

El Canal de Panamá: una historia repetida de intereses y sobrecostes

[Volver a la noticia](#)

Los históricos intentos de construir el canal demuestran las intrigas políticas y empresariales, y los malos cálculos que han rodeado a este proyecto. Dentro de 24 horas expira el plazo dado por el Consorcio para llegar a un nuevo acuerdo sobre los sobre costes

M^a ÁNGELES FERNÁNDEZ / J.MARCOS | Panamá | 19/01/2014 08:47 | Actualizado: 19/01/2014 08:47 |



Una grúa marina en canal de Panamá.EFE/Alejandro Bolívar

Las obras de ampliación del Canal de Panamá, a cargo del conglomerado internacional Grupo Unidos por el Canal (GUPC), [quedarán suspendidas a partir del día 20 de enero](#) si las partes no lo remedian. El motivo alegado: su encarecimiento con respecto a lo adjudicado y acordado. La noticia ha levantado una polvareda económica y mediática, una tormenta de declaraciones, viajes y reuniones a ambos lados del océano Atlántico. Pero, ¿es realmente el sobrecoste la novedad que nunca nadie pudo imaginarse? Más bien todo lo contrario. **La construcción del atajo interoceánico, un sueño medieval de los reyes de Castilla y más tarde del propio Simón Bolívar**, recoge una historia trufada de cálculos, sobrecálculos y recálculos, fracasos, especulaciones, enriquecimientos e incluso independencias.

El proyecto, que nació cuando Núñez de Balboa avistó el océano Pacífico en 1513, es ahora un botín en manos de GUPC, el consorcio empresarial liderado por la empresa española Sacyr Vallehermoso y en el que también están presentes la italiana Impregilo, la belga Jan de Nul y la panameña CUSA). GUPC [achanca la suspensión de las obras de ampliación](#) a la "condición geológica no prevista", que ha provocado un aumento de los costes de 1.600 millones de dólares (cerca de 1.200 millones de euros), que habría que sumar a los 3.118 millones de dólares (casi 2.300 millones de euros) en los que se concedió el megaproyecto. Nada nuevo bajo el sol, pues fueron precisamente la orografía y la hidrografía del territorio, así como el régimen de mareas y las lluvias, quienes provocaron que el emperador Carlos I desistiera de la idea, allá por el siglo XVI.

Incluso el ferrocarril que se construyó por Panamá para llevar a los estadounidenses de la costa Este a la zona Oeste, en donde esperaban encontrar El Dorado, tuvo un coste seis veces superior al calculado, además de una demora de más de tres años. Los problemas en la construcción de esta línea férrea, más segura que cruzar las llanuras norteamericanas y más corta que bordear el Cabo de Hornos, fueron parte del argumento definitivo para que Francia escogiera Panamá- **Nicaragua ha sido siempre otra opción sobre la mesa**-, por aquel entonces parte de Colombia, para la construcción de un canal interoceánico, según explican Montserrat Galí y Elisabeth Net, en Nacimiento del Canal de Panamá.

NOTICIAS RELACIONADAS

Sacyr concluirá el proyecto de ampliación del Canal de Panamá

Sacyr y el Canal de Panamá avanzan en la negociación para evitar paralizar las obras

Panamá ofrece 132 millones de euros a Sacyr y la constructora pide 293

Ana Pastor afirma que "en ningún caso" el Gobierno dará dinero a Sacyr

El presidente de Sacyr, Manuel Manrique durante una conferencia en Madrid. REUTERS

panama

El intento pagado por los franceses

El 21 de enero de 1882 se llevaron a cabo los primeros trabajos de excavación, en los que estaba involucrado el empresario y diplomático francés Ferdinand de Lesseps, quien contaba ya con la experiencia de la construcción del Canal de Suez. Gran parte de la población francesa compró acciones de la compañía creada para la ocasión, lo que se convirtió “en uno de los acontecimientos más importantes de la historia de las finanzas del país galo”, apunta David McCullough en el libro 'Un camino entre dos mares. La creación del canal de Panamá'. Pero los planes no



salieron como se esperaba y las dificultades fueron crecientes: continuos desprendimientos de tierra y problemas técnicos, así como irregularidades y malos manejos de la administración. Finalmente, el proyecto inicial quedó abandonado por la ingobernabilidad del río Chagres. **Se apostó entonces por un juego de esclusas**, que previamente se había descartado, diseñado por Alexandre Gustave Eiffel, el constructor de la parisina Torre Eiffel.

“El pueblo francés ya había contribuido en esta empresa con más de mil millones de francos y ahora de nuevo se les pedían 600 más para abrir un canal del tipo que siempre les habían dicho que era inferior”, recoge el escritor norteamericano. **El intento francés quebró definitivamente el 4 de febrero de 1889.** El caso rebasó lo económico y adquirió ribetes de escándalo político y social. La aventura había durado más de una década y había costado unos 287 millones de dólares, según los cálculos más fiables, mientras que las pérdidas en vidas humanas nunca se llegaron a calcular. Sólo se había completado una tercera parte del Canal.

Estados Unidos y la independencia interesada

Estados Unidos retomó el señuelo. Una nueva compañía adquirió los antiguos activos y vendió la concesión al Gobierno de Washington, por 40 millones de dólares. El negocio redondo de la época, en el que entraron banqueros como J. P Morgan, según el relato de McCullough. Paralelamente, la empresa Sullivan & Cromwell se encargó de hacer olvidar al Congreso de Estados Unidos la opción de Nicaragua, la apuesta con más apoyo: tres días antes de la votación final, todos los senadores recibieron sellos con la imagen del volcán nicaragüense Momotombo envuelto en humo y algunos también donaciones. Panamá se impuso por 42 votos frente a 34.

