



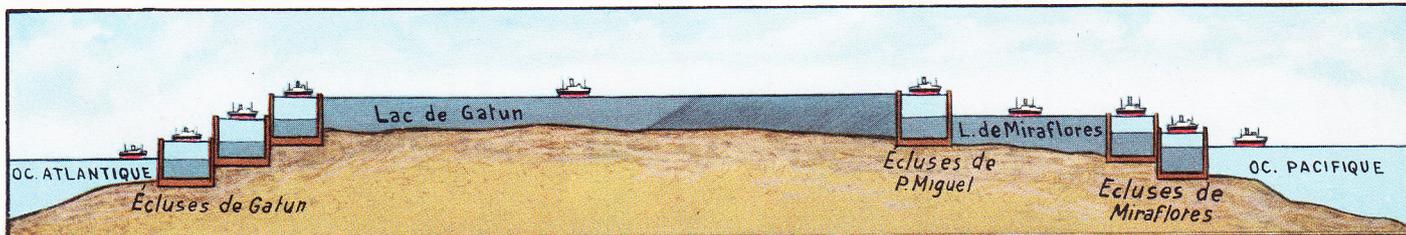
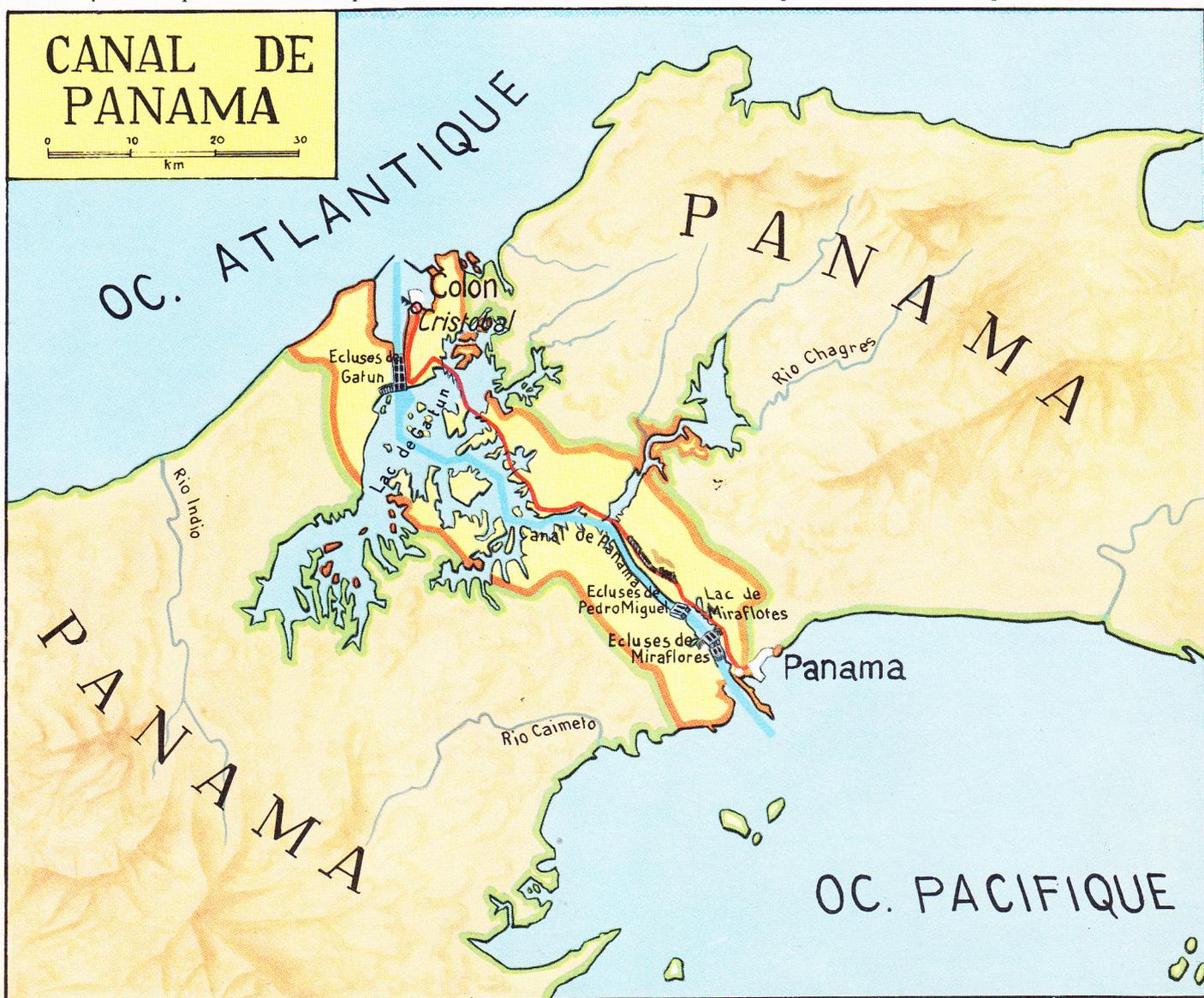
# le Canal de Panama

