

Unir o Atlântico ao Pacífico através do Istmo do Panamá!
Este sonho de quatro séculos havia derrotado a todos os
que o tentaram realizar. Foi então que apareceu George
Washington Goethals, um homem com uma vontade de ferro

O Canal Que Não Podia Ser Construído

THOMAS FLEMING



THEODORE ROOSEVELT, Presidente dos Estados Unidos, estava irritadíssimo. Sobre a sua secretária, na noite de 12 de fevereiro de 1907, estava uma carta de demissão do engenheiro-chefe do Canal do Panamá, John F. Stevens. Roosevelt havia nomeado Stevens em 1905, com grande alarde e celebrações, esperando assim deixar claro ao público americano que, finalmente, tinha sido encontrado o líder certo para o projeto de construção no qual já se haviam gasto mais de 40 milhões de dólares. O antecessor de Stevens, outro famoso engenheiro, havia também desistido de repente, e o Presidente sentia-se como se o tivessem feito de bobo.



Durante seis dias, Roosevelt ficou pensando sobre a carta de Stevens. Finalmente, disse ao Secretário da Guerra, William H. Taft, que iria entregar o Canal «a homens que fiquem no lugar até eu me faltar deles; vou entregar o assunto ao Exército». Nessa mesma noite, o Major George Washington Goethals, do Batalhão de Engenharia, foi chamado à Casa Branca. Por volta da meia-noite, o elegante oficial formado pela Academia Militar de West Point havia aceitado a responsabilidade de uma das mais fantásticas tarefas de construção jamais empreendidas pelo homem.

O sonho de construir um canal através do Istmo do Panamá tinha quase 400 anos de idade. Mas a sua execução havia derrotado todos os que o tentaram realizar. O próprio construtor do Canal de Suez, o francês Ferdinand de Lesseps, havia desastrosamente subestimado as dificuldades do combate ao clima atroz do Panamá, com os seus 250 dias de chuva por ano, os seus pantanais fétidos e matas infestadas de malária. Agora, dois dos melhores engenheiros americanos haviam também admitido a derrota. Como se lamentando, Roosevelt perguntou a Goethals em que os outros haviam errado.

Com a sua franqueza característica, Goethals resumiu o problema: burocracia. O Congresso havia criado uma comissão de sete membros, que tentava controlar as operações a partir de Washington.

Isto era pura loucura, achava Goethals. O responsável pela tarefa deveria poder tomar todas as decisões no próprio local — tal como um general em zona de guerra. Encantado com a análise de Goethals, Roosevelt resolveu nomear sete novos membros para a comissão, e os fez saber que «Goethals tem absoluta autoridade».

