

EL CANAL QUE FALTABA

Por: GABRIEL CAMARGO PEREZ

Artículo del Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia
Números 119-120, Volumen 37
1984-1985

Capítulo inédito de la obra intitulada
"Misterio y hallazgo del Nuevo Mundo".



Antes de la extraordinaria victoria de Amundsen, todo hacía presumir que aunque los héroes del mar y del hielo fueran capaces de vencer la resistencia del círculo polar ártico, para ganar paso entre el Atlántico y el Pacífico, las gigantescas dificultades del medio geográfico no permitirían desenvolver por allí la navegación mundial, en orden al intercambio económico de los últimos tiempos.

Definitivamente, América se había confirmado como la enorme barra interpuesta en el océano, a la manera intuida por Séneca, desde la época de Jesucristo, sin ninguna zanja transversal u oblicua que uniese las orillas de sus dos mares.

Por tal razón, desde los mediados del Siglo XIX comenzó a cobrar énfasis la vieja idea de solucionar tan mayúsculo problema, a base de un canal artificial en la faja más estrecha. mente adecuada del continente.

En tal dirección, las zonas por excelencia para semejante obra, teniendo en cuenta sus ríos y lagos interiores, sin duda estarían localizadas en Nicaragua, Costa Rica y el Istmo panameño.

Ya en otro capítulo de este mismo libro ("Exploración Hemisférica"), anotamos cómo el propio fundador de la ciudad de Panamá, luego de la gloriosa develación oceánica de Balboa, dispuso la conformación del camino que se llamó "*Nombre de Dios*", para enlazar el nuevo puerto con otro del Caribe, sobre la ribera istmeña (justamente "*Nombre de Dios*"), que más tarde habría de bautizarse "*Colón*", en homenaje a quien había descubierto aquellas costas en su viaje postrero.

Es obvio que ese camino debía ser, como lo fue, una de las más transitadas e importantes de América, por cuanto no sólo constituyose en vía necesaria para la conducción de materiales destinados a sucesivas embarcaciones, que también para transportar los tesoros del Perú e introducir del viejo mundo los resortes esenciales de la colonización.

Paralelamente a tal realidad peatonal y de carga humana, ayudada poco a poco por el tiro equino, los visionarios de entonces se adelantaban a proponer la hechura de una "*acequia*", que utilizara las aguas del río Chagres, a lo cual respondía Carlos V, con su Cédula de 1534, disponiendo: "que

personas expertas vieran la forma que podría darse para abrir, dicha tierra y juntar ambos mares”.

Así se dio principio a la movilización terrestre y fluvial del comercio intercontinental, a través del “ombbligo del mundo”, mientras los buques de múltiples banderas insistían a lo largo y ancho de América por el hallazgo de un estrecho geográfico natural.

Por su parte, la piratería marinera, especialmente dirigida por los Drake y los Morgan, de Inglaterra, una y otra vez arrasaban con los puertos del Istmo (Nombre de Dios, más tarde Portobelo, y Panamá), cuya nueva actividad hubo de reemplazar la trocha que también fue llamada “*Ruta de los galeones*”, y las recuas cargadoras del metal sureño, por la vía náutica del sur, hasta el Cabo de Hornos, para volver por el Atlántico a la metrópoli peninsular.

Tal desvío se explicaba, además, por el temor de que la posesión y control de la faja panameña se convirtiese en disputa internacional, por tratarse de un punto clave para el abrazo del mundo.

Pero he ahí que con motivo de la expedición realizada a estos países por los eminentes exploradores Humboldt y Bompland, el primero de ellos hizo pública su extrañeza acerca de que no se hubiese avocado el estudio de un canal interoceánico, y enunció nueve probabilidades para su apertura, advirtiendo ciertas corrientes hidrográficas con factibilidad de conexión.

Cuando Humboldt volvió a Europa interesó al monarca español en tal sentido, y puso en el tapete del cotarro político tan atrayente inquietud, con obvia consecuencia de puntos suspensivos por el fermento revolucionario que ya avecinaba la emancipación hispanoamericana.

