



Panamá es una meseta de 780 km de longitud y una anchura entre 50 y 180 km, que tiene el 85% del territorio a unos 700 m de altitud media y solo un 5% superior a 1.500 metros. Tiene 226 km de frontera con Colombia -de terreno selvático- y 341 con Costa Rica

REPÚBLICA DE PANAMA

Superficie: 77.082 Km² de los que 1.312 corresponden a la zona del canal y 1.488 a zona insular.

Población: 2.315.047 habitantes (censo 1990, sin incluir zona del canal)

Composición étnica: Mestizos 60%, negros 14%, mulatos 6%, blancos 10%, amerindios 8%, asiáticos 2%

Tasa de Crecimiento de la Población: 2,2% (1980-87)

Idioma Oficial: Español

Moneda: Balboa

Forma de Gobierno: República multipartidista con una cámara legislativa. Constitución de 1972 enmendada en 1978 y referendada en 1983. Ejecutivo en manos del presidente y su gabinete.

División Administrativa: 9 provincias y un territorio especial (comarca de San Blas).

ECONOMÍA

Población activa: 770.472 (tasa de actividad, 32,3%)

Renta per Capita: 1.780 \$ (1989)

Deuda Pública Externa: 3.625 Millones de \$ (1988)

Estructura sectorial del PIB: Agricultura 10%, Manufacturas y construcción 9,5%, transporte y comunicaciones 20% (incluye actividad del oleoducto, de la zona libre de Colón y de la comisión del canal), comercio 11%, servicios, administración pública, finanzas y defensa 50%. (1988)

Población ocupada por sectores: Agricultura 30%, industria 10%, administración y servicios 28%, comercio 15%.

Exporta: bananas 27%, calamar y camarón 18%, café 7,3%, derivados del petróleo, azúcar, textiles.

Importa: productos químicos 14,5%, maquinaria y aparatos 13,5%, petróleo 12%, vehículos 8%, y productos alimenticios.

SOCIEDAD

Población Urbana: 52,2% (1988)

Analfabetismo: 11,8% (1985)

Gasto Público en Educación: 5,2% (precios corrientes, 1986)

Habitantes por Médico: 841 (1988)

Diarios Principales: Crítica, La Estrella de Panamá, El Matutino, La República, Últimas Noticias. Difusión por mil habitantes, 60. (1990)

Religión: Católicos 84%, Protestantes 4,8%, Musulmanes 4,5%, hindús 0,3%, Otros 6,4%. Oficial, ninguna.

Indígenas: Los grupos más importantes son los Guaymí que viven en la zona occidental, los Cunas que residen en la franja costera de San Blas y en zonas del río Tuira, y los Chocoes que viven en la serranía del Darién con actividades de agricultura, caza y pesca de subsistencia.



Panamá

Fernando Pariente

Panamá es un país de encrucijada en los caminos de América y del mundo.

Su principal razón de ser es precisamente servir de cruce de vías de comunicación, terrestres y marítimas.

Ejerce como cordón umbilical entre los continentes Norte y Sur de América; parece como si la definición geográfica de istmo se hubiera hecho pensando en Panamá.

Pero además, y gracias a los milagros de la tecnología, es uno de los caminos fundamentales de los mares. Entre Europa o África y la América del Pacífico todos los caminos llevan a Panamá. Esta condición de país de caminos influye consiguientemente en su idiosincrasia.

Por una parte la economía panameña asienta sus bases sobre el canal; sobre sus derechos de peaje y sobre los puestos directos o indirectos de trabajo que crea. Pero también el canal ha creado a los panameños sus grandes dependencias. Su soberanía está parcialmente hipotecada como contraprestación a la seguridad de explotación de quien puso los recursos y la tecnología para construirlo. A la sombra del gigante, Panamá ha sentido crecer su sentimiento de nación y anhela llegar cuanto antes a la cancelación de un contrato que ha tenido la vigencia de un siglo. Junto con el milenio, el país estrenará de nuevo independencia plena y control sobre todo su territorio. Al menos eso es en derecho lo que corresponde, aunque todavía sea un reto el conseguirlo.



