ley%20No.%20840.pdf](http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Gacetas.nsf/5eea6480fc3d3d90062576e300504635/f1ecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22/$FILE/Ley%20No.%20840.pdf)

han dado detenciones, deportaciones y acusaciones por parte del gobierno y del mismo presidente Daniel Ortega en contra de los países, periodistas e investigadores en territorio nicaragüense. Estas deportaciones y detenciones se han llevado a cabo por elementos policiacos, los cuales cuidan la integridad del anonimato de la información sobre el proyecto del canal. Todo esto hecho a poco tiempo de las elecciones nacionales, donde Daniel Ortega se postulará una vez más por la presidencia, siendo esta su séptima.<sup>105</sup>

Debido a este tipo de complicaciones es difícil distinguir un panorama claro de lo que es la organización actual de la empresa para construir el canal, así como el estatus actual de la construcción, sin embargo, sobre lo que se ha dicho y exhibido sobre el plan del Canal de Nicaragua se sabe que su construcción sería una revolución en el ramo de construcción, esto debido a la envergadura de la obra.

### **3. Proyecciones y estadísticas de la ampliación panameña y el estatus del proyecto de Canal de Nicaragua.**

#### **3.1 Panamá**

##### **3.1.1 Estado actual de la ampliación del canal**

Es el año 2016 y desde inicios de año existió la expectación sobre lo que pudiera pasar con la obra de construcción del Canal de Panamá, la cual se había mencionado como terminada. Meses antes, en el 2015 se realizó el acomodo de las compuertas de las diferentes esclusas y se llevó a cabo el llenado de la obra interoceánica. Ésta y más razones provocaron que la expectativa en torno al resultado de tantos años de trabajo creciera. Desde mediados de 2015, y durante los meses siguientes se programarían ciertas pruebas que se realizarían con la intención de medir y verificar la resistencia y funcionalidad de los diferentes mecanismos del canal y compuertas.

En agosto de 2013 y junio de 2014, llegaron a Panamá los primeros y segundos juegos de compuertas que funcionarían en las esclusas de la ampliación. Estas com-

---

<sup>105</sup> Blanche Petrich . (2016). Roces diplomáticos entre Nicaragua y México, por canal interoceánico. 2016, de La Jornada Sitio web: <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2016/06/28/roces-diplomaticos-entre-nicaragua-y-mexico-por-canal-interoceanico>

puertas llegaron en dos viajes, ambos traerían consigo 4 compuertas cada uno. El primer y segundo juego de esclusas que vendrían desde el puerto de Trieste en Italia. Dichas compuertas que fueron fabricadas en Italia por la empresa *Cimolai SpA*, la cual inició la construcción de éstas en 2011. Siendo un total de 16 compuertas que estarían 8 ubicadas en el lado Atlántico y las otras 8 en el Pacífico y tendrían tres tipos de tamaño.<sup>106</sup> El primero son las compuertas tipo A, que son las más bajas y miden 57.6 metros de largo por 8 metros de espesor y 22.3 metros de alto, pensando casi 2 mil 300 toneladas. El segundo tipo son las compuertas tipo C, que miden 57.6 metros de largo, por 10 de espesor y 31.9 de altura, con un peso aproximado de 3 mil 900 toneladas. Por último las compuertas de tipo F, éstas cuentan con los mismos valores que las compuertas tipo A, la única diferencia es que estas se encuentran en el lado del Océano Pacífico y las A en el Atlántico. Todas las compuertas contarían con aparejos internos para su mecanismo, así como escaleras y escotillas.<sup>107</sup>

Una vez traídos los primeros juegos de esclusas, el 19 de julio de 2014<sup>108</sup> se movilizó la primera compuerta hacia una de las nuevas esclusas. Sin embargo, fue hasta el mes de diciembre del mismo año que comenzaron a colocarse. El 15 de diciembre de 2014, se instaló la primera compuerta en la cámara alta del sector Atlántico, una vez colocada conforme al plan se estipuló que las demás compuertas estarían instaladas para el mes de septiembre del año siguiente.<sup>109</sup>

