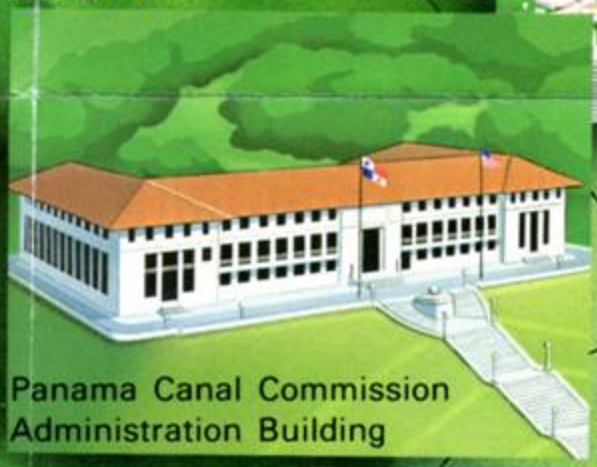
# A Valparaíso por Gatún




Fort Clayton

Lake

Locks

Balboa
Railroad Station

PANAMA

Port of Balboa

Rodman

Ancon Hill

BALBOA

Bridge of the Americas

French Plaz

Causeway

Force Base

Naos

[Court. Panama Canal Commission]

© Échos des Hauts-Plateaux – Septembre 2021

Échos des Hauts-Plateaux [HP081]

# *A Valparaíso por Gatún*

Al Nath

http://www.hautsplateaux.org/hp081_202109.pdf
v. 2022/01

**Le navire vient de donner fortement de la gîte, me faisant presque rouler à bas de la couchette. Complètement réveillé, je me précipite sur le pont. Si l'état d'un gros bateau est menaçant, il est préférable d'être à l'air libre pour pouvoir éventuellement sauter à l'eau, plutôt que d'être piégé dans ses entrailles.**

**Le temps que j'arrive sur le pont, le navire s'est redressé. Un coup d'œil à la passerelle me rassure: l'officier de quart – un sympathique écossais du nom de Jim McCullogh auquel je me suis lié – me fait un geste indiquant que l'incident est terminé.**

***"Wait for me"*, me crie-t'il par une fenêtre entre-ouverte du poste. Son quart est terminé. Il va me rejoindre et je vais savoir ce qui s'est passé.**

**Par ce petit matin, nous sommes dans le lac Gatún, juste au-delà des écluses éponymes de l'entrée Nord du canal de Panama.**

**Je me suis embarqué sur ce cargo dans un grand port européen, une bonne vingtaine de jours auparavant, à destination de Valparaíso, la porte mythique du Chili. Un vrai voyage, loin des foules oisives des croisières de masse. J'en ai été par divers océans et mers du globe, et je ne suis pas prêt à replonger dans leur superficialité.**

**Cette longue navigation me permet d'être avec moi-même dans un espace où n'évoluent qu'un équipage cosmopolite réduit et quelques autres personnes occupant les cabines libres du navire.**

**La mienne est agréable, juste ce qu'il me faut, avec une table suffisamment grande pour étaler mon ordinateur portable et quelques documents, tout en reposant mes yeux sur l'infini de l'océan au travers du hublot.**

**La nourriture est fonctionnelle, mais me convient parfaitement. Les autres passagers ne sont pas envahissants, ayant aussi ce besoin d'isolement dans un espace de vie autonome, ne livrant de la leur que ce qui leur sied.**

*Types de routes maritimes entre les ports européens et ceux du Pérou et du Chili, et passant par le canal de Panama.*
*[Source: langsamresisen.de]*

**L'équipage vit au gré des quarts et des escales où l'on peut rapidement se refaire en quelques éléments de consommation.**

**Le contact le plus intéressant est celui établi avec ce marin écossais. Lorsqu'il n'est pas de quart et me voit disponible, il se joint à moi. Nous partageons nos expériences de par la planète.**

**Une personnalité attachante que cet écossais d'Aberdeen. Son âge réel se cache derrière un visage buriné et des yeux pétillants. Son aspect bourru cache une grande sensibilité. Ses histoires, qu'il jure toutes authentiques, sont sans fin.**

