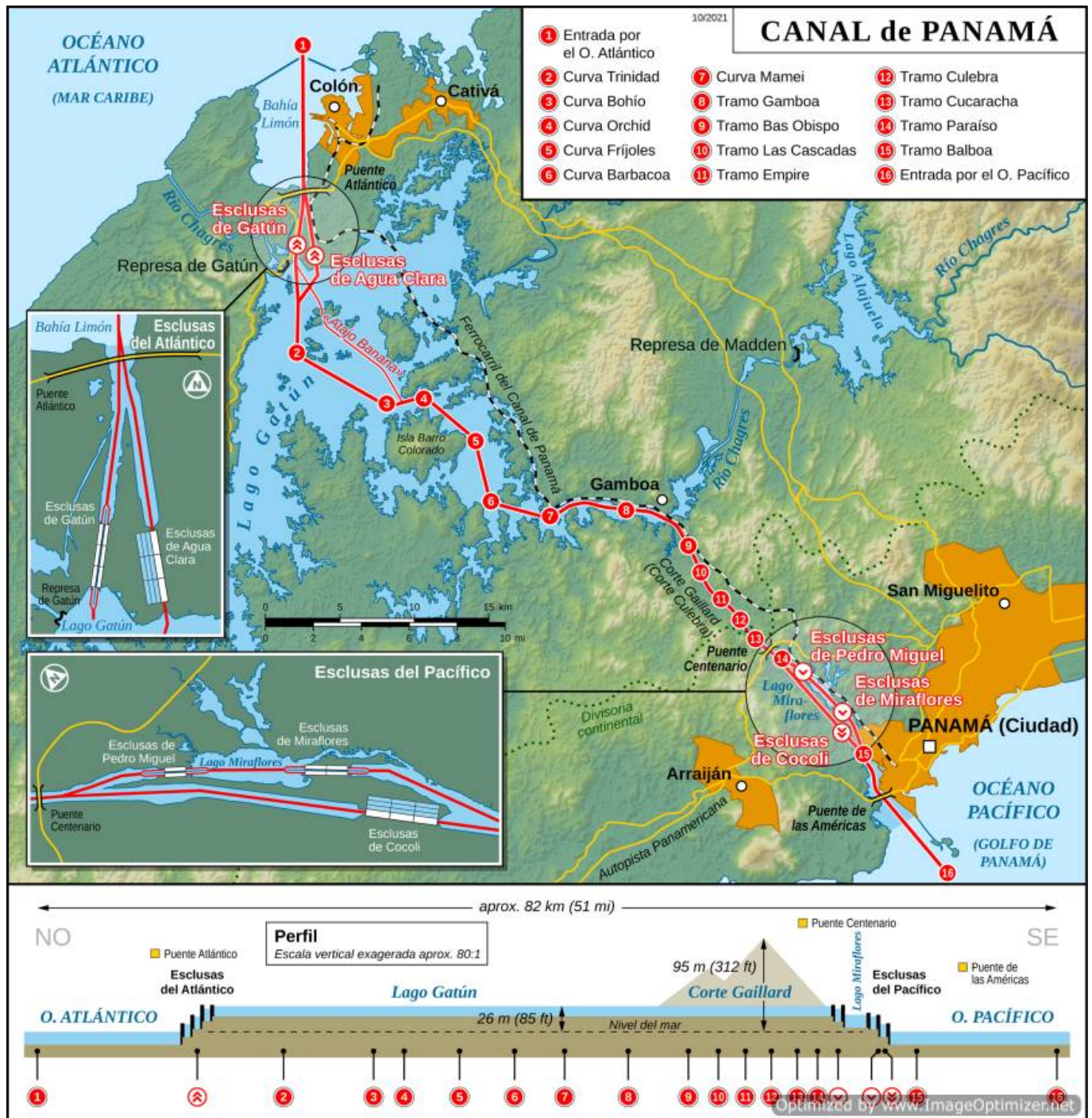


Hace mucho que tenía ganas de escribir este post, para nosotros el Transito del Canal de Panamá ha sido una gran aventura, pasamos del Océano Atlántico, dónde hemos estado 4 años y medio de Periplo y hemos navegado casi 29.000 millas, y pasamos al Océano Pacífico, nuestro nuevo escenario de aventuras para los próximos años.

Os cuento un poco de la historia del canal y cómo funciona y luego nuestra experiencia.

El Canal de Panamá es uno de esos empeños de la humanidad, un megaproyecto que al final y con muchísimas dificultades se convirtió en una realidad. Es una historia política, de ingeniería y económica.

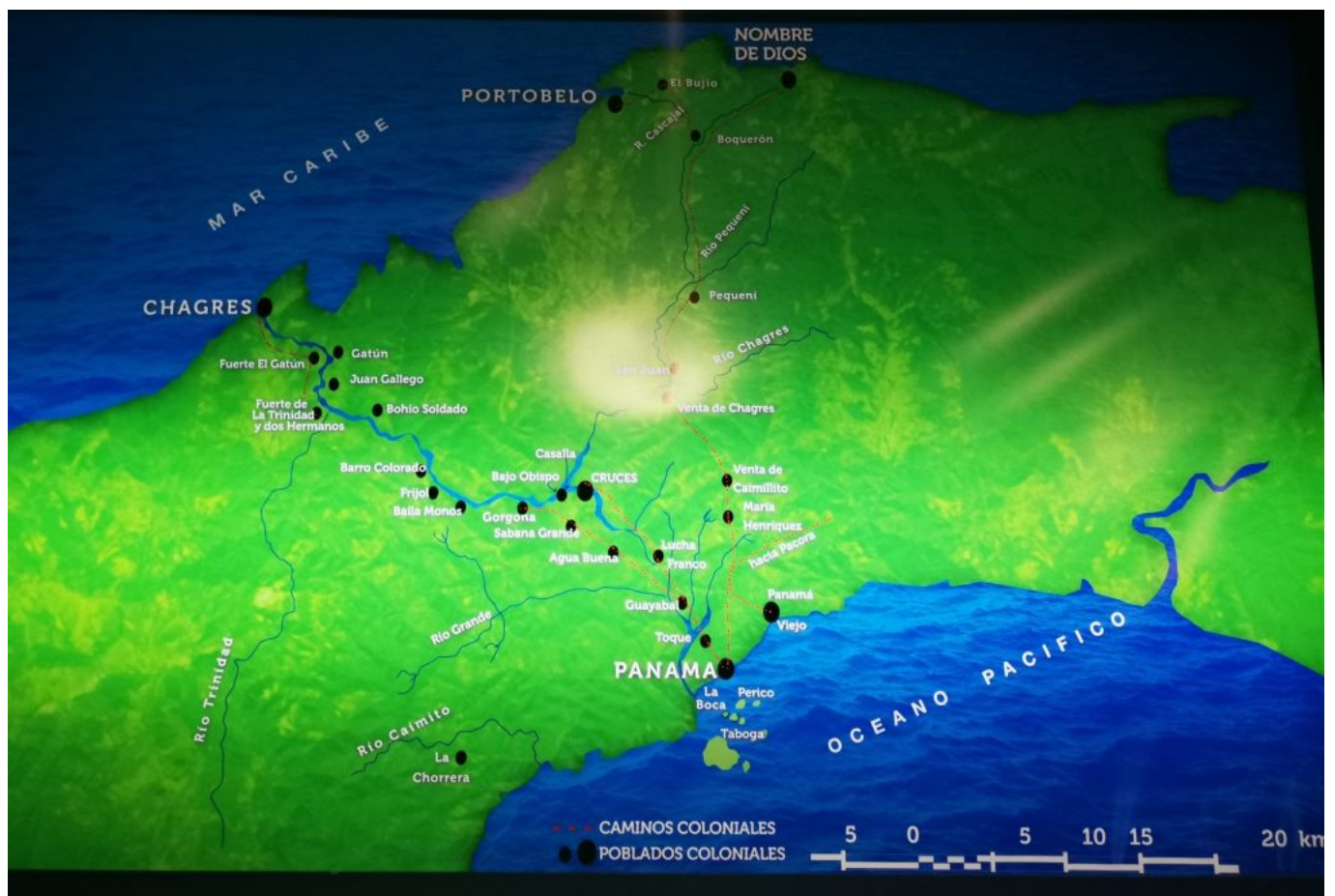


En 1513 Vasco Núñez de Balboa, gracias a que se lo contaron unos indios que le llevaron, descubre el “Mar del sur” que así le llamó él. Cruzando el istmo.

Se buscaron pasos navegables desde 1514 y no se encontraron hasta que

Magallanes 6 años más tarde y muchísimo más la sur lo consiguió, y de paso le cambió el nombre a Océano Pacífico.

Hay un río, el Chagres, que casi lo cruza, y que los españoles usaron para sus rutas, ya que cubre 2/3 del Istmo. Desde entonces se empezó a hablar del canal, pero ni la tecnología lo permitía y los españoles estaban en otras cosas.



Mapa de los caminos coloniales del siglo XVI

Seramente lo abordan los franceses, empiezan en 1834 a estudiarlo, y en la década de 1870, a raíz de haberse acabado con éxito un año antes, el canal de Suez, constituyen la sociedad Compagnie Universelle du Canal Interoceanique.

Liderado por Lesseps, proyectan un canal de 70km de largo que comunicaría las ciudades costeras de Colón, en el Atlántico y Panamá, en el Pacífico.