---

<sup>106</sup> ACP. (2014). Llega segundo embarque de nuevas compuertas para ampliación del Canal. 2016, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <https://micanaldepanama.com/ampliacion/2014/06/llega-segundo-embarque-de-nuevas-compuertas-para-ampliacion-del-canal/>

<sup>107</sup> ACP. (2015). Instalan primera compuerta en nueva esclusas del Pacífico. 2016, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <http://micanaldepanama.com/instalan-primera-compuerta-en-nueva-esclusas-del-pacifico/>

<sup>108</sup> ACP. (2014). Movilizan primera compuerta hacia cámara de nuevas esclusas. 2016, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <https://micanaldepanama.com/ampliacion/2014/07/movilizan-primera-compuerta-hacia-camara-de-nuevas-esclusas/>

<sup>109</sup> ACP. (2014). GUPC inicia la instalación de la primera compuerta de la ampliación. 2016, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <http://www.gupc.com.pa/en/press/press-releases/236-gupc-inicia-la-instalacion-de-la-primera-compuerta-de-la-ampliacion>

Una vez colocadas todas las compuertas antes de la mitad del 2015 y ya con un avance de proyecto considerablemente mayor al de 2014 (aunque se contaba con un retraso aproximado de un año para la entrega del proyecto) a mediados de junio de 2015 se realizó exitosamente el primer llenado del canal, el cual consistió en cubrir con agua la cámara baja de las esclusas del Atlántico. Dicho llenado, en el que se intentaría llenar las esclusas cerca de 2.4 metros bajo el nivel del mar, hasta cubrir la sección de la cámara baja de la vía, tomaría aproximadamente 5 días, vertiendo en el canal, mediante una serie de tuberías y válvulas un total de 50 mil metros cúbicos de agua, provenientes del lago aledaño a éstas.<sup>110</sup>

Después del llenado, se realizaron durante los meses posteriores las pruebas de funcionalidad y resistencia, que consistirían en abrir y cerrar las compuertas, probar el sistema de llenado, verificar que el sellado de las compuertas fuera el esperado, que el movimiento de válvulas fuera correcto, entre otros.<sup>111</sup> Posterior a estos meses de pruebas se volvió a realizar el mismo proceso en las demás esclusas y posteriormente el llenado completo del canal. Para el 14 de septiembre se inició el llenado del cauce del canal ampliado, que es la parte del canal que va del Corte Culebra hacía el tercer juego de esclusas. Este cauce que cuenta con una longitud aproximada de 6.1 kilómetros de longitud es por donde transitan los buques Neopanamax y requirió de 19 millones de metros cúbicos de agua proveniente del lago Gatún para ser llenado.<sup>112</sup>

El Canal de Panamá ampliado se inauguró el 26 de junio de 2016 y desde ese entonces se ha registrado un alza en las dimensiones de cabida de los buques que por él ahora cruzan, así como la capacidad de los mismos y el número de los tránsitos totales<sup>113</sup>.

---

<sup>110</sup> Redacción Digital La Estrella. (2015). Llenado de las nuevas esclusas del Canal de Panamá. 2016, de La Estrella de Panamá Sitio web: <http://laestrella.com.pa/panama/nacional/llenado-nuevas-esclusas-canal-panama/23872263>

<sup>111</sup> Ibidem

<sup>112</sup> ACP. (2015). Inicia llenado del cauce del Canal ampliado. 2016, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <https://micanaldepanama.com/ampliacion/2015/09/inicia-llenado-del-cauce-del-canal-ampliado/>

<sup>113</sup> ACP. (2017). El Canal Ampliado. 2017, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <https://micanaldepanama.com/ampliacion/>

