



# Kanał dwóch oceanów

■ Panama kojarzy się z Kanałem Panamskim, który od 1914 roku wydatnie skraca drogę morską w wielu relacjach, np. z jednego wybrzeża USA na drugie. To sprawia, że armatorzy są skłonni słono płacić, byle tylko nie płynąć dookoła Ameryki Południowej.

**Marek Marcola**

podróżnik, autor bloga przez6kontynentów.pl

Czy to przypadek, że hiszpański żeglarz i awanturnik Vasco Núñez de Balboa, jako pierwszy Europejczyk po dwudziestu latach od pierwszej wyprawy Krzysztofa Kolumba dotarł na drugi brzeg Ameryki w okolicach dzisiejszego Kanału Panamskiego? W liście do króla Hiszpanii pisał: „Indianie twierdzą, że jest inny ocean, oddalony o trzy dni drogi stąd [...] mówią, że ocean ten jest bardzo wygodny do podróżowania łodzią, ponieważ jest zawsze spokojny. [...]”.

Balboa nadał oceanowi nazwę Wielkiego Morza Południowego (hiszp. Mar del Sur) i proklamował go własnością króla Hiszpanii. Dziś oficjalnie nosi nazwę Oceanu Spokojnego.

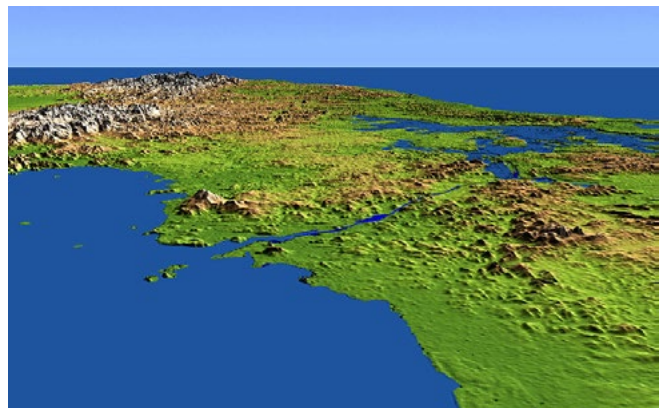
## Od Atlantyku do Pacyfiku i odwrotnie

Hiszpanie szybko zauważyli korzyści, jakie może przynieść wąski pas lądu rozdzielający dwa oceany. Zwłaszcza, kiedy na zachodnim wybrzeżu Ameryki Południowej odkryli bogate złoża srebra. Już pod koniec XVI wieku, jedna z dwóch hiszpańskich flot, liczących po kilkadziesiąt statków, wypływających dwa razy do roku z Sewilli, przypląwała do Panamy. Na statkach przewożono kolonizatorów, zwierzęta, narzędzia rolnicze i wszystko co było niezbędne do życia w Nowym Świecie.

Z powrotem statki zabierały towary z hiszpańskich kolonii, a zwłaszcza srebro z Potosi. Transportowano je z głębi lądu karawanami na grzbietach lam i mułów na wybrzeże Pacyfiku, do Limy. Stamtąd statkami transportowano je do Panamy, gdzie odbywały 50-kilometrową lądową podróż na wybrzeże atlantyckie. I tak trwało to blisko dwa wieki, zanim na północy Ameryki

nie wyrosła gospodarcza potęga Stanów Zjednoczonych, a wraz z nią konieczność transportowania ludzi i towarów ze wschodniego wybrzeża USA do zachodniego, zwłaszcza, że wybuchła gorączka złota w Kalifornii. Pokonanie 4 tys. km lądem, przy ówczesnej sieci dróg nie było łatwe. Transport morski, choć dłuższy był lepszym i tańszym rozwiązaniem. Wystarczyło tylko w Panamie pokonać wąski kawałek lądu.