**Accessoirement, il me donne des détails sur la suite de ce voyage. Ainsi, arrivés de nuit non loin de l'entrée Nord du canal de Panama, il nous a fallu attendre notre tour pour passer le premier ensemble d'écluses, celles de Gatún. Et sur le lac du même nom, il nous a fallu à nouveau patienter avant de pouvoir poursuivre.**

http://www.hautsplateaux.org/hp081_202109.pdf
v. 2022/01

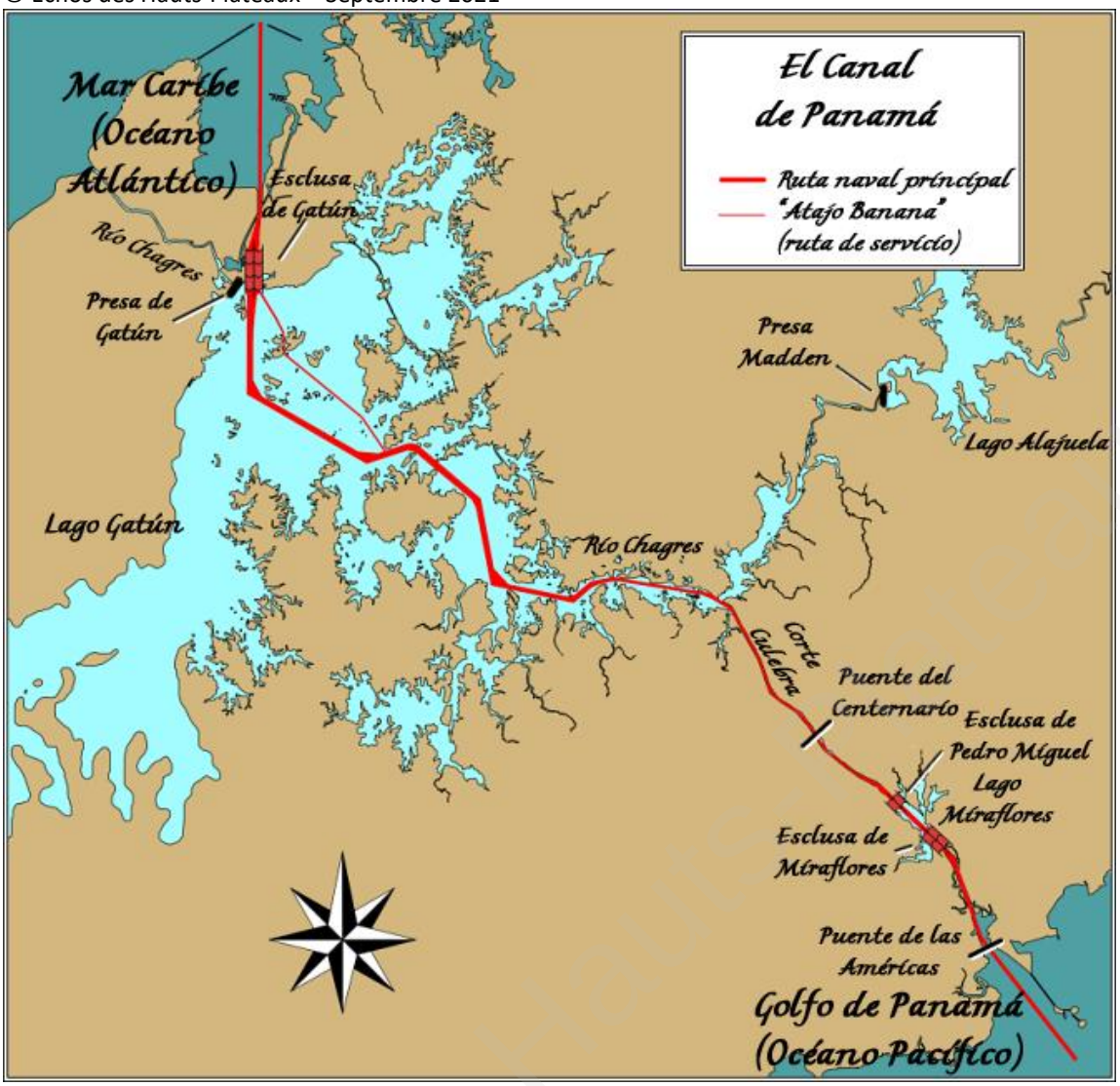



*Schéma général du canal de Panama avant son élargissement.*
*L'eau douce est en bleu clair, l'eau salée des océans en bleu foncé. Notre histoire commence dans le lac Gatún (en haut à gauche) et passe sous le pont des Amériques (en bas à droite). Le pont du Centenaire (un tiers du haut sur la droite), inauguré en août 2004, n'existait pas encore lors de cette traversée.*
*[Court. Ripounet CC BY-SA 4.0]*