Vasco Núñez de Balboa una historia de intrigas y rencores

Lo que hoy es territorio de Panamá constituyó una de las primeras zonas del continente americano en ser colonizadas. Durante la primera década, después del descubrimiento de Colón, los españoles se preocuparon por asentarse en las islas del archipiélago antillano y por explorar las costas del continente, sin penetrar en él.

Sólo más tarde se decidieron a dar el paso y en la primera expedición de colonizadores, organizada por Alonso de Ojeda y Martín Fernández Enciso, apareció en el barco de este último un singular polizón llamado Vasco Núñez de Balboa. Eso era el año 1510 y Enciso optó por admitir al polizón entre sus hombres porque afirmaba haber participado en la expedición de Bastidas en 1501 y que por ello conocía las tierras en las que habían de desembarcar.

Desde aquí, la carrera política de Vasco Núñez de Balboa estuvo marcada por un irresistible signo ascendente. Desde polizón, y en el mismo año, pasó a ser uno de los fundadores del primer asentamiento

continental, Santa María de la Antigua de Darién y su primer alcalde. En menos de un año fue capaz de convertirse en el líder de los expedicionarios, de deshacerse de Enciso, que se embarcó rumbo a España para protestar de su despojo ante el rey, y de quitar de en medio a Nicuesa, al que venció y embarcó rumbo a La Española en un maltrato barco que se perdió en el mar. Todo ello fue refrendado por el Virrey Diego Colón en Santo Domingo y Vasco Núñez de Balboa acabó siendo nombrado por el Rey Fernando el Católico Gobernador del Darién en el mes de diciembre de 1511. Un ascenso más vertiginoso es difícil de encontrar.

En su primer año de gobierno se dedicó a organizar de una forma estable los asentamientos de colonos en las costas del Atlántico y lo hizo bien. Santa María de Darién se convirtió en una ciudad próspera que contaba con iglesia y hospital y sus vecinos gozaron de una auténtica vida ciudadana. A ello contribuyó la habilidad de Balboa para establecer pactos con los indios y mantener con ellos relaciones amistosas. Gracias a esto las tribus vecinas de Darién mostraron actitudes pacíficas con los españoles, a los que creían inmortales.

Una vez organizada la población, Balboa decidió internarse en el continente tanto para explorarlo, como para evitar la ociosidad de los soldados. De esta manera, en 1513 se convirtió en el primer europeo que conoció la existencia de un gran océano al otro lado del continente y le puso por nombre Mar del Sur.

El cronista Fernández de Oviedo cuenta la escena así: "Llegó a la ribera a la hora de vísperas y el agua era menguante. Y sentáronse él y los que con él fueron, y estuvieron esperando que el agua creciese, porque de baja mar había mucha lama e mala entrada; y estando así creció la mar, a vista de todos, mucho y con gran ímpetu".

Después Balboa entró en el agua, estandarte en mano, y tomó posesión de ella en nombre de los reyes Don Fernando y Doña Juana.



Caída en desgracia

Sin embargo, la buena estrella de Balboa se eclipsaría inmediatamente.

En la corte se convenció al rey de que Balboa no era el hombre más adecuado para la gobernación de unos territorios que se prometían tan ricos. Fernando el Católico nombró nuevo gobernador en la persona del noble Pedrarias de Avila y este preparó una expedición de más de dos mil colonos, tan costosa como insostenible.

Los fracasos organizativos del nuevo gobernador, su crueldad con los indios y sus arbitrariedades pronto dieron al traste con toda la obra de Balboa en el Darién.

Balboa intentó, entonces, buscar nuevos destinos para su vida y consiguió que el rey le nombrara Adelantado de la Mar del Sur, que había descubierto. Este nombramiento le daba títulos legales para organizar expediciones de exploración y descubrimiento por el océano y se preparó para ello fundando la ciudad de Acla en la costa del Pacífico. También, y pese a la enemistad de Pedrarias, decidió casarse con su hija mayor, pero al fin todo resultó inútil porque el odio del gobernador le había escogido como chivo expiatorio de sus propios fracasos.

