

Η Διώρυγα του Παναμά και οι Έλληνες



Έρευνα:
Δημήτρης Συμεωνίδης JP

Μέρος Β'

Η Ιστορία κατασκευής της Διώρυγας

Από το 1501 κιόλας, οι άνθρωποι ονειρεύτηκαν μια γέφυρα νερού που να ενώνει τον Ατλαντικό Ωκεανό με τον Ειρηνικό, μέσα από τον ισθμό του Παναμά. Η προσπάθεια διάνοιξης της διώρυγας είχε αρχίσει απ' τα πολύ παλιά χρόνια. Πολλοί επιχειρήσαν την εκτέλεση του έργου, αλλά οι εδαφικές ανωμαλίες, η διαφορά της παλίρροιας και ο κίτρινος πυρετός έκαναν την κατασκευή προβληματική, αν όχι αδύνατη. Το 1859, τελείωσε η σιδηροδρομική γραμμή που διέσχισε τον Ισθμό, αφού στοίχισε όμως πολλές απογοητεύσεις, κόπους και έξοδα. Φαινόταν, λοιπόν, πως τα πλοία θα συνεχίζανε να κάνουν το γύρο του Κέιπ Χορν, διαπλέοντας 8.000 μίλια παραπάνω. Παρόλ' αυτά, το 1876 οι Γάλλοι διαλέγουν και πάλι τον ισθμό του Παναμά σαν το ιδανικό μέρος για τη διάνοιξη της διώρυγας και ιδρύουν τη Διεθνή Εταιρεία

της Ωκεάνιας Διώρυγας, που εξουσιοδοτεί και τη γαλλική εταιρεία «Λεσσέψ» που είχε ιδρύσει ο Φερδινάνδος Λεσσέψ να αρχίσει τις εργασίες. Πράγματι, το 1881, αρχίζει η γαλλική προσπάθεια. Όμως οι τροπικοί πυρετοί προκαλούσαν τρομερή απώλεια της ζωής στο εργατικό προσωπικό. Η κακή διαχείριση, η διαφθορά και η κλοπή οργιάζαν. Η προσπάθεια τερματίζεται άδοξα το 1888 με την πτώχευση της εταιρείας. Οι Γάλλοι εγκατέλειψαν το σχέδιο, αφήνοντας πίσω τους σκουριασμένα μηχανήματα και τάφους αναρίθμητων χιλιάδων εργατών. Το 1904 η αμερικανική κυβέρνηση εξαγόρασε τα γαλλικά δικαιώματα και μια στενή λωρίδα γης, που είχε μήκος 50 μίλια και πλάτος 10 (η Ζώνη της Διώρυγας). Ο αρχίατρος Ουίλιαμ Κρούφορντ Γκόργκας ανέλαβε να απαλλάξει τη Ζώνη της Διώρυγας από τις ακαθαρσίες και τις αρρώστιες, τη μαalaria και τον κίτρινο πυρετό, εξαιτίας των οποίων πέθαναν πολλοί εργάτες. Έγινε μια Επιτροπή για τη Διώρυγα, με πλήρη μηχανικά και διοικητικά δικαιώματα και η κατασκευή της άρχισε. Ο πρώτος αρχιμηχανικός Τζον Ουάλας παραιτήθηκε ύστερα από ένα χρόνο και ο διάδοχός του Τζον Στίβενς αποσύρθηκε το 1907. Ο Πρόεδρος των Η.Π.Α. Θεόδωρος Ρούσβελτ αντιλαμβανόταν πως αν επρόκειτο να κατασκευαστεί η Διώρυγα του Παναμά, δεν έπρεπε να επαναληφθούν τα λάθη που είχαν διαπράξει οι Γάλλοι. Το 1907, η Επιτροπή Διώρυγας ανετέθη στο στράτευμα και ο συνταγματάρχης Τζορτζ Ουάσινγκτον Γκέταλς ανέλαβε τη διοίκηση. Το κανάλι δε θα γινόταν ένας κρίκος που θα ένωνε απ' ευθείας τον Ατλαντικό και τον Ειρηνικό Ωκεανό, όπως είχαν σχεδιάσει οι Γάλλοι, αλλά ένας υδάτινος διάδρομος, φραγμένος από ξηρά, κατασκευασμένος στη ψηλή ράχη του ισθμού. Από τον Ατλαντικό τα καράβια θα εισχωρούσαν μέσα σε