**L'Écossais m'avait alors conseillé de prendre un peu de repos si je voulais profiter pleinement du reste de la traversée du canal qui allait durer jusqu'à la fin de la journée.**

**Jim arrive sur le pont avec deux sympathiques mugs de café fumant.**

**Il raconte que, à peine le navire avait-il repris sa route, se dirigeant vers l'île Barro Colorado et l'embouchure proprement dite du canal, ils ont dû lui imposer un virage brusque sur bâbord pour éviter une petite embarcation filant droit sur lui et à pleine vitesse.**

**Tentative de suicide? Peu vraisemblable, pas plus qu'une attaque terroriste ou de piraterie dans cette zone étroitement surveillée.**

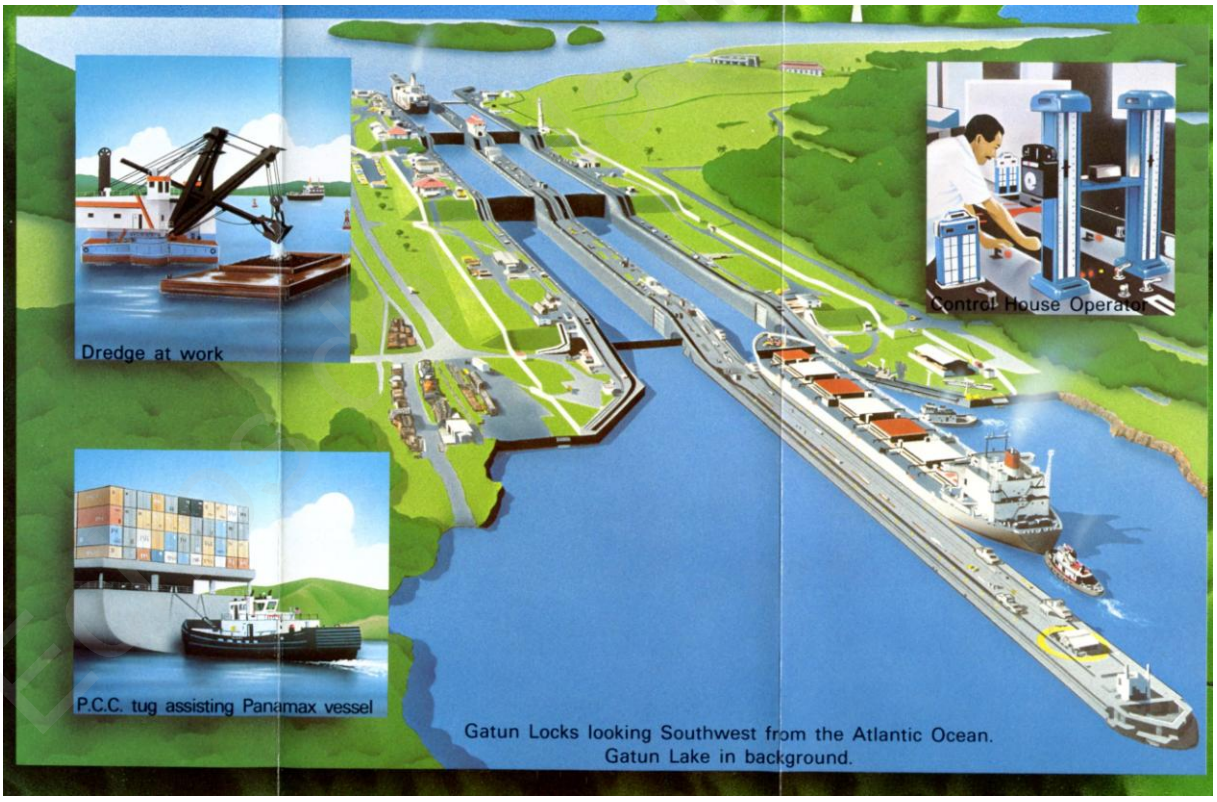
**Probablement un timonier endormi ou distrait, n'ayant pas vu que notre cargo était reparti, ou alors un gaillard en train de cuver son *seco*[1] ou son *chicheme*[2], en tout cas inconscient de la collision qui allait se produire.**

