

El Canal de Panamá

Season 9, episode 3

El 15 (quince) de agosto de 1914 (mil novecientos catorce) unos 80 (ochenta) kilómetros de agua cambiaron el mundo. El Canal de Panamá abrió un paso entre los océanos Pacífico y Atlántico, reduciendo el tiempo necesario para transportar bienes por agua. Ahora 40 (cuarenta) barcos pasan por el canal cada día.

La jornada hacia la existencia del canal fue larga y complicada. Más de un grupo estaba interesado en abrir un paso entre los hemisferios. Antes del canal, los barcos tenían que navegar por el Cono Sur, un viaje largo, peligroso y costoso. La idea de construir un canal era popular.

El presidente estadounidense, Ulysses S. Grant, estaba interesado en establecer un canal en las Américas. Hizo un grupo para investigar un sitio para un posible canal. Después de explorar un sitio en Panamá, el grupo decidió que sería mejor construir el canal en Nicaragua. El canal de Nicaragua necesitaría doce esclusas debido a los varios niveles de agua y costaría mucho dinero. El congreso estadounidense decidió no continuar con los planes.

Unos años después, un equipo francés decidió proceder con un plan para construir un canal en Panamá. El líder del grupo era Carlos De Lesseps, el mismo ingeniero del Canal de Suez en Egipto. Creyó que podía construir un canal al nivel del agua sin esclusas. En aquel entonces, Panamá era parte de Colombia. Colombia dio permiso exclusivo a De Lesseps para construir el canal.

El trabajo en el canal de Panamá comenzó en enero de 1882 (mil ochocientos ochenta y dos). El trabajo en el canal era muy difícil. Había múltiples inundaciones y derrumbes. Después de más de un año de trabajo, el grupo francés solo había excavado 660,000 (seiscientos sesenta mil) metros cúbicos de tierra.

No solo la naturaleza causó problemas, sino que muchos obreros se enfermaron. La presencia de numerosos mosquitos infectó a varios obreros con fiebre amarilla. Poco después, el 30% (treinta porcentaje) de los obreros sufrió de disentería debido al agua contaminada.

Los problemas del canal parecían no tener fin. En 1885 (mil ochocientos ochenta y cinco), la guerra civil de Colombia se extendió a Panamá y atacó a las tropas francesas allí. Un barco estadounidense estaba cerca. Llegó y ayudó a establecer orden en el canal.

Muchos obreros en el canal vinieron de Jamaica. La llegada de inmigrantes a Panamá causó unas tensiones. Las tensiones entre los obreros jamaicanos y los obreros panameños llegaron a una confrontación violenta. Los panameños mataron a 25 (veinticinco) jamaicanos y lastimaron a 20 (veinte) más. Como resultado, varios jamaicanos volvieron a casa y el canal perdió la mayoría de sus obreros manuales.

Siete años después de comenzar la construcción del canal, había muy poco progreso. El ingeniero De Lesseps estaba muy frustrado y aceptó que su canal necesitaría una esclusa. Contrató a Gustav Eiffel para diseñar la esclusa, pensado que sería temporal.

De Lesseps nunca vio el canal completado. A finales de 1888 (mil ochocientos ochenta y ocho), se quedó sin dinero. Su compañía colapsó, arruinando las fortunas de unos 800,000 (ochocientos mil) inversores privados. Durante su tiempo en Panamá, más de 22,000 (veintidós mil) personas se murieron. Construcción en el canal se detuvo por completo.

En 1901 (mil novecientos uno), el Canal de Panamá encontró otro promotor en el presidente Teodoro Roosevelt. La participación de Roosevelt no solo resultaría en la conclusión del canal, sino también en la separación de Panamá de Colombia.

Roosevelt habló de la importancia del canal desde su primer día en la oficina presidencial. Poco después, envió a un representante a Colombia para negociar un tratado sobre el canal. El tratado no resultó muy beneficioso para Colombia y, al fin, lo rechazó. Al mismo tiempo, Panamá estaba luchando por separarse de Colombia. Roosevelt vio una oportunidad. Mandó ocho barcos de guerra a Panamá.