En 1518 Balboa fue detenido y acusado de delito de alta traición. Juzgado por un tribunal dominado por Pedrarias fue condenado a muerte y, a pesar de tener derecho de apelación, éste no le fue concedido. La sentencia se ejecutó con toda rapidez en la propia ciudad de Acla que Balboa había fundado.



Los panameños celebraron dos veces su independencia

La primera vez que Panamá alcanzó la independencia fue como parte de la Gran Colombia y llegó a ella de la mano de Simón Bolívar. Desde muchos años antes

Panamá había formado parte del Virreinato de Nueva Granada y por ello había pertenecido a administraciones diferentes del resto de la repúblicas centro-americanas. Por ello, a la hora de la independencia también siguió caminos diferentes y su destino se unió al de los territorios septentrionales de Sudamérica liberados y mantenidos juntos por el Libertador.

Aunque la Gran Colombia soñada por Bolívar no tuvo una vida política muy duradera, sin embargo Panamá siguió siendo todavía parte de Colombia durante muchos años más.

En realidad Panamá como país es el resultado de los intereses estratégicos de los Estados Unidos y de las necesidades del tráfico marítimo mundial. El tremendo desarrollo del comercio y el transporte marítimo en el siglo XIX, convirtieron al territorio panameño en una zona de extrema sensibilidad. Era el territorio más adecuado para construir un canal artificial que acortaba la distancia entre los puertos americanos del Pacífico y Europa en más de 10.000 km.

Las posibilidades de Colombia para construir por sí misma esta obra de inge-

nería eran muy pocas sin una eficaz ayuda exterior. El proyecto del canal francés, ideado por Lesseps, fracasó estrepitosamente y tuvo que ser sustituido por otro de iniciativa norteamericana.

Las conversaciones para trasladar los derechos de una compañía a otra fueron arduas por la enorme cantidad de intereses internacionales en juego, pero al fin se consiguió en enero de 1903 firmar el tratado de Hay-Herrán, por el que Colombia autorizaba a la Compañía a transferir sus derechos a los Estados Unidos y concedía a éstos el permiso para la construcción de un canal y su explotación, así como una zona de territorio de 5 kilómetros de anchura en cada orilla, por un período de cien años.

Cuando todo parecía atado, el proyecto naufragó porque el Parlamento colombiano se negó a ratificar el tratado y lo rechazó como un atentado a la soberanía nacional.

Los panameños, apoyados por Estados Unidos, decidieron no acatar tal decisión y una Junta de Gobierno, formada por José A. Arango, Federico Boyd y Tomás Arias, declaró la secesión del territorio y su independencia, el 3 de noviembre de 1903.

Piratas en Portobelo

Portobelo es hoy una pequeña villa panameña, de poco más de dos mil quinientos habitantes. En otros tiempos fue uno de los principales puertos de embarque de la flota de las Indias y uno de los objetivos preferidos de los piratas y corsarios.

Debe su nombre al propio Almirante y descubridor que fundó en ella una pequeña colonia durante su tercer viaje. Sin embargo fue abandonada por aquellos primeros colonos y más tarde refundada para convertirse en el principal puerto de embarque de metales preciosos hacia España. La mayor parte de ellos provenían de las minas del Alto Perú y eran transportados por el Pacífico hasta la costa de Panamá; desde allí eran trasladados después en carretas a través del istmo y se embarcaban una vez al año en Portobelo para hacer el viaje a España protegidos por los galeones armados de la flota anual.

Por esta razón Portobelo estuvo siempre en el punto de mira de los piratas.

Al principio del siglo XVI fueron sobre todo los filibusteros y bucaneros de origen francés los que más inquietaron a los barcos españoles en el Caribe. Este era el mar en el que con más frecuencia se producían los ataques por sorpresa, porque la infinidad de islas y archipiélagos que lo pueblan ofrecen fácil y seguro refugio.