**Sans dévier de sa trajectoire, il est passé à ras de la proue du cargo sous les jurons du personnel de la passerelle. Montés à bord avant les écluses de Gatún, les pilotes du canal ont, grâce à leurs jumelles, noté l'immatriculation de l'imprudent. Ils vont déposer plainte.**

**Au moins, cela m'a réveillé et je suis maintenant fin prêt pour la traversée du canal, requinqué par le café de Jim.**

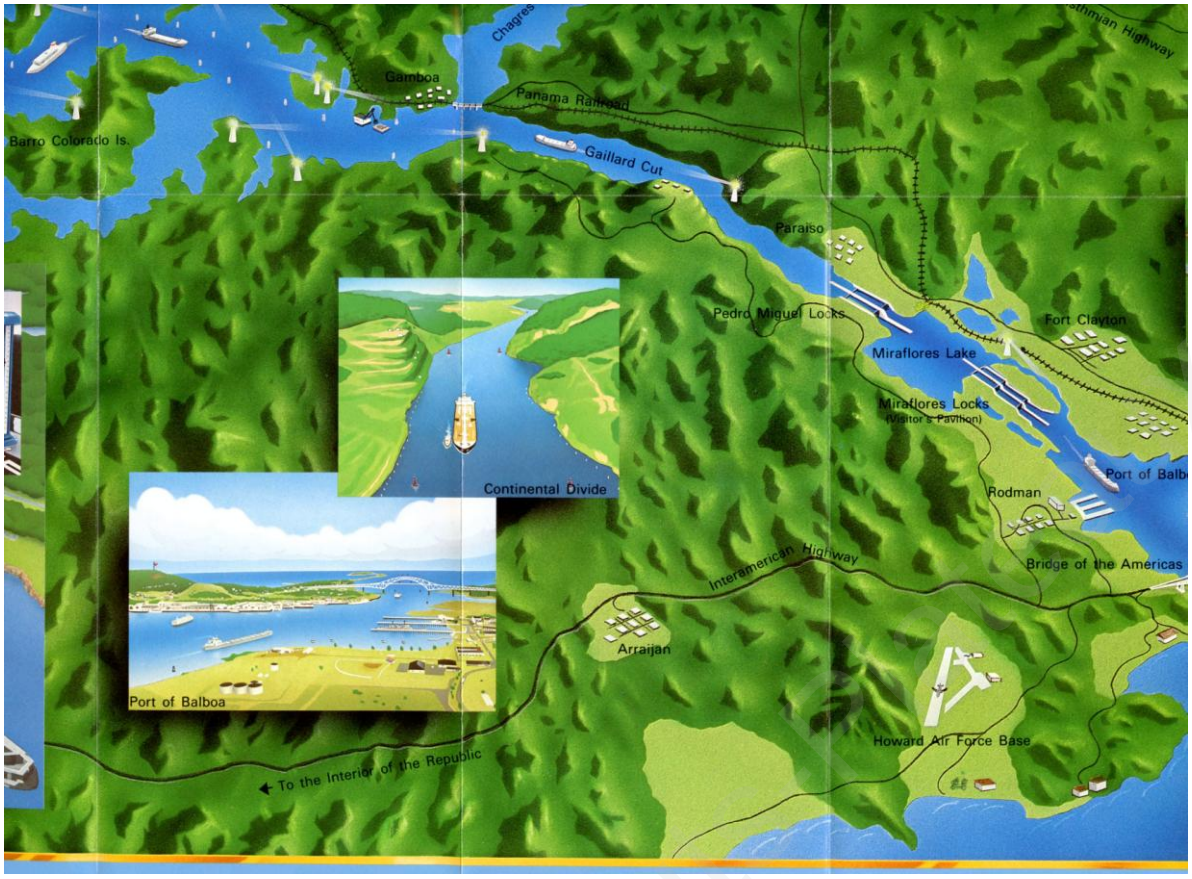
[1] Alcool de canne à sucre.
[2] Boisson fermentée à base de maïs et de lait.