DOCUMENTAIRE N. 611

Les navigateurs européens qui, les premiers, mirent le pied sur les territoires constituant l'isthme qui relie les deux parties de l'Amérique, ont dû éprouver un sentiment d'abandon, voire d'angoisse. Peut-être n'existe-t-il, en effet, aucun coin du globe plus hostile que ces plages au bord desquelles les eaux pullulent de crocodiles, immenses marais traversés par des cours d'eau débordants ou presque à sec et devenus, de ce fait, des rigoles malodorantes dans lesquelles grouillent toutes espèces de petits animaux repoussants ou même veni-

meux. Le climat chaud et humide s'ajoutait à ces sinistres conditions d'existence, brisant les nerfs, anéantissant toute volonté.

Vasco Nunez de Balba arriva en ces lieux une dizaine d'années après le débarquement de Christophe Colomb, c'est-à-dire vers 1512, et il débarqua sur la côte du Darien. Ayant traversé des régions marécageuses, il se hissa, avec un groupe réduit de compagnons, sur les contreforts escarpés des Sierras, et le 25 septembre 1513, étant parvenu au faite d'un



Le Canal de Panama compte parmi les travaux les plus grandioses que l'homme ait jamais réalisés. Au moyen d'une série d'écluses, il permet à l'Océan Atlantique de communiquer avec l'Océan Pacifique. Les projets et sa réalisation exigèrent un temps très long. Mais en 1914, c'est-à-dire 33 ans après que le premier coup de pioche eût été donné, le Canal était ouvert au trafic. Les territoires qui le bordent font partie des États-Unis, qui les achetèrent à la République de Panama pendant la réalisation des travaux de construction.



*Au mois de septembre 1513, une expédition organisée et commandée par Vasco Nunez de Balboa, luttant contre les pièges que les épaisses forêts et les indigènes de l'Amérique Centrale opposaient à la progression des explorateurs et de la civilisation, arrivait en vue de l'Océan Pacifique. Christophe Colomb connaissait déjà l'existence d'une mer voisine baignant les terres de l'Ouest; mais Vasco Nunez, ayant débarqué dans le Darien en 1510, voulut tenter la traversée périlleuse de l'isthme et atteignit un nouvel océan, qu'il baptisa: Mer du Sud.*

piton, il aperçut, s'étalant à perte de vue, un autre immense océan. Il fut donc le premier Européen à entrevoir l'Océan Pacifique, qu'il baptisa Mer du Sud. Arrivé au bord de ces eaux, il en prit possession au nom de son roi et, revenant ensuite à ses navires, il se mit à la recherche du moindre golfe, de la plus petite baie, ouverture d'un passage qui lui permettrait d'arriver par bateau jusqu'à cet océan qu'il venait de découvrir. Les recherches se prolongèrent sans succès au nord aussi bien qu'au sud, pendant des semaines et des semaines; l'Atlantique était barré par cette bande de terre mince, mais suffisante, pour interdire le passage aux navires venant d'Europe et qui avaient déjà parcouru des milliers de milles.

