

DE LA PRIMERA PIEDRA A LA INAUGURACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ

Manuel MAESTRO
Presidente del Círculo Letras del Mar

Pro mundi beneficio

Lema del escudo de Panamá

La primera piedra



N el número de esta REVISTA correspondiente a octubre de 2013, concluía en estos términos un artículo titulado «Un nuevo océano para los reyes de España», que recreaba la escena histórica en la que el 29 de septiembre de 1513, tras haber divisado por primera vez la Mar del Sur cuatro días antes, Vasco Núñez de Balboa tomaba posesión de ella para la corona española: «La caída fulminante del sol en el trópico puso punto final a la gloriosa jornada. Pizarro, el padre Vera y Valderrábano se reunieron con Balboa, que permanecía sentado meditabundo, como si presagiase las horas amargas que le esperaban tras los momentos memorables que acababa de

vivir, en los que había ganado un nuevo océano para los reyes de España, que sería conocido durante siglos como *El lago español*». La hazaña había sido consumada, y ahora Balboa debía conseguir provecho de su heroica gesta y algo más de oro para contrarrestar las acusaciones que pendían sobre su cabeza, la cual en 1519 un verdugo, por mandato de Pedrarias Dávila, corrió por la envidia y las insidias, hizo rodar en el suelo del cadalso instalado en la plaza de la población panameña de Acla. Sangriento final para un capítulo de la historia de América que por su trascendencia siguió en importancia a la gesta de Colón, y que trajo como consecuencia inmediata que viajando por este océano Francisco Pizarro conquistase el imperio de los incas, formando el Virreinato del Perú, y que Juan Sebastián Elcano diera la primera vuelta al mundo, terminando el viaje que comenzó Fernando de Magallanes, lo que



Núñez de Balboa.

permitted that the first bases of Spanish sovereignty in the Philippines and the Marianas, and that there was a more exact idea of what the planet Earth was. But Balboa was not aware that with his discovery he was laying the first stone of that fabulous work that is the Panama Canal, whose first centenary we commemorate this year 2014.

Los cimientos

On August 15, 1519, Pedrarias, upon seeing the place most appropriate to serve as a link with the Atlantic coast of the isthmus, founded on the shores of this sea the city of Panama: the new capital of Castile of Gold, which thus became in the

epicenter from which the discovery and conquest of the continent, until then known as Tierra Firme, would radiate, a reason that made it necessary to improve the way of communication that united the Atlantic with the Pacific, of which he already had a more certain idea of its immensity. Thus, ordering the paving of the terrain, he finished building a way of transit that united the two oceans. The route gained importance in the measure that discoveries and conquests, fundamentally in Peru, whose riches traveled by this route after reaching the Pacific coasts of South America to the port of Panama, and from there to Nombre de Dios, in a first stage, and to Portobelo afterwards, from where they would embark to sail for the Atlantic until reaching Spain, and vice versa.

Very soon, Carlos I ordered that the probability of building a navigable canal that joined both shores, but it was deemed impossible. Gil González Dávila, upon discovering the great lake of Nicaragua, informed the emperor of the possibility of building the passage by the lacustrine way — a sea of fresh water of 8,000 square kilometers of surface area enclosed in the middle of the continent —, taking advantage towards the Atlantic of the course of the San

Juan, que servía de desaguadero del mismo, y en dirección a la costa del Pacífico la estrecha franja de unos veinte kilómetros que separa este océano con el lago por el istmo de Rivas, lo que tampoco fue estimado. Tratando de mejorar la defensa del territorio y el tránsito por el istmo panameño, Felipe II ordenó trasladar a los habitantes de Nombre de Dios hasta una nueva población que se erigiría en la bahía de Portobelo, que en sus primeros lustros de existencia, debido a las ferias que allí se celebraban con motivo de la llegada de las flotas, había llegado a ser una de las ciudades más importantes de las Indias. A los estudios del emperador les siguieron otros, a lo largo de trescientos años, por la voluntad o empeño de personajes como el propio Felipe II, Humboldt o Bolívar.