Justamente, aquel proceso libertario manejado por la espada de Bolívar, hizo que constituida la república de Colombia entre la Nueva Granada, Venezuela y Ecuador, a ella se uniese otro girón vecino de mesoamérica, cuya administración colonial venía manejándose con mayor acercamiento al virreinato de la primera y cuya independencia de España fue proclamada el 28 de noviembre de 1821.

Es bueno advertir que Panamá declaró aquella anexión en forma absolutamente voluntaria, prefiriendo hacerlo así a pesar de los deseos manifestados por México y Perú, respecto de lograrla a su favor, y a pesar de la inmensa valla interpuesta entre los dos territorios, conocida como el “*Tapón del Darién*”, cuya manigua apenas se corta en este tiempo, para dar paso a la Carretera Panamericana, en cruz imaginaria con la vieja “ruta de los galeones

Obviamente, el Libertador recibió con alborozo la decisión panameña, y desde entonces reafirmó su plan de convocar allí una gran reunión continental, como consecuencia del pensamiento que había expuesto en su famosa “*Carta de Jamaica*”, para tratar los grandes problemas de América.

Uno de tales problemas era, por supuesto, el que había replanteado Humboldt ante la expectativa internacional.

A este respecto, cuando el Presidente Adams, de los Estados Unidos, recibió invitación al Congreso Anfictionico de 1826, hizo incluir entre las instrucciones a sus observadores la siguiente:

“Un canal para la navegación entre el Atlántico y el Pacífico será tema de consideración en el Congreso. Si esta obra se llegare a ejecutar, el beneficio de ella no deberá ser apropiado exclusivamente por una sola nación, sino que deberá hacerse extensiva a todas las partes del globo, mediante el pago de una justa compensación...”

La puerta oficial fue abierta por el primer Presidente titular de la Nueva Granada, General Francisco de Paula Santander, quien a su regreso de Europa y los Estados Unidos, interesado en iniciar un programa de aliento bajo su nuevo gobierno, sometió al estudio del Congreso Nacional el proyecto que se convirtió en Decreto Legislativo de 1834 (mayo 25), por el cual fue autorizado para recibir propuestas sobre apertura de "un camino carretero o de carriles de hierro", con aprovechamiento de un canal, por el Istmo de Panamá.

En desarrollo de aquella medida, inmediatamente ocurrieron aspirantes a concesionarios, de diferentes nacionalidades, presentando los más diversos planes de ejecución: el canal propiamente dicho, la navegación por el Chagres, con adición de una vía carretable, el "camino de hierro", en fin.

Todos esos intentos resultaron fallidos por múltiples motivos, mientras el gobierno norteamericano continuaba vigilante sobre la factibilidad de la obra. Seguro de ello el Presidente Polk, y ante la sospecha de una posible acción inglesa dirigida a obtener el permiso, ultimó con el mandatario granadino, General Mosquera, un pacto amistoso de navegación y comercio (1846 - 1848. Junio 10).

Por medio de este acuerdo, la Nueva Granada concedió a los ciudadanos, buques y mercancías de los Estados Unidos los mismos derechos de que gozaban sus nacionales, con el siguiente agregado:

"Que el derecho de vía o tránsito, a través del Istmo de Panamá, por cualesquiera medios de comunicación que ahora existan *o en lo sucesivo puedan abrirse* (subrayamos) estarán francos y expeditos para los ciudadanos y el gobierno de los Estados Unidos... ", etc.

Y por su parte, los Estados Unidos garantizaban a la Nueva Granada, "positiva y eficazmente", el libre tránsito de uno a otro mar; con mira de que en ningún tiempo fuera interrumpido ni embarazado, así como los derechos de propiedad y soberanía sobre tal territorio.

Tal acuerdo constituyó una formidable solución y apoyo jurídico para el "coloso del norte", frente al empeño que, desde entonces, se disputaba con la Gran Bretaña para construir, por su cuenta, una vía que acortara la distancia entre los dos mares de América.

A ello debe agregarse, por aquel tiempo, la incorporación de California al territorio de los Estados Unidos, mediante el Tratado que arregló sus diferencias con la república de México, el 2 de febrero de 1848, en la Villa de Guadalupe. Tal hecho aumentó el interés de transportar por la vía del pretendido canal la ingente producción californiana de oro, plata, cobre y otros minerales que, de otra manera, tendrían que seguir largo camino para alcanzar los mercados europeos.