Después de la segunda mitad del siglo XVI, Francia, demasiado ocupada con sus guerras interiores de religión, dejó sitio libre a los piratas ingleses, protegidos por la monarquía británica.

Los más famosos fueron los nombres de John Hawkins y Francis Drake. Ambos intentaron en 1567 apoderarse por sorpresa del cargamento de plata y oro mientras era transportado por tierra en el Istmo de Panamá.

Fracasaron en su intento, pero Drake vio por primera vez, desde las alturas de Panamá, el Océano Pacífico, vedado por entonces a todo barco que no fuese español, y se prometió a sí mismo navegarlo bajo pabellón inglés.

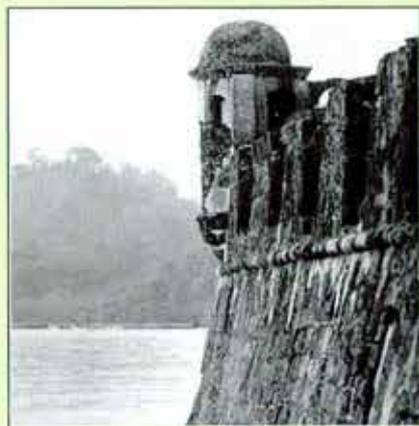
Un año más tarde Drake intenta de nuevo la aventura y esta vez

consigue un buen botín que le convierte a su regreso en hombre rico.

Diez años más tarde Drake intenta de nuevo un audaz golpe de mano. Esta vez decide rodear el continente americano, cruzar el estrecho de Magallanes y sorprender a la flota española del Pacífico en su viaje hacia Panamá. Después, con su botín de plata y oro, completa la segunda vuelta al mundo y regresa a Londres, donde la reina Isabel le premia armándole caballero.

A las quejas del embajador de España en Londres la reina contestó con estas palabras: "El uso del mar y del aire es común para todos; por ningún título de ninguna clase el Océano puede pertenecer a ningún pueblo, ni a ningún particular, siendo como es que ni por su naturaleza, ni por la consideración de bien público se permite a nadie la posesión del aire o de la mar".

Francis Drake encontraría también su tumba en aguas de Portobelo. En 1596 organizaría de nuevo una expedición para atacar por sorpresa la costa de Panamá y sorprender a la Flota. Esta vez no le acompañó la suerte y la expedición fue un fracaso. El mismo Drake sucumbió y su cadáver fue lanzado al mar a la vista de la ciudad de Portobelo.



Portobelo fue saqueada en muchas ocasiones por los corsarios ingleses pese a ser una ciudad fortificada y bien custodiada

La lenta formación de una identidad nacional

I. Pérez de los Heros

La soberanía sobre el Canal, su propiedad y gestión será objeto de continuas revisiones por parte de la administración norteamericana y panameña. La cuota de arrendamiento se eleva en 1936 y en 1955, mientras que los primeros conflictos por la soberanía se producen en 1958-59 y desembocan en 1964 con el más grave enfrentamiento que, a la postre, servirá para que los Estados Unidos reconozcan la soberanía compartida, concretada en la cooficialidad de lengua y bandera en la zona del Canal.

Cuatro años después se produce un nuevo golpe militar que elevará al poder a la contradictoria figura del coronel Omar Torrijos. Bajo su mandato se elabora la constitución de 1972 —aún vigente con enmiendas— y la revisión más importante del status del Canal. El tratado Torrijos-Carter de 1977 supone

por primera vez la transferencia gradual de las operaciones del canal y el traspaso paulatino de la jurisdicción y soberanía de la zona a Panamá. Dicho proceso terminará, en teoría, el 31 de diciembre de 1999.

Un segundo pacto, no menos importante, implica el compromiso panameño a mantener el canal abierto y neutral para todas las naciones tanto en paz como en guerra, así como la extensión, más allá del 2000, del "derecho" estadounidense a defender el funcionamiento del canal.