El país creado por Wall Street, instigando y apoyando una revolución en Panamá

Pero Colombia torció los planes oponiéndose al nuevo proyecto. **Cromwell lo solucionó planeando, instigando y apoyando una revolución en Panamá**, que desde hacía años buscaba su independencia, a pesar de que la idea inicial del presidente Roosevelt era invadir el istmo, como explica el abogado panameño Ovidio Díaz Espino, en **El país creado por Wall Street**. La historia prohibida de Panamá y su canal. El autor asegura que Cromwell planeó toda la estrategia para la emancipación de Panamá, dejando su ejecución en manos del francés Philippe Bunau-Varilla, el ex ingeniero jefe de las obras que poseía, junto a su hermano, once mil acciones de la nueva compañía concesionaria: si Estados Unidos compraba la concesión, se convertiría en un hombre muy rico.

Tras el éxito del levantamiento panameño del 3 de noviembre de 1903, Bunau-Varilla asumió rápidamente el cargo de representante plenipotenciario de la nueva República de Panamá en Estados Unidos. ¿Su tarea? Negociar un nuevo acuerdo para la construcción del canal con los norteamericanos. Lo hizo sin el consentimiento de los panameños y a toda prisa, para acto seguido renunciar a su cargo. “El tratado del Canal de Panamá se negoció y se firmó apresuradamente, incluso antes de que la delegación panameña llegara Washington. Lo sucedido en esos once días generaría una profunda controversia y seguiría siendo el tema más espinoso en las relaciones entre Estados Unidos y Panamá durante el siglo XX”, afirma Ovidio Díaz.

De espaldas a la población panameña

Bunau-Varilla traicionó a la población panameña: amplió la parte de soberanía de Estados Unidos alrededor del canal de seis a diez millas, **Panamá se quedó sin derechos en la Zona del Canal, y la concesión fue a perpetuidad. J. P. Morgan**, y no el secretario del Tesoro, fue el encargado de hacer el pago: 40 millones de dólares a la empresa concesionaria y 10 millones de dólares a Panamá por un área de 48 kilómetros de largo y 16 de ancho. 50 millones en total, lo que superaba el importe desembolsado por Estados Unidos por los territorios de Louisiana (15 millones), Alaska (7,2 millones) y Filipinas (20 millones) juntos. **Unos cuantos accionistas lograron unos beneficios del 1.233 por ciento.** Gran negocio.

“¡Qué vuele la tierra!”, fueron las palabras de Roosevelt para dar inicio a la nueva fase de construcción del canal en 1904. Diez años duraron las obras definitivas, en las que se sucedieron tres equipos de trabajo distintos. **Los norteamericanos invirtieron 352 millones de dólares y acabaron con un saldo en vidas humanas de 5.609 personas, de las que 4.500 eran trabajadores negros.** El 31 de diciembre de 1999 que el Canal pasó a estar controlado por el Gobierno panameño, la historia de los años de control externo deja, entre otras cosas, varias invasiones al istmo.

En el proyecto norteamericano murieron 5.609 personas, de las que 4.500 eran trabajadores naegros.

Si los sobrecostes no son nuevos, tampoco lo son los intentos de ampliación. Ya en 1939 Estados Unidos autorizó la construcción de un tercer juego de esclusas, aunque una vez empezados los trabajos fueron abandonados por el estallido de la Segunda Guerra Mundial, tras la cual no se volvieron a retomar las excavaciones porque las previsiones de tránsito probaron estar equivocadas.

El tema tomó fuerza con el control panameño sobre su paso interoceánico. El 23 de octubre de 2006, la población de Panamá acudió a las urnas para mostrar su aprobación o rechazo a la ampliación del canal: hubo un 57 por ciento de abstencionismo y, entre quienes votaron, optaron por el 'sí' el 76,83 por ciento, mientras que por el 'no' lo hicieron el 21,76 por ciento. A pesar de que desde el inicio toda la elite empresarial, tanto nacional como extranjera, la cúpula de los partidos políticos y los grandes medios de comunicación se volcaron a favor de la ampliación, la población no quedó convencida y hubo voces muy críticas, como las del exadministrador del Canal Fernando Manfredo, quien criticó, además de los costes, los ingresos esperados y las estimaciones sobre su utilidad y necesidad real. En el 'Informe al país. Nuestro Canal y nuestro megapuerto', firmado con otras personas, **denuncia la falta de información con la que el pueblo panameño acudió al referéndum.**

El pasado 2 de enero la abogada Maribel Cuervo de Paredes hizo circular una carta abierta en la que recuerda que en 2006 un grupo de personas se opuso a la ampliación “precisamente, porque el costo que se divulgaba de 5.250 millones de dólares para esa megaobra no era factible”. También entonces el profesor universitario Olmedo Beluche apuntó a la existencia de estudios que calculan el costo total de la obra entre los 7.000 y los 25.000 millones de dólares, muy lejos de los 5.250 estimados por la Autoridad del Canal de Panamá. Y lejos también de la adjudicación que logró Sacyr por 3.118 millones. Los cables de Wikileaks, que apuntan a que Estados Unidos intentó que Bechtel ganara el concurso, recuerdan que los intereses se repiten en la historia del Canal. También los sobrecostes.