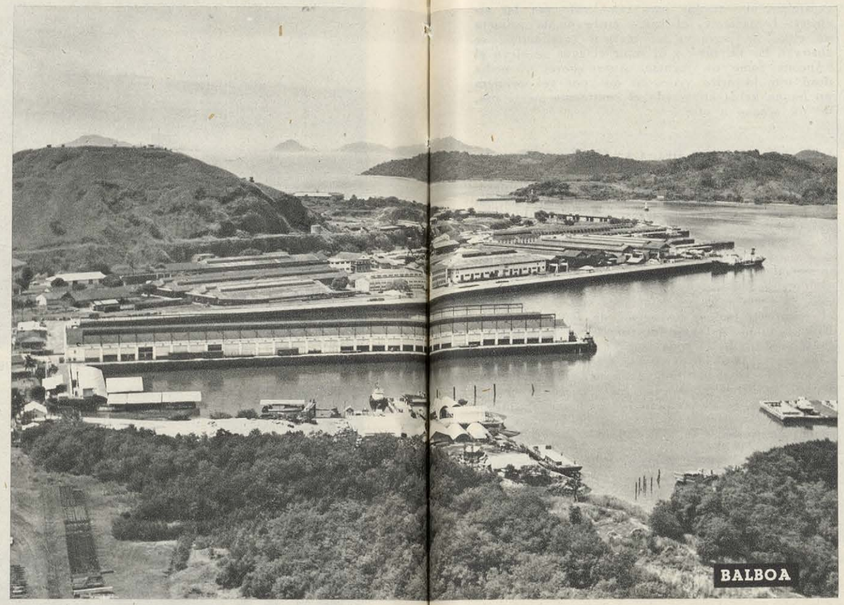
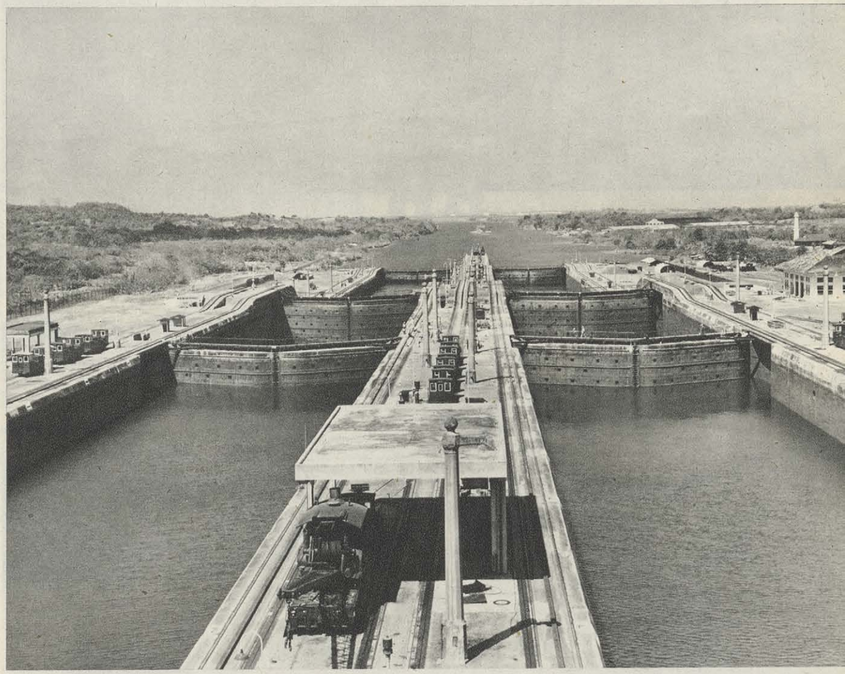
EL CANAL

COLON


BALBOA



«Dadme quien lo quiera hacer, que hacer se puede» (Francisco López de Gomara, s. XVI)

- SU CONSTRUCCION HA INFLUIDO EN LA POLITICA Y EN LA ECONOMIA DE MUCHAS NACIONES.
- *GRACIAS A EL PANAMA ES LLAMADA «PUENTE DE AMERICA» Y «ENCRUCIJADA DEL MUNDO».*
- MAS DE SIETE MIL BARCOS LO CRUZAN CADA AÑO EN AMBOS SENTIDOS HACIA DOS OCEANOS.
- *CON LA REVISION DEL TRATADO DEL CANAL HAN SIDO REPARADAS ALGUNAS INJUSTICIAS.*