Fort vraisemblablement, il fut le premier à songer à la possibilité de creuser un canal à travers cet obstacle vraiment étroit pour permettre une navigation ininterrompue vers l'Ouest. Et peut-être n'aurait-il pas tardé à exposer ce point de vue à quelque personnage influent, si le gouverneur ne lui avait fait couper la tête, jaloux de l'ascendant qu'il était en train de prendre sur ses hommes.

Le mérite d'exposer ce plan grandiose allait donc revenir d'abord à Antonio Galvao, qui fut le premier à en parler au tout-puissant Charles Quint, et ensuite à Ferdinand Cortès, le conquérant du Mexique, qui proposa, après l'avoir fait étudier, un projet de percement de l'Isthme dans la région de Tehuantepec, à 2 000 km environ au nord de Panama. Mais le Roi, uniquement préoccupé de tirer des métaux précieux de ses colonies d'Outre-mer et accaparé par la longue et épuisante guerre contre François Ier, n'appuya pas ce projet avec toute l'autorité requise.

Les dossiers concernant le projet des études dormirent dans les tiroirs où ils avaient été rangés sur le conseil de certains savants et généraux de Philippe II, fils de Charles Quint. Ils en sortirent, car ces savants insistaient pour qu'on donnât suite aux projets en vue d'une réalisation de si haute importance et d'un tel prestige pour l'Espagne. Mais le roi, très pieux, fut toujours l'adversaire de cette idée, car il s'imaginait que la volonté de l'homme ne devait pas modifier ce qui existait de par la volonté de Dieu.

Les galères qui ramenaient en Espagne les immenses riches-



*Après la découverte de Vasco Nunez de Balboa, les explorations se succédèrent sans arrêt, et c'est alors que naquit l'idée de la jonction des deux Océans. Fernand Cortès (1485-1547) appuya ce projet grandiose et le soumit à l'approbation de l'Empereur Charles Quint, roi d'Espagne.*



*Les difficultés qui s'opposaient à la réalisation du projet du Canal étaient sérieuses et nombreuses. Les Espagnols, en attendant que ces difficultés soient aplanies, commencèrent la construction d'une route permettant la traversée du territoire de l'isthme alors plein d'embûches.*



*Mais rapidement cette route, ouverte non sans peine dans les impénétrables forêts de l'Isthme, devint très dangereuse. Des bandes de féroces pirates et de boucaniers, attirées par le butin des marchandises précieuses transportées d'un Océan à l'autre, attaquaient les caravanes, s'emparant facilement de ces marchandises de prix. C'est pourquoi les expéditions durent renoncer à la nouvelle route pour revenir à la navigation de jadis faisant le tour de l'Amérique du Sud.*

ses pillées au Pérou étaient contraintes d'emprunter la dangereuse et interminable route du détroit de Magellan et du Cap Horn, contournant la totalité du continent sud-américain. Pour abrégé ce parcours, les colons jugèrent enfin opportun de construire une route traversant l'Isthme. Il en coûta des années et des milliers de vies humaines, surtout d'indigènes soumis à cette tâche surhumaine par les colonisateurs blancs: construire quatre-vingts milles de route suivant à peu près le tracé du Canal actuel.

Pendant ce temps, la piraterie prospérait. Des corsaires et des boucaniers avaient pris possession des îles dans la Mer des Antilles, et de ces bases ils levaient l'ancre pour leurs sanglantes expéditions sur le Continent. Pouvait-on imaginer butin plus tentant que celui de ces caravanes transportant l'or et les pierres, cheminant péniblement à travers l'isthme sur la nouvelle route avec, pour toute escorte, de modestes escouades de soldats prêts d'ailleurs à disparaître dans la nature à la première apparition de pirates. À un certain moment, ces bandits devinrent tellement nombreux et audacieux qu'aucune caravane ne parvenait à passer. Et très peu de