Posteriormente tomó auge la vía del cabo de Hornos: para entonces se contaba con un mejor conocimiento de la ruta y los buques tenían mayor porte y mejores condiciones de navegación; a lo que había que sumar la existencia de importantes bases en donde hacer escalas, como Guayaquil, El Callao, Valparaíso, Buenos Aires y Montevideo, desde las que se tenía fácil acceso a las principales ciudades del Imperio. Conjunto de circunstancias que, a mediados del siglo XVIII, trajo consigo la decadencia del istmo y de su tránsito, lo que se prolongó hasta después de la independencia de España y la integración, en 1821, de Panamá en la República de Nueva Granada.

Caminos de hierro y vapor

Poco después, ya en pleno siglo XIX, William Henry Aspinwall, un capitán mercante norteamericano, inició el tránsito con barcos propulsados a vapor, lo que supuso un impulso al escaso paso que venía haciéndose a través del istmo panameño con los barcos que llegaban a Portobelo desde Nueva York y Nueva Orleans, para, una vez efectuado el paso por tierra, embarcar nuevamente en Panamá y llegar hasta los puertos sudamericanos o a los de la costa oeste de Estados Unidos, lo que evitaba doblar el cabo de Hornos. Pero, la noticia que el *New York Herald* dio como primicia el 19 de agosto de 1848 anunciando el descubrimiento de oro en California atrajo hasta San Francisco a más de trescientas mil personas procedentes tanto de Estados Unidos como del resto del mundo. Las ocho mil millas que se ahorraban de camino los viajeros hicieron que la balanza se inclinase hacia Panamá, en donde por la demanda de pasajes la vida sufrió un gran cambio, solo comparable con el acaecido durante la primera época de la conquista. Pero los panameños no podían dormirse en los laureles: otro capitán mercante americano, Cornelius Vandervilt, comenzó a plantearles una batalla comercial mediante el tránsito de viajeros y mercancías por la ruta de Nicaragua.

Las rutas para llegar desde la costa este a la oeste de los Estados Unidos pasaban por los interminables viajes en caravanas acechadas por los indios,



Ferrocarril transístmico de Panamá.

dar la vuelta al cabo de Hornos, que representaba 15.000 millas y más de seis meses de duración, o el viaje en barco hasta el istmo de Panamá, en donde se hacía el tránsito por tierra para trasbordar a otro buque en la orilla opuesta, lo que a pesar de todo era lo más rápido y seguro.

Coincidieron la época del desarrollo aurífero con la del ferrocarril y, tras varios años de proyectos, negociaciones y obras, el 27 de enero de 1855 se inauguraba en Panamá el primer tren transcontinental del mundo, lo que permitió el tránsito entre océanos en hora y media, con toda seguridad y confort. En 1881 la Compagnie Universelle du Canal de Panamá adquiriría la vía férrea por 10 millones de dólares, lo que era decisivo para emprender su proyecto de construir un canal, ya que los raíles iban en paralelo y próximos a la proyectada vía acuática. Pero, como veremos, todo quedó en utopía.

Una idea que empieza a cristalizar

Entretanto, Napoleón III había anunciado su propósito de conducir a Francia hacia una nueva era de progreso, creando un marco idóneo para su nueva

Corte, en la que sobresalía la figura de la emperatriz, su esposa española Eugenia de Montijo, que secundó, tanto en el orden institucional como en el personal, la política de su marido. La abuela de la emperatriz, doña Francisca Grevigné, era hermana de Catherine, madre de Ferdinand de Lesseps, brillante diplomático y empresario, cuya persona muy pronto suscitó el interés de su prima segunda Eugenia, pues se movía muy bien en la Corte imperial, en cuyos corrillos y foros abogaba por la intercomunicación de todos los pueblos a través de la apertura de caminos y canales que acortaran distancias y propiciaran el progreso de las naciones. Las teorías de Lesseps habían comenzado a fraguar durante sus estancias en Alejandría y, apoyado por los emperadores, le llevó a constituir la empresa que habría de construir el canal de Suez, culminándose en 1869 el paso de 195 kilómetros que unía Port Said, en el Mediterráneo, con la ciudad de Suez en el mar Rojo.