### **3.1.2 Prospectiva económica, política y comercial**

Con base en las circunstancias actuales, la ampliación el Canal de Panamá podría considerarse como un acierto más a la lista de decisiones cruciales tomadas a lo largo de su historia, ya que los números que actualmente reditúa son similares a los estipulados al inicio del proyecto, los cuales se expusieron a la población al realizar el referéndum para la aprobación nacional de la ampliación, el cual disolvió y quitó de encima la continua disminución que hubiera existido en las estadísticas anuales, así como el rendimiento monetario que se había calculado y tomado en cuenta para tomar la idea de la necesidad de una ampliación a la obra interoceánica. Actualmente, el canal cuenta con un rendimiento esperado, que dejará para finales de año un incremento notable en las finanzas y rendimiento anual.

En el contexto político y económico la ampliación del canal no figura entre los puntos de desaprobación nacional, al contrario, se tiene la idea entre la población que la ampliación fue un gran acierto. Si es verdad que el ambiente político panameño en turno no es el mejor, ya que existe una gran desaprobación de la administración del presidente actual Carlos Varela, el Canal de Panamá se mantiene al margen de este sentir. Los números y el accionar no dejarán mentir, se han incrementado considerablemente las estadísticas; el número de buques que transitan por el Canal de Panamá y sus nuevas esclusas es mayor, así como la envergadura de los mismos buques que navegan por sus aguas para cruzar de océano a océano, el número de TEU's\* es mayor, la cantidad de toneladas movidas también. El tiempo de espera de los buques es menor, gracias al incremento del flujo de los buques en la vía. Sin embargo, no todo ha sido luz en la corta vida de la ampliación, ya que han existido quejas sobre la construcción de las nuevas esclusas, incluso quejas que vienen del interior de la organización, las cuales son emitidas principalmente por trabajadores del Canal, conductores de grúas, y de barcos remolcadores, los cuales argumentan que las medidas y mecanismos para ayudar al flujo de los buques son erróneos, en comparación con los que antes se realizaban en el canal. El nuevo sistema de remolque introdujo una barrera plástica que estaba planeada para ayudar a los conductores de los barcos remolques, sin

---

\*Acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies

embargo, ha resultado contraproducente e incluso los trabajadores más experimentados del canal han expresado su preocupación<sup>114</sup>. A lo largo del año 2016, se registraron decenas de choques por estas situaciones, dejando dañados los cascos de los buques que lo navegaron. Estos problemas aunque si son considerados como de gravedad no han impedido el crecimiento antes mencionado, sin embargo, si han puesto en duda la completa confiabilidad de la ampliación, problemas que por el bien de la obra deberán de ser solucionados a la brevedad.

Como conclusión, la ampliación del Canal de Panamá está pasando por la primer etapa de prueba ya en funciones. La fortaleza y preparación de la Asociación del Canal de Panamá ha demostrado que su accionar en estas dos décadas después de la devolución del canal por parte de Estados Unidos es bastante buena, la capacitación, tanto de ingenieros, capitanes y en general de todo el personal de la estructura de la empresa canalera es capaz de desempeñar con excelencia su función. En prospectiva las estadísticas del canal llegarán a sus objetivos, en la actualidad ha vuelto a consolidarse como la vía interoceánica preferida de las navieras en las rutas compartidas con el Canal de Suez, gracias a la nueva capacidad de la ruta centroamericana. La ruta mantendrá estos números, pero dependerá de los flujos comerciales y las fluctuaciones de la economía mundial, sin embargo, parece totalmente fuera de la obsolencia como algunos expertos estipulaban hasta antes de la ampliación.