Con base en el mencionado Pacto (Mallarino-Bidlack) suscribióse a continuación, el 15 de abril de 1850, un histórico pliego firmado por el Secretario de Relaciones Exteriores de la Nueva Granada, Doctor Diego Paredes, y el representante de la "*Panamá-Rail Road Company*", sobre concesiones para construir y explotar, por 49 años, una vía férrea entre las dos costas del Istmo.

Esta gran obra, antesala del futuro canal, comenzada en agosto de 1850 y terminada el 27 de enero de 1855, hizo renacer la vieja huella abandonada por los ataques de la piratería, y durante los 60 años siguientes, fue una de las mayores fuentes de riqueza para la compañía mencionada, que en unión de "*The Pacific Mail Steam-Ship Co.*", devengaría fabulosas utilidades, como el quinto ferrocarril que se establecía en el mundo.

En contraprestación, la Nueva Granada percibiría un 3% de las utilidades empresariales y el derecho de redimir y obtener la propiedad a los 20 años, por 5 millones de dólares, o su reversión a los 50¹

Una adición contractual (1867) celebrada por la compañía del ferrocarril con el nuevo gobierno de la nación granadina, cuyo nombre fue sustituido por el de *Estados Unidos de Colombia*, hubo de prorrogar la concesión otorgada, a cambio de una mayor participación económica y, por otra parte, suprimió la cláusula restrictiva para permitir la hechura de otra vía interoceánica a través de la zona panameña.

Por aquellos tiempos se adelantaba la construcción del célebre Canal de Suez, que habría de unir el mar Mediterráneo con el mar Rojo, en Egipto, y su excelente resultado acrecentaba interés por el proyecto de Panamá.

Un año después, el Congreso Geográfico de Amberes recomendaba la línea del Darién, explorada por los ingenieros Antonio Gorgoza (norteamericano) y Lacharmé (francés), cuyo estudio era presentado por el delegado de los Estados Unidos, General Heme. Consecuencialmente, no pasó mucho tiempo para que el ejecutor de Suez, vizconde Fernando de Lesseps, asistiera a otra reunión del Congreso Geográfico, esta vez en París (1875) donde habría de constituirse un comité francés para adelantar el asunto.

Tampoco tardaron en acudir al Istmo notables personajes interesados en el negocio. Entre ellos hay que mencionar al financiero Luciano Bonaparte Wyse y al ingeniero Armando Reclus, hermano de Eliseo, el autor de notables estudios geográficos de Colombia. Bonaparte Wyse obtuvo del gobierno presidido por Aquileo Parra la expedición de la Ley 28 de 1878, sancionada por el sucesor de éste, General Julián Trujillo, por la cual se aprobó el convenio que concedió a la "*Sociedad Civil Internacional*" un privilegio exclusivo para la ejecución y explotación de un canal entre los Océanos Atlántico y Pacífico, que debería realizarse en 12 años, mediante participación del 5% del producto bruto, no inferior a 250.000 dólares anuales, quedando a salvo todo principio de autoridad colombiana en el ejercicio de la soberanía nacional.

Una última reunión de la Sociedad Geográfica para tratar el tema (1879), daría carta blanca a las conclusiones de Lesseps para practicar la excavación canalera con nivel marítimo, desde Colón a Panamá, cuyo costo se calculaba en 843 millones de francos. Como consecuencia de ello el vizconde viajaría enseguida al continente americano, donde esperaba hallar un segundo gran campo de su gloria, sin imaginar que esta habría de tornarse, al fin de su vida, en pesadumbre fatal².

En todo caso, el 8 de enero de 1880, "*Nouvelle Revue*" de París publicaba la siguiente comunicación de Lesseps:

"Declaro con toda buena fe, que nuestro trabajo aquí será bastante menos difícil que en el desierto de Suez".

Afianzada en tal concepto, inmediatamente se instituyó la "*Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá*", con 300 millones de francos (diciembre 7 de 1880), para incrementar, posteriormente, la suscripción social³.

La obra se acometió con vigor y esperanza, aprovechando la colaboración técnica de los mismos contratistas que habían operado en Suez, bajo el control de Lesseps y de su hijo Carlos, pero con las consiguientes dificultades climáticas y topográficas que no había percibido el optimismo del anciano vizconde.