Czas niewolników, lam i mułów powoli odchodził do przeszłości, zastępowała je kolej. W USA powstawało coraz więcej linii na północnym wschodzie. Zbudowano już kolej na Kubie, w Meksyku i w Peru. Logicznym było więc zbudowanie kolei łączącej w Panamie oba oceany. Tak też się stało. W kwietniu 1850 r. utworzono Panama Railroad Company, a już miesiąc później rozpoczęły się prace przy budowie linii. Niespełna pięć lat później linią łączącą dwa oceany przejechał pierwszy pociąg. Wprawdzie towary ze statków trzeba było przelado-



Zdjęcie satelitarne Kanału Panamskiego. Foto NASA



Śluzę na kanale podnoszą statki na wysokość 26 m.

wywać w portach po obu brzegach oceanów, ale sam transport kolejną był szybszy i tańszy.

W tym czasie trwała już budowa Kanału Sueskiego, bo gospodarka europejska dla dalszego rozwoju także potrzebowała nowych szlaków handlowych do Azji – krótszych i tańszych. Pozyskał środki i zorganizował to przedsięwzięcie konsul Francji w Aleksandrii Ferdinand de Lesseps. Kiedy zakończył prace w Egipcie, pojawił się w Panamie.

Lesseps mający doświadczenie i sukcesem zakończoną budowę Kanału Sueskiego uzyskał poparcie społeczne dla swojego projektu, choć bardziej trafną koncepcję miał Adolphe Godin de Lépinay, inżynier, który badał przesmyk. Znał warunki geologiczne terenu, chciał wykorzystać dwie rzeki: Chagres wpadającą do Atlantyku i mniejszą Río Grande wpadającą do Pacyfiku do stworzenia sztucznych jezior. W 1879 roku zaproponował plan budowy kanału, z tamami w Gatún i drugiej w Miraflores pozwalając wodom podnieść się i utworzyć dwa jeziora na wysokości 25 metrów, a wszystko połączyć za pomocą śluz. Ale jego koncepcje przegrały.

Lesseps nie znał warunków panujących w Panamie, które bardzo różniły się od egipskich. Zamiast pustyni trafił na tropikalną dżunglę, z ulewnymi deszczami, wyniszczającymi upałami i wilgocią oraz chorobami tropikalnymi. Warunki topograficzne wzdłuż proponowanej trasy były bardzo zróżnicowane i wahały się od przybrzeżnych bagien po góry. Maszyny używane do kopania kanału były albo zbyt lekkie, albo źle przystosowane do trudnego terenu w głębi lądu, a choroby zbierały straszne żniwo wśród pracowników. Po 8 latach skończyły się pieniądze, a firma Lesspesa upadła. Ale idea Kanału Panamskiego nie.

## Amerykianie w grze

Firmę Lesspesa kupili Amerykanie, ale warunkiem dalszej budowy kanału było wynegocjowanie traktatu z Kolumbią,



Panorama Panama City, stolicy Panamy



Wkrótce ruch na Kanale ma się podwoić. Foto – Dreamstime

której Panama była wówczas integralną częścią. Kiedy negocjacje traktatowe z Kolumbią załamały się, Panama, przy wsparciu Stanów Zjednoczonych, ogłosiła niepodległość, a Stany Zjednoczone w listopadzie 1903 r. uznały ją za niepodległe państwo. Następnie podpisano traktat Hay–Bunau-Varilla, w wyniku czego utworzono Strefę Kanału Panamskiego, która formalnie stała się kolonią USA. Od tego czasu historia Panamy spletała się z polityką USA i jej wpływami w tym regionie.

Amerykianie wrócili do koncepcji de Lépinay'a, choć spory, jak prowadzić budowę, wciąż trwały. Do tego stopnia, że ostateczny projekt zatwierdzał prezydent USA. Zdecydowano o budowie tamy na rzece Chagres w Gatún, w wyniku czego utworzono wówczas największe na świecie sztuczne jezioro Gatún, które było w stanie neutralizować wody rzeki Chagres w czasie powodzi. W ten sposób powstało jednocześnie 32 km trasy kanału.