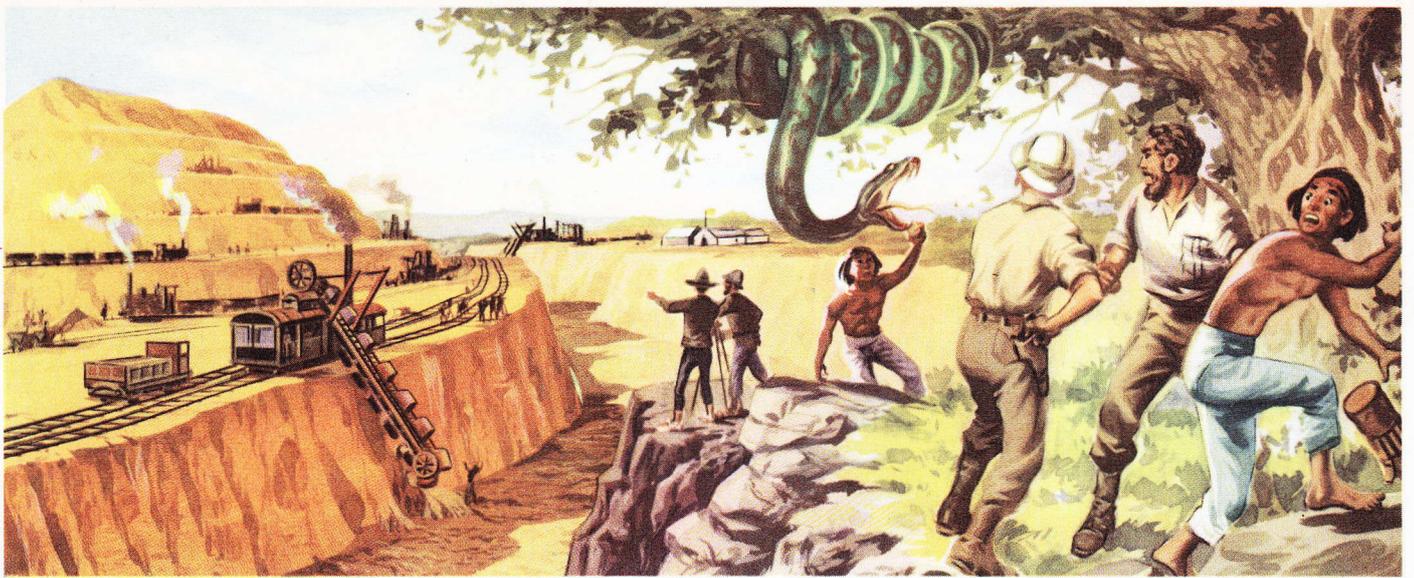
temps après la route était abandonnée, tandis que, pendant des siècles, on continuait à discuter de l'opportunité du percement de l'Isthme sans aboutir à des résultats positifs. Au cours des dernières décennies du XVIII<sup>e</sup> siècle et au cours du siècle suivant, on envoya à Panama des savants, des explorateurs, et des techniciens dans le but d'étudier la réalisation de cette entreprise. Deux ans plus tard environ, on arrivait à la conclusion sur deux points essentiels: il fallait construire un canal de niveau, c'est-à-dire qu'il fallait qu'il soit au niveau des deux Océans à la fois. S'il ne pouvait en être ainsi, la partie médiane serait surélevée, grâce à des écluses.

C'était là un problème fort difficile qui se posait, car il y avait entre les niveaux des deux Océans une différence de dix mètres et, de plus, il y avait à franchir des dénivellations à l'intérieur des terres.

Du temps passa encore pendant lequel de nouveaux projets, de nouvelles études et de nouvelles tentatives se succédèrent, mais les efforts restaient sans suite. En 1843, l'Italien Napoléon Garella terminait les calculs nécessaires à la cons-



*Quand on découvrit, vers la moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les riches gisements aurifères de la Californie, et que la fièvre de l'or s'empara des hommes, la nécessité d'une voie de communication se fit impérieusement sentir entre l'Océan de l'Est et celui de l'Ouest. On décida donc la construction immédiate d'une voie ferrée réunissant Colon à Panama, et, grâce au sacrifice de milliers de vies humaines, elle fut achevée en cinq ans. En effet, en l'an 1885, on inaugurait la ligne Colon-Panama, tandis que se poursuivaient encore les discussions sur la construction du Canal. La réalisation définitive ne devait être que pour cinquante ans plus tard, le 15 août 1914.*



