

Η άγνωστη ελληνική ιστορία της Διώρυγας του Παναμά

✘ Την άγνωστη ελληνική ιστορία της Διώρυγας του Παναμά -της μεγαλύτερης στον κόσμο- αποκαλύπτει δημοσίευμα του ΑΠΕ. Σύμφωνα με το ρεπορτάζ του δημοσιογράφου Δημήτρη Παρούση υπάρχουν αναφορές ότι 3.000 Έλληνες εργάτες έχασαν τη ζωή τους στην κατασκευή. Τους είχαν χρησιμοποιήσει γιατί είχαν την τεχνογνωσία από τον Ισθμό. Έλληνας ήταν ωστόσο και ο πρώτος καπετάνιος που διέσχισε το κανάλι στα εγκαίνια...

Κανάλι του Παναμά. Εκεί όπου ο Ατλαντικός ωκεανός συναντά τον Ειρηνικό. Εκεί όπου η δύναμη του ανθρώπου έσμιξε δύο τεράστιες θάλασσες. Λίγοι όμως γνωρίζουν ότι οι Έλληνες “στιγμάτισαν” με το δικό τους τρόπο τρεις από τους βασικότερους σταθμούς στην ιστορία της μεγαλύτερης διώρυγας του κόσμου.

Οι Έλληνες βρέθηκαν στον Παναμά από την πρώτη κιόλας προσπάθεια δημιουργίας του καναλιού. Αυτό συνέβη όταν πρώτοι οι Γάλλοι ανέλαβαν την κατασκευή του, το 1880. Η επιλογή των Γάλλων έγινε με το σκεπτικό της εμπειρίας τους από την κατασκευή της διώρυγας του Σουέζ, αλλά και του Ισθμού της Κορίνθου.

Έτσι οι Γάλλοι έφεραν εκατοντάδες Έλληνες εργάτες μέχρι το 1885, οι οποίοι ήταν ήδη εξειδικευμένοι λόγω της διάνοιξης του Ισθμού της Κορίνθου. Όμως η προσπάθεια των Γάλλων ναυάγησε σύντομα καθώς περίπου 22.000 εργάτες πέθαναν κατά την προσπάθεια κατασκευής του καναλιού.

Κύρια αιτία η ελονοσία και η φυματίωση, αρρώστιες που την εποχή εκείνη δεν είχαν ακόμη ανακαλυφθεί. Όπως δήλωσε στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο πρόεδρος της Ελληνικής Κοινότητας του Παναμά, Ευάγγελος Κούμανης, “Οι Έλληνες εργάτες που έχασαν τη ζωή τους κατά την κατασκευή του καναλιού από τους Γάλλους μπορεί να φτάνουν και τους 3.000”.

Σήμερα από το αρχείο του καναλιού του Παναμά απουσιάζουν αναλυτικές πληροφορίες και ονόματα σχετικά με όσους εργάστηκαν στην κατασκευή της διώρυγας κατά την περίοδο του 1880 και μέχρι το 1890. Η πιο λογική εξήγηση για τα “χαμένα” αρχεία, σύμφωνα με πληροφορίες, είναι η έλλειψη οργάνωσης την εποχή εκείνη και η “άτακτη” εγκατάλειψη του σχεδίου από τους Γάλλους.


Ωστόσο υπάρχουν πληροφορίες που θέλουν πολλούς Έλληνες να εγκατέλειψαν τις δύσκολες συνθήκες εργασίας στην κατασκευή του καναλιού και να χάθηκαν στα νότια της χώρας, στη ζούγκλα, χωρίς έκτοτε να υπάρχουν στοιχεία για αυτούς. Η ελληνική κοινότητα του Παναμά έχει ήδη καταγραφές ελληνικών επιθέτων σε οικογένειες στην περιοχή Darien.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα ο καθολικός σήμερα ιερέας Καραμανίτης που ζει μερικά χιλιόμετρα έξω από το την πόλη Κολόν του Παναμά. Τα φυσικά χαρακτηριστικά θυμίζουν ντόπιους ιθαγενείς, αλλά το επίθετό του είναι καθαρά ελληνικό. Έλληνες που εγκατέλειψαν, μη αντέχοντας τις κακουχίες της κατασκευής του καναλιού, έχουν εντοπιστεί και σε γειτονικές χώρες. Όπως ο πατέρας της μεγαλύτερης σε ηλικία Ελληνίδα στην Κόστα Ρίκα, της Ηλέκτρας Παπαγεωργίου. Ο πατέρας της καταγόταν από τη Θήβα. Είχε βρεθεί στον Παναμά για την κατασκευή της διώρυγας.