### **Consideraciones Finales.**

En el caso de Nicaragua los avances del proyecto se han visto detenidos, por una parte la falta de transparencia en la información respecto al proyecto de canal ha ocasionado una gran falta de veracidad y probabilidad de que el proyecto no se realice, aunado a esto las recientes elecciones presidenciales resultaron en la reelección del presidente Daniel Ortega, quien fue el principal impulsor del proyecto de canal, lo que podría presumir que el proyecto solo fue una estrategia electoral para ganar votos entre una pequeña parte de la población que estaba a favor del proyecto, así como los go-

---

<sup>114</sup>The New York Times. (2016). Las Nuevas Fricciones en el Nuevo Canal de Panamá. 2016, de The New York Times Sitio web: <https://www.nytimes.com/es/2016/08/01/las-nuevas-fricciones-en-el-nuevo-canal-de-panama/>

biernos de Rusia y China, que se vieron interesados en el proyecto, siendo estas razones la clave para que su ventaja en los resultados de las elecciones de 2016 fuera aún más amplia.

Otro punto en contra de la construcción del canal es la fuerte oposición social y de grupos de interés a éste, que a lo largo de los meses se ha hecho más grande, constante y fuerte. Liderados por la unión campesina, la cual ha sido punta de flecha en la expansión de la idea de oposición a la construcción de la obra interoceánica, fomentando los movimientos de oposición, los cuales se han realizado a lo largo y ancho del país y han sido fuertes y continuos.

Estas grandes marchas y protestas se han llevado a cabo a lo largo del año pasado y el actual y han tenido mayor aceptación al paso del tiempo, ya que se compone principalmente de los grupos citados anteriormente, la clase más empobrecida de la nación, ciudadanos inconformes con la viabilidad del proyecto y los activistas de organizaciones ecologistas.

De igual forma los problemas más contundentes para la realización del proyecto son los mismos que se presentaron desde un principio y que han rondado desde la presentación pública del mismo, que son las causas para que los grupos que componen la oposición se vayan uniendo al movimiento en contra del canal, los cuales son la imposibilidad de comprobar una obra ecológicamente amigable y sustentable, la reducción de los daños a las comunidades que residen en la zonas elegidas para la construcción del canal en ambos extremos del territorio nicaragüense, la falta de capacidad económica por parte de HKND, la empresa encargada de la construcción, la cual está representada por el empresario chino Wang Jing, quien antes de hacerse presente en el escenario político internacional por su participación principal como el constructor del Canal de Nicaragua, se desenvolvía en el ámbito de las comunicaciones, donde en años recientes sufrió una fuerte pérdida económica, causada por la caída de las bolsas en China, la cual debilitaba los argumentos del gobierno nicaragüense de que él y su compañía serían capaces de solventar los gastos económicos que generaría la construcción de la obra.

Otros factores que obstruyen la realización de la obra son la pérdida de interés del gobierno chino para apoyar a HKND a llevar a cabo el canal, la probable disminución



del flujo comercial en la región por la apertura de nuevas rutas en el hemisferio norte, la conclusión de la ampliación del Canal de Panamá y los intereses políticos internacionales actuales.

De vuelta los acontecimientos internos, Nicaragua el año pasado se encontraba en un momento político álgido, esto gracias a la inminente llegada de las elecciones presidenciales en 2016 y las elecciones municipales en 2017, las cuales también pueden considerarse como un factor para que en el año pasado 2016 y el actual, 2017, el proyecto se haya parcialmente detenido y mandado momentáneamente a la congeladora como resultado de los argumentos antes citados; el presidente Ortega, principal impulsor del proyecto, pudo haber tomado en cuenta que la realización del proyecto en ese momento podría ser contraproducente para su campaña de reelección, teniendo en mente que gran parte de la población se encuentra en contra del proyecto.

De igual forma, este año 2017 debe tomarse como crucial, debido a que las elecciones municipales representarán un paso firme para que el poder ejecutivo y legislativo liderado por Ortega puedan hacerse con otros 5 o 10 años en el poder y así tal vez poder para 2018 retomar la iniciativa e impulsar el proyecto para su realización.

Así es como conclusión final podría considerarse que el proyecto de Canal de Nicaragua se mantendrá pausado y deberá considerarse hasta que se establezca una plataforma firme por parte del gobierno, eliminando la falta estabilidad política a nivel interno que pernea a la sociedad y pueda hacer que el proyecto gane una aceptación nacional o en su defecto regional.