Cometen muchos errores, los principales ligados al clima, lluvias torrenciales,

trabajar en terrenos de arcilla que producen muchos deslizamientos de tierras y muchísimo barro, que lo hace muy lento. Otras dificultades ligadas al clima muy húmedo, hacia que muchos trabajadores fallecieran por las enfermedades tropicales la fiebre amarilla, malaria principalmente. Se calcula que la construcción del canal se cobró la vida de 6,300 trabajadores durante la época francesa. Añadido a la mala administración y parece ser que bastante corrupción, esta iniciativa privada quebró. En 1889 ya tenían en París el “escándalo de Panamá”.

En 1894, vuelven a Intentarlo, con la Compagnie Nouvelle, reanudan los trabajos, pero se quedan sin dinero y abandonan definitivamente en 1904. Han dejado un gran trabajo hecho, pero les quedaba mucho por hacer.

Mientras en los USA, que después de haberse batido con España en 1898, y de alguna forma pasar a controlar Puerto Rico, Cuba, y se anexionó Hawái. Hacia 50 años que se habían quedado con Texas, Arizona y California. La necesidad de una comunicación rápida entre territorios era muy estratégica.

Primero negociaron con Colombia, que era la titular de esos territorios, pero estos no llegaron a un acuerdo satisfactorio ni fiable para los USA, después de que el gobierno firmara un acuerdo, el senado colombiano no lo aprobó. Y un cónsul de Colombia, muy separatista, junto con un francés representante de los accionistas, propuso a los USA que les ayudara con la independencia y que a cambio firmarían un acuerdo para que los USA pudieran construir el Canal.

Así fue, Panamá, celebra ahora dos fiestas de la Independencia, cuando se creó Colombia como independencia de España, y la independencia de Colombia y constitución del estado de Panamá.

Los Panameños firmaron un acuerdo muy desventajoso, negociado por el francés en su nombre Buneau-Varilla, que les otorgaba la gestión de todo el territorio, 8km a cada lado del canal y el derecho a defenderlo, junto con todos los beneficios económicos a perpetuidad.

El gobierno americano pagó a los franceses 40 millones de dólares y se quedaron con toda la maquinaria y las obras realizadas, de las que aprovecharían la mitad. En 1904 se crea la comisión del canal Istmico. Presidía los USA, T. Roosevelt.

Se ponen en serio, pasan de 3.500 trabajadores a 31.000. y lo acaban en 1914, Descubren la vacuna contra la malaria y reducen muchísimo la mortalidad. Aportan

el sistema de esclusas que los franceses no habían contemplado, e imponen un sistema de gestión militar.





las compuertas actuales son las originales



Los panameños recuperan el Canal en 1999, después de años de renegociaciones.

Ahora es el oro de este país, al que le sacan 2.000. millones de dólares cada año. La vuelta por la ruta de Magallanes habría sido mucho mas cara y nos habría llevado más de dos meses.

Los trámites son sencillos, si los contratas a un agente, y un poco pesado ir de ventanilla en ventanilla si te lo haces tú. Nosotros lo hicimos con agente.

Primero vienen a medirte el barco, solo para saber que mide menos de 65' que es el primer tramo de la tarifa, la de los barcos pequeñitos. A nosotros nos cuesta 2.000\$ pero un Neo Panamax empieza en 1.000.000 \$.



Este es nuestro «medidor»

Luego te traen unas defensas gordas que debes usar para proteger el barco de las paredes de hormigón por las que subes o bajas, y te asignan un día de paso.

EL día de paso, y en un punto definido por coordenadas viene a nuestro encuentro un asistente de tránsito, no es un práctico pero se le parece.

Algunas veces se cruza en un día y a veces en dos. Eso depende de cuando te toca. En nuestro caso fueron dos días y nos tocaron dos asistentes de tránsito.

A bordo además del capitán se necesita que vayamos 4, para llevar los amarres que te mantienen centrado en el canal desde cada esquina del barco.

Nosotros sólo somos dos, Mónica y Francesco, así que debemos buscarnos dos más.

Inicialmente debían venir dos amigos alemanes Jürgen y Heidi, pero nos fallaron y encontramos unos americanos que eran navegantes y querían tener la experiencia de pasar el canal. Esta es mi «crew».



Alex, Emily, Jack, Francesco, y Mónica. los Line handlers del Plan B. Al fondo el puente del Atlántico.

Nos citan para el domingo 27 a las 5:00 am, luego nos cambian la hora a las 16.00, luego 16.30 y al final a las 17.30. es Latinoamérica.

Dejamos Shelter Bay a las 15.00, y el práctico, Romualdo, embarca casi 2 horas más tarde.



Este barco es el que nos trae al asistente de tránsito.

Vamos a entrar en el Canal casi de noche.

EL canal tiene tres juegos de esclusas, nosotros cruzamos en sentido desde el Norte hacia el sur.

Es excitante, todo pasa muy cerca, los barcos, las esclusas, las paredes. Y hay todo tipo de barcos, los neopanamax, gigantescos que pasan por las nuevas esclusas abiertas hace pocos años, tanqueros, cruceros de pasajeros, y barquitos como nosotros. En total unos 124.000 barcos grandes, el 6% del tráfico mundial. y unos 1400 barquitos.

El práctico, en realidad es un asesor de tránsito, es un trabajador del canal, y hace esto como un trabajo extra. Va junto a mi dándome instrucciones: ponte detrás del

carguero, no te alejes, céntrate en el canal, acércate a las boyas rojas, ve más despacio, etc. También cuenta algo de la historia y alguna anécdota.

En cada vaso se desperdicia muchísima agua, por eso se suele aprovechar para pasar un mercante mediano y algún barco deportivo. De estos pueden ser hasta tres a la vez. Nosotros vamos solos. Mejor así no nos rozamos con nadie.

Como contaba, llegamos al primer juego de esclusas, las de subida de noche. Al pasar por debajo del puente del Atlántico, había un incendio forestal importante, y a nosotros nos pilló el viento a favor y se nos llenó el barco de ceniza. Pero la ruta del canal era en la dirección del viento y no nos pudimos escapar, nos quedó el barco hecho un asco.



121 Panamá 3ª Parte. Transitamos el Canal



121 Panamá 3ª Parte. Transitamos el Canal





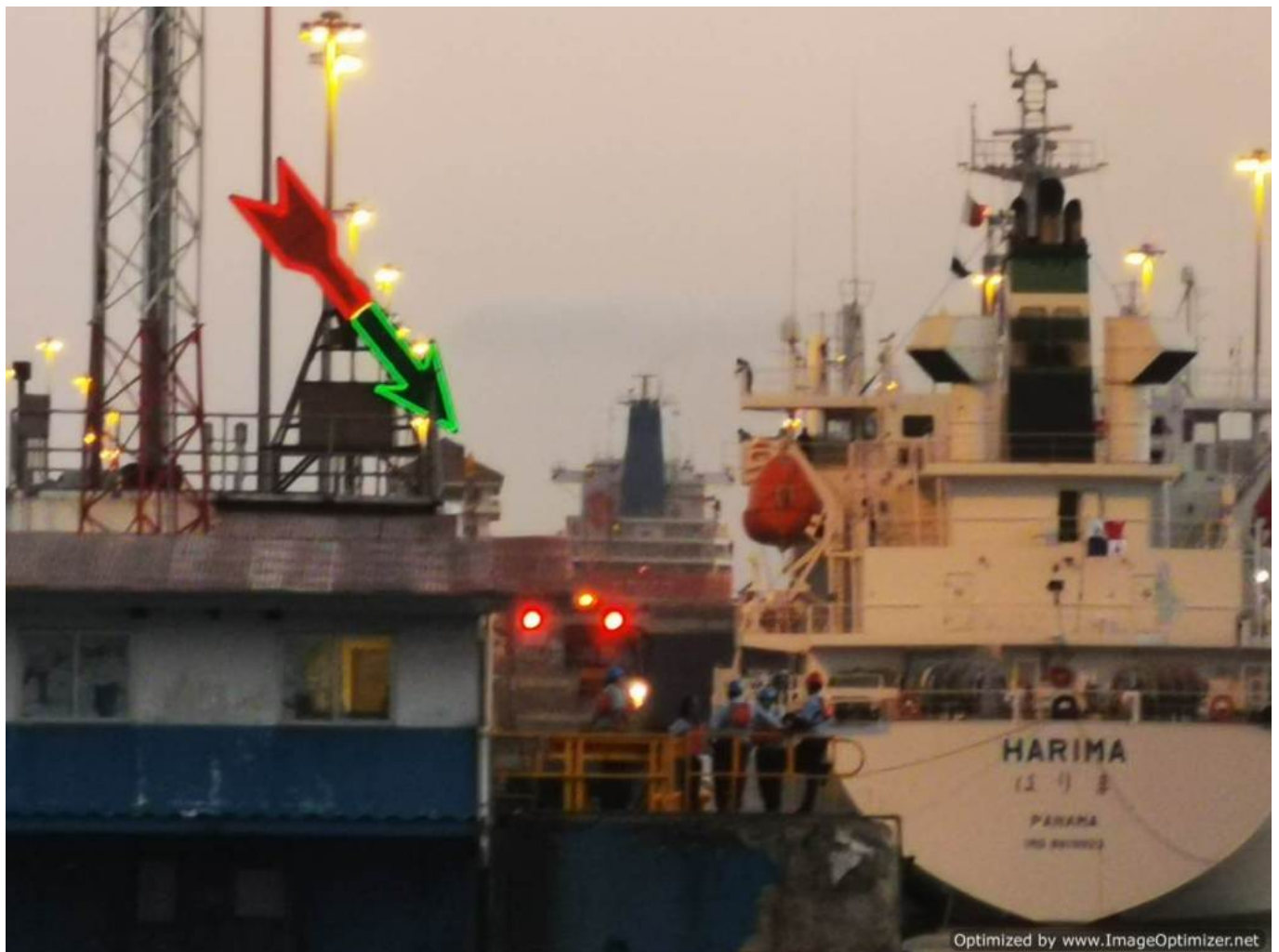


Fue emocionante, creí que sería más difícil, me habían hablado de las corrientes de llenado, bueno todavía no había llegado a las esclusas del final, esas si tuvieron su emoción.