El éxito obtenido en Suez desató la ambición del empresario francés, que muy pronto vislumbró la idea de unir los océanos Atlántico y Pacífico mediante la construcción de un canal navegable, proyecto en el que estarían interesados tanto Francia e Inglaterra como Estados Unidos, que comenzaba a pisar fuerte como gran nación; las tres potencias ya se disputaban dicho proyecto, estudiando las rutas alternativas de Panamá y Nicaragua. La puesta en marcha del proyecto final se llevó a cabo de forma apresurada y sin rigor, y la malaria, junto con la fiebre amarilla, comenzó a hacer estragos entre la fuerza laboral. La cifra escandalosa de muertes, igual que anteriormente había ocurrido durante la construcción del ferrocarril, supuso un gravísimo problema para la continuación del proyecto. En 1884 la mano de obra alcanzó la cifra de 19.000 operarios que debían ir siendo remplazados según iban falleciendo. La *compagnie* se había convertido en un potro desbocado trotando con destino a la quiebra y al que su cochero no podía frenar. Así, en enero de 1889 los accionistas de la Compagnie Universell du Canal Interocéanique de Panamá decidieron disolverla. Pese a la mala imagen que se había creado alrededor de Lesseps, en particular, y de los franceses en general, su esfuerzo no fue inútil, pues los galos excavaron 59 millones de toneladas de material; además los estudios e incluso los fracasos de los franceses fueron de mucha utilidad en los primeros años de la etapa americana.

Las teorías se transforman en proyecto

No menos importante, si no trascendental, fue la labor del ingeniero francés Philippe Bunau-Varilla, auténtico eslabón entre las dos etapas, la francesa y la americana, pues consiguió que el canal se construyese por Panamá tras una tarea tan intensa como continua, apremiando a Theodore Roosevelt, presidente de los Estados Unidos, para que se implicase directamente en que el canal saliese adelante tras el fracaso de Fernando Lesseps, forzado a abandonar su



Teddy Roosevelt. Canal de Panamá.

obra impotente ante las dificultades que representaban la jungla, las enfermedades y los insolubles problemas financieros. La Ley Spooner, aprobada en 1902, autorizó a Roosevelt a adquirir el ferrocarril y todas las propiedades francesas. Ahora le tocaba a Estados Unidos negociar con el Gobierno colombiano la concesión para construir y operar el canal, lo que no solo fue difícil, sino imposible, por lo que la solución estribó en la independencia de la provincia de Panamá propiciada por los americanos, que se declaró el 3 de noviembre de 1903, lo que permitió que, dos semanas después, ambos países firmasen un convenio, ratificado el 4 de febrero de 1904.

Con él se plasmaban en realidad las ideas acuñadas a lo largo del siglo XIX, que servirían de guía en la política internacional norteamericana. Entre estas destacaba el llamado *Destino Manifiesto*, afirmando que Estados Unidos debía llamarse a controlar el continente. Algo muy asumido por Teodoro Roosevelt —también influenciado por las teorías del estratega naval Alfred Mahan—, que desde el principio de su presidencia tuvo la idea de construir un canal por América Central que rivalizase con el de Suez: «No hay ninguna otra obra material de gran envergadura entre las que nos faltan por hacer con mayor significado y trascendencia para el pueblo de Estados Unidos», declaró

en su primer mensaje al Congreso. Y enseguida puso a su gobierno y colaboradores a trabajar sobre el proyecto alternativo de Nicaragua o Panamá. Ambos contaban con defensores y detractores, pero alrededor del nicaragüense se había creado el fantasma de los volcanes y la sismicidad de su suelo, lo que fue decisivo para que fuese desestimado. El detonante fue un sello de correos de este país, que tenía una imagen del volcán Momotombo en magnífica erupción, lo que fue hábilmente utilizado por un hombre decisivo en la historia del proyecto panameño: Philippe Bunau-Varilla, que repartió un ejemplar de estas estampillas a cada uno de los senadores americanos, con lo que se disparó el último cañonazo de la batalla, pasando Panamá a las páginas de la historia y Nicaragua a la trastienda del olvido.