"Causa Justa"

Tras la muerte de Omar Torrijos, las riendas del país pasarán, en 1983, a otro militar. El general Manuel A. Noriega transforma la Guardia Nacional en unas Fuerzas de Defensa Panameñas y, en medio de acusaciones internas de fraudes, corrupción y narcotráfico, llega a 1987 abiertamente en-

frentando a políticos y militares, en el interior, y a los EE UU. Estos imponen sanciones económicas al país, mientras Noriega sigue tentado su suerte anulando las elecciones de mayo del 89. Meses después, tras superar un intento de golpe en octubre, se produce el hecho crucial. 25.000 soldados estadounidenses invaden el país en la operación llamada "Causa Justa" bajo el pretexto de detener y procesar por narcotráfico a Noriega, apoyar el establecimiento de la democracia, y proteger el personal e intereses norteamericanos. La ocupación se completa en apenas dos días con un balance de 23 americanos muertos, y entre seiscientos y siete mil víctimas panameñas, según las distintas fuentes.

El actual presidente, Endara, pierde prestigio día a día ante la ineficaz gestión, y las críticas de nepotismo y corruptelas se unen al aumento del desempleo, la delincuencia y el descontento social por la crisis económica.



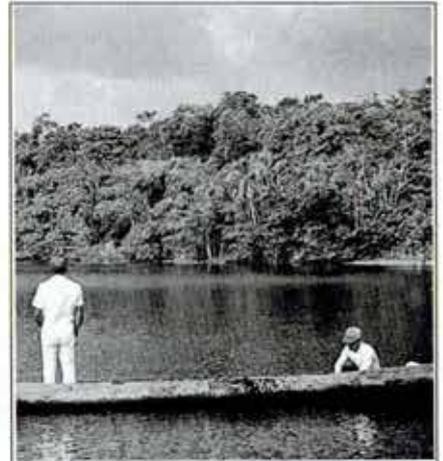
Reino del dólar

Para interpretar los datos económicos del mapa de introducción, conviene conocer alguna de las peculiaridades de la economía panameña. La Zona libre de Colón, por ejemplo, es la mayor área comercial del continente. Asimismo, en Panamá funciona un Centro Financiero Internacional que comprende más de un centenar de bancos de todo el mundo, y que, junto a las actividades del Canal, del centro de seguros y reaseguros, y el registro de flotas navieras, hacen del país un centro financiero importantísimo al cobijo de una gran legislación especial.



Seguridad privada

Debido a la inestable situación política y social del país, y al agravamiento de la crisis económica desde las sanciones norteamericanas y la invasión, la delincuencia ha aumentado considerablemente convirtiéndose en un problema capital de las autoridades panameñas. No es extraño entonces que la comunidad financiera y empresarial haya favorecido la proliferación de empresas privadas de seguridad que ya rondan el centenar y que en ocasiones están mejor dotadas que la recién creada fuerza policial, entre miembros de las antiguas Fuerzas de Defensa.



Parques nacionales

La diversidad de suelos, climas, fauna y flora de Panamá, ha generado la creación de numerosos Parques y Reservas Naturales. Entre ellos cabe citar, por ejemplo, el Parque Nacional de Portobelo con sus vestigios históricos y bellas playas, o el de Darién... Entre los parques marinos, el de Bocas del Toro cuenta con arrecifes coralinos espectaculares y el Parque de las Islas de las Perlas alberga a numerosas especies de aves marinas. Además, los Parques de Cope, Chagres, Cerro Hoya, Sarigua, La Amistad, y el Volcán Barú, con las cumbres más altas del país.

Una gran desconocida: la poesía panameña

José Robledo



En 1968, con ocasión de un coloquio sobre el Panorama actual de la literatura latinoamericana, el profesor panameño Carlos Wong Broce se quejaba del poco conocimiento que, en otros países, existía acerca de la literatura de su país.

