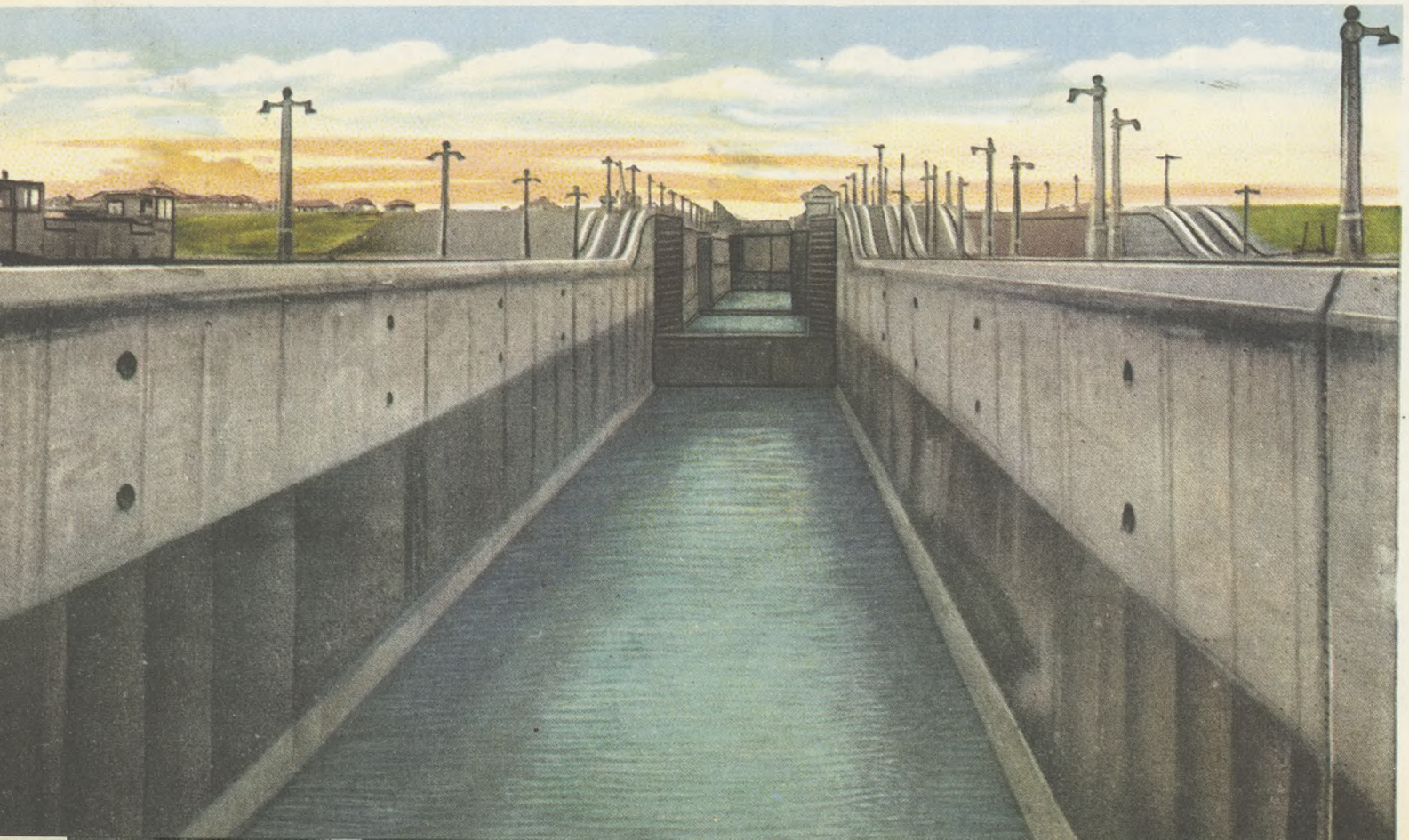
EL CANAL DE PANAMA

Por MANUEL FRAGA IRIBARNE



PARALELAMENTE a las últimas conquistas de las últimas tierras ignoradas, el hombre se ha planteado también el dominio de la distancia. De la distancia como magnitud que puede ser vencida por el tiempo y como extensión que puede ser burlada por la técnica. Así en esta arteria que une a dos colosos—el Atlántico y el Pacífico—, según podemos verla en el presente mapa, hecho en 1941 por el coronel Iglesias, y en donde el hecho formidable de la unión de dos mares se agiganta aún más porque ello también significa la superación de una gran diferencia de nivel. Acaso nada hay tan sintomático de la vocación de poderío de los Estados Unidos de Norteamérica como este brazo de agua. Dividir las tierras para unir los mares. De Nueva York a San Francisco, una flota ya no tendrá que rodear el Estrecho de Magallanes. El Canal es una flecha que puede apuntar a Europa como a Oriente.

Así la sal me llega de los vientos amargos
que en sus hinchadas velas sintió la nave «Argos».

El canal de Panamá, «la mayor libertad que el hombre se ha tomado con la naturaleza», es, por otra parte, uno de los principales factores del paralelogramo contemporáneo de las fuerzas geopolíticas. Su divisa, «*La tierra, dividida; el mundo, unido*», expresa, en la eviterna tensión entre mar y tierra, entre Leviatán y Behemoth, la definitiva unificación de los «siete mares», culminando un proceso que se inició cuando Vasco de Gama dobló el cabo de Buena Esperanza y Magallanes encontró el paso que lleva su nombre. Los canales de Suez y de Panamá derrotaron las distancias marítimas y pusieron a mano los océanos Indico y Pacífico; este último dejó de ser un mar interior, y la terminación del canal de Panamá puede considerarse como «el acontecimiento más funesto de la historia japonesa».

