

la travessia del canal de panamá

per Agustí Martín i Mallofré.

Després de tres dies de navegació des de Guayaquil (Equador), arribem a Panamá i fondegem a les quatre de la matinada d'un calorós dia d'estiu.

A les cinc embarca un oficial nordamericà del Canal per tal d'inspeccionar el vaixell i veure si porta tots els certificats en regla. Ve acompanyat del consignatari, el qual ens informa de les darreres notícies sobre les mercaderies que carregarem per Sudamèrica.

A les sis de la tarda, quan tot just començava el crepuscle, embarca el Pràctic i ens disposem a virar la cadena de l'àncora per tot seguit endinsar-nos vers les rescloses de "Miraflores". A partir d'aquest moment ens queden nou hores de navegació, en les que tindrem

l'oportunitat d'observar una de les meravelles del món de l'enginyeria.

L'any 1903 Panamá i els Estats Units van firmar un tractat sota el qual els darrers emprendrien la construcció del Canal a través de l'Istme de Panamá. Les obres començaren el 1904. El Canal fou obert el 1914 pel president Belisario Porras i inaugurat el 1920.

Els principals problemes que van tenir van ser els d'enginyeria, sanitat i organització. Entre els d'enginyeria figuraven l'excavació de tot el Canal, la construcció de la presa més gran que mai s'hagués fet i la construcció de les més gegantines comportes per a les rescloses. Dintre del camp de la sanitat es van haver d'afrontar amb el paludisme i la febre groga.

En entrar pel Pacífic ens trobem amb dos grups de rescloses: les de "Miraflores" i les de "Pedro Miguel": entre elles tots els vaixells pugen o baixen 26 metres per posar-se al nivell del llac de "Gatún" o del Pacífic, segons el cas.

El pràctic amb l'ajuda d'unes "mules" que són uns petits carrillets que remolquen els vaixells mitjançant uns cables, introdueix la nau dins la resclosa. En tancar-se la comporta el vaixell és elevat fins el nivell superior. El sistema que s'utilitza per omplir o buidar les rescloses és el de "vasos comunicants".

Una vegada ja som dalt, entrem dins el "Pas de la Culebra". Es la part més interessant del Canal pel seu significat històric. Es un sector d'uns 15 quilòmetres que va ser excavat sobre roca sòlida. Va ser ací on es va fer l'excavació principal i on van ocórrer més desgràcies. En aquesta zona el Canal travessa una muntanya de roca de 200 metres d'altitud. Es un tram en el que no es poden creuar dos vaixells i en el que s'ha de navegar amb molta cautela.

Deixant enrera el "Pas de la Culebra" es navega fins arribar a les rescloses de baixada a l'Atlàntic: són les de "Gatún".

Tot el Canal està perfectament balisat i controlat per una Comissió. Els pràctics, en nombre de dos-cents, són nordamericans, a excepció de nou que són panamenys. Panamá obtindrà els drets complets sobre el Canal l'any 2.000.

A la una de la matinada del dia sis de novembre ja som a la badia del "Limón". Hem deixat enrera el Pacífic i ens disposem a arrumbar cap el port de Willemstad (Curaçao) per tal de repostar combustible i començar la travessia de deu dies per arribar a Espanya.

