

LA UNIÓN DE DOS OCÉANOS: UNA ANTIGUA ASPIRACIÓN DE LA CORONA DE ESPAÑA

Antonio J. MÉRIDA RAMOS



L 8 de julio de 2009 fue adjudicada, por la autoridad del canal de Panamá (ACP) a un consorcio liderado por la empresa española Sacyr-Vallehermoso, la construcción de un nuevo canal en el istmo de Panamá.

Con esto se culmina un antiguo proyecto que hace casi quinientos años soñaron otros españoles. Desde que en 1514 el extremeño Vasco Núñez de Balboa, tras atravesar penosamente el istmo panameño por la inhóspita región del Darién, descubriera lo que se llamó mar del Sur, el actual océano Pacífico, y la expedición Magallanes-Elcano demostrase la redondez de la Tierra, unido a la enorme dificultad de acceso de un océano al otro por el franco sur del continente, por el turbulento cabo de Hornos, la idea de encontrar un camino por mar que uniera ambos océanos fue para los españoles un sueño y una necesidad de primer orden.

El adelantado Pedrarias Dávila, gobernador y fundador de la ciudad de Panamá, exploró detenidamente la zona del istmo con el propósito de buscar un paso natural que uniese ambas orillas.

Fue el capitán Antonio Tello de Guzmán el que descubrió una ruta viable tradicionalmente utilizada por las tribus nativas, cerca de la abandonada ciudad de Nombre de Dios, que una vez mejorada y pavimentada a modo de calzada romana pasó a llamarse el Camino Real, la primera gran vía de comunicación terrestre del continente, utilizada durante años para transportar las riquezas y mercancías procedentes del Perú y otras regiones de la costa del Pacífico hasta las famosas ferias de Portovelo en el Caribe.

Años más tarde, Gaspar de Espinosa recomendó al rey utilizar otra zona de acceso más fácil y rápido. Así, por real cédula, el emperador Carlos V, cons-



Carlos V a caballo en Mühlberg. Óleo sobre lienzo.
Tiziano, 1548. (Museo del Prado. Madrid).

ciente de la importancia estratégica y económica que suponía encontrar o abrir una vía marítima entre ambos océanos, ordena al gobernador de Panamá «que habiendo sido informado de que el río Chagres que entra en la mar del Norte se puede navegar con carabelas cuatro o cinco leguas, y otras tres o cuatros en barcas y que de allí al mar del Sur puede haber cuatro leguas por tierra, vayáis a ver la dicha tierra que hay del río Chagres a la mar del Sur y veáis que forma y orden se podrá dar para abrir la dicha tierra para que abierta se junte la mar del Sur con el dicho río, de manera que haya navegación, y que dificultades tiene así por la menguante de

la mar, como por la altura de la tierra y que costa en dinero y hombres sean menester y en que tanto tiempo se podrá hacer...».

Nace así un proyecto que en su día fue imposible de ejecutar con los medios técnicos y materiales de la época, pero que hoy podrá culminarse con la construcción de un tercer canal, esta vez por una empresa española.

En un informe a Felipe II, José de Acosta escribió: «...algunas personas han hablado de excavar este terreno de seis leguas y unir un mar con el otro... eso sería inundar la tierra porque un mar está más bajo que el otro». Así pues, la dificultad principal estaba en atravesar 30 kilómetros mediante un canal, salvando un desnivel de cerca de 16 metros. Desgraciadamente algo impensable para aquellos tiempos, por lo que tuvo que ser abandonado. No obstante, tras la comprobación por los marinos españoles Hernando de la Serna y Pablo Corzo de la navegabilidad del río Chagres, cincuenta kilómetros aguas arriba de su desembocadura caribeña (hoy gracias al canal es el único río del mundo que vierte aguas a dos océanos distintos), se pudo construir un puerto fluvial, naciendo así la ciudad de Cruces, conectando con Panamá mediante el llamado camino de Cruces que cubría por tierra los difíciles treinta kilómetros de separación.

Las dificultades encontradas en el istmo de Panamá no desanimaron para la búsqueda y ubicación de otras rutas a través de agua. El rey Carlos III

encargó a ingenieros militares en 1779 el estudio y viabilidad de acceso a través del lago Nicaragua. Incluso se pensó tal posibilidad por el navegante portugués Antonio Galvao por la zona mexicana situada más al norte, en Telmantepec. Mas nada de esto prosperó.

No sólo fueron españoles los que soñaron con poder negociar a través de una vía marítima más rápida con el extremo oriente, con China, la India o el Moluco, las preciadas islas de la Especiería. En 1695, Sir William Patterson, bajo la protección del rey inglés Guillermo III, planeó construir un canal interoceánico en el Darien. También tenemos el malogrado proyecto Caledonia, una desgraciada expedición escocesa que partió en 1698 con cinco naves del puerto de Leith, pretendiendo establecerse y abrir una vía marítima de comunicación en el istmo.