Por MANUEL CALVO HERNANDO

El 10 de octubre de 1913, el Presidente de los Estados Unidos, Woodrow Wilson, oprimió un botón eléctrico, en su despacho oficial de la Casa Blanca. No sonó ningún timbre, ni acudió ningún secretario a esta llamada, pero ocurrió algo extraordinario, que ha pasado a la historia de la ingeniería: la corriente eléctrica llevó instantáneamente hasta el Canal de Panamá el deseo de los hombres de volar el dique que, en el Canal, separaba el lago de Gatún del Corte de la Culebra. Las aguas del lago inundaron el desfiladero artificial—prodigio de técnica y heroísmo—y, pasando por los túneles de Pedro Miguel, cayeron en el estanque que había sido represado y que se convirtió en el lago de Miraflores.

Se daba cima de este modo a una de las obras más colosales de la humanidad, que habría de influir decisivamente, no sólo en el destino de una entrañable nación, que hace dos años celebró sus bodas de oro como Estado independiente, sino en la política y la economía del mundo, e incluso habría de tener sus repercusiones en la literatura y en el arte.

Dejamos a un lado la historia de las tentativas y deseos de abrir el Canal, desde que el 25 de septiembre de 1513 Balboa daba término a su jornada a través del istmo, y pocos años después Pedrarias Dávila y Gonzalo Fernández de Oviedo hacían ver al César Carlos las posibilidades inmensas de la comunicación interoceánica. Pero, aun apartándonos voluntariamente de la historia, no es posible evocar el hecho espléndido del Canal sin dedicar un recuerdo al heroico fracaso francés, con el gran Lesseps—el constructor del Canal de Suez—a la cabeza. Fué una gesta de la que Francia puede enorgullecerse, a pesar de que el éxito no coronase la obra o tal vez por eso mismo. El dramaturgo francés Marcel Achard ha escrito páginas inolvidables sobre aquella empresa, ilusionada y entusiasta, en su obra *Mademoiselle de Panamá*, estrenada en 1942. La historia sucinta y puntual de este esfuerzo, junto con las causas del fracaso, puede encontrarse en la obra del ilustre historiador panameño Ernesto J. Castillero *Historia de la comunicación interoceánica.*

Una calle de Ancón, ciudad satélite del canal. Al fondo, el hospital Gorjas.

El buque-escuela español «Juan Sebastián Elcano» en uno de los muelles del Canal.