“Panamá —decía— es, probablemente, uno de los países que gesta una mayor incomunicación en la literatura; también, internamente, para los mismos panameños, existe este desconocimiento. Numerosas son las barreras que hacen posible esta limitación; por ejemplo en Panamá no existe ninguna editorial (...) Asimismo existe la total inercia, la falta de preocupación del gobierno con respecto a la cultura. Estos son algunos de los aspectos que impiden la comunicación”.

A los datos aportados por el profesor Wong hay que añadir desde el punto de vista histórico la tardía independencia de Panamá en noviembre de 1903, ya que hasta entonces había permanecido unido a Colombia. Esta independencia propiciará la publicación de algunas revistas literarias (como *El Heraldo del Istmo* o *Nuevos ritos*) que darán a conocer nuevos autores. A principios de siglo hay que destacar la figura de Ricardo Miró, a quien Max Henríquez Ureña define como “el poeta más notable con que cuenta la historia literaria de Panamá”. Vivió desde 1883 a 1940 y, entre sus obras, podemos recordar: *Preludios*; *Segundos preludios*; *La leyenda del Pacífico*; *El poema de la reencarnación* y *Caminos silenciosos*.

H. Ureña cita como ejemplo de lo que él llama “modernismo refrenado” de Miró los siguientes versos:

*“En el patio andaluz, a donde apenas
penetra el sol en ondas fugitivas,
inmóviles, calladas, pensativas,
hay como un par de enormes azucenas,
dos garzas melancólicas, cautivas”.*

Entre los escritores que significan el paso del modernismo a la vanguardia, debemos mencionar, sobre todo, a Demetrio Korai y a Rogelio Sinán.

Don Rogelio Sinán se puede decir que comienza la poesía de vanguardia en Panamá. Con él se inicia una actitud de juego con las palabras, de utilizar metáforas

atrevidas, de conectar diversos aspectos de la realidad en imágenes que a veces parecen cuadros ingenuos:

*Las nubes escolares
de escuela elemental
han tomado sus libros de luz
y se van.
Ya se van, ¡aa! ¡aa!
los pañuelos de humo
y las chimeneas.*

Rogelio Sinán, cuyo nombre auténtico era Bernardo Domínguez Alba, recorrió gran parte de Europa y América. En Italia estaba en los años veinte y es, al volver de allí, cuando publica el libro que significaría su triunfo como escritor de vanguardia: *Onda*, que se publicará en 1929. Después daría a conocer otros libros de versos como *Incendio* y *Semana Santa en la niebla*, a los que hay que añadir sus libros en prosa (*Plenilunio*; *La boina roja* y *cinco cuentos* y *Los pájaros del sueño*).

Poesía social

Al igual que ocurrió en otros sitios de Hispanoamérica también en Panamá se da más tarde una poesía que podemos denominar social. La excesiva influencia norteamericana, la invasión del inglés, la situación del canal, los conflictos entre la población autóctona y los extranjeros, etc. son temas que van a aparecer una y otra vez en la poesía panameña. Así Carlos Wong define el libro *One way* como “una especie de descripción de las señales, de todos esos signos alienantes que él ve en Panamá”. Otros poetas importantes son Tristan Solarte y Demetrio Fábrega.

La gigantesca obra se inició en 1881 y fue inaugurada el 15 de agosto de 1914

Un Canal que da origen a un nuevo país

Francisco Armesto

La idea de abrir un canal que comunicara el Océano Atlántico con el Pacífico existe casi desde el mismo descubrimiento de América, pues ya en 1528 se le presentó a Carlos I un proyecto de este tipo. Sin embargo, ni este ni otros de los muchos proyectos que se presentaron a las autoridades competentes encontraron realizador hasta 1879. Fue en este año cuando se constituyó en París la "Compañía universal del canal interoceánico de Panamá". Estaba presidida por Fernando Lesseps, ingeniero y diplomático francés en cuyas manos había descansado la construcción del canal de Suez. La idea de Lesseps, que ya le había dado resultado, era excavar un canal que discurriera a nivel del mar desde la costa atlántica hasta la pacífica. Así comenzaron los trabajos en 1881, con una duración prevista de 8 años.

