

Nicaragua

Cordillera de Dipilto
Cordillera Isabelia
Cordillera Dariense
Cordillera Chontaleña
Montaña de Río Frío
Cordillera de los Marrabios
Serranías de Amerisque
Serranías de Yolaina

Costa Rica

Cordillera de Guanacaste
Cordillera Central
Cordillera Talamanca

La cordillera de Talamanca es la de mayor elevación en el Sur de América Central. Se extiende desde la parte Sur del Valle Central de Costa Rica y continúa en territorio de la República de Panamá con los nombres de Cordillera de Chiriquí, Cordillera Central y Serranía de Tabasará.

Importancia del Canal de Panamá

El Canal de Panamá se encuentra situado en la parte más angosta del Continente Americano y la más baja del Istmo de Panamá, fue construido por los Estados Unidos de América de 1904 a 1914. En la actualidad representa una de las construcciones más importantes y enormes de la ingeniería. Su importancia radica en el punto donde está ubicada ya que allí se realizan numerosas transacciones comerciales. Ha provisto un tránsito fácil y continuo a más de 750 mil barcos entre el Atlántico y el Pacífico con un recorrido de 80 kilómetros y puede visitarse en el momento que lo desee.

El Canal de Panamá mide aproximadamente 80 kilómetros de largo, y comunica el océano Atlántico y el Pacífico. Fue excavado a través de uno de los lugares más estrechos y de la parte más baja del montañoso Istmo que une a Norte y Sur América. Fue inaugurado exitosamente en 1914 y el primer barco en cruzarlo, fue el Ancon, de 10.000 toneladas; desde entonces, más de 900.000 barcos lo cruzaron.

Su profundidad media oscila entre 12 y 14 metros, asegurando así el pasaje de las naves de mayor calado. Su anchura varía entre 90 y 350 metros. El canal comienza en la bahía -de Limón, a 11 km de tierra firme.

No todos los barcos pueden cruzar el canal, dado que algunos son muy anchos y no pasan por el canal. Los barcos que lo pueden cruzar, son los Panamax con hasta 300 m de eslora y 28 m de manga. Sin embargo, desde el año 1994 se comenzaron a construir barcos de mayor envergadura denominados postpanamax estos no pueden atravesar el Canal de Panamá, por lo que se usan para otros recorridos.

La modificación de las instalaciones para permitir el cruce de barcos de mayor tamaño, se viene estudiando desde que se construyen barcos mayores, pero se trata de muy costosas modificaciones y llevará tiempo decidir las.

En el Canal hay locomotoras o cremalleras que se encargan de transportar una nave dentro del dique. La ingeniería del Canal es muy sofisticada, existen poderosos mecanismos eléctricos que se encargan de cerrar las compuertas gigantes, mientras en el dique se vierten rápidamente millones de metros cúbicos de agua que, llenándolo, elevan la nave al nivel necesario.

Cuando ésta ha recorrido todo el dique tiene lugar la operación inversa: las puertas se abren y el agua se precipita hacia afuera, hasta llegar al nivel del dique siguiente. Un gigantesco murallón permite el tránsito de las naves en ambos sentidos, formando dos diques adyacentes.

A nivel mundial el canal ha tenido importancia ya que es un medio de comunicación ideal, estratégico y corto para pasar de un océano a otro. Desde el punto de vista económico significa abaratar costos de transporte esa ruta evita que los buques o barcos que transportan mercadería realicen una ruta más larga y peligrosa. Este canal ha sido el responsable del crecimiento en los países desarrollados y le ha dado a muchas áreas remotas del universo el impulso básico que necesitan para su expansión económica. Por ejemplo si un barco tiene que partir de la zona oriental de Estados Unidos para llegar a Japón, la utilización del Canal de Panamá le significa ahorrar 3.000 millas. Un barco bananero que sale del Ecuador en dirección a Europa, ahorra una distancia de unas 5.000 millas.

El principal movimientos de buques que se da en la región se moviliza entre la Costa Oriental de los Estados Unidos y el Lejano Oriente. En segundo lugar se genera tráfico que se desplaza entre Europa y la Costa Occidental de los Estados Unidos y Canadá. Hay algunos países que se encuentran ubicados en el centro y sur de América que depende proporcionalmente mucho más de esta vital arteria para promover su adelanto económico e incrementar el comercio.

El canal de Panamá cuenta con dos carriles de tres esclusas gigantes. Y al pasar por el casco de la nave debe respetar la norma de Panamax es decir, unos 300 metros de largo y 30 metros de ancho.



Historia

Podemos observar la importancia de este canal inclusive en épocas tan lejanas como en el 8000 A.c. cuando las civilizaciones descubrieron en esta zona una ruta de paso de un continente a otro. Más adelante en la historia, desde 1513 este canal fue un sueño cuando Vasco Núñez de Balboa, explorador español descubrió el Océano Pacífico.

Algunos años más tarde, hacia el 1534 el Rey Carlos V de España vio en esta zona un buen lugar para construir un Canal que permitiera el paso de los buques de un océano al otro. Si bien en esa época era impensable realizar semejante construcción el Rey Carlos ordenó que se realizarán estudios para determinar la viabilidad del proyecto. Si bien el Canal no se construyó en esa época, los españoles construyeron caminos pavimentados con guijarros que fueron útiles para transportar toneladas de oro y plata procedentes del Perú con destino a España y de lo cual hoy se pueden apreciar sus vestigios en el Camino de Cruces.

La importancia del istmo como camino de paso entre el Atlántico y el Pacífico se revalorizó con la colonización de Oregón y el descubrimiento de oro en California en el año 1848. El capitalismo estadounidense construyó el ferrocarril Panameño (1848-55) y empezó a interesarse por la construcción de un canal transoceánico.

El proyecto volvió a ser tenido en cuenta en el año 1880 cuando los franceses conducidos por el creador del Canal de Suez, Ferdinand de Lesseps, iniciaron la construcción de un Canal por Panamá, la empresa fracasó ante la indómita naturaleza istmeña.

Recién a principios del siglo XX, puntualmente en 1903 Panamá logra independizarse de Colombia y firma con los Estados Unidos de América el Tratado Hay Bunau-Varilla. Por medio de ese tratado se pudo comenzar a realizar las primeras construcciones del Canal. En Panamá se finaliza en el año 1914 con el tránsito del vapor Ancón.

Marco Legal

Se considera al Canal de Panamá como un patrimonio inalienable de la nación panameña. Esto significa que no puede ser vendido, ni cedido, ni hipotecado, ni de ningún otro modo, gravado o enajenado.