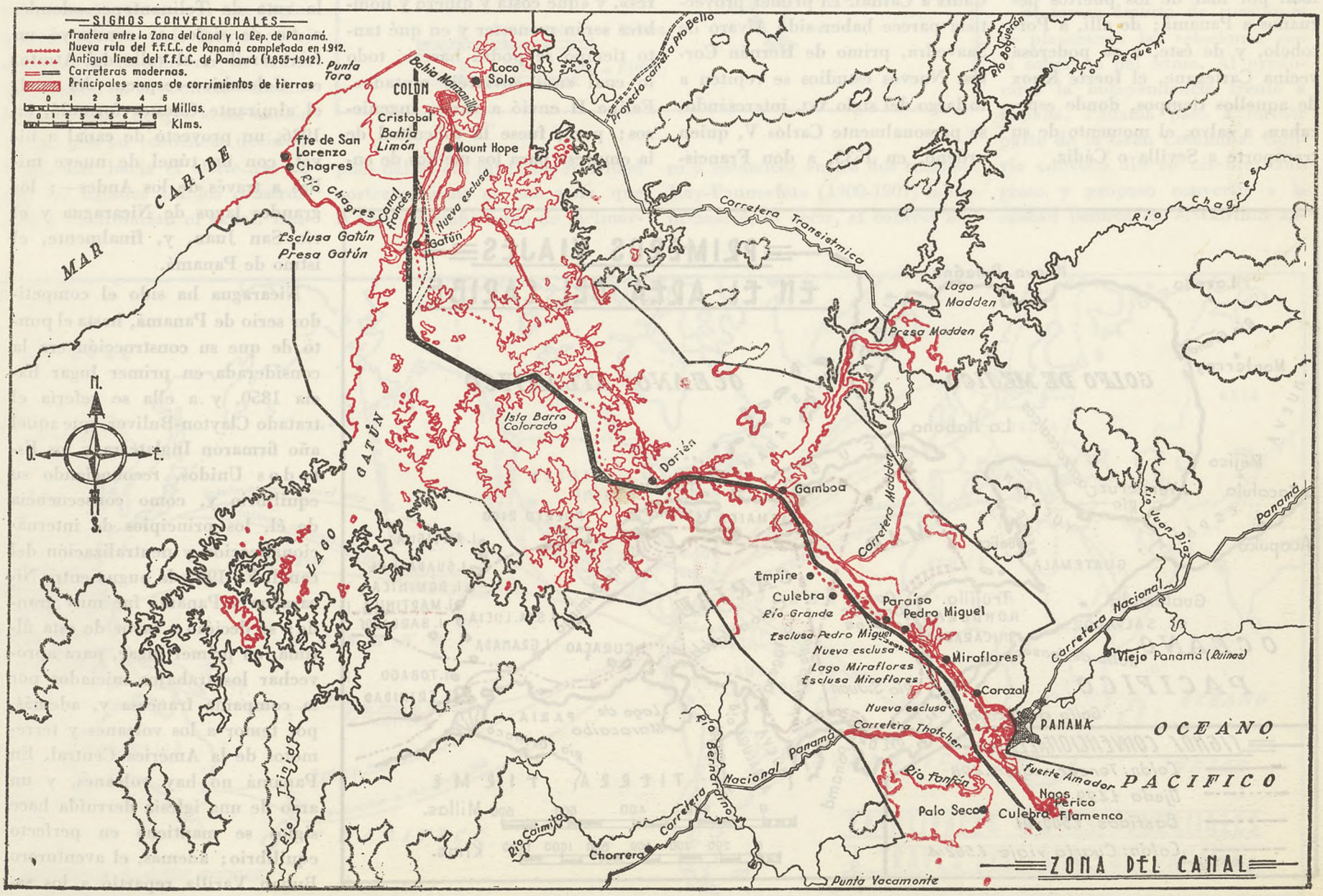
A su vez fué la clave que cerró el arco del Imperio norteamericano. La colosal concentración de tierra continental—sólo comparable a las de Rusia, Brasil y Australia, pero en condiciones más favorables—, de Nueva York a San Francisco y de Alaska a Florida, necesitaba ser unida por mar, a pesar de la colosal red ferroviaria transcontinental. Recordemos que el acorazado *Oregón*, para llegar a tiempo a Santiago de Cuba, salió de San Francisco el 19 de marzo de 1898, dió la vuelta completa a la América del Sur y llegó a Cayo Hueso el 26 de mayo, después de un fantástico viaje de sesenta y ocho días y 13.000 millas a toda máquina.