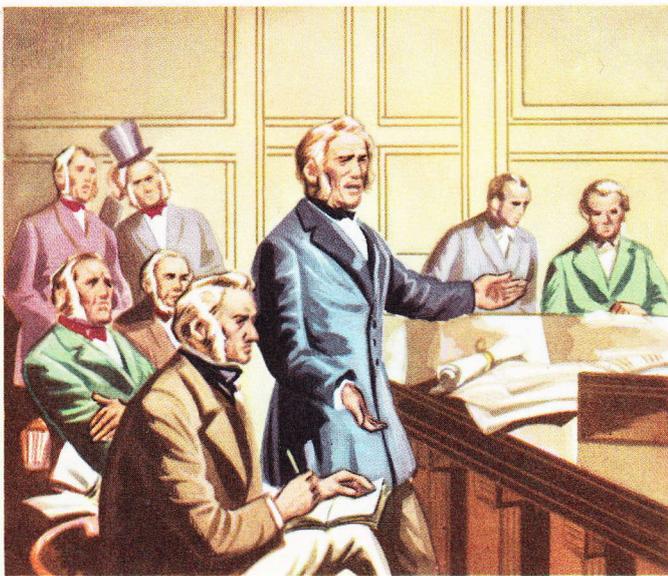
*Environ 370 ans s'étaient écoulés depuis la découverte de Vasco Nunez quand l'idée du percement de l'isthme de Panama ayant été finalement adoptée, une Compagnie française, dont le président était Ferdinand de Lesseps, entreprit les travaux. De nombreuses difficultés s'opposèrent alors à cette oeuvre grandiose: le climat détestable, la présence de serpents venimeux en grand nombre, sans parler des insectes porteurs de maladies qui infestaient les chantiers, et constituaient une menace perpétuelle pour les ouvriers engagés dans cette entreprise.*

truction d'une ligne ferroviaire, mais ce projet devait également rester lettre morte, à cause d'une révolution éclatée en 1848. Il fallut la fièvre de l'or, en 1849, pour mettre tout le monde d'accord sur la nécessité de construire au moins une ligne de chemin de fer, et cette ligne fut construite entre 1850 et 1855. Le climat, les épidémies et l'épuisement firent un grand nombre de victimes. On a pu dire que chaque traverse posée reposait sur le cadavre d'un homme.

Or, en 1869 se terminait la réalisation la plus grandiose du génie et de l'effort humains: le Canal de Suez. La réalisation en était due au génie du Français Ferdinand de Lesseps sur un projet de l'Italien Negrelli.

Tout le monde fut d'accord pour reconnaître que l'on avait enfin trouvé, en la personne de Lesseps, l'homme possédant la préparation technique et l'énergie voulue pour percer l'Isthme de Panama.

En 1876 se constituait donc, sous la présidence du constructeur français, le Comité chargé d'organiser l'entreprise. Deux ans plus tard, les études préliminaires étant terminées,



*En 1889, la Compagnie de Lesseps faisait faillite. L'hostilité des Etats-Unis et de l'Angleterre qui, usant de tous les moyens, avaient entravé, dès le début, le déroulement régulier des travaux sous la direction de la Compagnie française, sans parler des problèmes administratifs et financiers, provoqua la dissolution de la société.*