Lo anterior deberá de ir de la mano de una plataforma económica correcta, conformar una junta o asociación económicamente fuerte de inversionistas y constructores, tomando como ejemplo lo que ocurrió en el caso de la construcción del Canal de Panamá y del proyecto de ampliación del mismo, la cual actualmente no está completamente, ni siquiera parcialmente lograda, gracias a la incertidumbre que existe al rededor del principal inversor y constructor, HKDN.

Es así como concluyo que el Canal de Nicaragua no será logrado en 2017, sino será hasta el año 2018 o posterior (habiendo tomado en cuenta las anotaciones que llevaron al proyecto a no consolidarse) que el proyecto podría tomar la fuerza necesaria para concretarse; hasta entonces el proyecto de Canal de Nicaragua se mantendrá

como tal, un proyecto, un boceto, una fuente de estudio para los lectores y estudiosos del tema y un antecedente y análisis para el estudio de los expertos y posteriores impulsores del proyecto, para aprender de los errores y lagunas existentes en el actual.

## **Conclusiones**

Ante lo anterior no se logra cumplir la hipótesis inicial de la presente investigación ,ya que aunque en el caso de Panamá se cumple con lo planeado, ya que se tenía como objetivo reafirmar el liderazgo de su canal en los transitos en el comercio de América, así como evitar la próxima obsolescencia de sus funciones, por la falta de capacidad para recibir buques de nueva generación.

Con el resurgimiento del proyecto del Canal de Nicaragua, apareció la primera fuerte opción o amenaza competitiva real al antiguo tránsito interoceánico, esto me llevó a estipular las acciones que resultarían en el ámbito comercial y geopolítico en América, debido a la presión que ejercería gradualmente y de forma ascendente la construcción del nuevo canal y el futuro inicio de funciones del mismo.

En el caso del proyecto de Nicaragua, mi hipótesis acertó en que el apoyo internacional en la conclusión (o de menos inicio del mismo), sería crucial, esto tomando en cuenta que en el caso de Panamá, hace más de 100 años ocurrió lo mismo. Siendo el costo de este proyecto mayor al PIB nacional de Nicaragua, me resultó lógico que el apoyo de los inversionistas extranjeros fuera esencial para la consolidación del proyecto, sin embargo, se incluyó en la operación una variante más, la cual fue la política. Para muchos expertos del ámbito e investigadores y periodistas inmersos en el tema de Nicaragua, la participación de la empresa HKND y la representación de Wang Jing no era tan importante como lo que se hizo pensar al presentar el proyecto, ya que la empresa y el mismo Wang Jing estaban en gran medida apoyados por un sector del gobierno Chino, quien veía con grande interés la creación de la obra en América. También incluí esos factores internacionales porque en la época en que el tema hizo importancia en mí, en Nicaragua se vieron movimientos militares y políticos de agentes internacionales, tanto China como Rusia fueron los mencionados en un inicio como grandes impulsores del proyecto, esto con objetivos geopolíticos y militares.

Mi hipótesis se basó más en el aspecto comercial, tocando en un aspecto obligatorio una pequeña parte del ámbito geopolítico, sin embargo, para delimitar el tema, el aspecto de comercio fue el eje. En este punto, mi hipótesis acertó en que el comercio sería la causa por la que el Canal de Panamá aceleraría su ampliación y que la presión que en un momento implementó Nicaragua repercutió en su culminación, después de problemas económicos y de acuerdos entre la parte constructora y la Autoridad del Canal de Panamá.

El objetivo general se cumple gracias a que aunque fue un objetivo hipotético, tomando en cuenta que para su total cumplimiento requería que el proyecto del Canal de Nicaragua se cumpliera y empezara su construcción, si se dieron a conocer las consecuencias que existieron de la presunta consolidación del proyecto nicaragüense y las repercusiones actuales económicas que hay de la ampliación del Canal de Panamá.