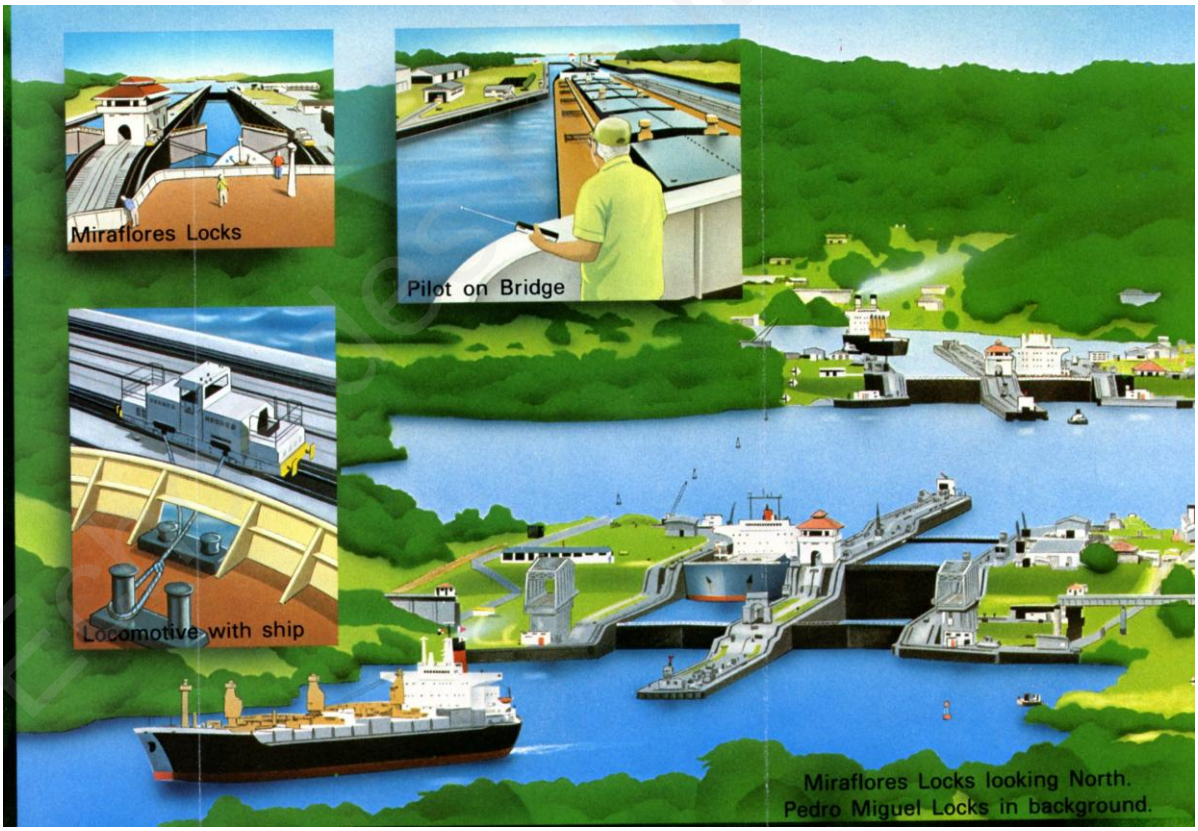
http://www.hautsplateaux.org/hp081_202109.pdf
v. 2022/01