Fue necesario, como era natural, adquirir la mayor propiedad y los derechos del ferrocarril, cuyo negocio costó 93 millones de francos, para trabajar con autoridad suficiente, lo cual implicó un

empréstito por 109 millones en 1882.

Entre tanto, los Estados Unidos e Inglaterra continuaban explorando distintas zonas centroamericanas en proyección de un otro canal, mientras se desataba nueva conflagración civil en Colombia (1885), todo lo cual sumado a las frecuentes bajas de personal, por razón de la fiebre amarilla, fue acumulándose contra el anhelo de Lesseps. Por otra parte, los malos negocios de quienes manejaban el capital de la compañía y la tenacidad del programa canalero a nivel del mar, cuando el sistema de esclusas habría de evitar los inconvenientes hidrográficos y los grandes cortes del trayecto como el del "*Cerro Culebra*" (1856 metros de longitud por 100 de altura), dieron al traste con el esfuerzo adelantado por la nueva compañía del Canal de Panamá, hasta 1889, y hubo de ser declarada en quiebra el 4 de abril de 1893.

Un notable ingeniero, G. Sautereau, de París, antiguo y grato colaborador del vizconde en el Canal de Suez, ante los serios inconvenientes que se advertían en el trayecto de la construcción, agravados por una "crecida extraordinaria" del río Chagres, que destruyó las obras adelantadas sobre la vertiente del Atlántico, había presentado a Lesseps (26 de abril de 1888) un nuevo proyecto de Canal ístmico, para gran navegación, a base de esclusas que represara las aguas de los ríos Chagres y Grande, (este último en la vertiente del Pacífico), de tal manera que su caudal formase lagos receptores de dichas corrientes, "con dos salidas en la *esclusa Cristóbal Colón* y otras dos en la *esclusa Fernando de Lesseps*" (se subraya) por las cuales se evacuara el exceso de las crecidas fluviales.

Las esclusas asegurarían, según Sautereau, el paso de cuarenta navíos diarios en vez de los diez previstos en el proyecto a nivel del mar. Tan importante estudio, cuyo sistema se afianzaba en planos elaborados por J. Pouchet y el propio Sautereau, fue sustentado por el segundo de ellos en escrito que hacía resaltar lo siguiente:

"El señor Lesseps, al igual que en Suez, ha buscado la colaboración inmediata de un constructor de primera clase, un ingeniero que deslumbra el mundo por sus concepciones gigantescas y que la opinión pública lo ha designado como el Lavelley de Panamá, el señor M. G. Eiffel.

Nadie duda que los trabajos emprendidos por el señor Eiffel son terminados en tiempo previsto, pero cuando este trabajo sea terminado, ningún capitán, ninguna compañía de navegación, nadie emprenderá la aventura de pasar un navío por el Canal de Panamá⁴.

Pero todo esto ya era tardío. Reclamaciones, disculpas, demandas y liquidaciones, de tal embrollo resultó que los Lesseps fueron enjuiciados y condenados a prisión, lo cual acabó —injusta y amargamente— con la vida del insigne realizador de Suez, en 1894.

Un traspaso de la empresa a otra sociedad francesa tampoco habría de sacar a flote su bandera, y la atenta vigilia norteamericana volvió a redoblar su interés por la compra y terminación de esa gran obra en el Istmo, abandonando los estudios que había comenzado en Centro América.

Por entonces (1898), a propósito de la guerra con España, en el caso de Cuba, los Estados Unidos enviaron el acorazado "Oregón", de su costa pacífica al Mar Caribe, y dicha nave tuvo que emplear 68 días para recorrer 13.000 millas por la vía de Magallanes o punta del Cono Sur. Cuando el acorazado llegó a su destino ya se había arreglado el conflicto.

La índole y finalidad del presente libro apenas permiten relacionar, someramente, el proceso ocurrido a través de esta historia, como solución de la gran necesidad geográfica advertida en el continente, desde los comienzos de su colonización. Por tal razón no nos es dado penetrar en el

aspecto político internacional que otros historiadores han enjuiciado específicamente, respecto de los sucesos acaecidos con posterioridad al fracaso de Lesseps.