Kanał nie przecina, jak się powszechnie uważa, przesmyku ze wschodu na zachód. Biegnie na południe od swojego wejścia w Colón po stronie Atlantyku przez śluzę Gatún do punktu w najszerszej części jeziora Gatún; następnie skręca ostro na wschód i biegnie na południowy wschód, aż do Zatoki Panamskiej po stronie Pacyfiku.

Statki przepływające z Atlantyku na Pacyfik, wpływają do kanału podejściowego w zatoce Limón. Po 17 km docierają do trzech śluz, które podnoszą statki na wysokość 26 m do jeziora Gatún. Po przepłynięciu jeziora statki trafiają do kolejnych śluz, które opuszczają je do poziomu jeziora Miraflores, na wysokości 16 m nad poziomem morza, a po przepłynięciu jeziora do kolejnych dwustopniowych śluz, gdzie są opuszczane do poziomu morza. Ostatnim odcinkiem kanału jest pogłębione przejście o długości ponad 11 km, przez które statki wpływają na Pacyfik.

Budowa kanału pochłonęła życie, według różnych źródeł, od 5609 do ok. 20 tysięcy ludzi. Przy projekcie zatrudniono



Prowincja jest znacznie biedniejsza od stolicy kraju

nych było ponad 40 000 osób, głównie robotników z wysp Barbados, Martyniki i Gwadelupy, chociaż wielu inżynierów, administratorów i wykwalifikowanych handlowców pochodziło ze Stanów Zjednoczonych.

W 1916 roku przez kanał przepłynęło 807 statków. Rekordowy był rok 1970, w którym przepłynęło 15 523 statków. Potem liczba statków spadła, za to wzrósł tonaż przewożonych towarów, którego głównymi składnikami są samochody i inne pojazdy silnikowe, produkty ropopochodne, zboża oraz węgiel i koks. Po ostatnich przebudowach przez kanał przepływa ok. 14 tys. statków, a wkrótce ten ruch ma się podwoić. Kanał przynosi rocznie 2 mld dol. przychodu, co stanowi 3% panamskiego PKB.

## Amerykańska obecność

Traktaty z USA były od początku kością niezgody. Amerykanie otrzymali 16 km pas dzielący Panamę na dwie części, który był faktycznie amerykańską kolonią. Strefą kanału zarządzał amerykański gubernator mianowany przez prezydenta USA. Był on z urzędu dyrektorem i prezesem Panama Canal Company, amerykańskiej korporacji, której dyrektorzy byli odpowiedzialni za obsługę i konserwację kanału. Aby zapewnić działanie kanału na wypadek wojny, w strefie kanału stacjonowały jednostki wojskowe USA.

W kolejnych traktatach ograniczono prawa USA w strefie, ale nawet po jej zniesieniu i przyznaniu pełnej suwerenności nad kanałem Panamie, USA zapewniły sobie obecność wojskową w regionie. Kiedy interesy USA były zagrożone, interweniowało wojsko, jak w latach 1989-1990, kiedy obalono dyktatora Manuela Norieę, a na terenie bazy lotniczej Howard zaprzysiężono nowego prezydenta Panamy, Guillermo Endarę. W wyniku inwazji amerykańskiej śmierć poniosło ponad 20 tys. osób, a na kilka lat Panama pogrążyła się w kryzysie gospodarczym i politycznym, z którego pomogły jej wyjść... Stany Zjednoczone.

Obecnie Panama jest drugim po Szwajcarii co do wielkości centrum bankowym na świecie i drugim, co do wielkości obok Hongkongu centrum międzynarodowej dystrybucji i handlu. W wolnej strefie Panamy działa 1500 międzynarodowych przedsiębiorstw typu import/eksport. Panamska giełda jest największa w Ameryce Środkowej i Południowej. Nie bez przyczyny uważa się, że jest jednym z największych „rajów podatkowych”.