Στοιχεία από το αρχείο αποδεικνύουν ότι και στην δεύτερη φάση της κατασκευής της διώρυγας, αυτή τη φορά από τις ΗΠΑ, υπήρχαν πολλοί Έλληνες που βοήθησαν στην κατασκευή της. Ο αριθμός τους δεν είναι συγκεκριμένος. Στην επίσημη εφημερίδα της εποχής εκείνης στο “Κανάλ Ρέκορντ” γίνονται πολλές αναφορές σε ελληνικά ονόματα, κυρίως σε ό,τι αφορά ατυχήματα.

Όπως στην 1η Μαΐου του 1909 αναφέρεται ότι ο Δημήτρης Μικέδορος έχασε τη ζωή του σε εργατικό ατύχημα το οποίο προκλήθηκε από βαγόνι ενός τραίνου που χρησιμοποιούνταν για την κατασκευή του καναλιού. Υπολογίζεται ότι περίπου 27.500 εργάτες έχασαν τη ζωή τους από το 1880 μέχρι τη λειτουργία του καναλιού το 1914. Έλληνας ήταν και ο πρώτος καπετάνιος της διώρυγας ή πιλότος όπως ονομάζονται αυτοί που αναλαμβάνουν τον χειρισμό των πλοίων μέσα στο κανάλι.

Έλληνας καπετάνιος σε αμερικανικό πλοίο

Έτσι, αυτή τη φορά ένας επώνυμος Έλληνας, ο καπετάν Νικήτας Μαυράκης  έγραψε τη δική του σελίδα στη δεύτερη σημαντική φάση της ιστορίας του καναλιού. Ήταν στις 15 Αυγούστου του 1914, όταν οι Αμερικανοί με κάθε επισημότητα έκαναν τα εγκαίνια του καναλιού. Από δεκάδες υποψήφιους επιλέχθηκε ομόφωνα ο καπετάνιος Νικήτας Μαυράκης γεννημένος στην Κάσο το 1859.

Όπως αναφέρουν τα ιστορικά αρχεία η επιλογή του έγινε όχι μόνο γιατί ήταν ο

καλύτερος καπετάνιος αλλά και λόγω της προσωπικότητάς του η οποία τον έκανε ιδιαίτερα γνωστό την εποχή εκείνη στη χώρα. Έτσι το αμερικανικό SS Ancon διέσχισε με επιτυχία το κανάλι και γράφτηκε στην ιστορία ως το πρώτο πλοίο που διέσχισε τη διώρυγα του Παναμά. Η μόνη ένσταση από την πλευρά των διοργανωτών ήταν ότι το όνομα του μοναδικού ικανού να πραγματοποιήσει με επιτυχία τέτοιο εγχείρημα δεν θα έπρεπε να παραπέμπει σε άλλη χώρα και έτσι άλλαξαν το όνομα του Νικήτα Μαυράκη σε John Constantine.

Σήμερα η προτομή του βρίσκεται στη λέσχη των πιλότων που θεωρούνται οι πιο σημαντικοί υπάλληλοι της διώρυγας. Η τρίτη σημαντική φάση στην ιστορία της διώρυγας του Παναμά είναι η μετάβαση του ελέγχου του καναλιού από τους Αμερικανούς στους Παναμέζους. Το Σεπτέμβριο του 1977 σημειώθηκαν αιματηρά επεισόδια μεταξύ Αμερικανών στρατιωτών και Παναμέζων πολιτών και κυρίως φοιτητών που αντιδρούσαν στην κυριαρχία της ζώνης του Παναμά από τις ΗΠΑ. Τότε, υπογράφεται η σταδιακή μεταφορά του ελέγχου του καναλιού στους Παναμέζους .