En todo caso, los gobiernos de Estados Unidos y de la República de Colombia (así llamada desde 1886) firmaron un convenio (Herrán-Hay), el 23 de enero de 1903, sobre uso por 100 años de la zona canalera, para realizar los trabajos en provecho del primero de ellos, a cambio de un pago periódico, pero el congreso colombiano se negó a menoscabar el fuero soberano de su nación. Ante esa terminante actitud, se produjo un movimiento panameño que dio lugar a la independencia de su país, con dirección norteamericana, el 3 de noviembre del mencionado año.

Adquiridos los bienes franceses por parte de los Estados Unidos, en 40 millones de dólares, y celebrado un tratado con la nueva república de Panamá, quince días después de la secesión (Tratado Buneau-Varilla-Hay), que otorgó expresa soberanía perpetua sobre el canal y su zona geográfica, mediante unos millones de dólares, el Tío San, procedió a continuar dichos trabajos, el 4 de mayo de 1904, mientras el congreso discutía el plan de las esclusas, conforme al proyecto de Godin de Lepinay, reforzado por el ingeniero John Stevens, designado como director del nuevo plan.

Entre los personajes que más se destacaron en el curso de tan gigantesca labor, es preciso exaltar al sucesor de Stevens, coronel ingeniero George Washington Goethals, alumno y profesor de West Point, quien actuó desde 1907 hasta la terminación de la obra, y al coronel médico William Crawford Gorgas quien, primero que todo, higienizó los puertos de Colón y Panamá, así como las hoyas pantaneras de la zona, con lo cual pudo conjurarse, en parte, el tremendo efecto del paludismo tropical, para defender la salud de los trabajadores y el futuro social de la comunidad.

El expresidente de Colombia, Carlos Lleras Restrepo, al comentar el excelente libro "*The path between the seas*", escrito por David McCulloch (1977), destaca así la hermosa tarea del notable especialista en enfermedades tropicales, cuya experiencia acrecentó en Cuba, siguiendo los pasos del ilustre Finlay:

"Ni el almirante Walker, ni el gobernador Davis, ni muchos otros miembros de la Comisión del Istmo, creían que los mosquitos pudieran transmitir la malaria y la fiebre amarilla. Vencer ese escepticismo fue para Gorgas y sus ayudantes una difícil tarea. Cuando ya se estaba viendo la cuantía de las inversiones en la apertura del canal, ¿cómo era posible gastar tanto dinero en perseguir a los mosquitos?

Pasaría tiempo antes de que se pudiera medir el costo de las vidas humanas; estas habían sido hasta entonces el factor más barato. Aunque nunca las plagas desaparecieron por entero durante el tiempo de construcción del canal, el descenso en las tasas de mortalidad fue espectacular, y lo que Gorgas hizo, no sólo combatiendo los mosquitos sino con muchas obras de saneamiento, constituye un aspecto fundamental de la gran empresa"⁵.

Por lo que respecta al desarrollo de la acometida, la técnica americana utilizó más o menos la mitad de la excavación adelantada por los franceses, teniendo en cuenta que la tierra removida ascendió a 150 millones de metros cúbicos, especialmente en el trayecto del Cerro Culebra. Para la extracción y movilización de aquellos materiales se emplearon, además de la fuerza humana, enormes tractores de vapor que recogían hasta cinco metros cúbicos de roca, en cada movimiento, para su transporte por la vía férrea. Allí prestaron servicio 35.500 hombres, y el costo de la obra se calculó en 375 millones de dólares. La ingeniería técnica para poner en marcha el servicio del canal, en 1914, cuando estallaba la guerra mundial, había construido este complejo:

A partir del Atlántico, una zanja de 152 metros de anchura por 12 de profundidad, siguiendo el nivel del mar. Una presa en el río Chagres, con tres compuertas (esclusas de Gatún), para levantar las aguas hasta 26 metros, en un trayecto equivalente a la tercera parte de la longitud canalera. A continuación, para seguir el curso del río Grande, un gran ahondamiento del corte iniciado por Lesseps en el Cerro Culebra, a través de 12 kilómetros, bajo dirección del teniente coronel David Gaillard, por cuya labor el mencionado cerro ahora lleva su nombre.

