

O CANAL DO PANAMÁ

Ten-Cel **CELSO MEYER**
Oficial de EM

1. INTRODUÇÃO

O Canal do Panamá é uma das maiores obras de engenharia do mundo. Foi construído pelos EUA, de 1904 a 1914, e custou cerca de 380 milhões de dólares.

É uma obra de benefício internacional, pois presta serviços a barcos de todas as nacionalidades, sem distinções. Constitui, hoje em dia, um dos pontos vitais das comunicações mundiais e sua importância militar é, ainda, considerável, não obstante os grandes avanços da ciência e da técnica.

2. O Canal está localizado 9º acima da linha do Equador e próximo ao centro geográfico do Hemisfério Ocidental. Liga os oceanos Atlântico e Pacífico e tem a direção geral de NW para SE.

3. SÍNTESE HISTÓRICA

A primeira idéia de união dos dois oceanos é atribuída a Vasco Nuñez de Balboa, o descobridor do Oceano Pacífico. Carlos V de Espanha foi o primeiro a perceber a importância de tal ligação, determinando, em 1523, a realização de estudos com esse objetivo. Em 1534, ordenou ao Governador do Panamá que procedesse ao reconhecimento de uma via ao longo dos rios Chagres e Grande, via essa que, em linhas gerais, foi seguida pelo atual canal.

A primeira experiência de construção de um canal teve início a 10 de janeiro de 1880 e foi feita pela Companhia Francesa do Canal, sob a direção do conde Ferdinando de Lesseps, já famoso pela construção do Canal de Suez. Essa tentativa, entretanto, fracassou após nove anos de lutas e a Companhia foi dissolvida. Nova tentativa foi realizada pelos franceses em 1894, mas também sem resultado.

A 4 de maio de 1902, os Estados Unidos adquiriram, por 40 milhões de dólares, todos os direitos e propriedades dos franceses e tomaram a si a responsabilidade da construção do canal.

Os entendimentos prévios para a compra dos direitos aos franceses correram paralelamente à negociação de um tratado com a Colômbia, a quem, na época, pertencia todo o território que hoje forma a República do Panamá. Esse tratado não foi ratificado pelo Congresso colombiano.

Em 1903, com a formação da República do Panamá, os Estados Unidos negociaram um outro tratado com a nova República, o qual desta vez foi ratificado. Esse tratado dava aos Estados Unidos, em caráter perpétuo, todos os direitos para utilização, ocupação e controle da Zona do Canal sobre o qual a República do Panamá deixava de ter até o direito de soberania; concedia-lhe, ainda, o direito de organizar um monopólio para a construção de um sistema qualquer de comunicações, através do istmo, fosse mediante um canal ou mesmo uma estrada de ferro; e outorgava-lhe, também, os direitos necessários para a construção direta ou indireta do canal e para a sua manutenção.

Os Estados Unidos, em troca, se comprometiam a garantir a independência do novel Estado e obrigavam-se a pagar-lhe a importância de dez milhões de dólares e mais uma anuidade de 250 mil dólares, a iniciar-se nove anos após a ratificação do tratado. Essa anuidade foi, em 1936, aumentada para 430 mil dólares e, mais tarde, em 1955, para 1 milhão e 930 mil dólares.

O Canal foi inaugurado a 15 de agosto de 1914.

