

“LA TIERRA DIVIDIDA, EL MUNDO UNIDO”

El canal de Panamá

Aunque la tierra que hoy es Panamá fue vista por primera vez por Rodrigo Galván de Bastidas en 1501, su “descubridor intelectual” fue el almirante Cristóbal Colón, quien en 1502 llegó por accidente a esas tierras en su cuarto y último viaje, vislumbró su condición ístmica y, consecuentemente, la posibilidad de unir los océanos Atlántico y Pacífico.



Ciudad de Panamá / 1913

El rey Carlos I de España (V de Alemania) ordenó en 1534 realizar los primeros estudios topográficos para la construcción de un canal por el istmo. Aunque la obra estuvo fuera de su alcance, logró pavimentar con guijarros los caminos para mulas que conducían el oro procedente del Perú con destino a la metrópoli española. Aún hoy se pueden apreciar restos del entonces llamado Camino de Cruces.

La historia de la construcción



Ferdinand de Lesseps

El 30 de diciembre de 1879, con una selecta comitiva de técnicos y empresarios, el francés Ferdinand de Lesseps arribó al puerto de Colón, donde declaró que el canal adoptaría la misma ruta del ferrocarril de Panamá. De vuelta a Francia, se dedicó a recabar con éxito fondos para la obra, mientras en Panamá se supervisaban los trabajos iniciales de excavación.

Ante las pobres condiciones higiénicas imperantes en el istmo, la Compañía Universal del Canal Interoceánico invirtió más de cuatro millones de dólares en excelentes instalaciones hospitalarias, entre las que destacó el Hospital Ancón, y contrató los servicios del eminente médico francés Lacroisade.

El mayor escollo de las excavaciones lo presentó, con sus cerros de 17 tipos de rocas volcánicas de hasta 60 millones de años, el antiguo Corte Culebra, hoy Corte Gaillard, en honor del ingeniero estadounidense que afrontó ese desafío. En 1882 un movimiento sísmico que atribuido a las fuertes explosiones afectó mucho las obras, ocasionando impresionantes derrumbes. La falta de planes y organización, especialmente en materia de finanzas y recursos técnicos, causó desde el inicio numerosas dificultades.

Improvvisadamente llegaban al istmo maquinaria costosa y grandes cantidades de obreros, que se hacían en viviendas carentes de las mínimas condiciones de salubridad, a la vez que las excavaciones dejaban una serie de depósitos naturales de aguas estancadas y desperdicios que hacían proliferar los mosquitos, transmisores de la fiebre amarilla y la malaria.

Ante los rumores de corrupción y malversación de fondos de la compañía, el gobierno francés designó al inspector Armand Rousseau para que le informase sobre los trabajos. Rousseau criticó las pésimas condiciones higiénicas y la falta de medios adecuados para combatir las terribles epidemias que afectaban a los miles de trabajadores.

Tras un exhaustivo examen de los estados financieros, los activos y las condiciones técnicas, el funcionario denunció una situación de crisis que alarmó a los franceses.

Lesseps reconoció que el Corte Gaillard era su mayor obstáculo para culminar la obra y quiso contratar entonces al reputado ingeniero Gustavo Eiffel para cambiar el proyecto a nivel por uno de esclusas; pero ya era demasiado tarde. Ante una cadena de acusaciones, los tribunales de justicia ordenaron la liquidación de la empresa.

La suspensión de los trabajos de excavación del canal francés coincidió con una severa depresión económica en Colombia, que culminó con la quiebra de su Banco Nacional; casi de inmediato, la guerra civil sumió a la nación en una espantosa hecatombe. Estados Unidos enfocó entonces su interés en una ruta por Nicaragua, y ante la inminencia de un entendimiento para llevar al cabo el proyecto, en 1901 suscribió con Inglaterra el Tratado Hay-Pauncefote.

Por medio de ese documento, ambos países se comprometían a respetar el concepto de la neutralidad establecido en la Convención de Constantinopla respecto a la libre navegación por el Canal de Suez en caso de que se construyese el canal por el istmo centroamericano. Bunau Varilla, hábil mediador de los intereses franceses, señaló a los Estados Unidos que la distancia mucho más corta que ofrecía el Istmo de Panamá entre ambos mares hacía más bajo su costo, y ofreció los activos de la Compañía Universal del Canal Interoceánico, con la tentadora cifra de 40 millones de dólares.