Vencido el corte de Gaillard, las esclusas instaladas en el Lago de Pedro Miguel, hacen descender el nivel acuático a 15.50 metros y, seguidamente, otras dos (en "Miraflores"), todas de 33.50 metros de ancho y 12.80 de profundidad, acaban de bajar las naves hasta entregarlas en el Pacífico, luego de recorrer 67 kilómetros por una faja irregular de 150 a 305 metros de anchura y de 90 a 195 de profundidad.

El 15 de agosto del mencionado 1914, el vapor "*Ancón*", entraba por boca del canal, conduciendo a unos 200 invitados, y después de 9 horas surcaba las aguas de Balboa, entre banderas y aclamaciones en la ciudad porteña de Pedrarias.

Así húbese coronado el anhelo de un paso interoceánico a través del nuevo mundo, anhelo de los ingleses, de los españoles, y de los propios americanos, que al repasar todos los ámbitos del continente, y no hallar estrecho alguno para conducir sus embarcaciones, de un hemisferio a otro, planearon desde los comienzos del siglo XVI romper la cinta más delgada del Istmo, hasta que así vino a cumplirse, conforme a la estrofa de un poeta colombiano:

"En los canales profundos
Que abren los brazos humanos,
Dos mares se dan las manos
Y se despiden dos mundos"

A lo largo de esta historia quedaron vinculados eminentes personalidades del mundo: Balboa, Carlos V, Humboldt, Bolívar, Codazzi, Lesseps, Eiffel; entre otros, los ideólogos y científicos. Los norteamericanos fueron los prácticos, los ingenieros, los realizadores del llamado "*Puente del Mundo*", en el "*Corazón del Universo*".

Por allí han transitado más de un millón de naves de todas las naciones, a razón de unas 15.000 por año, conduciendo más de 300 toneladas cada una, y dejando una fabulosa utilidad a los Estados Unidos.

Desde luego, ahora resulta pequeño el Canal de Panamá para satisfacer la demanda y los progresos de intercambio en nuestro tiempo, por lo cual se planean nuevos proyectos canaleros, a nivel del mar.

De todos modos, este ha sido uno de los mayores esfuerzos del hombre en el desarrollo del progreso universal.

* * *

Cuatro meses antes de inaugurarse la obra interoceánica, se firmaba en Bogotá la convención Urrutia-Thompson (6 de abril de 1914), que puso en paz las relaciones de Colombia y los Estados Unidos, mediante una manifestación política, una indemnización económica y un otorgamiento de expresos derechos a la primera de tales naciones, para el tránsito por el canal y el ferrocarril de Panamá.

Tal acuerdo internacional, debido al espíritu americanista de los Presidentes Restrepo, de Colombia y Wilson, de los Estados Unidos, paralelamente ratificó la independencia del nuevo país, tomando implícita cuenta de su voluntad separatista, en la misma forma que había brindado su anexión a la República de Colombia y, posteriormente, a la Nueva Granada, en los tiempos de la emancipación hispanoamericana.

Con todo, fue bastante que transcurriera medio siglo de pleno dominio estadounidense sobre la faja istmica (85 kilómetros de longitud y 8 kilómetros anchura a cada costado) en ejercicio del tratado Hay-Bunau-Varilla, suscrito en Washington el 18 de noviembre de 1903. Por virtud del mismo se había conferido control perpetuo al Estado norteamericano para el desempeño de su acción en el complejo canalero; pero en 1964 comenzaron a agudizarse las manifestaciones nacionalistas tendientes a recobrar la soberanía de Panamá en la integridad de su territorio nacional.

Así se daba razón a la actitud que había asumido Colombia en 1903, al no deponer su autoridad jurídica por medio de pactos y, por tanto, fue la primera en apoyar los reclamos del vecino.

Como resultado entendible y propio de la emotividad tropical que caracterizó al simpático presidente Omar Torrijos, y de la serenidad yanqui mantenida por los presidentes Richard Nixon y Jimmy Carter, luego de inteligentes pasos diplomáticos, el día siete (7) del mes de septiembre, correspondiente al año de mil novecientos setenta y siete (1977), se acordaron los célebres Tratados de la O. E. A. (Organización de los Estados Americanos), con asistencia de veinte y siete (27) mandatarios estatales del hemisferio occidental.