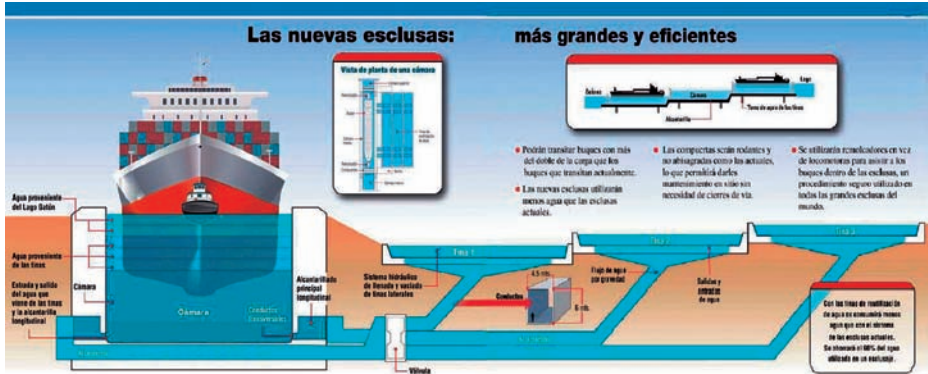
Pero habría que esperar al siglo XIX, ya en plena Revolución Industrial, para encontrar proyectos con cierto grado de viabilidad. Desde que el científico alemán Alexander Von Humbolt manifestó su confianza en la posibilidad de tal construcción, empezaron a sucederse los proyectos. En 1819 España autorizó su construcción, así como la creación de una sociedad para su financiación y ejecución, pero los sucesos bolivarianos de independencia enterraron la iniciativa.

No es hasta 1839 cuando la República de Nueva Granada, hoy día Colombia, concede esta vez a una empresa francesa la concesión de un proyecto de unión de la ciudad de Panamá con algún puerto atlántico-caribeño. El aventurero francés Charles de Thierry debe abandonar su construcción sin haberla comenzado tras los informes negativos que hace llegar a París el enviado del gobierno Guizot, Napoleón Garella.

En mayo de 1879 el ingeniero Ferdinand de Lesseps, una vez finalizado con éxito el proyecto del canal de Suez, decide acometer igualmente, sin esclusas, el de Panamá, constituyendo la empresa Compagnie Universalle du Canal Interoceanique de Panamá y adquiriendo los derechos de concesión por diez millones de francos.

El éxito de Suez no se repitió en Panamá, no sólo por el deficiente proyecto de Lesseps al no contemplar esclusas, decisión fuertemente criticada por algunos ingenieros, como Gustav Eiffel, sino por enfrentarse inadecuadamente





te a un terreno movedizo y pantanoso, con innumerables insectos transmisores de mortales enfermedades tropicales.

La compañía quiebra en 1889 y su ingeniero jefe, Philipp Bunau-Varilla, asume el proyecto sin los debidos apoyos financieros. Pronto tuvo que ceder el derecho de construcción al gobierno de los Estados Unidos, con la validación de la recientemente creada República de Panamá. La Administración norteamericana comienza y finaliza las obras con incalculables dificultades, e inaugura el canal el 15 de agosto de 1914 con la travesía del vapor *Ancon*.

Las continuas presiones de la República de Panamá para recuperar la soberanía del canal llevan a la firma, el 7 de septiembre de 1977, del Tratado Torrijos-Carter, en el que se fija el 31 de diciembre de 1999 como fecha de entrega del control total del canal a un nuevo organismo creado para ello: la Autoridad del canal de Panamá.

Desde el punto de vista técnico, el actual canal de Panamá es una de las obras de ingeniería de mayor envergadura del mundo. Tiene ochenta kilómetros de longitud, una anchura de entre 91 y 300 metros, y una profundidad que va de los 12,8 metros en el Atlántico a los 13,7 en el Pacífico.

Posee dos puertos terminales y tres juegos de esclusas gemelas, Miraflores, Gatún y Pedro Miguel, así como uno de los lagos artificiales mayores del mundo, el Gatún, formado tras la represa del río Chagres, con 425 Km² de superficie. La media de unidades que pasan en la actualidad es de 36 buques al día y supone el 5 por ciento del tráfico del comercio mundial.

La construcción del tercer juego de esclusas, adjudicada al consorcio español que lidera a otras empresas de origen panameño, belga e italiano, supone una inversión de 3.118 millones de dólares. Deberá estar finalizado para que su inauguración coincida en agosto de 2014 con la conmemoración de su centenario.