Convencidas las facciones colombianas en pugna para concertar un convenio de paz bajo los auspicios de Estados Unidos, se iniciaron las negociaciones para reanudar los trabajos de excavación del Canal de Panamá. Pero el Tratado Herrán-Hay, de 1903, fue rechazado por el Senado colombiano, que consideraba que el mismo vulneraba la soberanía del país. Entonces, un grupo de istmeños, con la participación de Bunau Varilla, gestionó el apoyo de EE.UU. para separar Panamá de Colombia y estar en condiciones de negociar directamente un tratado. El 3 de noviembre de 1903, Panamá declaró su independencia, y casi de inmediato designó a Varilla como su representante diplomático ante Washington.

En 1904, los estadounidenses reanudaron los trabajos de excavación del canal, encargando al ingeniero John Stevens la transformación del antiguo proyecto a nivel por uno de esclusas. Lo primero que hicieron en el área fue aplicar una intensa campaña de saneamiento, que se extendió a otras partes del país, para erradicar la malaria y la fiebre amarilla; se construyó un acueducto que dotaría de agua limpia a Panamá, Colón y áreas aledañas, y se habilitaron sistemas de alcantarillados. Ese programa estuvo a cargo de William Crawford Gorgas.

En 1906, el propio presidente estadounidense Theodore Roosevelt estuvo en Panamá inspeccionando a fondo las faenas canaletteras y las condiciones de vida de los trabajadores. De vuelta a su país, comunicó al Senado su entusiasmo por la marcha del proyecto.

Tras la renuncia del ingeniero Stevens, asumió toda la autoridad de las obras George W. Goethals, quien confesó su admiración por los trabajos realizados por los ingenieros franceses y comentó, como en esa época lo hizo el inspector Rousseau, que “el único enemigo al que venimos a combatir es el Corte Culebra”. En compañía de un excelente equipo de colaboradores, Goethals se entregó a la culminación del proyecto.

En 1913, cuando ya casi se consideraba vencida la naturaleza, un enorme derrumbe en el Paso de Cucaracha obligó a postergar la fecha de inauguración del canal. Superado el grave incidente, siguieron adelante los trabajos; en forma de prueba, en mayo de 1914, se autorizó al vapor Alaskan el tránsito completo de la vía interoceánica; unas semanas más tarde, Goethals haría ese trayecto a bordo del barco Cristóbal.

Por fin, el 15 de agosto de 1914, en un magno evento al que asistieron las máximas autoridades de Panamá y Estados Unidos, y más de 200 invitados, el vapor Ancón completó el primer tránsito oficial del canal, en 9 horas y 40 minutos. “La obra de ingeniería más portentosa que vieron los siglos”, producto del genio innovador de los franceses y el idealismo dinámico de los estadounidenses, costó 387 millones de dólares, incluyendo el traspaso de activos de la francesa Compañía Universal del Canal Interoceánico.

La construcción del canal implicó problemas de ingeniería del más alto nivel, como la excavación del cauce a través de la división continental, la construcción de la represa de tierra más grande hasta entonces, el diseño y construcción de las más grandes esclusas y compuertas del momento, y la solución de enormes problemas ambientales.

En las dramáticas jornadas canaletteras intervinieron más de 75,000 personas, entre ellas un sinnúmero de obreros de todas las nacionalidades. Sin lugar a dudas, los grandes líderes de la proeza de construir el Canal de Panamá fueron George Goethals, John Stevens, David Gaillard y el Dr. William Gorgas. Pero detrás de ellos hubo un ejército de hombres heroicos y valerosos procedentes de España, Italia, Colombia y, sobre todo, de las islas del Caribe, quienes llevaron sobre sus hombros la ardua tarea de excavar la gran zanja.

Datos rápidos



- La monumental obra tiene 80 kilómetros de largo, del Atlántico al Pacífico.
- Las naves tardan de 9 a 10 horas en atravesar el paso interoceánico.
- Actualmente se mantiene un movimiento promedio de 32 a 34 barcos diarios, que pagan por servicios más de un millón de dólares.
- Las dimensiones máximas permitidas para el tránsito regular son de 32.3 metros de manga, 294 metros de eslora y 12 metros de calado.
- Entre sus principales usuarios figuran Estados Unidos y Japón.

- Para llegar al Lago Gatún, las naves ascienden un máximo de 26.52 metros mediante las cámaras del sistema de esclusas.
- De 1950 a la fecha, el movimiento de carga por el canal aumentó de 29 millones de toneladas a casi 190 millones.