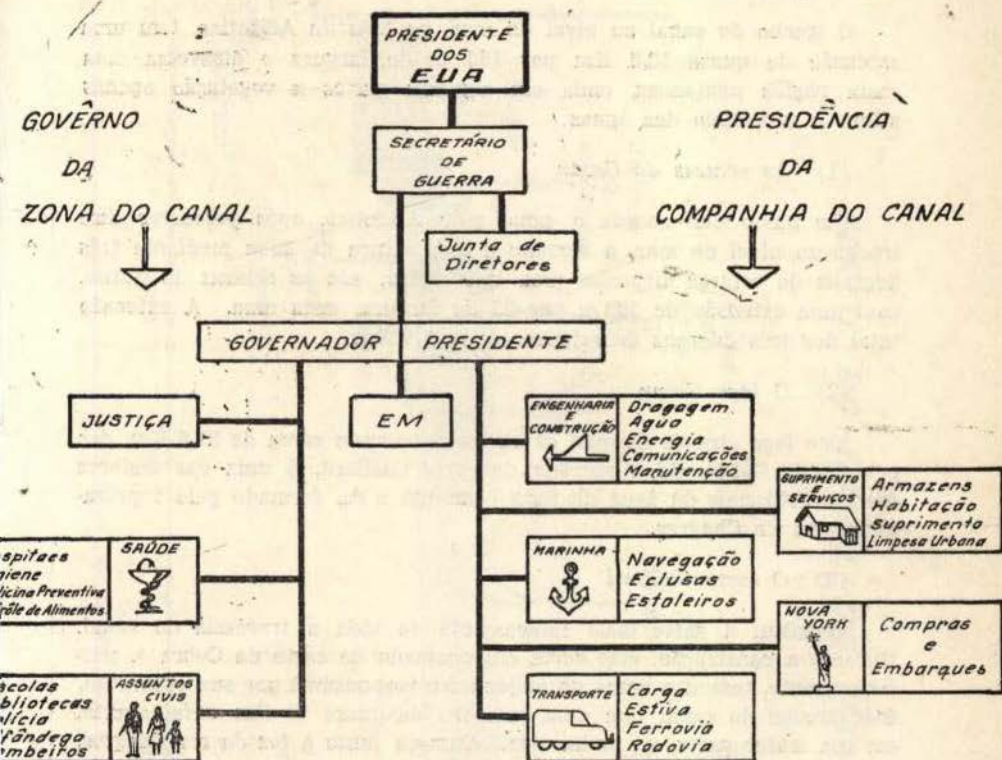
4. A Construção do Canal do Panamá foi uma das mais esplêndidas sagas da história dos Estados Unidos. A luta contra as poderosas forças da natureza, que por séculos desafiaram o engenho e a tenacidade dos homens, foi titânica e foram necessários dez longos e duros anos para dominá-las.

A magnitude dessa gigantesca obra pode ser concebida através do exame de alguns dos seus vários e numerosos problemas, tais como:

- escavação de um corte na rocha viva e construção de eclusas de largura e profundidade a comportar os maiores navios do mundo;
- saneamento de uma vasta região onde grassava a febre amarela, a malária e a disenteria;
- construção de hospitais, residências, estradas e escolas para milhares de pessoas;
- concentração de milhares de trabalhadores oriundos de lugares os mais distantes;
- reunião de equipamento especializado para a escavação e movimentação de toneladas de pedra e terra.

Essas dificuldades justificaram, por muito tempo, a opinião dos técnicos de que a construção do canal era impossível. Tornou-se, no entanto, uma realidade, em grande parte devido à capacidade e perseverança de homens como Theodore Roosevelt, William Howard Taft e muitos outros.

ORGANOGRAMA ADMINISTRATIVO



5. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

a. Generalidades

O Canal do Panamá tem uma extensão de 80 Km (50 milhas) e foi aberto numa das partes mais estreitas e baixas do longo istmo que une as duas Américas, do Sul e do Norte. O nível médio do mar, no lado do Pacífico, fica 23,5 centímetros acima do nível médio do lado do Atlântico.

São necessárias oito horas para o trânsito de cada navio pelo canal.

b. Aspectos Gerais

O Canal comporta, em linhas gerais, as seguintes partes (figura 1):

- dois portos: Balboa, no Pacífico, e Colon, Atlântico;
- pequenas seções, ao nível do mar, em ambas as extremidades;
- três degraus de eclusas duplas em cada entrada e com uma diferença de nível total de 26 metros;

- o lago Gatun, no qual é feita quase metade da travessia;
- o corte Gaillard, onde foi feita a maior parte da escavação para a abertura do canal.