μία διώρυγα του επιπέδου της θάλασσας, μήκους 7 μιλίων. Τρία τεράστια φράγματα θα σήκωναν τα πλοία 85 πόδια πάνω από το επίπεδο της θάλασσας στην πραγματική διώρυγα. Από εκεί θα ταξίδευαν ανεμπόδιστα 32 μίλια στη λίμνη Γκάτουν και θα περνούσαν μέσα από το Κουλέμπρα Κατ στα φράγματα του Ειρηνικού. Το Πέντρο Μιγκουέλ, το πρώτο φράγμα, θα χαμπλώνε τα καράβια 30 πόδια στην τεχνητή λίμνη Μιραφλόρ, πλάτους 2 μιλίων. Έπειτα, άλλα δύο φράγματα θα χαμπλώναν τα υπόλοιπα 54 πόδια στο κανάλι του επιπέδου της θάλασσας. Από κει και πέρα θα απέμεναν να διασχισθούν μόνο 8,5 μίλια έως τον Ειρηνικό Ωκεανό. Αυτό ήταν το πράκλειο έργο που αντιμετώπισε ο Γκέταλς. Τα κανάλια του επιπέδου της θάλασσας στις δύο άκρες του ισθμού ήταν εύκολη αποστολή, με σκάψιμο και βυθοκαθαρισμό. Όμως τα τεράστια φράγματα, με τις μεγάλες θαλάσσιες θύρες τους, πρόσφεραν πολλά περισσότερα προβλήματα. Το μεγαλύτερο εμπόδιο ήταν το εσωτερικό κανάλι επειδή το πειρωτικό χωρίσμα ήταν περίπου 85 πόδια ψηλότερο από το προτεινόμενο επίπεδο ύψους του θαλάσσιου διαδρόμου. Οι λόφοι έπρεπε

να κοπούν κάθετα σε μια έκταση 9 μιλίων στο Κουλέμπρα Κατ. Πηγή υδάτων θα ήταν για το σκοπό αυτό ο ποταμός Τσαγκρες. Αυτός όμως ήταν πολύ χαμηλότερος από το προτεινόμενο επίπεδο των 85 ποδιών. Έτσι κατασκευάστηκε το Γκάτσου Νταμ. Στο Κουλαμάρα άνθρωποι και μηχανές σκάψανε ένα βαθύ όρυγμα σε σχήμα V μέσα στο βουνό και ανασκάφηκαν εκατομμύρια κυβικές γιάρδες χώμα και πέτρα, που το μεγαλύτερο μέρος τους μεταφέρθηκε στο Γκάτουν Νταμ. Την εποχή των βροχών υπήρχε ο κίνδυνος των κατολισθήσεων αλλά και των πλημμυρών του ποταμού Τσαγκές. Τα φράγματα έπρεπε να γίνουν αρκετά πλατιά ώστε να μπορούν να τα διαπλεύσουν και τα μεγαλύτερα πλοία του Ναυτικού Στόλου. Έτσι κατασκευάστηκαν με μήκος 1.000 ποδών, πλάτος 110 ποδών και το ύψος τους στα πλάγια ισούται με πολυκατοικία 6 ορόφων. Για να κατασκευαστεί το κανάλι του Παναμά χρειάστηκε να μεταποπιστεί χώμα σε μια ποσότητα που ανέρχεται συνολικά σε 240.000.000 τόνους. Η ποσότητα αυτή θα μπορούσε να σχηματίσει μία σειρά από 63 πυραμίδες, που η κάθε μία να έχει το ύψος της Μεγάλης Πυραμίδας της Αιγύπτου. Τελικά, το έργο ολοκληρώθηκε. Στις 26 Σεπτεμβρίου 1913, άνοιξαν τα φράγματα της λίμνης και το νερό εισχώρησε στο κανάλι. Άνοιξαν οι υδατοφράκτες και τα νερά του Ατλαντικού γέμισαν την πρώτη σύρτη. Στις 10 Οκτωβρίου 1913 έγιναν τα εγκαίνια. Πυκνά πλήθη από υπερήφανους εργάτες μαζί με τις οικογένειές τους ζητωκράυγασαν καθώς το πρώτο πλοίο, το ρυμουλκό "Γκέιταν", σημαιοστολισμένο μπύκε σφυρίζοντας μέσα στο φράγμα. Οι μηχανικοί και οι επίσημοι βρίσκονταν επάνω στο ρυμουλκό. Ύστερα από ένα χρόνο, στις 15 Αυγούστου του 1914 η Διώρυγα παραδόθηκε στη διεθνή ναυσιπλοΐα. Μέχρι το 2000 βρισκόταν κάτω από την οικονομική εκμετάλλευση των ΗΠΑ. Στρατιωτικά σήμερα η διώρυγα του Παναμά συνεχίζεται να θεωρείται ουδέτερη θάλασσα.

Στο Κουλαμάρα άνθρωποι και μηχανές σκάψανε ένα βαθύ όρυγμα σε σχήμα V μέσα στο βουνό και ανασκάφηκαν εκατομμύρια κυβικές γιάρδες χώμα και πέτρα, που το μεγαλύτερο μέρος τους μεταφέρθηκε στο Γκάτουν Νταμ.

Συνέχεια την άλλη Παρασκευή