Arriba, un petrolero transita por la esclusa Miraflores, el primer “escalón” que debe ser remontado para pasar del Océano Pacífico al Atlántico, justo en la zona en la cual se realizó la ceremonia oficial de entrega del canal el día 14 ppdo. Ala izquierda, un aspecto de la construcción de las enormes compuertas que forman esa esclusa.- (AP)



En la imagen superior, una embarcación cruza el Paso Gaillard, el punto que obligó a adoptar el sistema de esclusas en lugar de uno de paso a nivel. Ala izquierda, una imagen del 20 de noviembre de 1911, que muestra el uso del ferrocarril para transportar escombros en ese mismo sitio, cuando se le conocía como Paso Culebra.- (AP)



Un tanquero anclado en Puerto Cristobal, la entrada al canal por el Caribe (Atlántico).- (AP)

¿Sabías que...?

- El ferrocarril de Panamá, inaugurado en 1855, fue la primera vía trans-ístmica para la comunicación entre el Atlántico y el Pacífico.
- Entre 1825 y 1880, año este último en que se iniciaron las excavaciones del Canal de Panamá, no hubo un solo año sin que se realicen nuevas exploraciones para determinar la mejor ruta para un canal interoceánico, desde el Istmo de Tehuantepec hasta el Golfo de Darién.
- George Goethals, quien asumió la jefatura de las obras del canal hasta su culminación, fue nombrado primer gobernador de la Zona del Canal de Panamá. En la comunidad de Balboa, junto al imponente edificio que alberga la Administración de la Comisión del Canal, se eleva un monumento en su honor.
- El mayor peaje pagado por el Canal de Panamá ha sido de 141,344.97 dólares, que desembolsó el Crown Princess al transitar el 2 de mayo de 1993. El peaje más bajo fue de 36 centavos, y lo debió pagar Richard Halliburton por pasar el Canal a nado en 1928.
- Al inaugurarse el canal se habían extraído 95 millones de metros cúbicos de material diverso. Los derrumbes ocurridos tras la apertura de la vía interoceánica han arrojado al Canal unos 40 millones de metros cúbicos de piedra y tierra, que han tenido que ser removidos.
- Al construirse el lago artificial de Gatún, una extensa colina del sector quedó convertida en la Isla de Barro Colorado, declarada reserva natural, donde el Instituto Smithsonian posee una base para la investigación de la flora y fauna tropicales.
- El edificio administrativo de la Comisión del Canal de Panamá fue construido sobre el sitio de un antiguo cementerio francés.
- Los franceses creyeron que las excavaciones emitían gases tóxicos que enfermaban a la gente, sin darse cuenta de que el mosquito era el agente vector de las enfermedades, que mataron a decenas de miles de trabajadores durante la primera época de la construcción.
- La grúa Hércules, construida durante la Primera Guerra Mundial, ha prestado servicio desde entonces en el canal, principalmente en la remoción de compuertas que van a ser reparadas y en la asistencia en el rescate de barcos hundidos en sus aguas.
- El material excavado del canal sería suficiente para construir una réplica de la Gran Muralla China desde San Francisco hasta Nueva York.
- Con el material excavado del Corte Gaillard podrían construirse al menos 63 pirámides iguales a la de Keops, en Egipto.
- El volumen de tierra y de roca excavados sólo en 1908 en el Canal de Panamá fue el equivalente al excavado en el Canal de Suez en tres años.
- Las esclusas de Pedro Miguel no formaban parte del plan original: fueron construidas debido a una falla geológica.
- La Calzada de Amador fue construida con la tierra y rocas extraídas del Corte Gaillard.
- El promedio de embarcaciones que transitan por el Canal de Panamá cada año es superior a 10,000.
- La represa de Gatún fue la más grande del mundo hasta que se construyó la de Fort Peck, en Montana, Estados Unidos.
- El Gatún fue el lago artificial más grande del mundo hasta que se creó el Lago Mead, durante la construcción de la represa Hoover, en Nevada.
- El récord de carga transportada por una nave en el canal corresponde al buque cisterna Arco Texas, que cruzó el 15 de diciembre de 1981 con 65,299 toneladas de petróleo.

Fuentes: Museo del Canal Interoceánico; Autoridad de Canal de Panamá; AP. Diario de Yucatán 1999 / Depto. de Diseño Editorial / Ilustraciones Elda Castro Escalante / Jorge F. Rivas Cantillo, jefe de diseño