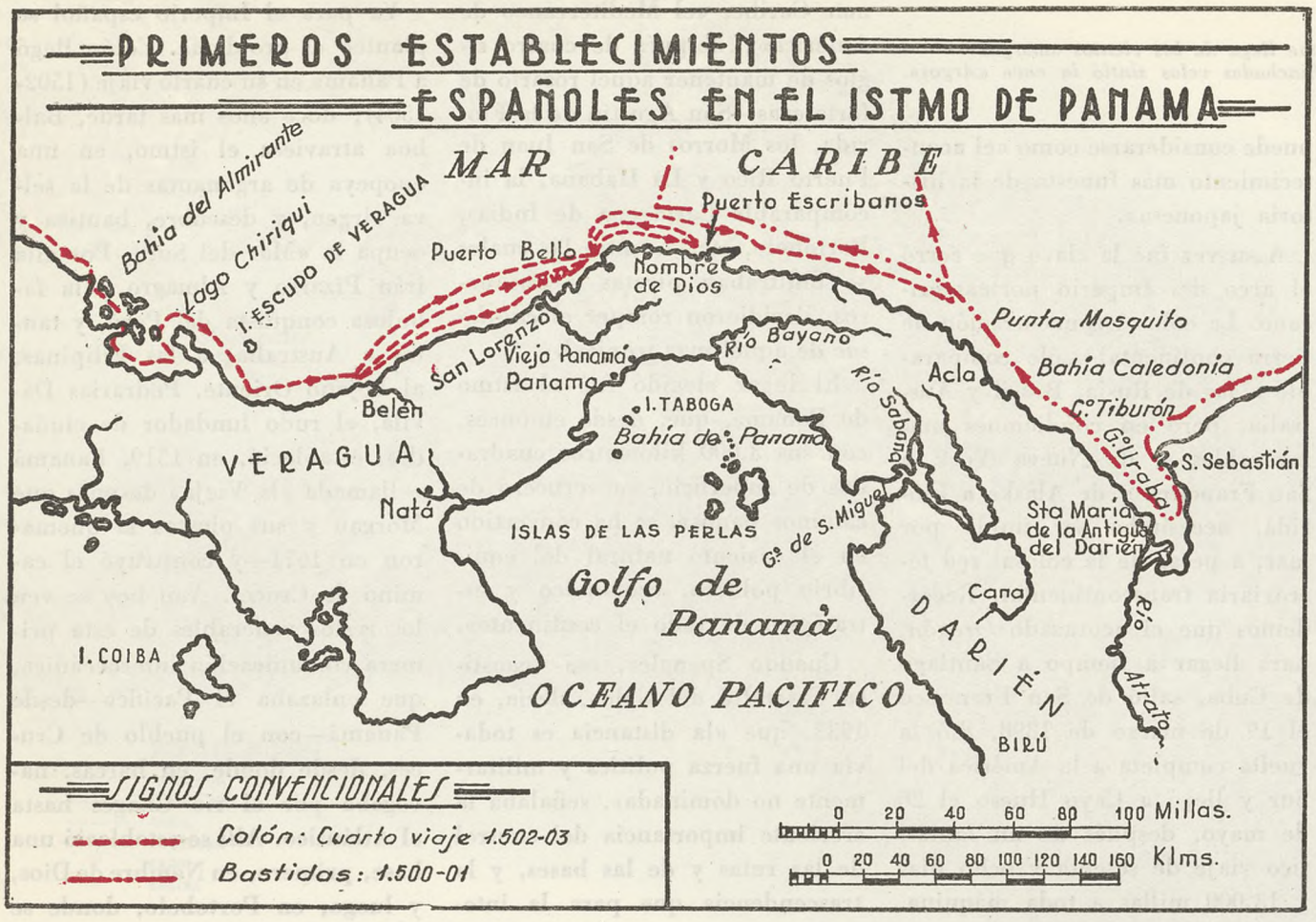
Por eso los expansionistas yanquis, después de relevar a España como país dominante en el mar Caribe, «el Mediterráneo de América»; después de cuatro siglos de mantener aquel rosario de fortalezas—San Agustín de la Florida, los Morros de San Juan de Puerto Rico y La Habana, la incomparable Cartagena de Indias, Portobelo, etc.—, entre las cuales se infiltraban piratas y bucaneros, decidieron romper el *cul-de-sac* de aquel mar tropical.

El lugar elegido fué el istmo de Panamá, que, desde entonces, con sus 3.000 kilómetros cuadrados de superficie, su «crucero de caminos llanos», se ha convertido en el «asiento natural del equilibrio político, económico y estratégico de todo el continente».

Cuando Spengler, esa «cáustica Casandra del siglo», decía, en 1933, que «la distancia es todavía una fuerza política y militarmente no dominada», señalaba la creciente importancia del control de las rutas y de las bases, y la trascendencia que para la integración económica, militar y política del mundo tienen estos grandes nudos de comunicaciones.