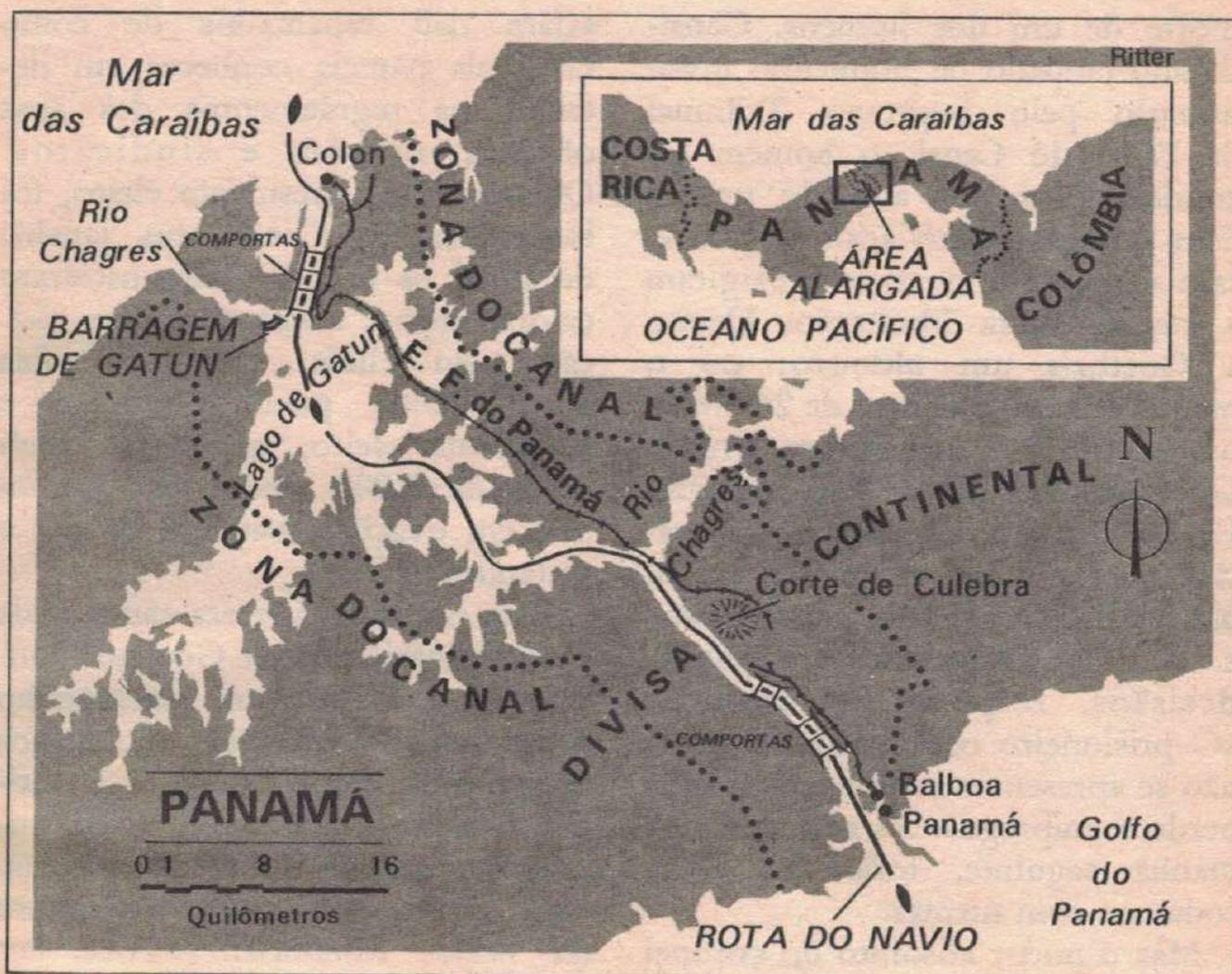
Dinamitar, Cavar e Carregar. Embora Goethals se tivesse mostrado capaz de tratar com o Presidente, a sua nomeação foi ridicularizada por toda uma nação cética. Editoriais e cartuns mostraram os operários do Canal batendo continência aos seus capatazes e fazendo exercícios de ordem unida com carrinhos de mão. Mais hostil ainda foi a recepção de Goethals na Zona do Canal. Convidado para um coquetel, alguns dias depois da sua chegada, ele teve de aguentar brindes que faziam alusões desdenhosas ao Exército. Stevens fora popularíssimo entre os operários, e cada vez que o seu nome era mencionado havia um berreiro de aclamação; qualquer referência a Goethals era recebida no mais pesado silêncio.

Em seguida, o homem que fizera os brindes perguntou a Goethals, agora promovido a tenente-coronel, se ele gostaria de dizer algumas palavras. Goethals disse aos homens: «Não haverá no futuro mais militarismo que no passado. Já não sou um comandante do Exército americano. Considero-me agora como comandante do exército do Panamá, e o inimigo que vamos

combater é o Corte de Culebra e as comportas e barragens em ambos os extremos do canal. E agora, vamos trabalhar!»

Impressionados com a férrea determinação na voz de Goethals, os homens em breve descobriram que, em ação, o coronel era ainda mais espetacular. Sempre imaculado em seu terno branco de paisano, ele aparecia sem avisar e sentava-se com os imundos operários das escavadeiras, compartilhava as suas refeições e perguntava-lhes como achavam que o trabalho estava andando. Mais de uma manhã, o pessoal do serviço sanitário, encarregado da tarefa vital de manter sob controle a febre-amarela e a malária, encontrou-o sentado às suas mesas, querendo saber porque estavam atrasados para o serviço.

Dia após dia, Goethals percorria os 76 quilômetros da Ferrovia do Panamá, frequentemente num grande automóvel amarelo que fora adaptado para correr normalmente sobre os trilhos com rodas especiais. Os trabalhadores rapidamente apelidaram o estranho veículo de «Perigo Amarelo», e o seu simples aparecimento — ou um grito de aviso de que ele estava a caminho — lançava-os em febril atividade. Depois dessas inspeções, o coronel voltava para o seu escritório, onde frequentemente permanecia até às 10 da noite, mergulhando em pilhas de papéis, traçando planos para o abastecimento e as atividades do seu exército internacional, que em breve chegaria a 40.000 homens.