El primer juego de esclusas es de 3, se llama Gatún, cada vaso nos “sube” 9m en total subiremos 26 metros, hasta el lago artificial, por el que navegaremos al día siguiente 25 millas hasta las esclusas de bajada.

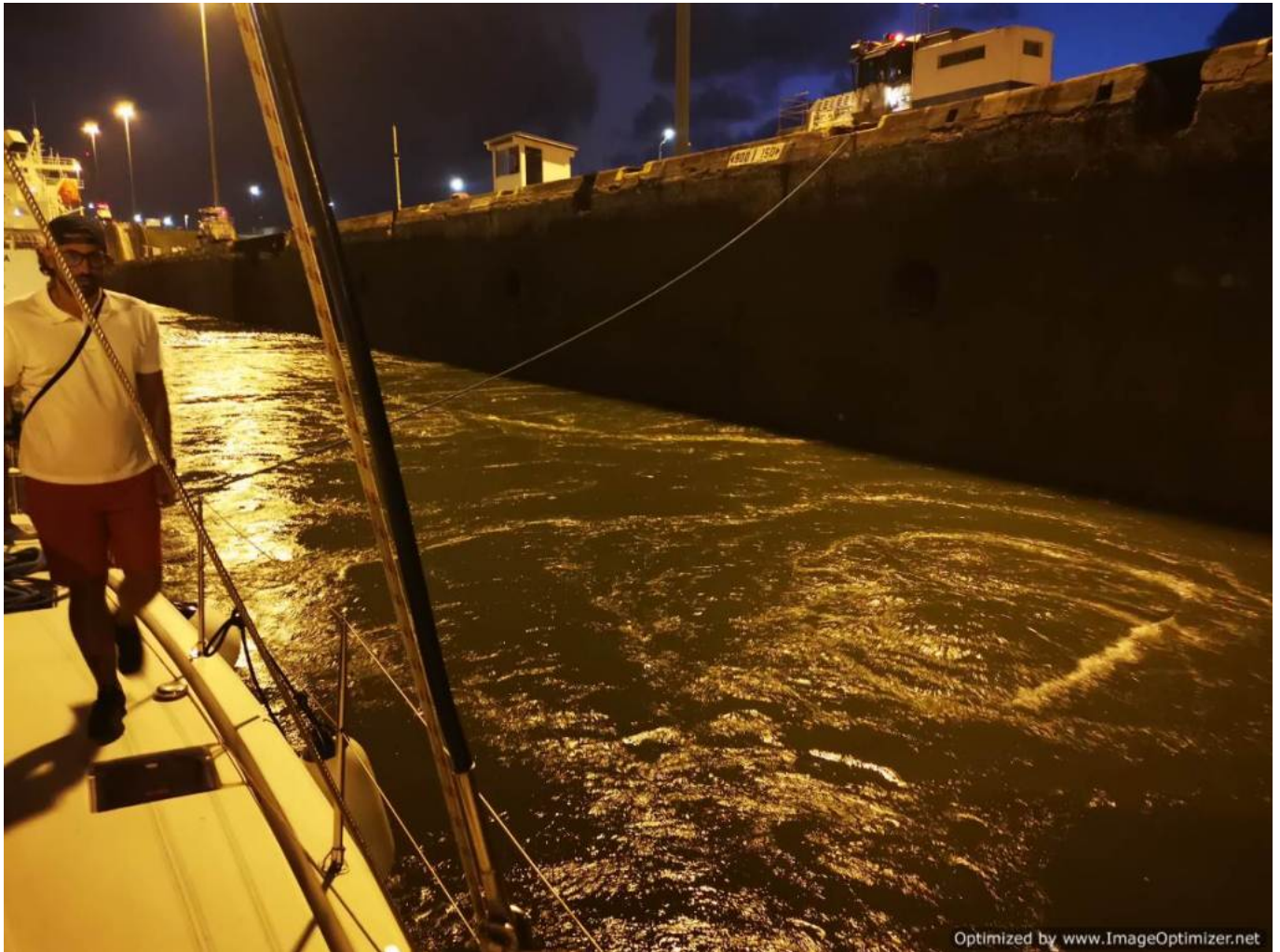


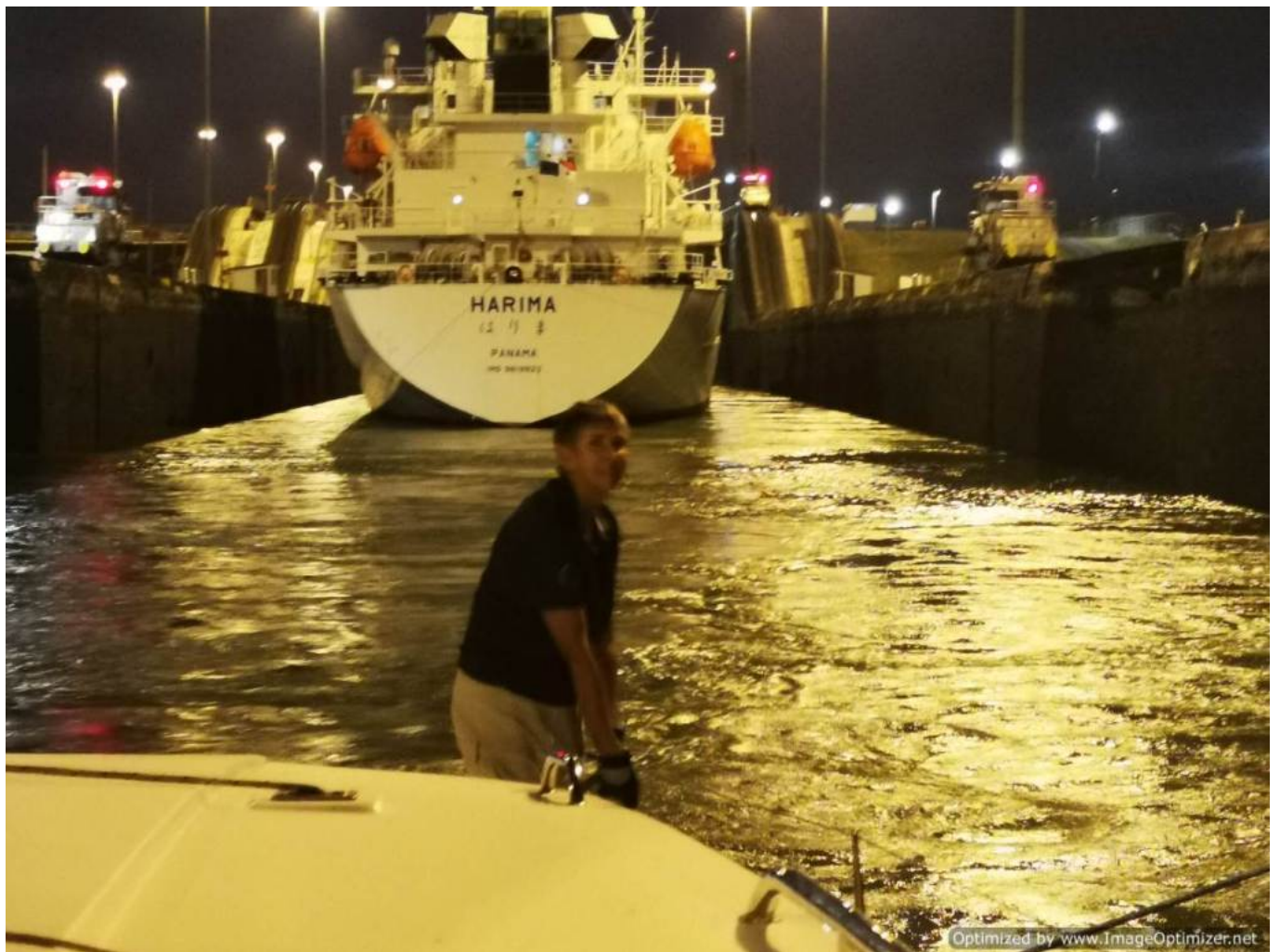










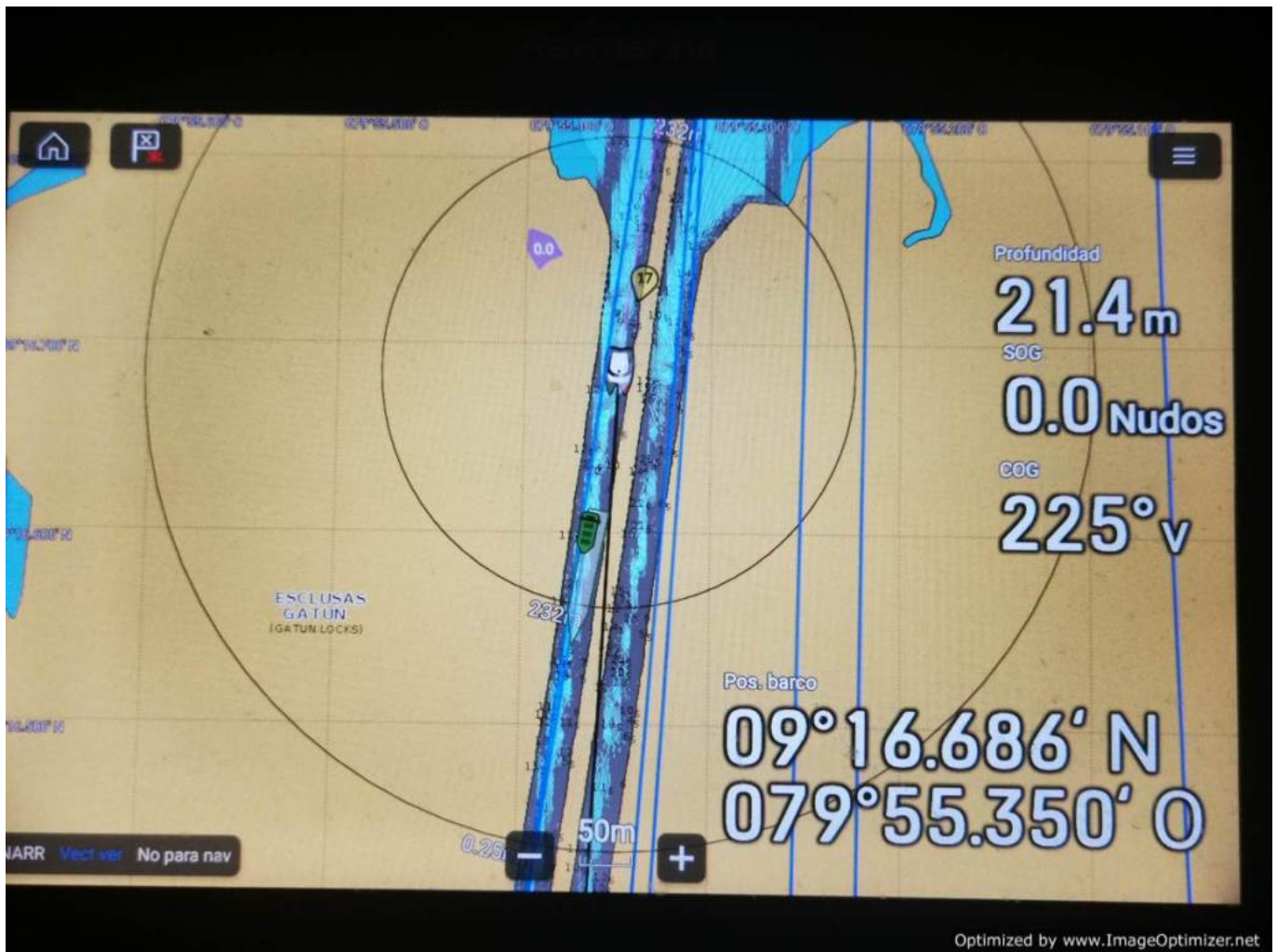




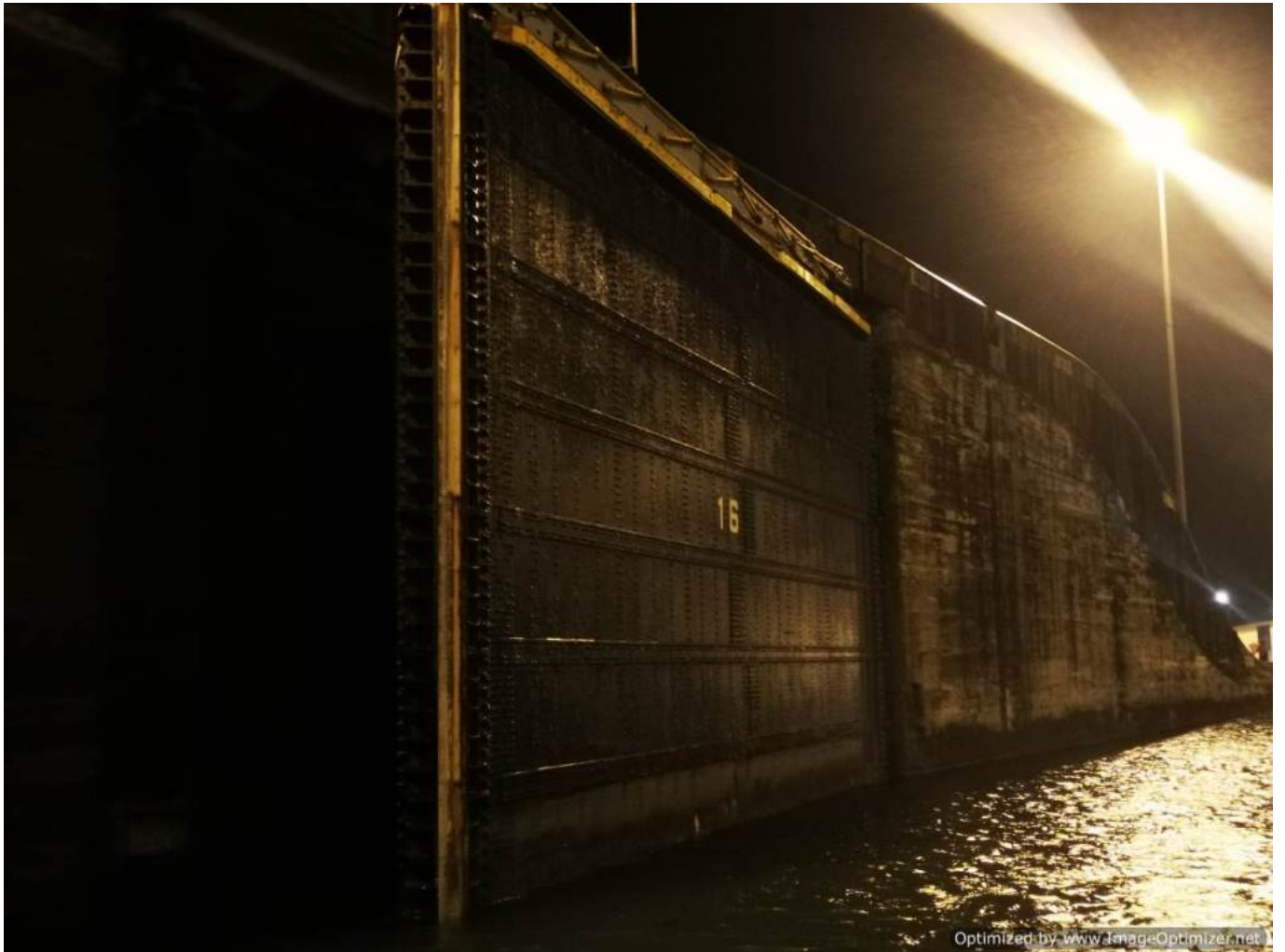
Optimized by www.ImageOptimizer.net



121 Panamá 3ª Parte. Transitamos el Canal















Optimized by www.ImageOptimizer.net





Al llegar, entramos detrás del mercante (en la bajada iremos delante), 4 operarios del canal, dos desde cada lado nos mandan 4 cabos guía para amarrar nuestros cabos, que son de 40m cada uno. El barco lo movemos con los motores, pero los 4 operarios a los lados se aseguran de que este centrado en la esclusa, y los 4 de abordo van cobrando cabo al subir y amollando al bajar.

Los barcos mercantes van con cables y amarrados a 4 locomotoras eléctricas que los ayudan a quedarse fijos en su ubicación.

El tránsito del primer juego nos lleva 1,15 horas, al poco de salir, vamos a la zona de boyas, nos hacen amarrar de lado a una gigantesca, es dónde pasaremos la noche antes de continuar mañana. Cenita con nuestros nuevos amigos, y a dormir.

Este es un video que hizo Francesco del paso de las primeras esclusas

A las 9.00 llega Edy, el asesor de tránsito del segundo día. 30 años trabajando en el Canal, simpatiquísimo. Nos cuenta muchas historias interesantes. Hay que darle de desayunar, como es tradición.







Antes de llegar al siguiente juego de esclusas, debemos atravesar el lago Gatún. Es un lago artificial y que es el que alimenta las esclusas para rellenarlas desde arriba. En su época la presa fue la más grande del mundo.

Navegamos por unos parajes chulísimos, es todo virgen, a 8 millas, unos 12km a cada lado es propiedad del canal y apenas hay edificaciones.

Pasamos por el lado de zonas de trabajo, instalaciones de mantenimiento y una prisión, (en la que tuvieron a Noriega, antes de mandarlo a USA). Un centro de investigación de la selva del Smithsonian de Washington.

El canal se ha ido ampliando en anchura durante estos años, y siempre hay obras de dragado o mantenimiento.