Ya para el Imperio español se planteó el problema. Colón llegó a Panamá en su cuarto viaje (1502-1504); doce años más tarde, Balboa atraviesa el istmo, en una epopeya de argonautas de la selva virgen, y descubre, bautiza y ocupa la «Mar del Sur». Por ella irán Pizarro y Almagro a la fabulosa conquista del Perú, y tantos a Australia, a las Filipinas, al Lejano Oriente. Pedrarias Dávila, el rudo fundador de ciudades, estableció, en 1519, Panamá —llamada «la Vieja» después que Morgan y sus piratas la quemaron en 1671—y construyó el camino de Cruces. Aun hoy se ven los restos venerables de esta primera comunicación interoceánica, que enlazaba el Pacífico—desde Panamá—con el pueblo de Cruces, desde donde, en barcas, navegaba por el río Chages hasta el Atlántico. Allí se estableció una base, primero, en Nombre de Dios, y luego, en Portobelo, donde se celebraban las grandes ferias de los productos españoles que traían las flotas. Estos productos iban al





Perú y a las demás posesiones de Sudamérica, siguiendo el camino inverso del oro y la plata, que iban por mar de los puertos peruanos a Panamá; de allí, a Portobelo, y de éste, a su poderosa vecina Cartegane, el fuerte Knox de aquellos tiempos, donde esperaban, a salvo, el momento de su transporte a Sevilla o Cádiz.

Desde 1520 se habló de completar el trayecto fluvial del Chages, abriendo así una ruta marítima de Cádiz a Cathai. El primer proyectista parece haber sido Alvaro de Saavedra, primo de Hernán Cortés. Nuevos estudios se repiten a lo largo del siglo XVI, interesándose personalmente Carlos V, quien ordenó, en 1533, a don Francisco de Barrionuevo que investigase «qué forma podía darse para abrir dicha tierra y juntar ambos mares», y «qué costa y dinero y hombres serán menester y en qué tanto tiempo se podrá hacer», todo lo cual «nos enviaréis pintado». Felipe II envió a varios ingenieros; pero, fuese la dificultad de la empresa para los medios de entonces, o la oposición del Consejo de Indias—que temía que la construcción del canal favoreciese a los piratas—, nunca se llevó a cabo. Debe señalarse, sin embargo, que uno de los últimos acuerdos de las famosas Cortes de Cádiz—el 28 de abril de 1814—fué la construcción de un canal interoceánico por el istmo de Telinantepec.

En efecto, Panamá no ha tenido la exclusiva de los planes de comunicación transístmica, aunque sí, por ahora, la realización. A principios del siglo pasado, Humboldt hablaba de nueve rutas hipotéticas: una de ellas, el famoso «paso del Noroeste», por fin descubierto en 1906 por Amundsen, pero inútil por los hielos; otra, la ya vieja de Magallanes; dos—de hecho, impracticables—, enlazando varios ríos canadienses o norteamericanos; otras, también inverosímiles, enlazando el Amazonas con el Pacífico, cortando los Andes, y lo mismo para el río de la Plata. Pero cuatro proyectos eran razonables, y sobre ellos se insistió a menudo: la ruta de Telinantepec—donde, a fin de siglo, se construyó un ferrocarril—, el valle del Atrato, en Colombia—respecto del cual, el almirante Chester formuló, en 1926, un proyecto de canal a nivel, con un túnel de nueve millas a través de los Andes—; los grandes lagos de Nicaragua y el río San Juan, y, finalmente, el istmo de Panamá.

Nicaragua ha sido el competidor serio de Panamá, hasta el punto de que su construcción era la considerada en primer lugar hacia 1850, y a ella se refería el tratado Clayton-Buliver, que aquel año firmaron Inglaterra y los Estados Unidos, reconociendo su equilibrio y, como consecuencia de él, los principios de internacionalización y neutralización del canal. En 1902, la pugna entre Nicaragua y Panamá fué muy grande; se decidió a favor de esta última, en primer lugar, para aprovechar los trabajos iniciados por la compañía francesa y, además, por temor a los volcanes y terremotos de la América Central. En Panamá no hay volcanes, y un arco de una iglesia derruída hace siglos se mantiene en perfecto equilibrio; además, el aventurero Bunan Varilla repartió a los se-

nadores de Wáshington un sello de correos nicaragüense con el Momotombo—cantado por Víctor Hugo y por Rubén Darío—en inoportuna erupción. De todos modos, la idea no está abandonada, y menos hoy, que los bombardeos aéreos y atómicos hacen muy deseable el disponer de dos rutas, por si acaso. El tratado Brian-Chamorro, de 1914, ratificado en 1916, reserva la exclusiva del canal nicaragüense a los Estados Unidos, que han realizado nuevos estudios en esta zona por los años 1929 a 1931 y 1938 a 1939.