Finalmente el agua comunica los océanos

La construcción del canal conllevó afrontar tres problemas principales: ingeniería, sanidad y organización. Y tres fueron los hombres clave en el éxito de la empresa: en la ingeniería, John F. Stevens y George W. Goethals, que hubieron de hacer frente a los grandes obstáculos que la naturaleza les ponía en medio; y en la sanidad, William Gorgas, que ganó la batalla a los minúsculos mosquitos, que en la etapa francesa causaron 20.000 víctimas mortales. Pero, los verdaderos héroes de aquella epopeya fueron los trabajadores anónimos venidos de todas partes del mundo, que hicieron posible que el 15 de agosto de 1914 el vapor *Ancón* realizase el primer tránsito canalero. El promedio de mano de obra empleada durante la construcción fue de unos 50.000 trabajadores, de los que un 20 por 100 fueron españoles.

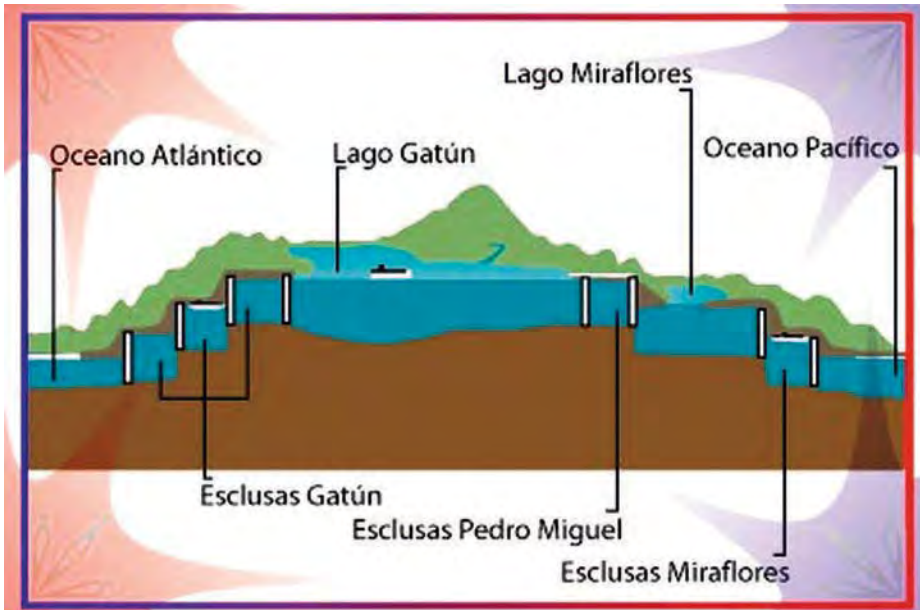


El vapor *Ancón* efectuando el primer tránsito por el canal de Panamá en 1914.

Quinientos años después de que Balboa descubriese el nuevo océano, y

tras un siglo desde su inauguración, los doscientos millones de toneladas de material excavado —cargado en un tren daría cuatro veces la vuelta al mundo— permiten que un barco partiendo de la costa oriental de los Estados Unidos con dirección a Japón ahorre 3.000 millas si pasa por Panamá en vez de por el cabo de Hornos, o que otra nave procedente de Ecuador ahorre 5.000 millas en su viaje a Europa utilizando la misma ruta. Economías en tiempo y dinero que han disfrutado los casi 900.000 barcos que a lo largo de su historia han transitado en poco más de 24 horas por esa ruta canalera de unos 80 kilómetros, en la que tres juegos de esclusas, de dos vías cada una, sirven como ascensores acuáticos que elevan los barcos a nivel del lago Gatún, a 26 metros sobre el nivel del mar, para luego bajarlos al nivel del mar del otro lado del istmo. Durante esta operación, se cierran las compuertas de las cámaras de las esclusas para permitir que el agua fluya por gravedad desde el cuerpo de agua superior hacia el inferior; usándose en cada operación cerca de 197 millones de litros de agua que, procedentes de los ríos de la cuenca, van a parar al mar. Aunque en su tránsito los buques utilizan su propia propulsión, en su paso por las esclusas son asistidos por locomotoras eléctricas que, desplazándose sobre rieles, tiran de las naves usando cables.

