

*“La creación del canal de Panamá fue mucho más que una portentosa obra de ingeniería sin precedentes. Fue un acontecimiento histórico de gran importancia y un drama humano arrollador, muy semejante al de una guerra. Exceptuando los conflictos bélicos, constituyó el esfuerzo más grande y costoso de cuantos se han emprendido en la Tierra (...).*

*Por su causa una nación entera, Francia, se sacudió hasta los cimientos. Otra nación, Colombia, perdió el istmo de Panamá, una de sus más preciadas posesiones. Nicaragua, que estaba a punto de convertirse en un cruce de caminos mundial, tuvo que quedarse esperando una futura oportunidad. Nació la República de Panamá. Estados Unidos asumió un papel de alcance global”.*

David McCullough: **“Un camino entre dos mares. La creación del Canal de Panamá”**

Aunque la periodicidad semestral de PORTUS supone un problema insuperable para publicar informaciones e imágenes de actualidad proponemos la edición de unas fotografías sobre la construcción del nuevo canal de Panamá de mayo de este año. Lógicamente estas imágenes resultan desfasadas como documento gráfico para conocer la situación de las obras en el momento de aparición de este número de PORTUS. Pero el objetivo de su publicación es otro. Se trata de mostrar la gran dimensión de esta obra infraestructural para acompañar la edición de diversos artículos que la describen y tratan de reflexionar sobre sus posibles impactos futuros. También se publican fotografías sobre los enclaves marítimos (desembocadura del Chagres) y portuarios (Portobelo) que fueron la base del tráfico en el istmo durante la época colonial y que ahora forman parte del patrimonio histórico de Panamá.

La gran transcendencia de las obras del canal de fines del siglo XIX y principios del siglo XX, y su impacto en la historia queda recogida en la cita anterior de uno de los libros clásicos que describe su construcción. Las nuevas obras actuales, es decir, la construcción de un tercer juego de esclusas, que permitirán el paso de barcos de mayor dimensión y capacidad han sido reseñadas muchas veces por la prensa y las revistas especializadas en ingeniería y obras públicas, pero ha habido pocos análisis sobre su repercusión futura. Nadie espera unos efectos tan trascendentes como los que acontecieron a principios del novecientos, pero sin duda tendrán una influencia en los tráficos marítimos y en el devenir de las ciudades portuarias, especialmente

de las más cercanas al canal.



*Fortificación y antigua aduana de Portobelo. Antigua iglesia mormónica actualmente sede de la dirección de obras de Gatún.*



*Antiguas viviendas norteamericanas de la Zona del Canal.*



*Trabajadores del tercer juego de esclusas del Canal. Compuertas de las esclusas de Gatún. Presa y central hidroeléctrica en el lago Gatún.*



*Esclusas de Miraflores. Canal de acceso interior a las nuevas esclusas de Miraflores. Al fondo las esclusas de Pedro Miguel.*



*Tercer juego de esclusas de Gatún. Nueva compuerta de 4.200 Toneladas de las esclusas de Miraflores.*

---

Head Image: *Desembocadura del río Chagres y fortaleza de San Lorenzo.*