121 Panamá 3ª Parte. Transitamos el Canal

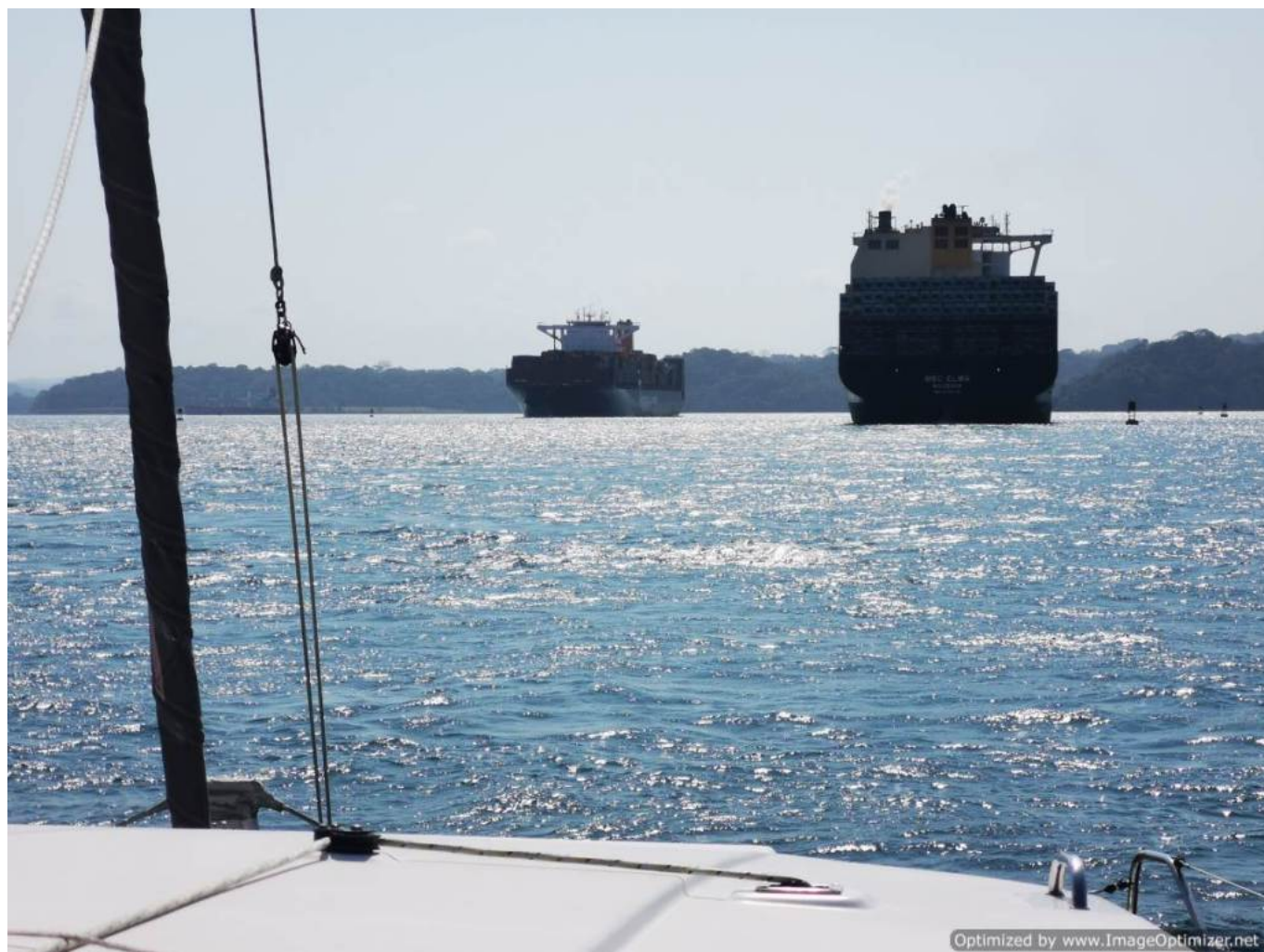


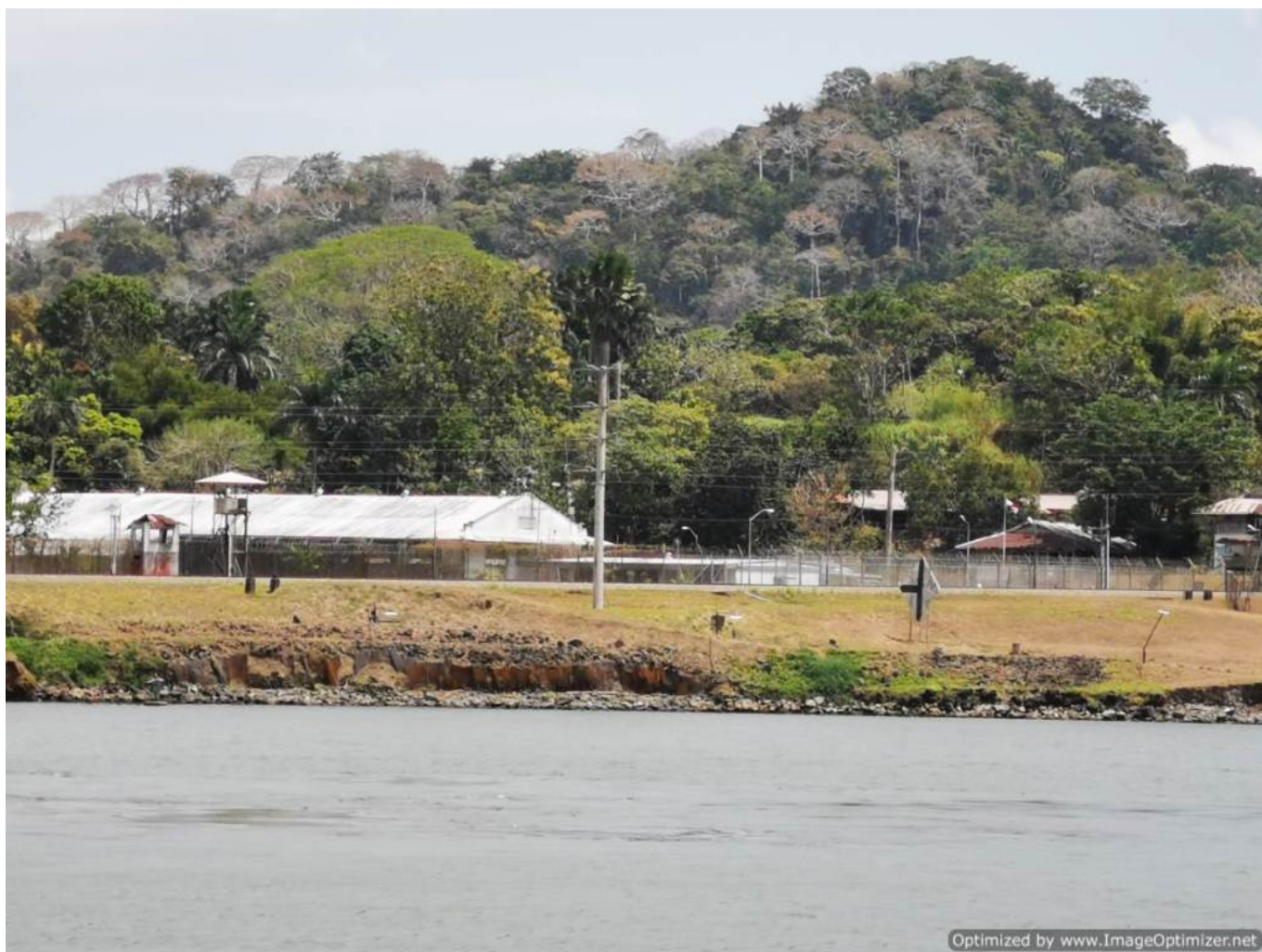


que cerquita pasan los barcos grandes



Smithsonian institu





la prisión en la que estuvo Noriega





una draga trabajando



vamos pegaditos a las boyas



la prisión





entrando a Paso Culebra

Después de pasar por la zona estrecha, sólo pasan barcos en un sentido, se llama Culebra llegamos a la zona de las siguientes esclusas. Hemos hecho las 25 millas desde las esclusas que cruzamos el día anterior.

Estas, por orden son, primero la esclusa de Pedro Miguel, bajamos sólo 9m, seguimos navegando unas 2 millas y bajamos luego las últimas esclusas, las de Miraflores. Que son de dos vasos de 9m, bajamos los 18m que nos faltan hasta llegar a nivel con el Océano Pacífico.