O trecho do canal ao nível do mar, no lado do Atlântico, tem uma extensão de quase 10,5 Km por 150 m de largura e atravessa uma vasta região pantanosa, onde em algumas partes a vegetação apenas aflora à superfície das águas.

(1) *As eclusas de Gatun*

Um navio que aborde o canal pelo Atlântico, após percorrer esse trecho ao nível do mar, é elevado a uma altura de 26 m mediante três degraus de eclusas dispostas uma após outra; são as eclusas de Gatun, com uma extensão de 300 m por 33 de largura, cada uma. A extensão total dos três degraus de eclusas é de 1.900 m.

(2) *O lago Gatun*

Este lago através do qual os navios percorrem cerca de 37,5 Km, das eclusas de Gatun até a entrada do corte Gaillard, é uma das maiores massas artificiais de água de todo o mundo e foi formado pelo represamento do rio Chagres.

(3) *O corte Gaillard*

Constitui a parte mais interessante de toda a travessia do canal. Durante a construção, este corte era chamado de corte da Cobra e, posteriormente, tomou o nome do engenheiro responsável por sua escavação. Este trecho do canal tem uma extensão de quase 13 Km e foi aberto, em sua maior parte, na rocha viva. Começa junto à foz do rio Chagres, em Gamboa, e dá, mais do que qualquer outra parte, a impressão de uma grande vala aberta pelo homem. Termina nas eclusas de Pedro Miguel, perto das quais fica, na margem esquerda do corte, a colina do Ouro, ponto culminante ao longo de todo o canal.

