

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 canales 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 Canal 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.

El 18 de noviembre de 1903, se redactó el Tratado de Hay-Bunau Varilla, por el mismo los Estados Unidos de América obtuvieron una concesión de uso a perpetuidad en la zona la construcción y utilización del Canal y su defensa militar.

El Tratado entre Panamá y Estados Unidos firmado el día 7 de septiembre de 1977 modificó el status internacional del Canal, producto del mismo Panamá asumió la plena responsabilidad de la administración, funcionamiento y mantenimiento del Canal el 31 de diciembre de 1999.

De acuerdo a las disposiciones del Tratado de neutralidad del Canal de igual fecha, el Canal ha sido declarado “vía acuática de tránsito internacional permanente neutral”, a cuyo fin, tanto el tiempo de paz como de guerra, “permanecerá seguro y abierto para el tránsito pacífico de las naves de todas las naciones en términos de entera igualdad”.

Ese mismo Tratado organizó al Comité Consultivo del Canal de Panamá el cual se encuentra integrado por igual número de representantes de Panamá y los Estados Unidos. El objetivo del Comité es asesorar a ambos gobiernos en asuntos de política que puedan afectar el funcionamiento de la vía acuática. Este comité debe brindar asesoría en materia de política de peajes, empleo y adiestramiento para aumentar la participación de panameños en el manejo del Canal.

La Dirección Ejecutiva para Asuntos del Tratado (DEPAT) tiene a su cargo la coordinación de la labor de todos los organismos binacionales establecidos para la implementación de los tratados Torrijos-Carter y ofrece apoyo a los panameños que integran la Junta Directiva del Canal de Panamá y a las operaciones para los servicios de las áreas revertidas.

La historia del canal de Panamá se remonta a los primeros exploradores europeos en América, ya que la delgada franja de tierra, el Istmo de Panamá, constituye un lugar idóneo donde crear un paso para el transporte marítimo entre el océano Pacífico y el Atlántico.



El Artículo segundo del Tratado de neutralidad afirma que: “Panamá declara la neutralidad del Canal para que, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, éste permanezca seguro y abierto para el tránsito pacífico de las naves de todas la naciones en términos de entera igualdad, de modo que no haya contra ninguna nación ni sus ciudadanos o súbditos discriminación concerniente a las condiciones o costes del tránsito ni por cualquier otro motivo y para que el Canal y consecuentemente el Istmo de Panamá, no sea objetivo de represalias en ningún conflicto bélico entre otras naciones del mundo. Lo anterior quedará sujeto a los siguientes requisitos:

- a) Al pago de peajes u otros derechos por el tránsito y servicios conexos, siempre que fueren fijados según lo estipulado en el artículo III, literal c);
- b) Al cumplimiento de los reglamentos pertinentes, siempre que los mismos fueren aplicados según las estipulaciones del artículo III;
- c) A que las naves en tránsito no cometan actos de hostilidad mientras estuvieren en el Canal;
- d) Al cumplimiento de otras condiciones y restricciones establecidas en este tratado”.