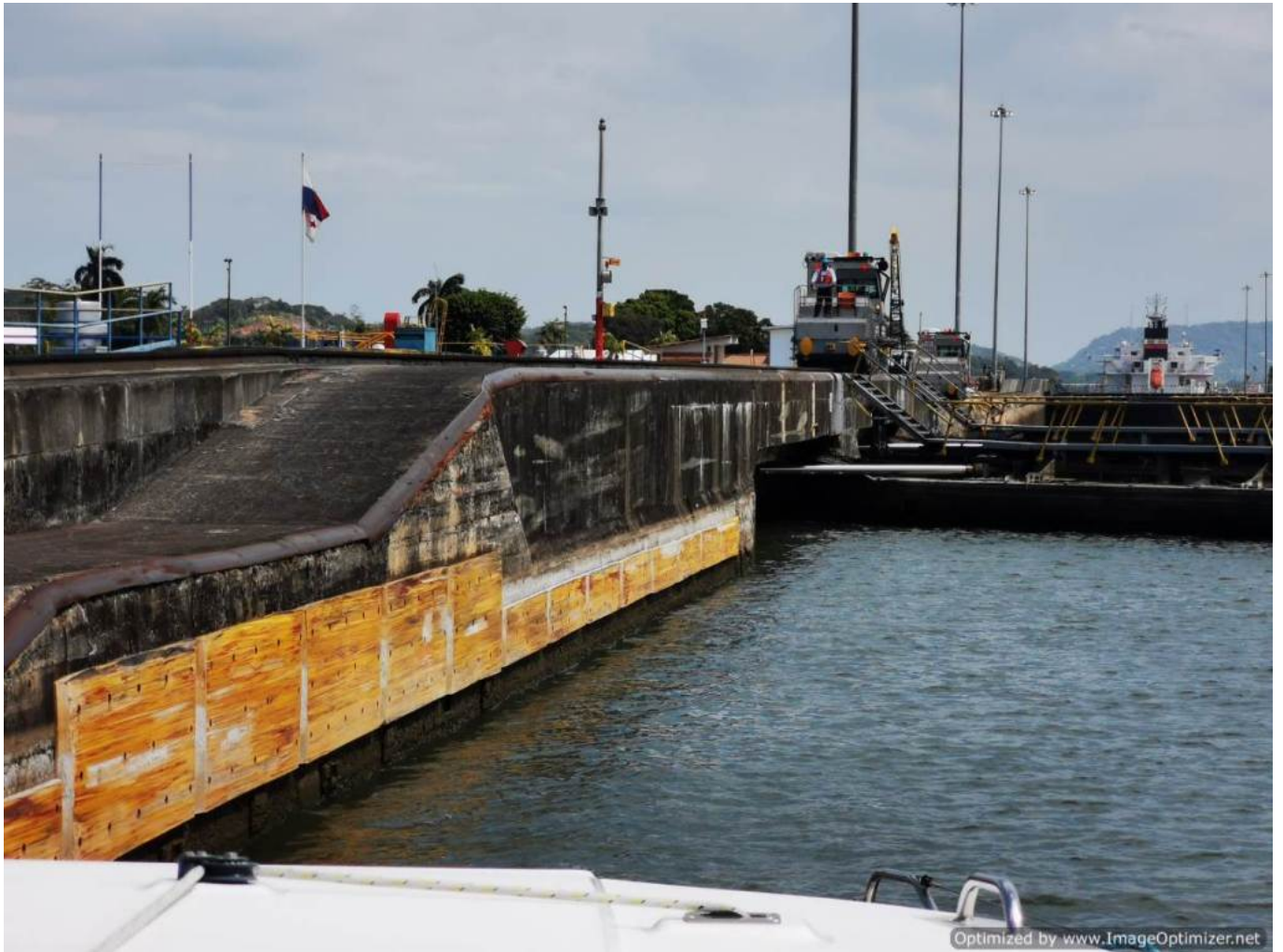
Aquí tuvimos que esperar mas de una hora, no tenían personal para llevarnos las amarras. En las fotos se ve muy bien la secuencia de cómo baja el agua



foto hecha por las cámaras del canal









maquina eléctrica que remolca cargueros

121 Panamá 3ª Parte. Transitamos el Canal



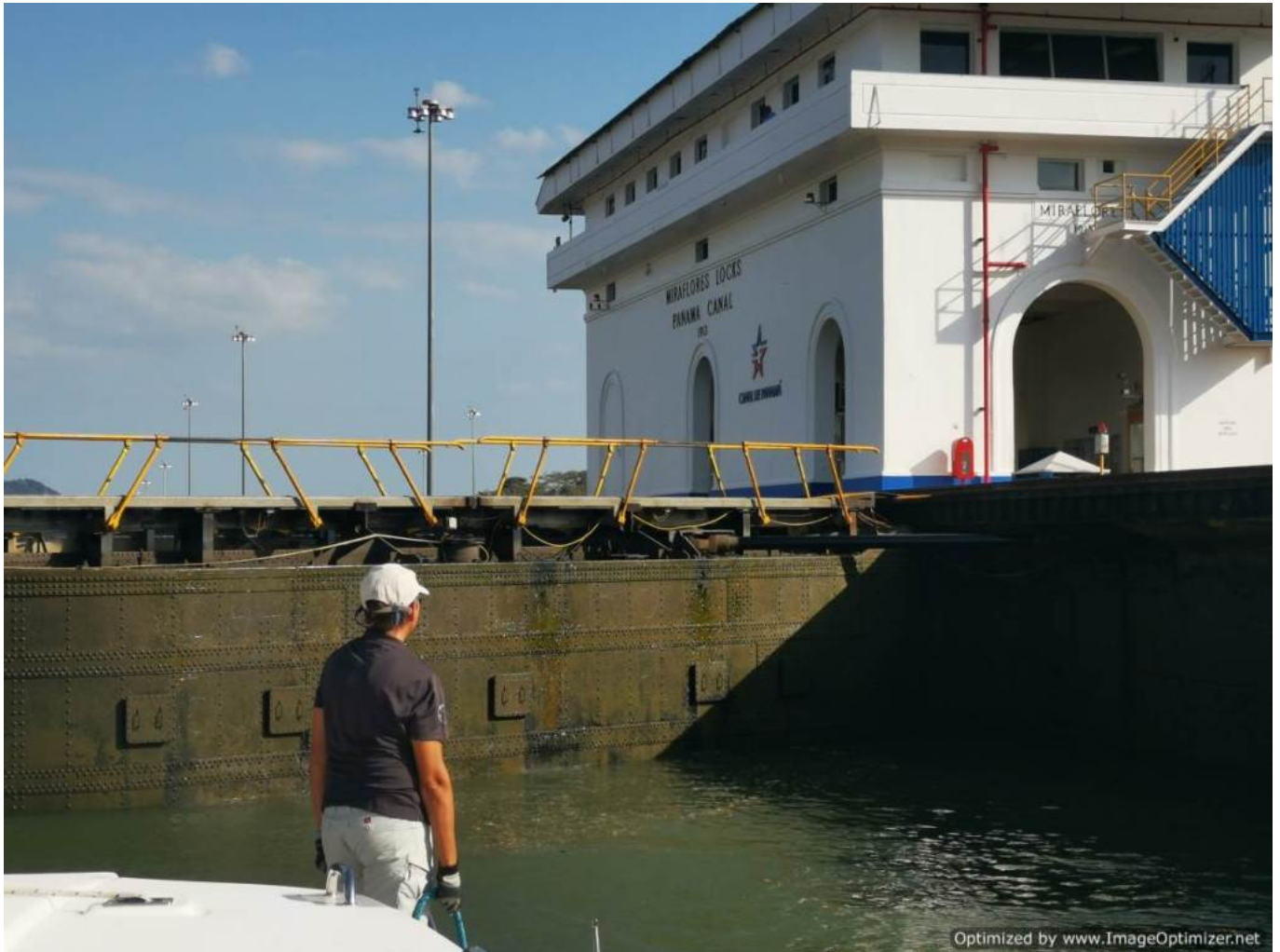
121 Panamá 3ª Parte. Transitamos el Canal