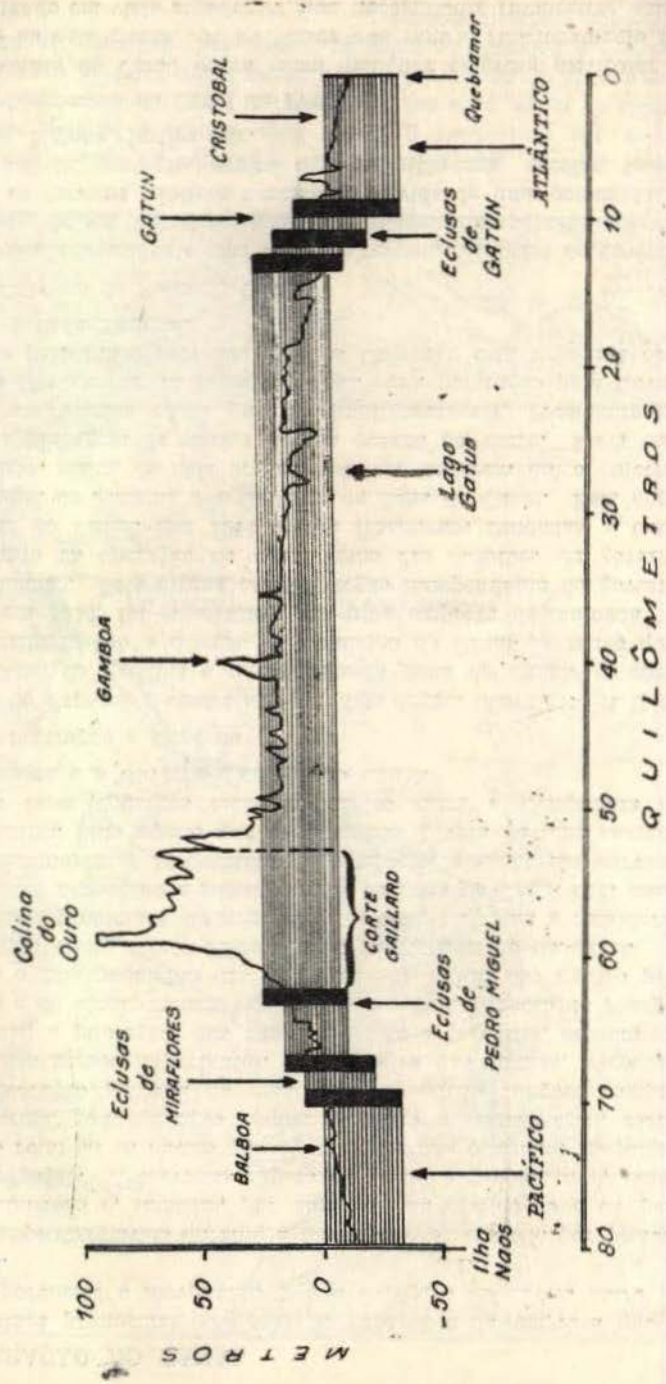
(4) *As eclusas de Pedro Miguel*

À saída sul do corte Gaillard, ficam as eclusas de Pedro Miguel, com 1.300 m de extensão, onde há um desnível de 9 m regulado por uma única comporta; é o primeiro degrau das eclusas de Miraflores.

(5) *Eclusas de Miraflores*

Estas eclusas, com duas seções duplas, têm uma extensão de cerca de 1.600 m e são os dois últimos degraus a vencer antes de chegar ao Pacífico. As suas comportas são mais altas que as demais, em consequência das grandes variações de maré no Oceano Pacífico. Destas eclusas até o oceano há, ainda, um trecho ao nível do mar com uma extensão de 13 Km, ao longo do qual fica o porto de Balboa.

PERFIL DO CANAL DO PANAMA



6. OPERAÇÃO DO CANAL

A finalidade primordial do Canal do Panamá e da empresa que o dirige é proporcionar o movimento rápido e seguro de navios entre os dois oceanos.

A segurança dos navios durante a travessia é assegurada por pessoal altamente habilitado e, também, por engenhos de orientação e de proteção de navegação. A travessia rápida do Canal é fundamental, tendo em vista não retardar os navios que aguardam e não ocasionar prejuízos.

Desta forma, sua operação requer precisão e coordenação, assim também a execução perfeita de uma série de outras funções complementares e não menos importantes. A operação das eclusas, a conservação do canal, a pilotagem dos navios durante a travessia, os serviços de reparação e de abastecimento dos navios e o fornecimento de energia elétrica para o funcionamento das máquinas são alguns dos muitos problemas que têm efeito direto sobre o bom funcionamento do canal.

Além desses problemas, de interesse imediato, há ainda a considerar outros tais como o governo e administração da Zona do Canal com todas as dificuldades inerentes às questões de habitação, alimentação, serviços públicos e, enfim, tudo aquilo que é necessário à vida de uma comunidade. Todos esses encargos estão repartidos entre a Companhia do Canal do Panamá e o Governo da Zona do Canal.

a. Administração e Governo

O Canal do Panamá é controlado por dois órgãos distintos: A Companhia do Canal do Panamá e o Governo da Zona do Canal. A construção foi realizada sob a direção da Comissão do Canal do Istmo que, mais tarde, em 1914, foi substituída por uma empresa denominada "O Canal do Panamá". Esta última era um órgão independente do governo e cuidava tanto da operação do canal como das questões de governo civil da Zona do Canal. Em 1951 foram finalmente fundadas a Companhia do Canal do Panamá e o Governo da Zona do Canal. Esta organização consiste, assim, de dois órgãos distintos mas com único objetivo de facultar a passagem de navios de um oceano ao outro. Esses dois órgãos têm um mesmo chefe que é, simultaneamente, Presidente da Companhia e Governador da Zona do Canal. Sua nomeação para Governador é feita pelo Presidente dos Estados Unidos e está sujeita à confirmação do Senado Federal.

(1) O Governo da Zona do Canal

É um órgão independente com todas as responsabilidades de governo de uma cidade, de um município e de um estado. Compete-lhe proporcionar todos os serviços públicos necessários à vida de uma comunidade, tais como: polícia, proteção contra o fogo, alfândega, escolas, transportes, saúde, higiene, justiça, etc.