Wszystkie kraje Ameryki Centralnej zapatrzone są w Stany Zjednoczone, starając się czerpać stamtąd wzorce, jak np. oznakowanie dróg. Ale w tym zapatrzeniu bezapelacyjnie przoduje Panama. Widać to najwyraźniej w mieście stołecznym. Tak, jak w Ameryce centrum porasta las wieżowców, z których aż 23 mają ponad 200 metrów wysokości. Czy to dużo? Dla porównania: Nowy Jork ma 74 takie budynki, Londyn 6, a Warszawa 1.

Do tego dochodzi iście amerykańska płatanina dróg szybkiego ruchu, estakad i mostów, w tym obwodnica umieszczona na słupach nad wodami Pacyfiku. Po tych drogach krążą również taksówki malowane na żółto, jak nowojorskie. Tyle że flota miejscowych aut pochodzi z Azji, gdyż pewnie były tańsze. W tym wszystkim jest jednak pewien dualizm, gdyż ta niby do szpiku kości amerykańska Panama jest ograniczona jedynie do stolicy i ciągów wzdłuż głównych dróg, tudzież obszarów odwiedzanych przez cudzoziemców. Gdzie indziej niewiele różni się od biednej Nikaragui.



**Kobiety w tradycyjnych strojach karnawałowych.**



**Indianie Embera zajmują się teraz głównie turystyką.**

## Nie tylko kanał...

Turystyka jest trzecim źródłem przychodów po handlu i usługach oraz rolnictwie. Panama stara się zaoferować zarówno plaże obu oceanów, jak i bogatą tropikalną przyrodę, oraz egzotykę odległą od cywilizacji.

Tę drugą, typowo latynoamerykańską Panamę możemy obejrzeć wybierając się na spotkanie miejscowych Indian, żyjących ponoć jak przed wiekami w dżungli nad brzegiem rzeki. Na brzegu rzeki Chagres czekają na nas Indianie Embera, którzy długimi łodziami zawiozą nas do swojej wioski. Armia USA wykorzystywała ich do szkolenia wojska w walce w dżungli, a potem rząd panamski zaproponował im stworzenie swoistego skansenu. Zamiast polowań mieli opowiadać turystom o swoim plemieniu.

Rdzennych mieszkańców tych ziem spotkać można także w archipelagu San Blas, który składa się z ponad 360 wysp. Zamieszkują je Indianie Kuna. W latach 20. ubiegłego wieku przedstawiciele 45 wiosek stworzyli nawet własne państwo Tula. Na wyspach zabronione jest nurkowanie i zbieranie kokosów, którymi handlują tubylcy. Głównym zajęciem mężczyzny jest rybołówstwo. Kobiety zajmują się rękodziełem – wyszywają tradycyjne stroje molas.

Najstynniejsze parki narodowe to Park Narodowy Coiba w prowincji Veraguas, w Zatoce Chiriquí na Pacyfiku. Obejmuje 38 wysp i jest jednym z największych parków morskich na świecie, a także ostatnią ostoją dla niektórych ginących gatunków, takich jak harpia gujańska. W roku 2005 został wpisany na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO.

Drugim parkiem wpisanym na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO jest transgraniczny Park Narodowy La Amistad. To jedyne miejscem w Ameryce Środkowej, w którym występują ślady zlodowaceń czwartorzędu, możliwa była – i nadal jest – wymiana genetyczna między florą i fauną Ameryki Północnej i Południowej.

Park Narodowy Darién znajduje się we wschodniej części Panamy i rozciąga się od poziomu morza do wysokości 1875 m n.p.m. Obszar parku o powierzchni 5970 m<sup>2</sup> pokrywają lasy deszczowe i namorzynowe, świetnie zachowana puszcza dziewicza, a także skały i piaszczyste plaże. Żyją tu Indianie Choco, którzy przywędrowali tu z Kolumbii mniej więcej 300 lat temu.

**Foto – Autor**