Cuando Panamá declaró su independencia de Colombia el 3 (tres) de noviembre de 1903 (mil novecientos tres), los Estados Unidos reconoció a Panamá y prometió defender la independencia de la nueva nación. Con la presencia de los barcos de guerra, Colombia aceptó la independencia de Panamá. A cambio de la ayuda estadounidense, Panamá hizo un tratado con los Estados Unidos para la construcción del canal.

El equipo estadounidense estudió el progreso francés en el canal. Reconoció los problemas de tierra, enfermedad y corrupción. Durante los próximos cuatro años, trabajaron para mejorar los sistemas de ferrocarril, saneamiento y dinero.

El médico William Gorgas enfatizó que los mosquitos eran portadores de las infecciones de malaria y fiebre amarilla. Trabajó para proteger a los obreros. Fumigó casas y compró mosquiteros para los obreros. Sus esfuerzos fueron efectivos y la fiebre amarilla desapareció entre los obreros, aunque la malaria y neumonía aún causaban problemas.

El ingeniero John Stevens notó la necesidad de mejorar el sistema ferroviario. Quería excavar más, pero no podía hacerlo eficientemente porque el tren no podía mover la tierra excavada de manera efectiva. Después de mejorar el sistema ferroviario, Stevens adquirió excavadores a vapor para mover la tierra más rápidamente. En un mes movieron más tierra que en todo el primer año de excavación bajo De Lesseps.

El trabajo estaba progresando, pero no había suficientes obreros manuales. Representantes estadounidenses reclutaron obreros de las islas del Caribe (excepto Jamaica), España e Italia. El trabajo era duro y peligroso, y las condiciones de vida eran horribles. Además, existía racismo entre los obreros con los trabajadores blancos recibiendo mejores acomodaciones y acceso a educación para sus hijos. Sin embargo, a pesar de los problemas, había mucha gente buscando trabajo y miles de hombres fueron a Panamá.

El Presidente Roosevelt visitó la construcción del canal en noviembre de 1907 (mil novecientos siete). Fue un evento significativo porque fue la primera vez que un Presidente estadounidense salió del país durante su presidencia. Roosevelt quería inspeccionar el canal. Dijo que el proyecto de construir el canal era su acción más importante en asuntos extranjeros.

Después de dos presidentes, tres ingenieros, diez años de trabajo y casi 6000 (seis mil) muertos, la construcción americana del canal se acercó a su fin. Habían movido once millones de toneladas de tierra. Habían construido un lago artificial y seis esclusas que funcionaban perfectamente.

El Canal de Panamá abrió oficialmente el 15 de agosto de 1914. Fue una gran noticia, hasta los periódicos recibieron información de Europa: los alemanes iban hacia París. El trabajo de los últimos diez años fue eclipsado por el inicio de la Primera Guerra Mundial.

El canal estuvo bajo el control de los Estados Unidos. Pagaron \$250,000 (doscientos cincuenta mil dólares) por año a Panamá. El costo para cruzar Panamá era 90 (noventa) céntimos por tonelada de carga. El precio no cambió hasta 1974 (mil novecientos setenta y cuatro), cuando se incrementó a \$1.08 (un dólar con ocho céntimos). En el año 2000 (dos mil), el tratado entre los Estados Unidos y Panamá concluyó y Panamá asumió el control total del canal.

Hoy en día, el Canal de Panamá es un sitio popular con turistas y el comercio. Se han construido seis esclusas nuevas para acomodar a los enormes barcos de carga. Y el precio de pasar es mucho más. Dependiendo del tipo de carga y la cantidad de contenedores, en general, los barcos pagan entre \$60,000 (sesenta mil) y

\$300,000 (trescientos mil dólares) para pasar. ¡Un barco pagó un millón de dólares por el tránsito!

La construcción del Canal de Panamá fue increíblemente difícil. Requirió la colaboración de naciones y el ingreso de millones de dólares y miles de vidas humanas. El canal representa una conexión crucial entre los hemisferios y ha transformado el transporte global. Es difícil imaginar un mundo sin el Canal de Panamá.



You can find this and more stories at smalltownspanishteacher.com *This story is an original work by Camilla Given. Any resemblance to stories by other authors is purely coincidental, unless otherwise noted.*