Por el primero de tales documentos se abrogaron los acuerdos anteriores referentes al canal, entre Panamá y los Estados Unidos, y la nación istmica, "en su condición de soberana territorial", pasó a otorgar "los derechos necesarios para regular el tránsito de barcos y para manejar, operar, mantener, mejorar, proteger y defender el canal", por parte de la nación norteamericana, hasta el medio día del 31 de diciembre de 1999. Se estipuló, eso sí, una participación creciente en la administración y protección del mismo, por parte de Panamá, hasta la fecha mencionada, a más de las compensaciones económicas acordadas como retribución del uso territorial y de los recursos naturales aportados por ella al buen suceso de la empresa.

En desarrollo del mismo tratado, Panamá, empezó a ejercer completa jurisdicción sobre la zona canalera, desde el 1º de octubre de 1979. Y a partir del medio día del 31 de diciembre de 1999, asumirá la administración integral y el mantenimiento de la empresa, que le será transferida en condiciones de funcionamiento, "libre de gravámenes y deudas", con la totalidad de los bienes raíces, mejoras inamovibles y equipos indispensables para su manejo.

Por el segundo de dichos tratados se consagró la neutralidad del canal, como vía acuática de tránsito internacional para las naves de todas las naciones, independientemente de su funcionamiento interno y de su fuero privado.

Cuanto a los derechos adquiridos por Colombia sobre tránsito de sus naves a través del canal, la conducta de su gobierno, para no entorpecer las negociaciones en favor de Panamá, lo decidieron a aceptar y pactar una serie de intercambios diplomáticos, moralmente condicionados a no perder tales compensaciones, conforme al Tratado de 1914.

La última nota de este generoso proceso fue acordada en el Tratado de Montería, el 22 de agosto de 1979, por los ministros plenipotenciarios Diego Uribe Vargas, de Colombia, y Carlos Ozores, de

Panamá según el cual, "y considerando que la República de Colombia, en virtud del tratado suscrito con los Estados Unidos de América ha venido ejerciendo tradicionalmente derechos de tránsito a través del canal, Panamá le otorgará, desde el medio día del 31 de diciembre de 1999, el derecho de transportar por tal vía y "en todo tiempo", sus tropas, naves y materiales de guerra, a más de otros "beneficios" allí relacionados para el paso de nacionales colombianos, así como de los correos y productos naturales e industriales de dicho país, en concordancia con el citado convenio internacional.

De una u otra suerte, lo ponderable es el espíritu de conciliación y entendimiento que, al fin, se conjugó entre las tres naciones interesadas en solucionar tan grave problema.

Así quedó eliminada la cuña de colonialismo que pesaba sobre la faja territorial del Istmo y, a la vez, se fortalecieron los vínculos de fraternidad panamericana, ofreciendo al mundo entero el lazo náutico de unión entre los dos grandes océanos, como un aporte de la tecnología al servicio del hombre y al progreso de la civilización.

* * *

Con el Canal de Panamá ocurrió lo que también ha ocurrido a través de la historia universal con las trochas rurales, las vías urbanas y los caminos nacionales e internacionales.

Las primeras veredas campesinas fueron desbrozadas para uso meramente peatonal, y después comenzaron a empedrarse para facilitar el paso de las bestias de carga, y a ensancharse para las yuntas de tiro agrícola, aliento amigo de la naturaleza y cooperación.

Las callejas de las villas y ciudades se trazaron como escasos pasadizos comadrenos que, poco a poco, debieron abrir campo a los caballos del coche señorial y, más tarde, a los primeros automóviles de la época moderna, en aprieto permanente de más espacio para desahogo de su multiplicación.

Con las carreteras de enlace entre los diferentes pueblos, desde la provincia hasta más allá de las fronteras, otro tanto fue ocurriendo al compás del progreso mundial. Inicialmente, como su nombre lo indica, apenas dejaron rodar las "carretas" conducidas por corceles y aurigas de ágil diligencia, cuyo desempeño quedaba más corto, cada vez, ante la aparición de motores, ferrocarriles, camiones y tractores de capacidad gigantesca, para el transporte material y humano, hacia el desarrollo económico y social.