El canal de Panamá es, pues, el resultado de una complicada cadena de sucesos de todo orden: políticos, diplomáticos, técnicos, económicos. Veamos, como una breve cinta cinematográfica, los principales.

Primera serie de problemas: Equilibrio mundial—tesis europea—frente a la doctrina de Monroe (de dominio norteamericano en el Nuevo Mundo). Los Estados Unidos tienen que aceptar, en el tratado Clayton-Bulwer de 1850, el compartir el control con Inglaterra, entonces más fuerte en el mar. Pero Goethe no se había equivocado en su profecía—formulada en 1826, de que «esta nación joven, con su tendencia decidida a marchar hacia el Oeste...»—de que los Estados Unidos construirían y controlarían el canal. Después del 98 era tal la superioridad norteamericana en esta zona, que la Gran Bretaña hubo de inclinarse y reconocer en los dos tratados Hay-Panncefote (1900-1901) la supremacía, es decir, el control militar del canal por los Estados Unidos.

LAS NUEVE RUTAS DE HUMBOLDT

El segundo tipo de problema fué de orden financiero y técnico. Fernando de Lesseps, el «gran francés», como le llamaba Gambetta, cargado de gloria por la hazaña de Suez, no pudo oír por segunda vez la «Marcha triunfal» de *Aida*. El Congreso de París de 1879, que puso definitivamente en marcha el proyecto francés, fué comparado con un Concilio medieval, organizando una cruzada; pero la hostilidad norteamericana, el clima y su insalubridad y una pésima administración—que compró 10.000 palas para nieve con destino a una zona tropical y 15.000 antorchas para celebrar una inauguración que se preveía años más tarde—acabaron en un colosal *affaire* de corrupción administrativa, con miles de pequeños accionistas arruinados, y los apelativos de *panamiste* y *chéquard* —los que habían recibido *cheques* en el «*affaire* Panamá»—convertidos en los peores insultos de la ahorrativa pequeña burguesía de la tercera República.

El tercer ámbito de cuestiones lo plantearon las relaciones con el soberano del istmo. Al producirse la independencia frente a España, Panamá pasó a formar parte de la Gran Colombia. Bolivia convocó allí su célebre Congreso y propuso convertir a la ciudad ístmica en el Corinto an-

PRINCIPALES RUTAS COMERCIALES A TRAVES DEL CANAL DE PANAMA.-

fictiónico de las Américas. Pero oigamos a Waldo Frank: «El águila se hallaba, entretanto, soberbiamente feliz, apresando tierra con las dos garras. Y he aquí a Colombia, apenas en plumón, libertando a sus esclavos y tratando de internacionalizar una fajita de terreno que bien podía ser el ombligo del Oeste.» Pronto respiraron tranquilos: la Gran Colombia se disolvió en 1830, y la débil Confederación de Nueva Granada—antecesora de la actual República de Colombia—, abandonada por Venezuela y el Ecuador, tuvo que aceptar, en 1846, el tratado Mallarino-Bidlack, por el cual reconocía a los Estados Unidos el libre tránsito y el derecho de intervención en el istmo. Poco después, una compañía norteamericana inició (1850) la construcción del ferrocarril transístmico, terminado en 1855, por el cual pasaron casi todo el oro y los emigrantes de California, hasta la terminación del primer ferrocarril intercontinental, en 1869. El ferrocarril llegó a repartir dividendos hasta del 44 por 100 el año 1868.