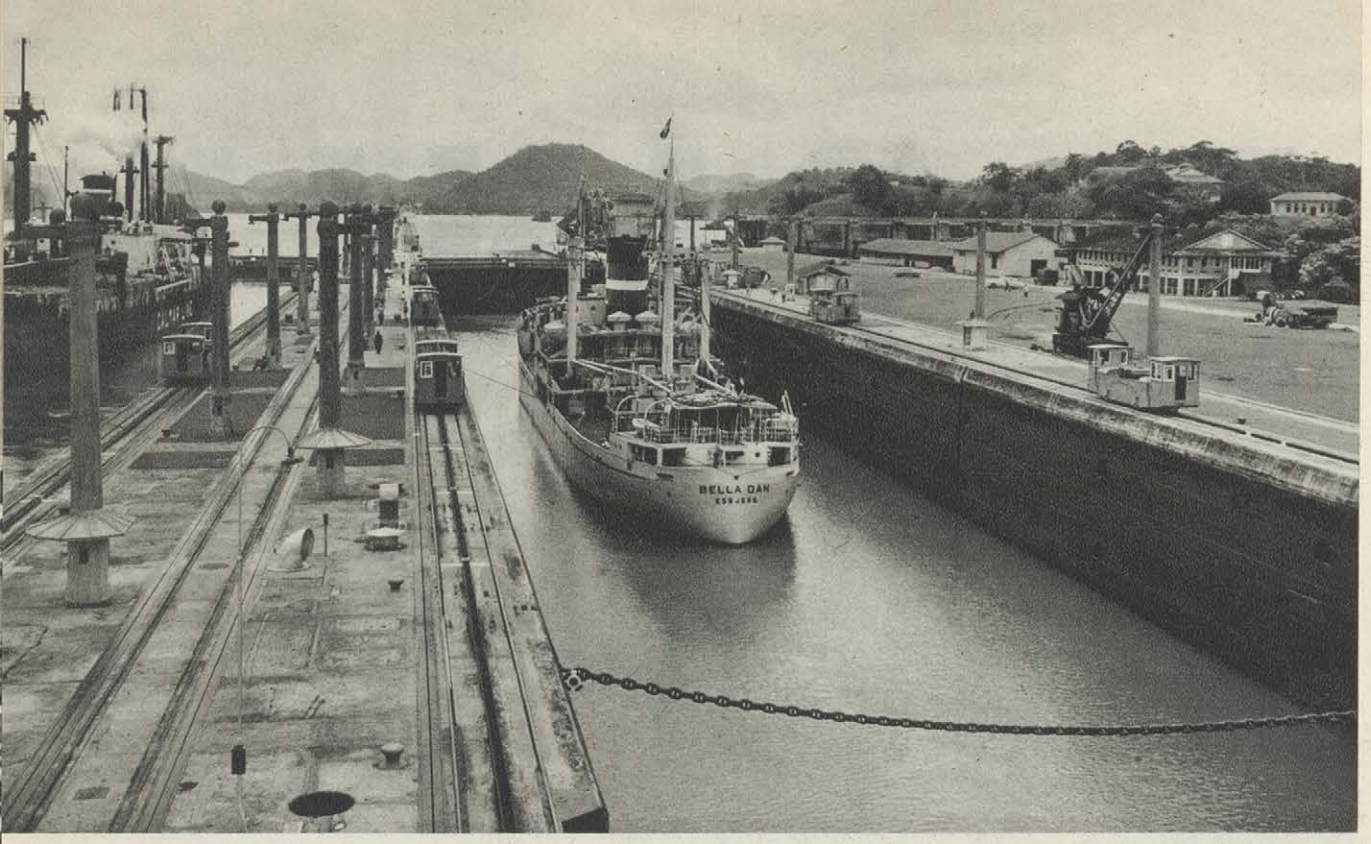
«SERA EL EMPORIO DEL UNIVERSO...»

Terminado el Canal, Panamá y los Estados Unidos proyectaron la celebración de solemnes ceremonias inaugurales, que frustró la primera guerra mundial. Pero, aunque el resto del mundo no pudiera participar en los actos, el pueblo panameño estaba dispuesto a festejar debidamente un hecho que tanto iba a influir en sus destinos. El 15 de agosto de 1914 el vapor «Ancón» atracó en los muelles de Cristóbal. Estaba ricamente empavesado, y el sol poderoso del trópico emblanquecía aún más su casco recién pintado. Poco después de amanecer subieron a bordo trescientas personas, cuidadosamente elegidas: altos funcionarios panameños, norteamericanos y de otras naciones, dirigentes de la compañía constructora, periodistas, oficiales del ejército y de la marina, obreros veteranos de la obra, en traje de fiesta, con sus familias. El anfitrión era el Presidente de la República de Panamá, doctor Belisario Porras, con su Gobierno.

A las siete de la mañana, el «Ancón» desamarró y salió a la mar. Cuando estaba a tres millas de distancia dió media vuelta, silbaron sus sirenas y volvió a toda máquina hacia la costa, embistiendo al istmo, navegable gracias al esfuerzo del hombre. Cuando el «Ancón» entró en el Canal, todos los buques anclados en el puerto le rindieron homenaje. A una y otra orilla del nuevo brazo de mar, los obreros saludaban al barco agitando banderas, y el «Ancón» cruzaba de un océano a otro, cumpliendo así el sueño de muchas generaciones y la profecía genial del Libertador:

«El Istmo, entre dos mares, podrá ser con el tiempo el emporio del universo. Sus canales acortarán las distancias del mundo, estrecharán los lazos comerciales de América y Asia y traerán a tan feliz región los tributos de las cuatro partes del globo. Acaso sólo allí podrá fijarse algún día la capital de la tierra, como pretendió Constantino que fuese Bizancio la capital del antiguo hemisferio.»