Την εποχή εκείνη, από τις 19 Δεκεμβρίου 1969 έως στις 11 Οκτωβρίου 1978, πρόεδρος της χώρας ήταν ο Δημήτριος Β. Λάκας, ελληνικής καταγωγής. Σύμφωνα με μαρτυρίες στενών συνεργατών του, λέγεται ότι ο Δημήτρης Λάκας έπεισε το ελληνικό λόμπι στις ΗΠΑ να επηρεάσει θετικά τον τότε πρόεδρο των ΗΠΑ Τζίμι Κάρτερ για να υπογράψει τη συνθήκη μετάβασης του καναλιού.

Από το 2000 το κανάλι ανήκει αποκλειστικά στον Παναμά και οι εγκαταστάσεις του στρατού των ΗΠΑ θυμίζουν παλιές εποχές. Σήμερα ο εγγονός του καπετάν Νικήτα Μαυράκη συνεχίζει να δουλεύει ως πιλότος στο κανάλι καθώς και δεκάδες άλλοι Έλληνες, όπως ο Θεόδωρος Κολιόπουλος που βρίσκεται στο control room της διώρυγας του Παναμά. Χιλιάδες είναι και οι Έλληνες ναυτικοί που διέσχισαν το κανάλι μέχρι σήμερα.

Λίγα λόγια για το κανάλι...

Ο Ατλαντικός και ο Ειρηνικός ωκεανός φαντάζουν τόσο μακριά. Στον Παναμά αυτή η άποψη μηδενίζεται. Απέχουν μόλις μια ώρα. Και στο Κανάλι του Παναμά γίνονται ένα. Ένα από τα μεγαλύτερα μηχανικά έργα του ανθρώπου στον κόσμο σήμερα είναι αντιμέτωπο με άλλη μια πρόκληση, αυτό της κατασκευής ενός μεγαλύτερου καναλιού.

Ηδη στον Παναμά τα τελευταία δύο χρόνια άρχισαν οι εργασίες για την

κατασκευή μεγαλύτερων δεξαμενών που θα χτιστούν δίπλα από τις υπάρχουσες οι οποίες πια κρίνονται... μικρές. Υπολογίζεται ότι μέχρι το 2010 το 37% των πλοίων κοντέινερ δεν θα μπορούν, εξαιτίας των διαστάσεών τους, να περάσουν από τη σημερινή διώρυγα του Παναμά. Οι εργασίες αναμένεται να ολοκληρωθούν έως το 2014.

Συμβολική ημερομηνία καθώς έναν αιώνα πριν γινόταν τα εγκαίνια του σημερινού καναλιού. Επί περίπου εκατό χρόνια τα περισσότερα πλοία περιορίζονταν στο πλάτος των 32 μέτρων, όσο είναι περίπου και το πλάτος των δεξαμενών της διώρυγας. Τα πλοία αυτά ονομάζονταν PANAMAX. Με τις νέες δεξαμενές το πλάτος διευρύνεται στα 55 μέτρα.

Αν δεν υπήρχε το κανάλι, ένα πλοίο από τη Νέα Υόρκη για να φτάσει στο Σαν Φρανσίσκο στην πλευρά του ειρηνικού, έπρεπε να διανύσει 22.500 χιλιόμετρα κάνοντας όλο το γύρο της Αμερικής, περνώντας από τις παγωμένες θάλασσες της Παταγονίας, στο τέλος του κόσμου. Με το κανάλι τα 22.500 χιλιόμετρα μειώθηκαν στα 9.500 χιλιόμετρα. Η εξοικονόμηση χρόνου και χρήματος οδήγησε από νωρίς στις σκέψεις για τη δημιουργία μιας διώρυγας.

Οι πρώτες σκέψεις ήταν να γίνει ένα κανάλι στη Νικαράγουα. Η πολιτική κατάσταση στη χώρα αλλά και οι σεισμοί από την έντονη ηφαιστειακή δραστηριότητα ανάγκασαν τους ειδικούς να ψάξουν για άλλη λύση. Ο Παναμάς θεωρήθηκε η προσφορότερη καθώς οι δύο ωκεανοί απέχουν μόλις 92 χιλιόμετρα μεταξύ τους.