La contrapartida para Nueva Granada (desde 1885, República de Colombia) era que los Estados Unidos le garantizarían la soberanía del istmo, de difícil defensa, pues estaba aislado por la todavía hoy impenetrable selva del Darién. Pero en el momento en que los franceses se retiraron, a cambio de una indemnización de 40 millones de dólares, «dejando sólo una cicatriz sobre la faz de los Andes», se producirá el trágico «encuentro de Bolívar y de Roosevelt en Panamá», que, a juicio de Waldo Frank, «anuncia el drama de América». El tratado Herrán-Hay, de 1903, reconocía nominalmente la soberanía de Colombia sobre el canal, pero no en la práctica, y en un gesto de dignidad fué rechazado por el Senado de Bogotá. Esto era en julio; en noviembre estallaba una revuelta en Panamá, y la escuadra norteamericana intervino, no para garantizar la soberanía colombiana, sino el «libre tránsito». Quince días después, el 18 de noviembre, un ingeniero francés, Bunan Varilla, designado embajador de la flamante República de Panamá, firmaba en Wáshington el tratado Hay-Bunan Varilla, que concedía a los Estados Unidos el canal y una zona de 10 millas de Panamá a Colón, con otros privilegios. Años más tarde, el convenio Urrutia-Thompson—firmado en 1914 y ratificado en 1921—concedió a Colombia una indemnización de 25 millones de dólares. Por su parte, Panamá logró en varias ocasiones diversas mejoras, mejor servida por sus propios negociadores que por el aventurero francés; sobre todo en el tratado Alfaro-Hall, de 1936, ratificado en 1939, y en los convenios sobre bases militares de 1942 y 1947, iniciándose ahora nuevas negociaciones al respecto.

En 1904, el Congreso de los Estados Unidos votó los créditos necesarios para empezar las obras, y el Presidente designó a una comisión de nueve miembros para dirigirlos. Hasta 1907 los trabajos fueron lentos, hasta que los ingenieros militares, con el coronel Goethals, se encargaron de ellos. El saneamiento del país, una maquinaria portentosa, el oro americano y el trabajo denodado de miles de oscuros obreros (de 1906 a 1908, los agentes del canal contrataron a 12.000 en Europa, de los cuales 8.200 eran del noroeste de España) hicieron el milagro. Después de los tres años preparatorios siguieron siete de excavación. Se abandonó el proyecto francés del canal a nivel, de modo que de los 60 millones de metros cúbicos de roca removidos por los hombres de Lesseps, sólo se aprovecharon unos 23; hubo que excavar 258 millones más. Al fin, el primer barco pasó de mar a mar el 26 de septiembre de 1913; la inauguración solemne, prevista para el 15 de agosto de 1914, se suspendió por la primera guerra mundial, y no se celebró hasta 1920, aunque el canal prestaba ya servicio normal.

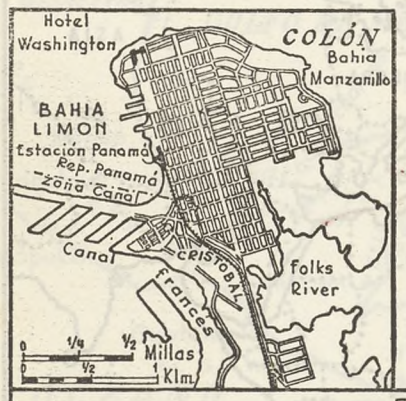
Se calcula que el canal le costó a los Estados Unidos unos 540 millones de dólares, y que los franceses habían invertido por su parte cerca de 400 millones, sin contar las 22.000 vidas del período francés y casi 6.300 en el norteamericano. Pero, a su vez, el canal se desempeñó en menos de veinticinco años, puesto que ingresó 500 millones de dólares entre 1914 y 1937. En este período había sido cruzado por 93.000 buques, con un desplazamiento global de 450 millones de toneladas.