Pero trabajar en medio de las selvas panameñas no era lo mismo que hacerlo en Suez. El calor, la humedad, las lluvias torrenciales y las enfermedades típicas de esas regiones (malaria, fiebre amarilla) dificultaron las obras hasta el punto de hacerlas inviables. Cuando habían transcurrido los ocho años previstos inicialmente para terminar la obra, sólo lo había conseguido un tercio de la misma. Además el gasto económico había rebasado toda previsión, lo que obligó a suspender las obras y declarar en quiebra la compañía. El nivel de excavación que suponía la idea de Lesseps desbordaba la capacidad técnica de la época.

Tras este fracaso inicial EE UU volvió a plantearse la construcción del canal en 1894, fundando una nueva sociedad. Esta vez, sin embargo, la idea era otra. En vez de mantener el nivel del mar en todo el trayecto, se construirían gigantescas esclusas (para permitir el paso de los mayores barcos existentes como el Titanic) que fragmentarían el canal en varios tramos. En cada uno de ellos se podría controlar el nivel del agua para que los barcos siempre se mantuvieran a flote, aunque a una altura diferente a la del nivel del mar. En la zona del Lago Gatún los buques navegan a 28,5 metros sobre el nivel del mar, la mayor altura que alcanzan en todo el recorrido. Pero lo primero que hicieron los norteamericanos antes de continuar las obras fue sanear la zona, pues se había descubierto que los mosquitos eran los transmisores de las mortales enfermedades tropicales.

El 18 de noviembre de 1903, recién declarada la independencia de Panamá frente a Colombia, EE UU firmó un tratado con la nueva nación mediante el cual asumía el proyecto a cambio de la administración a perpetuidad de la zona del canal y del pago de una cuota anual. Los trabajos duraron 10 años y la obra se inauguró el 15 de agosto de 1914, mientras en Europa se había desencadenado la Primera Guerra Mundial. Desde el día en que comenzaron las obras habían pasado nada menos que 35 años. Durante este tiempo perdieron la vida como consecuencia de la construcción más de 40.000 personas.

Como sucede en todos los grandes proyectos de ingeniería, la construcción del canal estuvo fuertemente condicionada por los medios técnicos disponibles en la época. En el caso de Panamá los medios mecánicos de excavación y de retirada de escombros fueron determinantes. Los escombros retirados equivalieron a 305 millones de toneladas, algo así como una montaña de 1.000



Las esclusas son gigantescas compuertas capaces de aislar un tramo del canal. Mediante el vertido de agua a ese tramo se consigue elevar los barcos para que puedan navegar a una altura mayor que el nivel del mar, pasando por encima de tierras que de otra forma no permitirían su navegación. Después, para que continúen su travesía por el océano, sólo hace falta retirar el agua que antes se había introducido.

metros de diámetro y 400 de altura. En la época de mayor actividad llegaron a trabajar en el canal más de 43.000 personas.

Los ferrocarriles y las máquinas de vapor jugaron un papel muy importante en la construcción del canal de Panamá. Fue necesario construir una compleja red ferroviaria sólo para transportar la tierra y rocas extraídas de la excavación. Los vagones eran cargados y descargados por enormes máquinas de vapor capaces de mover en cada viaje 100 toneladas de tierra y de descargar más de 500 metros cúbicos de escombros en cinco minutos. La obra representó probablemente el mayor proyecto de ingeniería civil jamás realizado hasta entonces.

El canal tiene una longitud de 80 kilómetros y una anchura de 60-90 metros en los sectores artificiales mientras que en otras zonas alcanza los 300 metros. Los efectos de este canal sobre el comercio fueron muy importantes, pues acortaban en unos 9.000 kilómetros la ruta marítima desde los puertos atlánticos (Nueva York o los puertos europeos) hasta los de la costa pacífica. Los barcos pueden atravesar el canal en tan sólo 8 horas.