Desde el 31 de diciembre de 1999, al acordarse la reversión del canal como consecuencia del tratado Torrijos-Carter, su administración corre a



Perfil del tránsito canalero.



Paso a través de las esclusas del canal de Panamá.

cargo de los panameños. En la actualidad están en curso las obras de ampliación, emprendidas ante el creciente tráfico por la ruta canalera, que en este momento representa el 5 por 100 del comercio mundial; consistente en la construcción de un nuevo juego de esclusas, lo que permitirá un paso superior a los 40 tránsitos diarios. Paralelamente, se pretende el paso de buques de dimensiones superiores a los de tipo Panamax. Estas obras se iniciaron oficialmente en septiembre de 2007, lideradas por la constructora española Sacyr.

Mares de tinta

El canal de Panamá es una vía necesaria, y sigue siendo un hito de la ingeniería mundial que, pese al paso de los años, mantiene su utilidad y pujanza. Después de cien años, se ha quedado pequeño, por lo que no solo se está construyendo un nuevo juego de esclusas, sino que se siguen barajando alternativas que permitan el mayor paso de mercancías a través de esa cintura de América, que es el istmo centroamericano.

La prueba es que en 2014 —como en 1914, cuando se inauguró esta megaconstrucción, considerada como la octava maravilla del mundo— sigue haciendo correr tal raudal de tinta cual torrente de agua vierte a ambos océanos la apertura de sus compuertas. Tales son las noticias referidas a la cons-

trucción del tercer juego de esclusas; los ejercicios comentados en cientos de textos universitarios sobre mecánica de fluidos o resistencia de materiales o las miles de líneas de las letras universales donde la magna obra tiene un marcado carácter protagónico, como en *La vuelta al mundo de un novelista*, donde Vicente Blasco Ibáñez narra así su tránsito: «Puede describirse concisamente el canal de Panamá diciendo que es una escalinata acuática. Resulta más interesante y complicado que el monótono canal de Suez. Además, sus orillas tienen la lujuriente vegetación del Trópico, y las selvas panameñas, eternamente frescas, son algo más atractivas que los polvorientos arenales de Egipto. Para pasar del Atlántico al Pacífico o hacer el mismo trayecto en sentido inverso, los buques tienen que subir una escalinata de esclusas, navegar por un lago alto, que es como una meseta, y volver a descender por la escalinata por el lado opuesto...».

Cronología

- 1513. Vasco Núñez de Balboa descubre el océano Pacífico.
- Carlos V ordena realizar estudios para construir un canal entre ambos mares.
- Panamá, como provincia colombiana, se independiza de España.
- Se inaugura el primer ferrocarril transoceánico.
- Fernando de Lesseps inaugura los trabajos de construcción del canal.
- Quiebra la compañía del canal de Panamá.
- Panamá se independiza de Colombia.
- Estados Unidos se hace cargo de la construcción del canal.
- El vapor *Ancón* navega del Atlántico al Pacífico a través del canal.
- Se inician las operaciones de tránsito durante las 24 horas del día.
- Firma del tratado Torrijos-Carter sobre reversión del canal.
- Se transfiere a la soberanía panameña el canal.
- 2006. El Gobierno panameño anuncia la construcción del tercer juego de esclusas.
- 2007. Se inicia la construcción de un nuevo juego de esclusas del canal.