Μια λύση ήταν η κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής. Το 1880 έγινε πραγματικότητα. Αφού περίπου 12.000 εργάτες έχασαν τη ζωή τους στην κατασκευή του. Σήμερα το τραίνο λειτουργεί με ένα δρομολόγιο τη μέρα για τουριστικούς κυρίως λόγους.

Πρώτοι επιχείρησαν να φτιάξουν το κανάλι οι Γάλλοι. Όμως η προσπάθεια απέτυχε. Κατασκευαστικά είχαν πολλά λάθη μα το κυριότερο, περίπου 22.000 εργάτες έχασαν τη ζωή τους όχι τόσο από ατυχήματα, όσο από επιδημίες φυματίωσης και κίτρινου πυρετού. Ανάμεσά τους ήταν και πολλοί Έλληνες.

Στις αρχές του 1900, οι Αμερικανοί αποφασίζουν να κατασκευάσουν το κανάλι. Πείθουν του άρχοντες του Παναμά να ανεξαρτητοποιηθούν και πληρώνουν ένα μικρό αντίτιμο στην Κολομβία αγοράζοντας στην ουσία αυτό το άχρηστο (την εποχή εκείνη) για τους Κολομβιανούς κομμάτι της γης. Ο Παναμάς μέχρι τότε

αποτελούσε μια φτωχική και ξεχασμένη επαρχία της Κολομβίας. Έτσι ο Παναμάς γίνεται ανεξάρτητο κράτος.

Τους πήρε περίπου 13 χρόνια για να ολοκληρωθεί το έργο. Άλλοι 6.500 εργάτες σκοτώθηκαν. Ευτυχώς ένα Κουβανός γιατρός ανακάλυψε την αιτία της φυματίωσης και του κίτρινου πυρετού, κάτι που δεν ήταν γνωστό μέχρι τότε.

Το κανάλι αποτελείται από τρεις σταθμούς, μικρά ποτάμια, φυσικές και τεχνητές λίμνες. Το πιο εντυπωσιακό είναι οι δεξαμενές. Σκοπός αυτών των δεξαμενών, βασισμένων στην αρχή των συγκοινωνούντων δοχείων, είναι να ανυψώνουν ή να κατεβάζουν τα πλοία σε διαδοχικά επίπεδα. Ο Ειρηνικός ωκεανός είναι στο ίδιο ύψος με τον Ατλαντικό. Όμως ο ποταμός και η τεχνητή λίμνη που συνδέει τις δύο θάλασσες φτάνει περίπου και τα 100 μέτρα ψηλότερα.

Έτσι οι κατασκευαστές της διώρυγας έφτιαξαν τρεις σταθμούς με δεξαμενές έτσι ώστε να αλλάζουν τη στάθμη του νερού. Είτε μπει κάποιο πλοίο από τον Ατλαντικό είτε από τον Ειρηνικό, περνά πρώτα από τις ειδικές στενές δεξαμενές για να ανέβουν τα πλοία σαν ασανσέρ στην αρχή τα πρώτα περίπου 26 μέτρα υψομετρικής διαφοράς μεταξύ της θάλασσας και τις στεριάς. Αυτή η διαδικασία γίνεται συγκεκριμένα σε δύο σταθμούς που αποτελούνται από 5 τεράστιες δεξαμενές.

Η πορεία στη συνέχεια είναι ανοδική ή καθοδική ανάλογα με την κατεύθυνση του πλοίου, με φυσικό τρόπο. Στον τρίτο σταθμό τα πλοία μπαίνουν σε άλλες τρεις δεξαμενές όπου κατεβαίνουν και πάλι για να μπου κανονικά πλέον στον ωκεανό. Όλη αυτή η διαδικασία δεν ξεπερνά τη μιάμιση ώρα και περίπου 14.000 πλοία διασχίζουν το κανάλι κάθε χρόνο.

Πηγή: cosmo.gr