

[198]

La construcción del canal interoceánico que debía unir las aguas de las aguas del Atlántico y el Pacífico es uno de los sueños y también de las empresas más relevantes de la Historia Moderna y Contemporánea, como lo fue antes, incluso, su propia búsqueda, cuando en tiempo remotos, tras el *encuentro* de América –o más bien del espacio geográfico que hoy se denomina América– por la expedición que capitaneaba Cristóbal Colón y otras posteriores. Aquéllos hombres de finales del siglo XV y principios del XVI creyeron que había un paso natural que permitiría llegar a Asia a través de las tierras recién *descubiertas* por los europeos, o al menos se afanaron en hallarlo.

La historiografía ha sido fiel y coherente con la importancia del problema. Se han escrito obras monográficas y desde múltiples perspectivas acerca del citado sueño y de su materialización en la construcción del Canal de Panamá, y antes en los primeros ferrocarriles transoceánicos que se planearon y tendieron –la mayoría de las líneas proyectadas, o no se abrieron finalmente o lo hicieron cuando ya se había inaugurado una ruta de comunicación, terrestre o marítima– en los istmos de Tehuantepec, Centroamérica y Panamá. También se ha brindado el necesario espacio al problema en estudios más generales de la Historia Universal, de América, o de los países que directa o indirectamente estuvieron implicados en dicho sueño: los Estados Unidos, México, Colombia, todas las naciones ribereñas del Caribe y del Golfo de México y algunas europeas –Francia y Gran

***Un camino entre dos mares. La creación del Canal de Panamá***

---

**Autor:** David McCullough  
**Editorial:** Editorial Espasa Calpe,  
Madrid, 2004  
**Páginas:** 550  
**ISBN:** 84-670-1437-7

Bretaña especialmente—, que participaron en las referidas empresas ferroviarias o canaleras.

La obra de David McCullough: *Un camino entre dos madres. La creación del Canal de Panamá*, es una de las muchas que componen el acervo historiográfico referido, pero no una más, sino la más clásica. Seguramente es posible hallar trabajos que expliquen el proceso con mayor rigor, sobre todo concebidos y contruidos con criterios más científicos. Seguramente, también, hay un buen número de investigaciones que abordan el tema con mayor amplitud de miras y ofrecen una perspectiva más global de los múltiples significados que tuvo, primero el sueño, y luego la materialización de la comunicación naval entre el Pacífico y el Atlántico. No obstante, centrado en los propios hechos, en la épica de los hechos concretamente, se puede afirmar sin esperar que lluevan voces en contra y abusando de la literalidad, que el mencionado libro es *la Biblia canalera*.

Por su mencionado valor, en esta época en la que el canal ha sido transferido finalmente a la administración de Panamá, un país que se dice nació debido a él, la editorial Espasa-Calpe ha reeditado en castellano *Un camino entre dos mares*, publicado originalmente en inglés en 1977 por Simon & Schuster en Nueva York con el título *Path Between The Seas: The Creation of the Panama Canal, 1870-1914*, rápidamente convertido en un *best-seller* y merecedor de los prestigiosos premios *National Book Award for History*, *Francis Parkman Prize*, *Samuel Eliot Morison Award* y *Cornelius Ryan Award* (este último al

mejor libro del año sobre *international affairs*). Tales distinciones supusieron, además, el primer reconocimiento importante de un escritor (periodista e historiador), David McCullough que, entre otros muchos honores, ha ganado el Pulitzer Prize 1993 por su biografía del Presidente estadounidense Harry Truman y, dirige la serie de la PBS Television, *The American Experience*.

*Un camino entre dos mares* es, como decimos, un relato épico. Por eso y por la profesión y vocación de David McCullough, en mi opinión, periodista y publicista antes que historiador, cede en el rigor de lo que dice y argumenta en aras de facilitar la lectura y la comunicación y sólo lo refiere documentalmente en un breve apartado final. No obstante, en él puede el lector encontrar la cita precisa de las fuentes que ha empleado el autor en cada una de las partes de la obra.