Seis vagones eléctricos, de los llamados «mulas»,



esperaban al «Ancón» para remolcarlo por las esclusas. Lentamente, el barco entró en la primera de ellas. Se cerraron las macizas compuertas, se abrieron las válvulas, y al subir el agua se elevó el «Ancón» como un juguete. Nueve horas y media duró este histórico viaje, en que por vez primera un buque había atravesado el continente americano, de un océano a otro.

LAS OCHO RUTAS DEL CANAL

Desde entonces, el comercio mundial y la navegación debe mucho al Canal de Panamá, que ha economizado trayectos, cargas y pasajes. Restablecida la paz en el mundo, en 1920 atravesaban el Canal 2.000 barcos por año, que ya en 1929 eran más de 6.000, y que en 1953, cincuentenario de la independencia panameña, llegaban hasta los 7.410. Habitualmente, de estas cifras corresponden poco más de 6.000 a barcos comerciales de gran calado; el resto son buques de menos de 300 toneladas y barcos exentos del pago de canon por pertenecer a la República de Panamá o a la de Colombia.

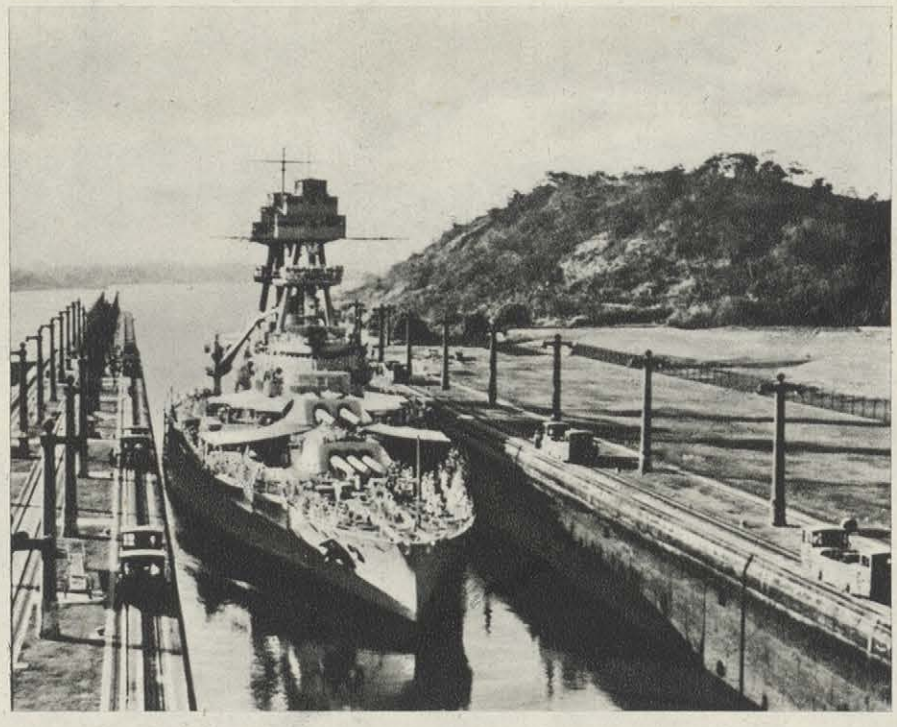
La mayor parte de las naves que cruzan el Canal siguen ocho rutas marítimas bien conocidas. De ellas, la más utilizada es la que une las costas este y oeste de los Estados Unidos y del Canadá; la segunda en importancia es la que une la costa occidental de América del Sur con la costa oriental de los Estados Unidos, para el transporte de estaño, cobre, nitratos, vinos, maderas, etc. Las otras rutas son, por orden de importancia comercial, la que enlaza la costa oriental de los Estados Unidos a los puertos asiáticos; la de la costa occidental de Suramérica a Europa; la de la costa occidental de Centroamérica y México a la costa oriental de los Estados Unidos, y la de las costas orientales de los Estados Unidos y del Canadá a los puertos de Australasia.