121 Panamá 3ª Parte. Transitamos el Canal



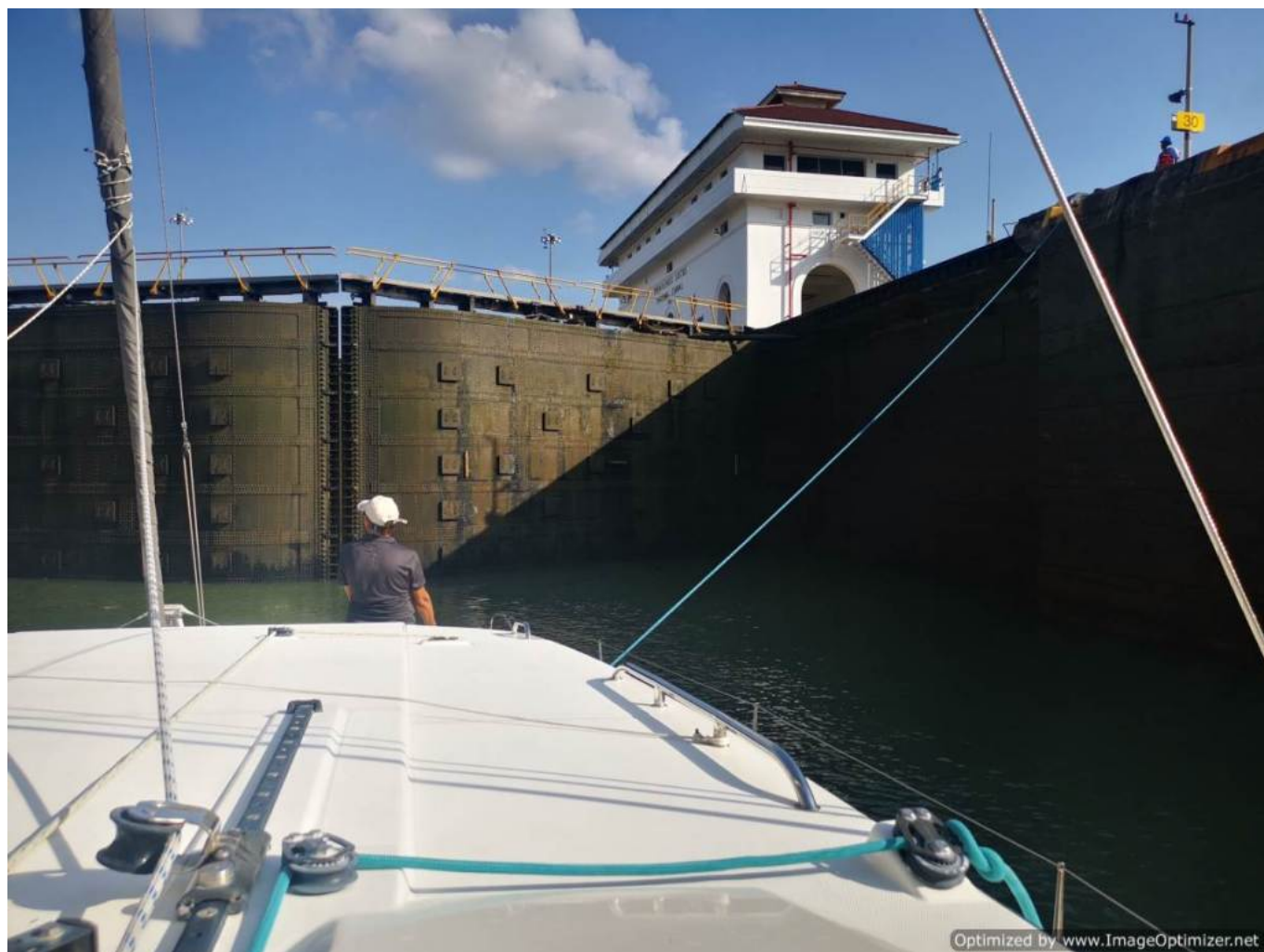
Optimized by www.ImageOptimizer.net

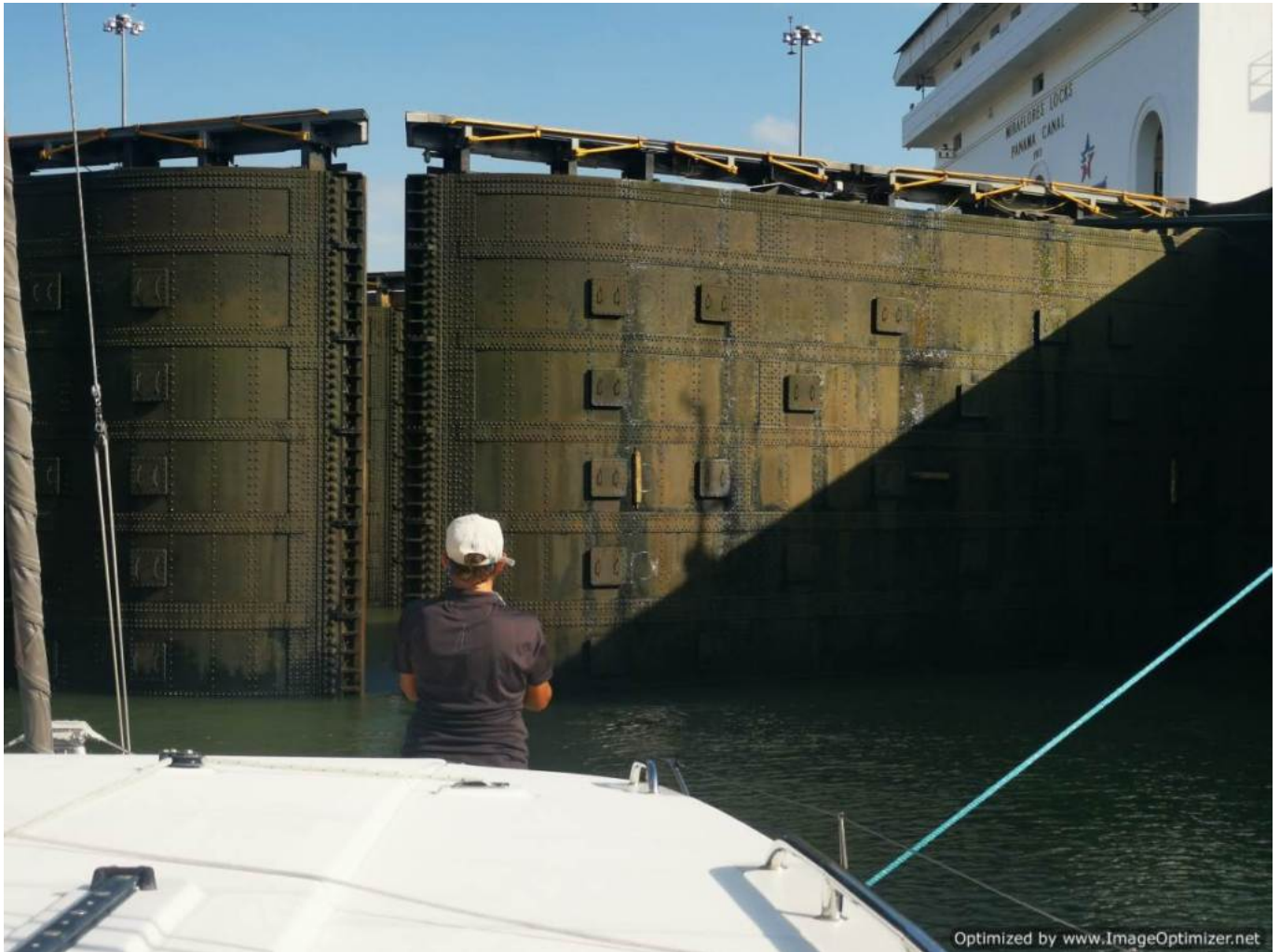


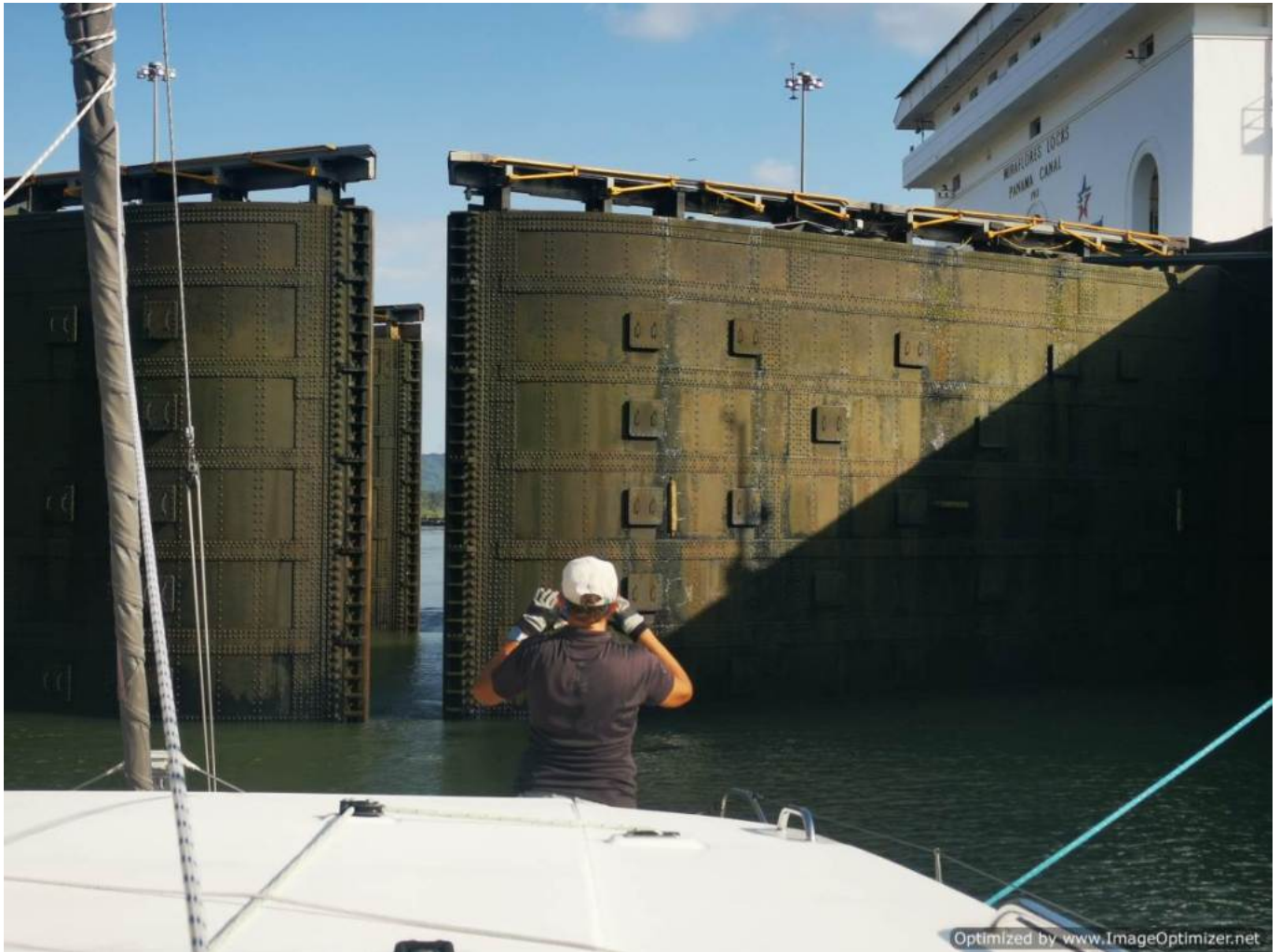
Optimized by www.ImageOptimizer.net



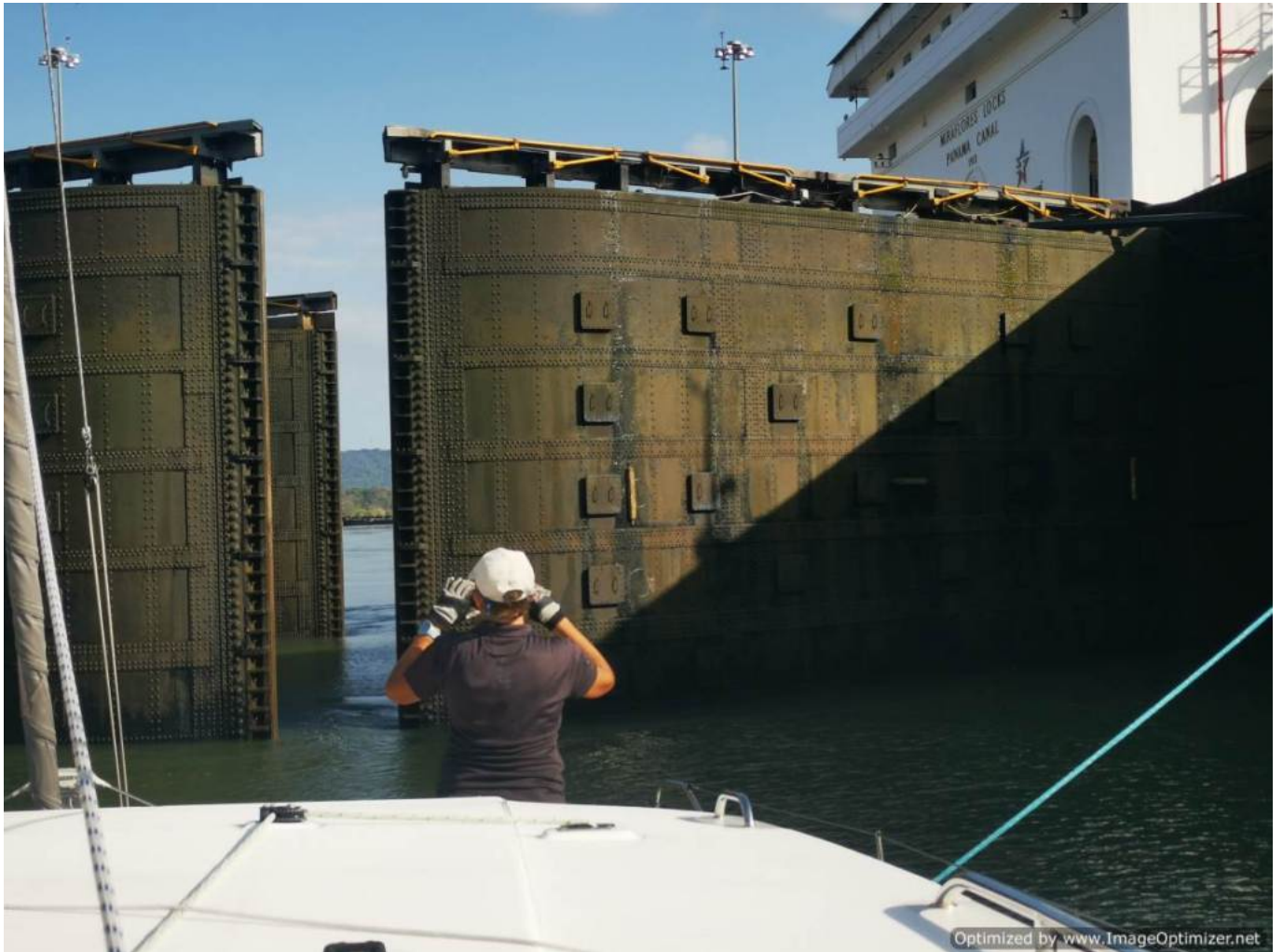
Optimized by www.ImageOptimizer.net







121 Panamá 3ª Parte. Transitamos el Canal







121 Panamá 3ª Parte. Transitamos el Canal

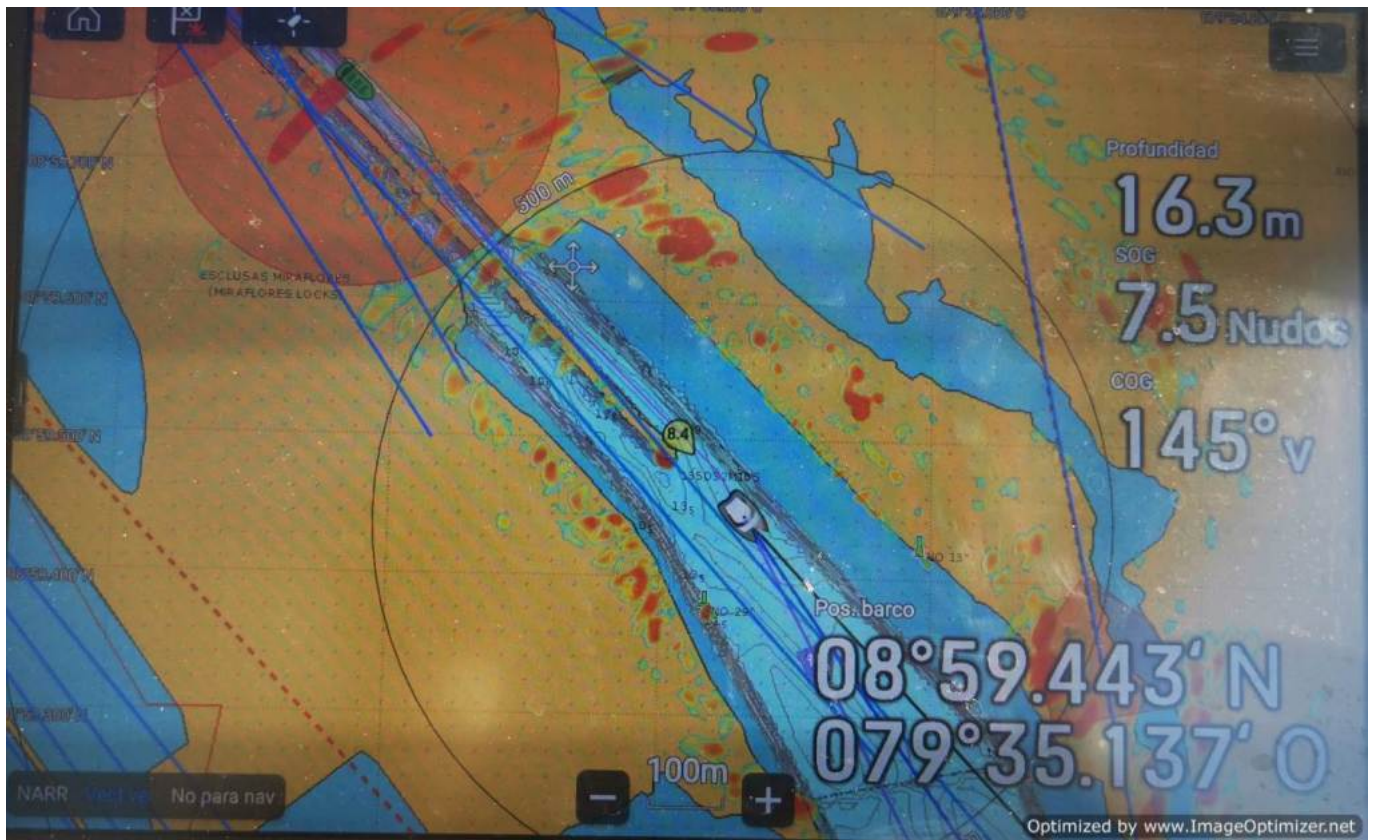


121 Panamá 3ª Parte. Transitamos el Canal



121 Panamá 3ª Parte. Transitamos el Canal





nosotros saliendo de la esclusa

Cuando estamos en el segundo Juego, vemos el centro de visitantes, con muchos turistas haciendo fotos. Ahí estuvimos nosotros en 2009, que poco me imaginaba que años mas tarde estaríamos ahí, de protagonistas, a punto de entrar en el pacífico.



Centro de visitantes esclusa de Miraflores.

En el Atlántico en esta latitud no hay mareas, aquí en el Pacífico si, hasta 4,7 m este mes.

Al salir pasamos por debajo del Puente de las Américas, símbolo de la entrada en el nuevo océano para nosotros, y el primero que se construyó (ahora hay 3) para unir ambos lados del canal.

Navegamos unas tres millas y vienen a recoger a nuestro asistente, nosotros seguimos 4 millas más hasta la Flamenco Marina.