En forma coincidente, cuando ahora ha quedado estrecho el Canal de Panamá, para el paso de portaaviones, naves cisternas y grandes vehículos de carga pesada, está para concluirse la "Carretera Panamericana", cuya construcción fue aprobada por la 5a Conferencia de la O. E. A., reunida en Santiago de Chile (1932), y que habrá de unir todo el suelo de América, desde Fairbanks de Alaska hasta la Patagonia, Argentina, en un recorrido aproximado de 30.000 kilómetros.

Tal es la misma ruta que siguieron, de norte a sur, los primitivos aborígenes del continente, acaso sin la misma dificultad que, siglos después, presentara en nuestros días el más difícil trayecto selvático de su magna longitud: el famoso "Tapón del Darién", justamente interpuesto a continuación de la zona canalera, entre el final del Istmo y la jurisdicción colombiana.

Son determinismos y maravillas de la geografía, que han dispuesto un encuentro crucial en tan privilegiado sector del globo terrestre.

Así que los diferendos y arreglos que se han sucedido entre las naciones partícipes del canal panameño, realmente no cuentan demasiado ante la próxima obsolescencia de su hechura, ya octogenaria, y a las necesidades que reclama el transporte contemporáneo y del futuro.

El tratado de 1977 reconoce por los estados contratantes la importancia de un canal a nivel del mar, entre otras consideraciones, posiblemente para conjurar ataques aéreos sobre la armadura de sus esclusas; y aunque asienta que durante su vigencia no se construirá uno nuevo en territorio panameño, ni se contratará por los Estados Unidos en otro país, salva la posibilidad de un acuerdo diferente entre las partes, o de una adición al sistema de esclusas en el complejo subsistente.

De todas maneras, como el estudio de tan magnos planes para otra vía interoceánica, por parte de los Estados Unidos o de cualquiera otra nación, requerirá un tiempo similar al de la vigencia contractual con Panamá, dos décadas no son mucho plazo para que se establezca cuál podrá ser la faja más apropiada para la realización de una nueva obra canalera, aprovechando los mejores recursos fluviales que ofrece la geografía del área, y empleando, si fuere preciso, modernas técnicas de excavación y craterización, así sean las nucleares, debidamente reducidas al ámbito de la futura construcción, para evitar la radioactividad de las explosiones, conforme se está logrando, con el milagro de la ciencia, lo cual demostraría a más de una enorme ventaja económica, que puede hacerse uso del poderío atómico, por métodos pacíficos en pro de la humanidad.

He ahí una de las etapas que se espera cumplir, a partir del año 2.000, después de Nuestro Señor Jesucristo.

NOTAS AL FINAL

¹ Lemaitre Eduardo. *"Panamá y su separación de Colombia"*. Bogotá, 1971.

² El 1º de enero de 1880, luego de atravesar el Atlántico en el vapor *"La Fayette"*, Lesseps abordó el ferrocarril de Panamá, en el puerto de Colón, adornado con las banderas de Colombia y Francia. En travesía del Istmo escribió a su hijo Carlos: "Nuestros ingenieros han encontrado aquí un suelo privilegiado, donde la naturaleza brinda las mejores facilidades y cuyos habitantes prestan el mejor de los concursos. Temperatura de primavera y una región bellísima, cuyo esplendor no son capaces de describir el pincel ni la pluma".

³ Eduardo Lemaitre, en su obra citada, anota que meses luego (marzo de 1881), Lesseps hizo anunciar la iniciación de los trabajos, aunque realmente no se comenzaron sino avanzado 1882. Y agrega: "Toda Panamá vibró de emoción cuando la figurita infantil de Ferdinande, una hijita de Lesseps, de solo 9 años, entre el aplauso atronador de los participantes, hizo estallar por un contacto eléctrico el primer explosivo destinado a romper la espina dorsal del Istmo Panameño".

⁴ G. Sautereau fue autor de la obra *"El Canal de Panamá, transformado en lago interior"*. IN-8º. París, 1888.

⁵ *"Nueva Frontera"*. Bogotá, Nº 191. Julio-agosto, 1978.