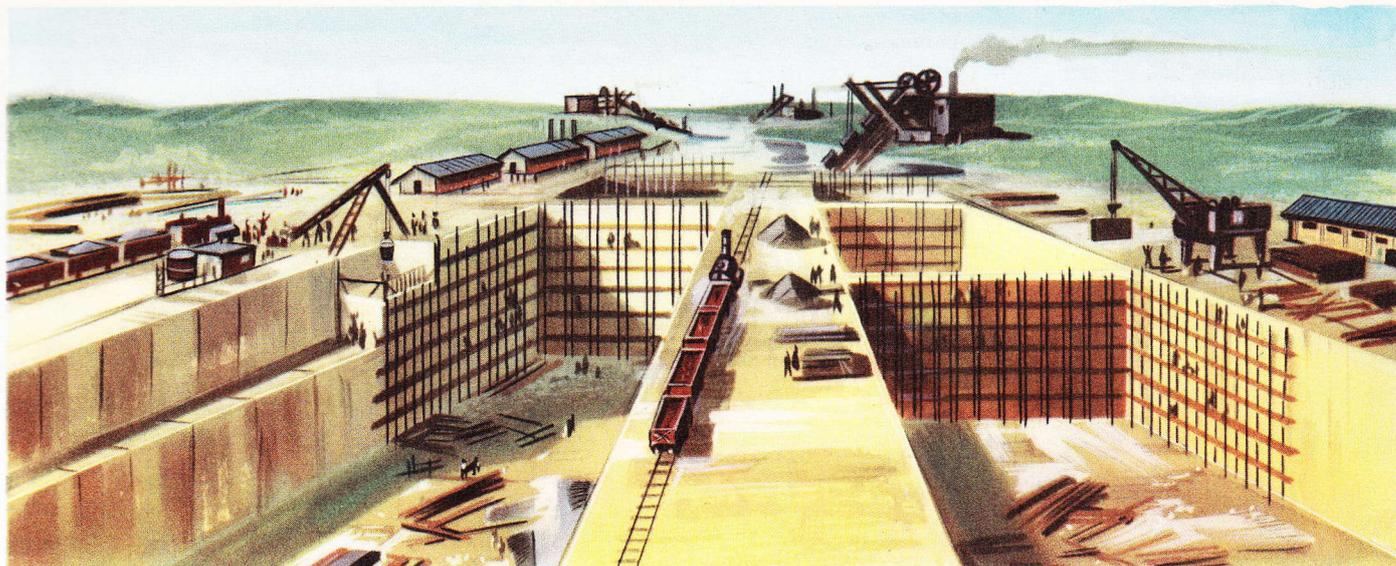
le gouvernement colombien autorisait l'ouverture des travaux et dans cet intervalle de temps Lesseps parvenait à réunir le capital nécessaire au financement de cette entreprise. Le Canal serait construit « au niveau », et parmi les nombreux tracés proposés, on choisit celui qui reliait la ville de Panama à celle de Colon. Les premiers coups de pioche furent donnés au début de l'année 1881 et, d'après les prévisions de Lesseps, six années plus tard l'oeuvre devait être terminée. Mais en 1889, le Tribunal de la Seine sanctionnait la faillite de la société chargée du percement.

Il est impossible d'énumérer ici quelles en furent les causes. Ce furent surtout des raisons politiques, administratives et financières. La tentative française avait suscité dès le départ l'hostilité des Etats-Unis et de l'Angleterre, car ces pays voyaient dans le percement du Canal une menace pour leur commerce et une atteinte à leur puissance. Un scandale retentissant éclata. On accusa Lesseps de mal administrer les fonds qui lui avaient été confiés, et de profits illicites. Le parlement français lui-même, corrompu par une campagne de presse financée par les Etats-Unis, se vit contraint de désavouer Lesseps, lequel fut traîné devant un tribunal et condamné. Les travaux furent interrompus.

La manoeuvre effectuée par les Etats-Unis avait réussi à merveille, et ils ouvrirent sans retard des négociations avec le gouvernement colombien pour racheter l'entreprise et la mener à bien avec leurs capitaux et leurs techniciens. C'est alors que la Colombie, dont Panama était une province, émit de nouvelles exigences, que les Etats-Unis se refusaient à accepter. Les petits Etats de l'Amérique centrale et du sud étaient déjà connus pour leurs révolutions; les Etats-Unis eurent donc beau jeu pour organiser une sédition dans la région de Panama, qui, au nom d'un droit hypothétique à la liberté, proclama son indépendance de la Colombie, et en 1903 la République indépendante du Panama accordait aux Etats-Unis l'autorisation de reprendre le percement.