Así concebido, el libro de McCullough es un clásico por la coherencia y relevancia de sus contenidos, pero también por la manera combinada, ensayística y novelada (a pesar de lo que dice no hay necesariamente contradicción entre ambos géneros) con que está escrito, y la brillantez con que el autor domina la lengua y el lenguaje. A ello acompaña, claro está, una buena traducción al castellano realizada por Francisco Gurza Irazoqui y revisada por Carmen Martínez Gimeno y, cómo no, una estupenda edición en dicha última lengua a cargo de Espasa Calpe, que compensan lo copioso de su contenido y sus más de quinientas páginas.

*Un camino entre dos mares* se estructura en tres grandes apartados —llamados libros— y veintidós capítu-

[200]

los agrupados en ellos, más un breve prólogo, un corto epílogo y el mencionado apartado de fuentes y bibliografía. En el primero de los mencionados libros, “Los umbrales”, se aborda la historia del período 1870-1894, los antecedentes del plan de construcción y la materialización de frustrado primer proyecto. En el segundo, “Barras y estrellas para siempre (1890-1904)” se cuentan los albores de la épica de la empresa norteamericana, finalmente exitosa, y que al cabo se detalla en el tercero acápite, “Los constructores (1904-1914)”, análisis de la construcción del canal y de su inauguración a mediados de la segunda década del siglo XX y el mismo año en que se firmó el armisticio de la Primera Guerra Mundial.

El drama humano, con su representación máxima en el fallecimiento de al menos unas 25.000 personas, según los cálculos del autor, es lo que más interesa a David McCullough y lo que ocupa el centro de su relato. La lucha contra la malaria y la fiebre amarilla, que acabaron con la vida de la mayoría de esas personas, descrita en el contexto de una aventura que se llevó a cabo en una de las tierras más inhóspitas e insalubres del mundo, por su geografía y, especialmente, su clima lluvioso, que da lugar a terrenos pantanosos, contra los que durante mucho tiempo fue imposible luchar, y a los que, además, fue preciso llevar todos los materiales, todos los equipos y toda la mano de obra que requirió el canal y que procedió de diversos lugares del planeta.

La política, las relaciones internacionales, la parte empresarial de la construcción también tienen cabida en

la obra de David McCullough. Todos los avatares, todos los acontecimientos que rodearon a la construcción del canal merecen la atención del autor, y aunque su análisis se ubica en un segundo plano de su interés, también constituyen los aspectos más cuestionables del trabajo.

Es cierta la afirmación de que el Canal de Panamá es una de las obras más grandiosas de la Historia de la Humanidad, sobre todo teniendo en cuenta los medios con que se contaba en la época en que se realizó. También es, sin duda, una de las más útiles y, además, se hizo con tal mesura y cuidado que básicamente permanece y funciona en la actualidad como se ideó. Su obra, frente a la de Suez, no requirió sólo la apertura de una brecha en el terreno, sino que precisó erigir un *punte de agua* que, mediante un sistema de esclusas, eleva los barcos por propulsión hidráulica hasta un lago artificial, del que luego salen, tras haberlo surcado, empleando idéntico procedimiento.

La tecnología usada en el Canal de Panamá y la propia concepción de la empresa fue ejemplo y antecedente, como sucede en el caso de todos los grandes proyectos, de casi todas las obras de comunicación y transporte realizadas posteriormente. Las técnicas e instrumentos ideados, adaptados, modificados y utilizados en su construcción tuvieron múltiples y diversas aplicaciones. Hallazgos colaterales, como los instrumentos eficaces para luchar contra la malaria y la fiebre amarilla que asoló a los trabajadores, representaron avances significativos en la medicina. Además, en general, el empeño y su éxito fueron un símbolo

de la nación estadounidense y de su proyección hacia el exterior, que se transformaría en hegemónica en esos años, a la altura de 1914, tras la finalización de la Primera Guerra Mundial.

En su valoración excesivamente positiva y simbólica del significado ecuménico del Canal de Panamá y como símbolo de progreso y expresión de lo estadounidense es, sin embargo, donde la obra de David McCullough resulta menos objetiva y más discutible, hasta contradictoria incluso con el relato del inmenso drama humano que supuso su construcción. Tales defectos, sin embargo, no desmerecen la calidad de un magnífico libro que cualquier interesado por sus temas debería obligatoriamente leer, y además con gran placer.

**[201]**

Antonio Santamaría García  
(Instituto de Historia, CSIC)