



*Kanał Panamski
przyciąga tysiące turystów
i jest fascynującym
widowiskiem, w którym
geniusz człowieka
splata się
z potęgą natury.*

Ale kanał!

Na mostku panuje półmrok, lecz tropikalne słońce przebijające się przez grube, przyciemnione szyby pozwala dojrzeć wewnątrz pełne mruczących mechanizmów. Panoramiczne okno daje precyzyjny wgląd w wąskie gardło prawej śluzy Miraflores, do której wolno wpływamy. Z lewej – długi betonowy pirs, z prawej – niepokojąco blisko zielony brzeg. Statek płynie z minimalną prędkością, jednak i ona w niewielkiej śluzie może budzić przerażenie.

Moje dłonie spoczywają na dwóch dźwigniach sterów strumieniowych. Pokład lekko kołysze się pod stopami, ja razem z nim. Dziób ponaddwustumetrowej jednostki wydaje się tkwić w abstrakcyjnej odległości ode mnie. Jak tym gigantem trafić do komory śluzy? Wyhamować i zacumować... Ściągam – za mocno! – lewą dźwignię steru. Narasta głuchoe dudnienie, czuję wyraźniejszą wibrację podłogi. Statek reaguje wolno, ale dziób ustawia się w prawo, wprost na nabrzeże. Za ostro! Źle, bardzo źle... Za chwilę kontenerowiec z tysiącem stalowych pudeł na



połładzie wyrżnie w brzeg... Rozglądam się w panice. Gdzie jest panamski pilot? Dlaczego stoję na mostku sam?

Symulator stoi na trzecim piętrze Centro de Visitantes de Miraflores, w niedawno oddanym do użytku muzeum Kanału Panamskiego, gdzie zwiedzający mogą obejrzeć, jak Kanał budowano, jaki to miało wpływ na lokalną faunę i florę oraz poznać Kanał jako jedyny w swoim rodzaju obiekt hydrotechniczny. Muzeum nie przytłacza bogactwem ekspozycji, raczej budzi ciekawość. Bardziej pokazuje skalę przedsięwzięcia, niż gębi widzów detalami. Zresztą bogatsze muzeum Kanału Panamskiego jest w Casco Viejo, najstarszej części miasta Panama.

Miraflores, zbudowana kilkanaście kilometrów od stolicy kraju, to pierwsza (patrząc od Pacyfiku) z trzech zdublowanych śluz, którą od 1914 roku przeprawiają się statki, oszczędzając sobie mozolnego okrążania południowego kontynentu. Długość morskiej trasy z Nowego Jorku do San Francisco to 26 tysięcy kilometrów. Dzięki 80-kilometrowemu Kanałowi Panamskiemu droga jest krótsza o 16 tysięcy kilometrów. A to masa pieniędzy.

Teren wokół śluz w czasie rządów Amerykanów – po 1914 roku – był wyłączony spod panamskiej jurysdykcji. Stacjonowało tu amerykańskie wojsko, mieszkali cywilni pracownicy Panama Canal Authority. – Mieli tu jak w raju – opowiada Jaime Ingram, światowej sławy pianista panamski, który poświęcił dzień, by pokazać mi ulubione zakątki stolicy. – Strefa Kanału przecinała w pół terytorium kraju, więc gdy chcieliśmy jechać do interioru, do Chiriqui albo Darien, musieliśmy na przykład występować o nowe tablice rejestracyjne akceptowane przez Amerykanów. Panamskie rejestracje w Strefie nie były ważne! Kontrolowali przeprawę promową przed 1962 rokiem, kiedy nie istniał jeszcze Most Ameryk, Puente de las Americas. Mieli swoją pocztę, swój hermetyczny, samowystarczalny świat Strefy. Linia podziału przechodziła przez miasto i dzieliła Ciudad Panama na tę lepszą i gorszą część. Amerykanie bez przerwy pokazywali nam, gdzie nas mają. Mimo podpisanych umów, rządząli się jak u siebie. To rodziło w nas upokorzenie i niechęć. Właściwie już od początku lat sześćdziesiątych podnosiły się głosy, by Panama wyegzekwowała większy udział w zarządzaniu Kanałem. To doprowadziło do nowych umów międzypaństwowych, a po roku 1979 stało się całkiem jasne, że za 20 lat Kanał Amerykanie będą musieli nam oddać.



*Puente de las Américas
od 1962 r. łączy
dwa amerykańskie
kontynenty.*