Ayant racheté les droits de la compagnie française qui avait fait faillite au prix de 200 millions de francs, les Etats-Unis consolidèrent encore ces droits en achetant la zone du Canal, c'est-à-dire cette partie du territoire de Panama qui s'étendait sur huit mille mètres environ de chaque côté du canal à construire: de cette manière, la République de Panama était partagée en deux parties par la zone du Canal, d'exclusive appartenance aux Etats-Unis.

La question résolue du point de vue juridique, les Etats-Unis se mirent à l'ouvrage avec l'énergie et les moyens grandioses qui les ont toujours caractérisés.



*Les Etats-Unis rachetèrent le Compagnie et continuèrent les travaux de percement après de laborieuses et tumultueuses tractations avec le gouvernement de la Colombie, dont l'accord était nécessaire. La lutte entre ces deux Etats devait aboutir à la révolution de Panama, soutenue par les Etats-Unis. En 1903, le Panama obtenait son indépendance. Puis une Compagnie américaine reprit à son compte le percement du canal et les terribles difficultés sanitaires furent enfin vaincues, tout au moins en partie, grâce à la construction d'hôpitaux et la stricte observance de règles d'hygiène.*

Le projet « au niveau » infiniment plus coûteux, fut définitivement abandonné et l'on revint au projet à écluses qui avait été déjà depuis longtemps mis au point par les Américains.

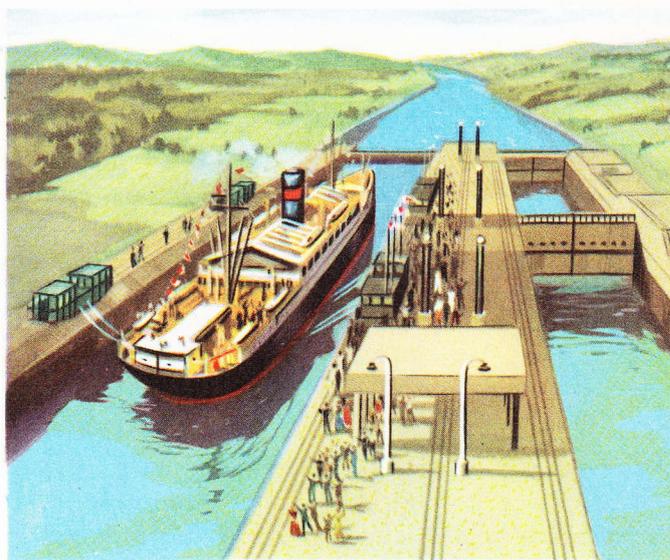
Ce projet prévoyait des écluses gigantesques qui élèveraient les eaux du Canal de trente mètres. Ayant affronté et résolu le dramatique problème sanitaire, grâce à l'installation d'une douzaine d'hôpitaux, à l'embauche de centaines de médecins et de milliers d'infirmières, ayant procédé à l'assainissement des régions hantées par les moustiques, ils parvinrent à mener l'entreprise à bonne fin. On eut malgré tout à déplorer des milliers de victimes. Mais, le 15 août 1914, un premier canal reliait l'Atlantique au Pacifique. On évalua son prix de revient à deux milliards de francs de l'époque. Le Canal de Panama s'étend sur 68 km auxquels il convient d'ajouter 11 km de canal marqués par des bouées du côté Atlantique et 3 du côté du Pacifique qui précèdent le Canal avant que ce dernier ne s'enfonce dans la terre ferme. La profondeur moyenne est de 12 à 14 m afin d'assurer le passage des navires à tirant d'eau maximum. Sa largeur varie entre 90 m et 350 m.