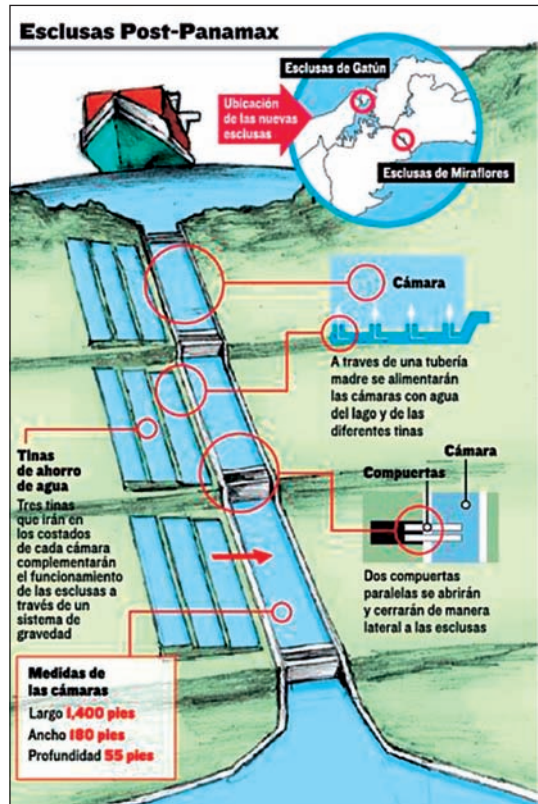
Con su construcción se espera aumentar un 40 por 100 la capacidad de tránsito y, lo que es más importante, ofrecerá la oportunidad de paso a los

denominados buques pos-Panamá, hoy día imposible por su envergadura y calado. Este soberbio proyecto de construcción constituye un programa integral de ampliación de la capacidad del actual canal. Se construirán dos complejos de esclusas en cada vertiente oceánica, de tres niveles cada uno, que incluyen tinas de reutilización de agua, se excavarán cauces de acceso a las nuevas esclusas, se ensancharán y aumentarán de profundidad los cauces de navegación existentes y se elevará el nivel máximo de funcionamiento del lago Gatún.

Cada cámara estará dotada de tres tinas laterales para la reutilización de agua, lo que suma nueve tinas por complejo de esclusas y 18 tinas en total. De igual manera que las esclusas hasta ahora existentes, el llenado y vaciado será

por gravedad sin la utilización de bombas. Al incluir el proyecto nuevos cauces de navegación para conectar las nuevas esclusas con los cauces existentes, deberá de incluirse la profundización y ensanche de estos últimos, permitiendo con ello la navegación cruzada en el lago Gatún. Habrá de aumentarse también el ancho y profundidad de los cauces de navegación de las entradas al canal por ambas partes, con un ancho no menor de 225 metros y una profundidad de 15,5 sobre el promedio de las mareas más bajas.

Estas nuevas esclusas no sólo serán más grandes, permitiendo el tránsito de buques con más del doble de carga que los que actualmente transitan, sino también más eficientes y ecológicas. Entre sus novedades más destacadas está la construcción de depósitos para la reutilización del agua, ahorrándose con ello hasta el 60 por 100 de la utilizada durante el esclusaje. El funcionamiento del sistema será de lo más sencillo: las cámaras de las esclusas se llenarán por gravedad; cuando el buque vaya descendiendo se llenarán los depósitos con el 60 por 100 del agua de la cámara, mientras que el otro 40 por 100 se verterá a



la cámara siguiente o al mar; y cuando el barco ascienda, el agua de los depósitos llenará por gravedad el 60 por 100 de la cámara y el otro 40 por 100 se completará con agua del lago o de la cámara anterior, según el caso.

Las nuevas esclusas tendrán unas compuertas rodantes, no abisagradas como las actuales, lo que va a permitir que pueda realizarse su mantenimiento en el sitio, sin tener que cerrar las vías. Otra novedad es que se utilizarán remolcadores en lugar de locomotoras o «mulas» para asistir a los barcos dentro de las esclusas.

Existe en la vieja ciudad de Panamá una pequeña y recoleta plazuela repleta de exuberante vegetación, en la que destacan frondosas buganvillas y hermosas flores de flamboyán, y que ostenta con tímido orgullo el nombre de Plaza de Carlos V. En el centro hay una pequeña estatua en bronce con la imagen de Carlos de Habsburgo sobre un pedestal de piedra encalada, con dos placas incrustadas del mismo metal, que dicen: «Plaza Carlos V, construida por iniciativa del Sr. Carlos Navarro, alcalde de Panamá». Y más abajo, el visitante podrá leer: «En recuerdo y homenaje a Carlos V (1500-1558), único emperador que reinó en España y en el Nuevo Mundo y precursor de la idea de construir un canal por el Istmo de Panamá. Os mando que tomando personas expertas veáis que formas habría de darse para abrir dichas tierras y juntar ambos mares.... (Orden al gobernador Barrionuevo en 1553).

Busto donado por el Dr. Arístides Royo en colaboración con la Asociación de Alcaldes del V centenario.
Noviembre del 2000».

Hoy, sin duda, se sentiría orgulloso nuestro emperador de saber que al fin pudo lograrse y que fueron también ciudadanos españoles los que contribuyeron con ingenio, tesón y trabajo al cumplimiento de su deseo.