Para reunir todos esses operários e impregná-los do desejo de ganhar a sua guerra contra a Natureza, a estratégia básica de Goethals era a emulação. Colocou engenheiros militares como encarregados da dragagem dos acessos e da construção das comportas do que ele chamava de Divisão do Atlântico e engenheiros civis encarregados da Divisão do Pacífico — criando assim, instantaneamente, uma rivalidade. Na Divisão Central, que incluía 14,5 quilômetros do Corte de Culebra (onde as temperaturas podiam chegar a 50°C) e era o coração do desafio do Panamá, engenheiros

civis e militares trabalhavam lado a lado. Goethals desafiou-os a dinamitar, cavar e carregar mais pedra e terra do que eles jamais sonharam ser possível. E o fizeram! Em agosto, seis meses depois da sua chegada, tinham escavado 974.352 metros cúbicos — recorde em três anos de trabalhos.

Poder Temperado. Goethals nunca hesitou em usar o poder absoluto que pedira e obtivera. Certa noite, por exemplo, um maquinista ferroviário ignorou os avisos que deviam fazer parar a sua composição e foi bater na traseira de um trem de carga, causando a

morte de um dos homens. Considerado culpado de homicídio involuntário pelo Supremo Tribunal da Zona do Canal, o homem foi condenado a um ano de prisão. Seus colegas ferroviários organizaram um grande comício e exigiram a sua imediata libertação. Deram a Goethals um ultimato: ou o maquinista sairia dentro de 24 horas, ou entrariam todos em greve. Goethals não disse uma palavra. Finalmente, um porta-voz dos operários telefonou ao coronel e exigiu uma decisão. «Telefone para a prisão e eles lhe informarão a minha decisão», respondeu Goethals. «O prisioneiro continua lá, e quem não se apresentar ao serviço amanhã perde o emprego.» Às sete horas da manhã seguinte, todos os trens rodavam com turmas.

Mas o poder absoluto do coronel era temperado por uma extraordinária paciência e compreensão. Todas as manhãs de domingo ele dava um «expediente extra», e quem quer que aparecesse no seu gabinete era ouvido cordialmente. Quando um operário das Índias Ocidentais disse que estava sendo roubado no pagamento de um dia por semana pelo anotador que controlava a sua seção, Goethals prometeu uma investigação imediata. Um maquinista ferroviário que reclamou ter sido preterido numa promoção viu nas mãos do coronel, instantaneamente, a sua ficha de desempenho, juntamente com a do colega que fora promovido. Fim da discussão.

Repetidamente, os visitantes

saíam dali espantados de como Goethals parecia conhecer em detalhes os regulamentos das suas oficinas, divisões e sindicatos. Quando Taft, presidente eleito, foi inspecionar o Canal, em janeiro de 1909, os homens demonstraram calorosamente a sua crescente afeição pelo chefe. Goethals subia ao palanque para apresentar o presidente eleito, quando a multidão de 5.000 americanos irrompeu em ovações, batendo os pés e gritando.

Esta popularidade era tanto mais extraordinária porque Goethals continuava a exigir um desempenho sobre-humano. Talvez o melhor exemplo do que ele pedia — e obtinha — seja o testemunho do engenheiro militar Robert Wood (que mais tarde viria a ser Presidente da Sears, Roebuck): «Você fica sendo responsável pelos suprimentos do Canal», disse Goethals ao então jovem tenente. «Mas no primeiro dia que ficarmos sem cimento, você está demitido.»

Isto não era pedir pouco. Durante a estação das chuvas no Panamá, era impossível estocar cimento; a umidade o empedraria. Assim, o material tinha de vir dos Estados Unidos em partidas cuidadosamente coordenadas. Certa vez, por causa de furacões no Mar das Caraíbas, o estoque disponível baixou até a um ponto que só daria para mais quatro horas de trabalho. Quando um navio conseguiu chegar, frenéticos, Wood e mais 500 operários trabalharam a noite toda

transferindo a sua carga de cimento para um trem especial destinado às comportas da Divisão do Atlântico. O trem chegou à área de trabalho em cima da hora*.

Teste do Tempo. No entanto, Goethals jamais subestimou a tarefa que exigia dos seus homens. Cada uma das 12 comportas do Canal continha concreto suficiente para construir aquela maravilha do mundo antigo, a Pirâmide de Queops. Pronta, a Barragem de Gatun, que domara o imprevisível Rio Chagres, continha pedra e terra suficientes para erigir um muro de um metro de altura ao redor do globo, ao longo do equador. O Corte de Culebra, um desfiladeiro de 90 metros de largura e 36,5 metros de profundidade, aberto a dinamite através do leito de rocha da divisória de águas continental, manteve 60 locomotivas, cada uma puxando de 20 a 30 vagões carregados de detritos, entrando e saindo do corte durante todo o dia — fazendo a Ferrovia do Panamá a mais movimentada do mundo.