Le Canal commence dans la Baie de Limon à 11 km de la terre ferme. S'aventurant dans les terres, les navires franchissent, quatre km plus loin, les écluses de Gatun qui les élèvent de 26 mètres et qui leur permet de naviguer dans le lac en suivant un parcours jalonné de bouées et éclairé, la nuit, par des phares extrêmement puissants. Sur 12 km ils naviguent dans une profonde tranchée creusée dans la roche puis, grâce aux écluses de Pedro Miguel, ils redescendent presque au niveau des eaux du Pacifique en entrant dans le lac de Miraflores, puis, parvenus au Pacifique, il naviguent encore dans un chenal balisé de bouées comme dans l'Atlantique. Le navire est entraîné dans le bassin constitué par les écluses à l'aide de locomotives à crémaillère. Des dispositifs électriques énormes et précis ferment ces sortes de portes gigantesques, tandis que le bassin ainsi constitué se remplit de milliers de tonnes d'eau. Le niveau, en se relevant, amène les navires à la hauteur désirée. Quand le navire a parcouru tout le bassin, c'est l'opération inverse qui se produit: les écluses s'ouvrent et l'eau s'en échappe jusqu'à atteindre à nouveau le niveau de départ. Un mur gigantesque sépare en deux la voie d'eau dans le sens de la longueur, constituant ainsi deux bassins parallèles facilitant la circulation des navires dans les deux sens. Le long du canal on trouve des installations pour la production du courant électrique nécessaire au fonctionnement des moteurs et de l'installation. L'in-

puisable réserve en eau du lac de Gatoun assure un volume constant. Comme le canal est la propriété exclusive des Etats-Unis et qu'il se trouve sur le territoire de ce pays, il est puissamment fortifié, contrairement au Canal de Suez et aux autres détroits qui consentent, au moins théoriquement, le libre transit, même en période d'hostilités.

L'importance économique et militaire du Canal de Panama est considérable. Sans cette voie d'eau, en effet, les flottes américaines de l'Atlantique et du Pacifique seraient condamnées à des actions indépendantes alors que, grâce au Canal, elles peuvent rapidement se réunir dans l'un ou l'autre Océan. Toutes les nations maritimes de la terre ont tiré de grands avantages de cette nouvelle voie d'eau, qui abrège considérablement les traversées vers l'Extrême-Orient.

La zone du Canal a été cédée par la République de Panama aux Etats-Unis pour 10 millions de dollars avec une redevance annuelle de 250 mille dollars. La ville de Panama se trouve sur le territoire du Panama tandis que la ville de Colon demeure sous l'autorité du gouvernement américain.



*Le 15 août, le Canal était officiellement ouvert et le premier navire fendit l'eau des écluses. Ce n'est qu'en 1920, en raison de la première guerre mondiale, que le canal fut effectivement inauguré au mois de juin. A partir de cette date, le trafic n'a fait qu'augmenter progressivement.*

ENCYCLOPÉDIE EN COULEURS

# tout connaître

ARTS

SCIENCES

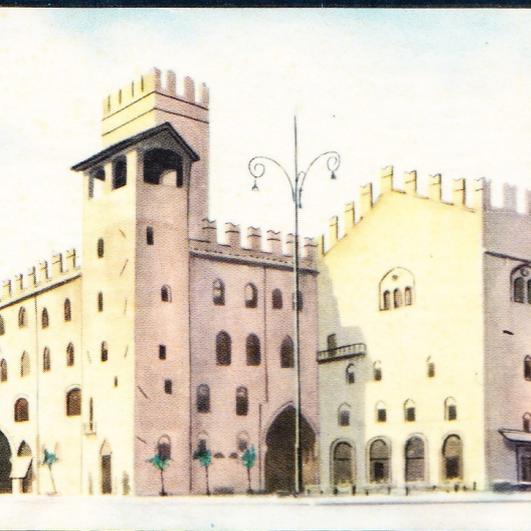
HISTOIRE

DÉCOUVERTES

LÉGENDES

DOCUMENTS

INSTRUCTIFS





**VOL. X**

TOUT CONNAITRE

M. CONFALONIERI - Milan, Via P. Chieti, 8, - Editeur

Tous droits réservés

BELGIQUE - GRAND DUCHÉ - CONGO BELGE

AGENCE BELGE DES GRANDES EDITIONS s. a.  
Bruxelles