121 Panamá 3ª Parte. Transitamos el Canal





puente de las Américas



¡¡ya lo hicimos!!

Nuestros amigos americanos regresan a su barco, en Colón, en taxi y nosotros nos quedamos aquí.



El Skyline de Panama City, visto desde la entrada de Flamenco Marina.

Aquí realizaremos los trámites de salida del país, y últimas compras y preparativos del barco para nuestra primera travesía de la temporada. ¡¡En 5 días zarpamos!!
Siguiendo destino las islas Galápagos.

No nos podemos ir de Panamá sin unos sombreros y un paseo por la parte colonial



El sombrero auténtico de Panamá, se hace en Ecuador con la paja toquilla, que debido al clima en Panamá no se cultiva. Fue Roosevelt, que al visitar el canal se puso uno como los que llevaban los obreros de la época y quien lo puso de moda al ser preguntado por un periodista que tipo de sombrero era el que llevaba.

Hasta aquí el post, si tenéis curiosidad por saber mas de las esclusas os dejo un video y un enlace:

<https://www.youtube.com/watch?v=rzac7mQUOzc>

Para el que quiera un video muy detallado aquí puede hacerlo:

<https://www.youtube.com/watch?v=NFtDQ7LBFV0>



Te te gusta comparte:

- [Comparte en Facebook \(Se abre en una ventana nueva\) Facebook](#)
- [Compartir en WhatsApp \(Se abre en una ventana nueva\) WhatsApp](#)