Por otra parte se realizó un estudio de actores regionales e internacionales inmiscuidos en el tema.

Sobre el objetivo del primer capítulo se dio a conocer los acontecimientos históricos que hoy día pueden explicar el accionar de ambas naciones, sus intereses y anhelos, en el caso de Nicaragua la desde un inicio fallida culminación del proyecto y en Panamá primeramente el tener mayor participación en el desarrollo del canal y posteriormente el sueño de alcanzar el control total del mismo, este apego a la obra se ve reflejado al terminar el siglo pasado al obtener el control y administración del canal y se ve reforzado en la responsabilidad y determinación de actualizar y mantenerlo activo por al menos 20 años más.

En el segundo objetivo se estipuló comparar, así como determinar los sucesos económicos y políticos que se desarrollaron a lo largo de la historia de ambas naciones para comprender por qué en una nación se logró la construcción de un canal y en la otra no. Estos sucesos que diferenciaron hace un siglo a ambas naciones, vuelven a aparecer en la actualidad, marcando de nueva cuenta la diferencia entre ambas naciones. En este caso actualmente, se puede decir que la característica que marca la diferencia es el desarrollar político, siendo éste la principal barrera en el caso de Nicaragua y presentándose como el principal impulsor en los dos hechos que cambiaron la historia panameña, el acuerdo y firma de los tratados Torrijos - Carter, con los cuales se

planificó el control panameño del canal para finales de siglo y el referéndum propuesto por Omar Torrijos para la ampliación del Canal de Panamá.

Para el tercer objetivo se planeó el comprender y analizar ideas y posibles resultados, lo cual se desarrolla en el último capítulo, principalmente con la prospectiva que se establece para el Canal de Panamá y su desarrollo económico y comercial, sus números anuales y el tiempo de conclusión de la ampliación. Para Nicaragua fue diferente, ya que la poca información disponible durante el último año y la cual se mencionó fue causada por la época de elecciones, generó mucha controversia y poca confiabilidad hacia la posibilidad de concluir el proyecto de canal que se había propuesto.

Propongo seguir de cerca el tema para el enriquecimiento de las relaciones internacionales, porque aunque no se concretará en un futuro cercano el proyecto del Canal de Nicaragua, se cree que solo está esperando el momento indicado para generarse y que se conjuguen tanto momento político interno, internacional, como intereses económicos. Al medir ambas obras, si el Canal de Nicaragua estuviera ya construido, en números, sobrepasaría en gran medida al Canal de Panamá, aún con la ampliación, dejando de lado también a su similar en Suez, África. Sin embargo, el principal impedimento como menciono anteriormente es el político.

Con la victoria de Daniel Ortega considero que el país volverá a quedarse rezagado en la zona, siendo el segundo país más pobre de la región, solamente detrás de Haití y salvo algún cambio en los intereses internacionales, tomando en cuenta que actualmente existe un ambiente de confrontación y posible guerra, el proyecto de Nicaragua será postergado, hasta que tanto en lo interno como en lo externo la situación mejore.

Para el lector propongo el seguimiento de los casos de estudio, tanto la historia panameña, como la nicaragüense tienen otros temas muy interesantes, los cuales van muy ligados al proyecto de Nicaragua, como al Canal de Panamá y que se vieron a lo largo de este trabajo de investigación.

## Fuentes.

### Bibliografía.

Castro Manuel Medina. (1973). Historia de un latrocinio: El Canal de Panamá . México : Diogenes.

Rodrigo Espino, Raúl Martínez . (1988). Textos de la historia de Centroamérica y del Caribe. México: Patria.

Arias Harmodio . (1957). El Canal de Panamá. un estudio en derecho internacional y diplomacia . Panamá: Panamá América

Alfred Mahan . (1890). The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783.. Boston, EE.UU. : Boston, Little Brown and Company

Kenneth Waltz. (1979). Theory of International Politics. New York : McGraw Hill .