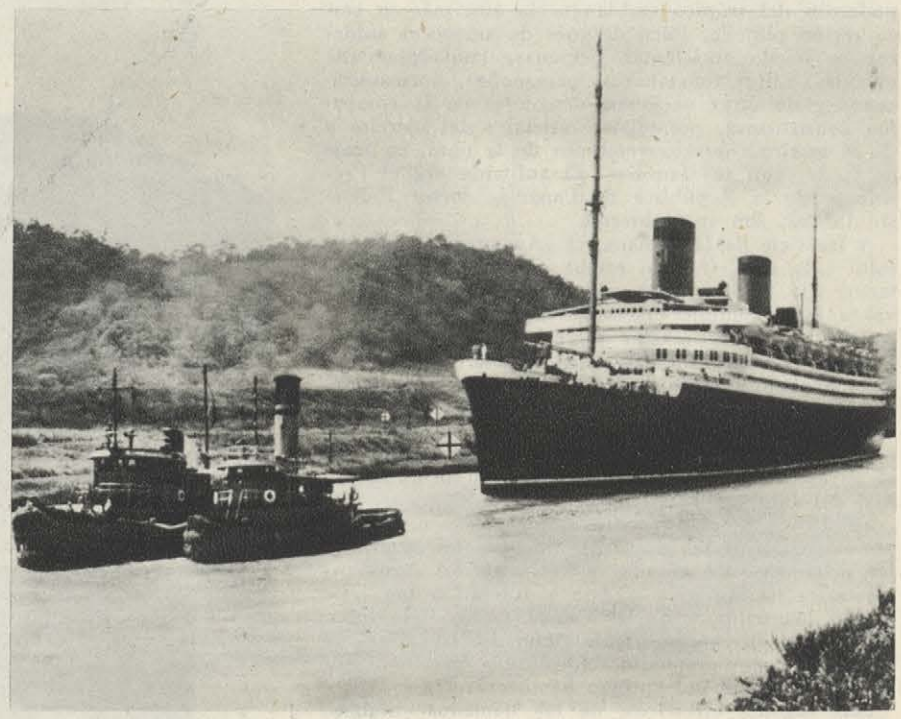
LOS BARCOS SE ELEVAN 28 METROS

Los barcos que llegan por el Atlántico ascienden hasta el lago de Gatún por medio de tres grandes esclusas que llevan el mismo nombre del lago. Luego bajan hacia el Pacífico pasando por tres escalones más, el primero en las esclusas de Pedro Miguel y los otros dos en la de Miraflores. En cada caso las esclusas son dobles, es decir, que el Canal permite un doble tránsito simultáneo, en ambos sentidos. La cantidad de cemento que se necesitó para construir las seis esclusas sería suficiente para construir una hilera de casas de seis habitaciones a lo largo del trozo de carretera panamericana que va desde Managua hasta San Salvador.

Las esclusas de Gatún son tres pares de cámaras inmensas, de 333 metros de largo cada una, por 37 de ancho y 23 de profundidad. Cada esclusa tiene dos pares de compuertas de acero en cada extremo; las compuertas de repuesto constituyen un importante factor de seguridad, ya que si una de ellas se inutiliza, la otra puede *(Pasa a la pág. 66.)*

Por medio de un complicado mecanismo de esclusas —un ejercicio del juego del «Meccano» llamó Foxá al ingenio del Canal—los barcos pasan de océano a océano, elevándolos 28 metros sobre el nivel del mar.





EL CANAL

(Viene de la pág. 62.) contener las aguas. Además, las compuertas permiten reducir el tamaño de la esclusa, de modo que si atraviesa el Canal un barco de poco tonelaje, la esclusa se hace más pequeña y se economiza agua y tiempo.

Estas esclusas de Gatún tienen en total una longitud de más de kilómetro y medio y elevan las embarcaciones desde el nivel del mar hasta una altura de 28 metros.

SETENTA Y CINCO TRENES EN CONSTANTE TRABAJO

Al salir de la última esclusa, los barcos entran en el lago de Gatún, por el que navegan 28 kilómetros hasta llegar a Gamboa, donde el Chagres, río originario del Canal, sigue con rumbo al oriente, mientras que el Canal entra en el Corte de Gaillard, llamado anteriormente de la Culebra y que ahora lleva el nombre del ingeniero encargado de su construcción. Este fué el mayor obstáculo físico a la creación del Canal y causó innumerables penalidades y sinsabores a franceses y norteamericanos. Es un trozo de montaña que resistió a hombres y a máquinas—se dice en Panamá—con un espíritu maléfico. La zanja de la Culebra, con sus 12 kilómetros de largo, fué la hazaña de ingeniería más espectacular, y para crearla fué necesario extraer de la montaña 105 millones de metros cúbicos de escombros. Setenta y cinco trenes trabajaron continuamente para transportar la piedra que 3.000 toneladas de dinamita desalojaban cada año.