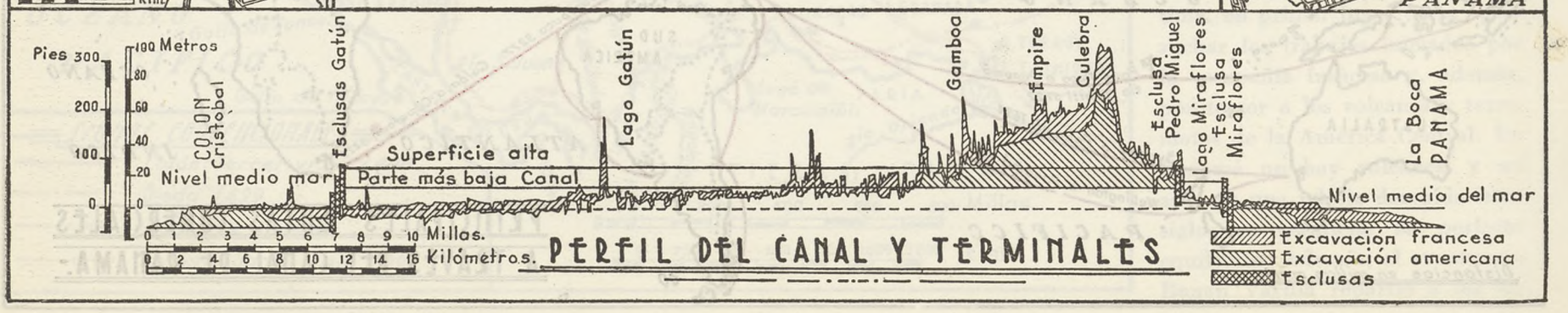
El canal es una vía de agua dulce alimentada por el río Chages, que vierte al Atlántico, y el río Grande, tributario del Pacífico, amén de otras muchas corrientes fluviales de menor cuantía que se represan y regulan en los tres grandes lagos artificiales de Gatrín, Miraflores y Madden. Mide 50 millas de longitud, entre aguas profundas, y se suelen invertir siete horas en cada tránsito por la demora de las esclusas. En 1940 se autorizó la construcción de un tercer juego de esclusas para descongestionar el tráfico y hacerlo menos vulnerable a un eventual ataque aéreo. En 1934, 110 buques de la flota norteamericana cruzaron el canal en un tiempo *record* de cuarenta y ocho horas.

El canal ha revolucionado las distancias marítimas; gracias a él, un lento carguero de 10 nudos puede ir de Nueva York a San Francisco en un mes, y en tres semanas de Gibraltar a San Francisco. El presidente de la American Hawaian Steampship Co. calculaba que el canal había ahorrado 10 dólares por tonelada de mercancía de Nueva York a Honolulú.

Pero ni los grandes portaviones ni los mayores transatlánticos caben ya por las esclusas, y la gran ventaja que obtuvieron los Estados Unidos del canal, el controlar los dos océanos con una sola escuadra, empieza a fallar. En la actualidad se prevé un vasto plan de reformas en dos fases: la primera, que durará hasta 1956, costará un millón y medio de dólares y comprenderá retoques menores. En la segunda se prevén reformas de mayor envergadura, a lo largo de diez años más, por un importe de 25 millones. Se cree que esto bastará para mantener el canal en pleno funcionamiento por lo que resta de siglo.

De vez en cuando se habla de internacionalizar el canal; la idea de Bolívar ha sido recogida por mentes tan distantes como la de Trotsky y, recientemente, la de Pandit Nehru. Es lo cierto que un día Panamá tienda a ser el fulcro sensible de dos océanos y de dos continentes; tal vez un día el canal—como pensaba García Calderón en 1907—separe tanto como una a las dos Américas, o—como piensa mi buen amigo Víctor F. Goytia—cumpla, al fin, su auténtica «función continental».





PERFIL DEL CANAL Y TERMINALES