(2) A Companhia do Canal do Panamá

A Companhia do Canal opera como qualquer empresa particular e como elas, é auto-suficiente. A lei básica que rege o funcionamento da Companhia, tendo em vista atender às suas necessidades financeiras, esta-

7. A ZONA DO CANAL

a. *Situação legal*

O estado legal da Zona do Canal é um pouco confuso para aqueles que não o conhecem bem. Não é estado, território ou possessão dos Estados Unidos no sentido geral desses termos. A região foi cedida aos Estados Unidos em caráter perpétuo com o fim específico de construir, operar, manter e proteger o Canal. Respeitada essas restrições, a Zona do Canal é, realmente, uma possessão americana, não sendo permitida na mesma qualquer atividade de caráter particular, com exceção das diretamente relacionadas com o canal e sua operação.

De acordo com o tratado celebrado com a República do Panamá, os Estados Unidos exercem completa e exclusiva soberania sobre a Zona do Canal. Compete-lhe, em consequência, o governo da região com todas as suas decorrências.

b. *Área e população*

A Zona do Canal compreende uma área de 1.432,27 quilômetros quadrados. Sua população é de cerca de 40.000 habitantes, dos quais aproximadamente metade é de americanos. A maioria dos habitantes é de empregados da Companhia do Canal e de funcionários do Governo da Zona do Canal. Os militares em serviço na Zona não estão computados naquele total.

c. *Fisiografia*

A estrutura geológica do Istmo é essencialmente vulcânica, com variações fisiográficas extremamente grandes para uma área tão pequena, e que criou sérios problemas durante a construção do canal.

d. *Clima*

O Clima da Zona do Canal é tipicamente tropical, caracterizando-se por grande umidade e temperaturas elevadas mas relativamente constantes durante todo o ano. Há duas estações: a seca e a das chuvas. Esta última vai de maio a dezembro e a primeira de janeiro a maio. As temperaturas variam de 23 a 30°. As chuvas variam muito, de um para outro lado do istmo. A precipitação média anual no lado do Atlântico é de 330 centímetros, enquanto no lado do Pacífico atinge apenas a 170, pois a cadeia montanhosa detém os ventos úmidos e quentes das Caraíbas.

e. *Condições de vida*

A vida na Zona do Canal assemelha-se muito à de uma pequena cidade dos Estados Unidos. As distrações são as mesmas e o clima favorece a prática de esportes ao ar livre, durante todo o ano. Existem atividades cívicas, religiosas, sociais, comunais e desportivas.

f. *Condições Sanitárias*

Durante quatro séculos, o Istmo do Panamá teve fama de ser uma das regiões mais insalubres do mundo. A construção do canal foi grandemente dificultada pela febre amarela, disenteria, malária e um sem nú-

mero de endemias intestinais. Atualmente esta situação está normalizada e a Zona do Canal pode ser considerada como uma das regiões mais saudáveis do mundo, muito embora exija uma constante vigilância, dada a natureza do clima. A Zona do Canal mantém dois hospitais e um corpo de médicos e de especialistas de saúde pública muito competente.

g. *Escolas*

O sistema escolar existente compreende cursos desde o jardim de infância até o pré-universitário. As escolas estão divididas em dois grupos: um latino-americano com um currículo apropriado para os não americanos e outro com um currículo para estudantes americanos.