Las esclusas de Pedro Miguel y Miraflores hacen descender los barcos hasta el nivel del mar. La longitud total del Canal es de 80 kilómetros. La creación del lago de Gatún, que inundó una gran extensión de terreno, hizo necesario trasladar las vías del ferrocarril de Panamá antes de que las aguas las cubriesen.

«LAS COSAS SE ARREGLARAN...»

Pero todos estos trabajos han tenido suficiente compensación, espiritual y económica. Espiritual, porque se ha constituído un eslabón entre dos mundos, y las naciones todas, pero especialmente las de Hispanoamérica, vieron aumentadas sus relaciones y sus intercambios; y compensación económica, porque cuando yo estuve en Panamá, en 1953, el Canal había producido a los Estados Unidos 674 millones de dólares. En este sentido se ha reparado recientemente una injusticia, ya que Panamá percibía una cantidad muy reducida: de 32 millones de dólares que el paso de los barcos produce cada año, la nación en cuyo suelo se ha abierto el Canal sólo percibía 430.000 dólares. Afortunadamente, esta diferencia y otras varias se han resuelto con la revisión del «statu» anterior y la firma de un nuevo tratado entre Panamá y los Estados Unidos.

Ahora la nación norteamericana eleva a dos millones de dólares el canon anual por el uso del Canal, devuelve a Panamá tierras por valor de 30 millones de dólares y, lo que es tal vez más importante, acaba con una serie de desigualdades de salarios, aprovisionamiento, etc., que resultaban muy enojosas y que habían llegado a constituir zonas de fricción. Hasta el folklore habían pasado las cosas, y durante uno de los actos de las fiestas del Cincuentenario yo mismo escuché cómo en uno de los populares «tamboritos», ante el Presidente de la República y las delegaciones extranjeras, se aludía a estos problemas, si bien con un tono optimista, pues terminaba diciendo:

Ya lo verán, ya lo verán
como las cosas se arreglarán.

Efectivamente, se arreglaron, y en este momento es necesario y de justicia dedicar un recuerdo emocionado al Presidente que hizo posible estos acuerdos, José Antonio Remón, vilmente asesinado hace casi un año. El fué quien, en Wáshington, puso sobre el tapete todas estas cuestiones, con sinceridad y valentía: «No he venido—dijo—a saquear las arcas del Gobierno de Wáshington, como es costumbre tradicional de muchas naciones europeas, ni a buscar el favor de los dirigentes de la política exterior norteamericana. El objetivo esencial de mi viaje es conseguir que Panamá obtenga de los Estados Unidos un trato justo y equitativo.»

La mayor parte de los problemas se han resuelto hace poco tiempo, y la nación panameña ha quedado en deuda con su malogrado Presidente. El Canal sigue produciendo bienes a la humanidad y haciendo de Panamá el puente de América y la encrucijada del mundo.

MANUEL CALVO HERNANDO

DE INTERES PARA NUESTROS SUSCRIPTORES Y PARA LOS COLECCIONISTAS DE LA REVISTA EN GENERAL

«MVNDO HISPANICO»

prepara para el mes de enero próximo una serie de índices por autores y materias de todos los trabajos publicados en sus páginas en los años 1948, 1949, 1950, 1951, 1952, 1953 y 1954 (por separado y en formato análogo al de la revista). De este modo el lector podrá incluir en el tomo correspondiente a cada año estas hojas indicadoras, que le serán de gran utilidad para encontrar el trabajo que desee.

(El índice correspondiente a 1955 irá unido al número de diciembre.)

NO DEJE DE PEDIR A NUESTRA ADMINISTRACION DESDE AHORA ESTOS INDICES SUPLEMENTARIOS

APARTADO 1109

TELEFONOS { 2-1926 / 2-1928

BAZAR ESPAÑOL

JESUS GARGALLO Y Cº., Ltd.

ARTICULOS PARA CABALLEROS, SEÑORAS Y NIÑOS

AVENIDA CENTRAL, No. 54

PANAMA, R. de P.

PANAMA PANAMA

Julio Anzola, S. A.

Fabricantes de alimentos para aves de corral, ganado vacuno y caballar

PANAMA PANAMA