Sen. Doc. 357, Congreso 61, Sesión 2, vol. I, p. 312.

Paul B. Bryan . (1979). El Canal de Panamá . México : EDAMEX.

Commanders Digest. (1975). A Close Run Thing. Foreign Affairs, 19, 1-13.

Carmen Collado . (1988). Textos de la historia de Centroamérica y el Caribe. Nicaragua. México, D.F. : Nueva Imagen

Jorge Jenkins Moliere. (1980). La Mosquitia Nicaragüense: Articulación de una formación precapitalista. Su historia. Costa Rica: Estudios sociales centroamericanos.

Documento transcrito por Pedro Joaquín Chamorro Zelaya en Fruto Chamorro, Managua, Editorial Unión, 1960.

Alejandro Montiel Argüello . (2002). El Tratado Altamirano - Harrison . Revista de Derecho, No. 2, 157 - 173.

René Herrera Zúñiga . (1991). Relaciones internacionales y poder político en Nicaragua. México : El Colegio de México.

Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre la República de Nicaragua y los Estados Unidos, 1867.

### Hemerografía.

El Faro . (2014). Avances de la Ampliación: 2006 - 2014 Ocho años desde el Referéndum. 2014, de El Faro Sitio web: <http://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2012/03/elfaro-20141001.pdf>

Redacción Digital La Estrella. (2014). Referéndum de ampliación del Canal de Panamá . 2014, de La Estrella de Panamá Sitio web: <http://laestrella.com.pa/panama/nacional/referendum-ampliacion-canal-panama/23794472>

Expansión . (2015). Canal de Panamá responsabiliza a GUPC de huelga de trabajadores. 2016, de Expansión Sitio web: <http://www.expansion.com/agencia/efe/2015/08/09/21025174.html>

Periódico La Jornada. (2015). Evitar huelga, exigen a sindicatos autoridades del Canal de Panamá. La Jornada, p.21.

La Tribuna. (2016). Aviones y tanques rusos de Nicaragua rompen el balance militar en Centroamérica. 2016, de La Tribuna Sitio web: <http://www.latribuna.hn/2016/04/29/aviones-tanques-rusos-nicaragua-rompen-balance-militar-centroamerica/>

Blanche Petrich . (2016). Roces diplomáticos entre Nicaragua y México, por canal interoceánico. 2016, de La Jornada Sitio web: <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2016/06/28/roces-diplomaticos-entre-nicaragua-y-mexico-por-canal-interoceanico>

Redacción Digital La Estrella. (2015). Llenado de las nuevas esclusas del Canal de Panamá. 2016, de La Estrella de Panamá Sitio web: <http://laestrella.com.pa/panama/nacional/llenado-nuevas-esclusas-canal-panama/23872263>

### **Mesografía.**

Canal de Suez . (2010). Canal de Suez . 2008, de Suez Canal Sitio web: <http://www.suezcanal.gov.eg/>

Autoridad del Canal de Panamá. (2014). La Construcción del Canal por los estadounidenses. 2014, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <http://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/la-construccion-del-canal-por-los-estadounidenses/>

Autoridad del Canal de Panamá. (2014). La Construcción del Canal por los estadounidenses. 2014, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <http://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/la-construccion-del-canal-por-los-estadounidenses/>

Real Académica Española . (2016). Diccionario de la Lengua Española . 2016, de RAE Sitio web <http://dle.rae.es/?id=QJ6Q1zY>

Real Académica Española . (2016). Diccionario de la Lengua Española . 2016, de RAE Sitio web: <http://dle.rae.es/?id=Lw1TUcT>

Real Academia Española . (2014). Istmo . 2015 , de Real Academia Española Sitio web: <http://dle.rae.es/?id=MD2xtih>

Autoridad del Canal de Panamá. (2014). Culminación de la construcción. 2014, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <http://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/culminacion-de-la-construccion/>