8. A REPÚBLICA DO PANAMÁ

O Panamá é uma república centro-americana que ocupa a parte mais estreita da América Central, conhecida como Istmo do Panamá. Foi fundada em 1903, pertencendo antes à Colômbia. É governada por um Presidente eleito por seis anos através de voto direto e não elegível para o mandato seguinte.

a. *Área e população*

O Panamá, com exceção da Zona do Canal, tem uma área de 73.986 quilômetros quadrados e uma população de aproximadamente 700.000 habitantes. Encontram-se ali o índio, o mestiço e o branco.

b. *Fisiografia e clima*

São os mesmos da Zona do Canal. O interior do país é elevado e cortado de pequenos rios que correm para ambos os oceanos.

c. *Comércio e indústria*

Os principais produtos agrícolas do país são bananas, cacáu, côco, café, açúcar, borracha, tabaco e salsaparrilha. Em suas florestas encontra-se o mogno e várias outras madeiras preciosas. A criação de gado tem sido bem sucedida e o couro é exportado.

A mineração é incipiente, mas já foram encontrados vestígios de ouro, manganês, carvão e ferro.

d. *Transportes*

Há uma estrada de ferro de 81,6 quilômetros, de propriedade do Governo americano, ligando o litoral dos dois oceanos. A rodovia Boyd-Roosevelt, também construída pelos americanos, acompanha a estrada de ferro por leste; a rodovia nacional do Panamá corre de sudoeste para nordeste e está integrada na rodovia pan-americana.

e. *Cidades principais*

A cidade do Panamá é a capital da república e fica localizada no lado do Pacífico. O Colon é o principal pôrto no mar das Caraíbas.

A Capital dispõe de alguns bons hotéis, e de bom aeroporto, o de Tocumen.

f. *Escolas*

A República do Panamá dispõe de escola para atender aos diversos níveis de ensino, inclusive uma nova e moderna universidade, cuja construção constitui atração turística. O ensino da língua inglesa é muito difundido nas escolas, muito embora o idioma predominante no país seja o espanhol.

9. ASPECTOS MILITARES

A defesa do Canal está entregue às Forças Armadas do EUA e é da responsabilidade do Comando das Caraíbas, ali sediado. Trata-se de um comando combinado integrado pelas Forças do Exército nas Caraíbas, pelo 15º Distrito Naval e por um Comando Aéreo das Caraíbas. O Exército dispõe de tropas em ambas as extremidades do Canal, enquanto a Força Aérea está, em sua maioria, concentrada no lado do Pacífico, na Base Aérea de Albrook. Todos os QG estão localizados deste lado do Canal, ficando o Exército e a Marinha em Forte Amador, enquanto o Comando Combinado está em Quarry Heights.

As principais instalações do Exército dos EUA na Zona do Canal estão distribuídas pelos seguintes locais:

a. No lado do Pacífico:

Forte Kobbe — 1 Grupamento de Combate;

Forte Clayton — Unidades Administrativas;

Forte Amador — Quartel-General.

b. No lado do Atlântico:

Forte Davis — 1 Grupamento de Combate;

Forte Gulick — Escola do Exército nas Caraíbas;

Forte Sherman — Escola de Guerra na Selva.

O Comando das Caraíbas tem também jurisdição administrativa sobre todos os elementos das Forças Armadas dos EUA localizados ou em missão nos países da América do Sul e Central.

A importância da Zona do Canal do Panamá é ressaltada pela própria existência, naquela região, de um dos poucos comandos combinados nas Forças Armadas dos Estados Unidos. Atualmente, a par da tradicional importância estratégica do Canal para a navegação marítima, há também a considerar a influência dessa região sobre as rotas aéreas, particularmente as da América do Sul. Escalam no aeroporto de Tocumen todas as companhias de aviação que demandam os países americanos do Pacífico e aquelas que, no regresso, se dirigem para a costa ocidental e para o centro do território dos Estados Unidos. As linhas comerciais brasileiras com destino ao centro e ao oeste americanos e ao extremo oriente também escalam no Panamá.

As Forças Armadas dos Estados Unidos vêm realizando anualmente na Zona do Canal, exercícios militares combinados com a participação de vários países americanos. O Brasil tem enviado observadores a todos eles e, no ano de 1960, participou de forma mais efetiva, enviando uma companhia de pára-quedistas, cujo desempenho mereceu os maiores elogios dos representantes militares da maioria dos estados americanos.