Entretanto nenhum das centenas de engenheiros especialistas que haviam estudado os problemas da escavação do Canal pudera prever as armadilhas que surgiriam à medida que o corte fosse alargado. Por exemplo, as paredes laterais de granito rompiam-se na base, e milhões de metros cúbicos de cascalho e barro começavam a des-

lizar, lenta e inexoravelmente. Inúmeras vezes, quando turmas matutinas se apresentavam ao trabalho, encontravam as suas escavadeiras enterradas sob toneladas de detritos e os trilhos da ferrovia desaparecidos ou retorcidos em estranhos ângulos.

O mais desastroso deslizamento de todos aconteceu perto de Gold Hill, o ponto mais alto do Corte de Culebra. Os homens apelidaram-no de «Cucaracha», talvez porque os seus hábitos rastejadores lhes lembrassem as igualmente detestadas baratas. Em janeiro de 1913, justamente quando o fim da gigantesca tarefa parecia à vista, o «Cucaracha» bloqueou completamente o corte. O comandante da Divisão Central chamou Goethals ao local. «Que vamos fazer?» gritava ele. O coronel olhou por um momento, e disse: «Ora essa! Vamos abrir de novo!» Passar-se-ia mais de um ano até o «Cucaracha» parar de deslizar e as dragas poderiam abrir um canal suficientemente profundo para dar passagem a transatlânticos.

Às 9h 15m da manhã de 15 de agosto de 1914, o navio *Ancon*, da Ferrovia do Panamá, atravessou as Comportas de Gatun, no extremo atlântico do Canal, e navegou suavemente através do Lago Gatun em direção ao Corte de Culebra. A bordo iam o Presidente do Panamá, o Embaixador americano e um grande grupo de personalidades. Mas não George Goethals. Ele preferiu seguir ao longo da margem, no «Perigo Amarelo». Dis-

*Memoirs of Robert E. Wood (Oral History Collection, Universidade de Columbia).

creto como sempre, ele deixava que outros brilhassem nesse momento de supremo triunfo, preferindo observar o desempenho das turmas que ele treinara para manobrar o *Ancon* através do Canal.

Milhares de espectadores aclamavam enquanto o navio passava lentamente por eles. Quando finalmente lançou âncora, às cinco daquela tarde, em Balboa, no lado do Pacífico, os 400 anos de sonhos de vencer o Istmo do Panamá haviam-se tornado realidade. Ironicamente, o grande acontecimento praticamente não atraiu qualquer atenção. As primeiras páginas dos jornais do mundo pertenciam à Primeira Guerra Mundial.

Hoje, quase 60 anos depois, o Canal do Panamá continua praticamente a mesma ponte de água

que George Washington Goethals e seus homens construíram. Mas nem Goethals nem ninguém da sua época imaginava que um dia os navios seriam maiores que os 33,5 metros de largura e 300 metros de comprimento das comportas do Canal. Quase 1.000 navios mais longos, inclusive os estrategicamente vitais porta-aviões americanos hoje em operação, não podem utilizar o Canal.

Desde 1964, portanto, os Estados Unidos vêm estudando a possibilidade de abrir um canal maior em algum ponto da América Central. Mas o atual Canal será usado ainda durante décadas, talvez para sempre. Continuará a funcionar como um testemunho da liderança e determinação de George Washington Goethals.



Legendas de Caricaturas

UMA JOVEM para outra: «Desisti do Patrik há três semanas, mas estou pensando em reutilizá-lo novamente.» — C. J.

AÇOUGUEIRO para mulher examinando um bife: «A coisa é a seguinte, ele sai a dois cruzeiros por mordida.» — G. F.

MULHER para a família: «Caso necessitem de mim, estarei no sótão agarrando-me ao passado.» — H. M.

HOMEM lendo mensagem encontrada em garrafa atirada pelo mar na praia: «Sou um náufrago estou em uma ilha tropical sem impostos, poluição ou tráfego. Invejem-me!» — R. D.

ESPOSA, segurando a pá de limpar neve, diante do marido vendo futebol na televisão: «Quais são os seus planos para o meio-tempo?» — B. B.