Peter M. Sanchez. (1998). The End of Hegemony? Panama, the United States and Latin American Security After the Year 2000.. 1998, de Department of Political Science Loyola University Chicago Sitio web: <http://lasa.international.pitt.edu/LASA98/PSanchez.pdf>

Autoridad del Canal de Panamá. (2014). La Construcción del Canal por los estadounidenses. 2014, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <http://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/la-construccion-del-canal-por-los-estadounidenses/>

Autoridad del Canal de Panamá . (2001). Informe Anual 2001. 2002, de ACP Sitio web: <http://www.pancanal.com/esp/general/reporte-anual/2001/informe-anual-2001.html#Results>

Autoridad del Canal de Panamá . (2002). Informe de 2002. 2003 , de ACP Sitio web: <http://www.pancanal.com/esp/general/reporte-anual/2002/resultados.html>

Autoridad del Canal de Panamá . (2006). Informe de 2006. 2007 , de ACP Sitio web: <http://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2012/InformeAnual/Informe-Anual-2006.pdf>

Autoridad del Canal de Panamá . (2006). Plan Maestro . 2006 , de ACP Sitio web: <http://www.pancanal.com/esp/plan/documentos/plan/acp-plan-maestro.pdf>

Secretaría General de la Asamblea General . (2006). Trámite Legislativo 2006 . 2006 , de Asamblea General de Panamá Sitio web: <http://www.pancanal.com/esp/plan/documentos/referencia/proyecto-224.pdf>

Rechucher . (2007 ). Inicia la Ampliación del Canal de Panamá, el proyecto más grande en América Latina. 2016, de skyscraperpage.com Sitio web: <http://forum.skyscraperpage.com/showthread.php?t=137323>

ACP. (2014). Llega segundo embarque de nuevas compuertas para ampliación del Canal. 2016, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <https://micanaldepanama.com/ampliacion/2014/06/llega-segundo-embarque-de-nuevas-compuertas-para-ampliacion-del-canal/>

ACP. (2015). Instalan primera compuerta en nueva esclusas del Pacífico. 2016, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <http://micanaldepanama.com/instalan-primera-compuerta-en-nueva-esclusas-del-pacifico/>

ACP. (2014). Movilizan primera compuerta hacia cámara de nuevas esclusas. 2016, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <https://micanaldepanama.com/ampliacion/2014/07/movilizan-primera-compuerta-hacia-camara-de-nuevas-esclusas/>

ACP. (2014). GUPC inicia la instalación de la primera compuerta de la ampliación. 2016, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web:

<http://www.gupc.com.pa/en/press/press-releases/236-gupc-inicia-la-instalacion-de-la-primera-compuerta-de-la-ampliacion>

ACP. (2015). Inicia llenado del cauce del Canal ampliado. 2016, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <https://micanaldepanama.com/ampliacion/2015/09/inicia-llenado-del-cauce-del-canal-ampliado/>

ACP. (2017). El Canal Ampliado. 2017, de Autoridad del Canal de Panamá Sitio web: <https://micanaldepanama.com/ampliacion/>

Busca Biografías . (1999). Daniel Ortega. 2017, de Busca Biografías Sitio web: <https://www.buscabiografias.com/biografia/verDetalle/5454/Daniel%20Ortega%20Saavedra>

Asamblea Nacional. (2013). La Gaceta. 2017, de Asamblea Nacional de Nicaragua Sitio web: [http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Gacetas.nsf/5eea6480fc3d3d90062576e300504635/f1ecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22/\\$FILE/Ley%20No.%20840.pdf](http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Gacetas.nsf/5eea6480fc3d3d90062576e300504635/f1ecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22/$FILE/Ley%20No.%20840.pdf)

## Glosario

[http://www.legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Gacetas.nsf/5eea6480fc3d3d90062576e300504635/f1ecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22/\\$FILE/Ley%20No.%20840.pdf](http://www.legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Gacetas.nsf/5eea6480fc3d3d90062576e300504635/f1ecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22/$FILE/Ley%20No.%20840.pdf)