***Entrée (ou sortie) Nord du canal de Panama,***
***les écluses de Gatún (trois bassins) relient le lac homonyme à l'Océan Atlantique.***
***[Extraits d'un dépliant de la Panama Canal Commission (août 1996)]***

http://www.hautsplateaux.org/hp081_202109.pdf
v. 2022/01



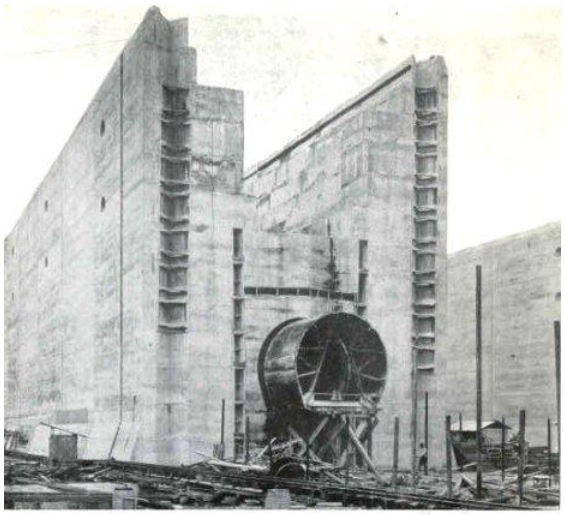




*Sortie (ou entrée) Sud du canal de Panama,*
*les écluses de Miraflores (deux bassins) relient celui-ci au port de Balboa et à l'Océan Pacifique.*
*Les écluses Pedro Miguel (aussi deux bassins) sont visibles en arrière-plan sur la droite.*
*[Extraits d'un dépliant de la Panama Canal Commission (août 1996)]*

http://www.hautsplateaux.org/hp081_202109.pdf
v. 2022/01

*Les écluses du canal de Panama vont par paires, doublant la capacité de passage de ces ouvrages d'art. Pour des raisons de sécurité, les portes sont aussi doublées. Les dimensions des bassins et la profondeur du canal définissent la taille maximum des navires, "Panamax", pouvant emprunter le système.*

*[Illustrations ci-dessus © Auteur]*



*Cette photographie prise en 1910 du mur central des écluses de Gatún, séparant donc les deux bassins, donne une idée de l'échelle de cet ouvrage d'art par comparaison avec l'humain se trouvant en bas et à droite du conduit. [Domaine public, extrait de "The Panama Canal", communication du Col. Goethals à la National Geoographic Society, 10 Février 1911]*

**À l'origine un projet français inspiré par Ferdinand de Lesseps (1805-1894) dans la ligne de son succès avec le canal de Suez[3], celui de Panama traverse l'isthme du même nom et relie l'océan Atlantique (au Nord) au golfe de Panama (au Sud), donc à l'océan Pacifique. Il permet ainsi d'éviter le long contournement de l'Amérique du Sud en passant par le dangereux Cap Horn[4].**

**Les travaux débutèrent en 1881, mais s'arrêtèrent en 1889 dans une débâcle financière et humaine: décès de quelque 20.000 ouvriers en raison de maladies (surtout la malaria et la fièvre jaune) et d'accidents dus aux conditions adverses. On estime que les économies de 800.000 épargnants s'évaporèrent dans le projet.**

**Les Américains reprirent l'affaire en 1904 dans des conditions sanitaires[5], économiques et politiques[6] bien différentes. Le canal fut ouvert le 15 août 1914, juste après le début de la Première Guerre Mondiale.**

**S'il est nettement moins long que celui de Suez (82 contre 193 km), son environnement est donc plus problématique (jungle dense et bien vivante au lieu d'une région désertique).**

---

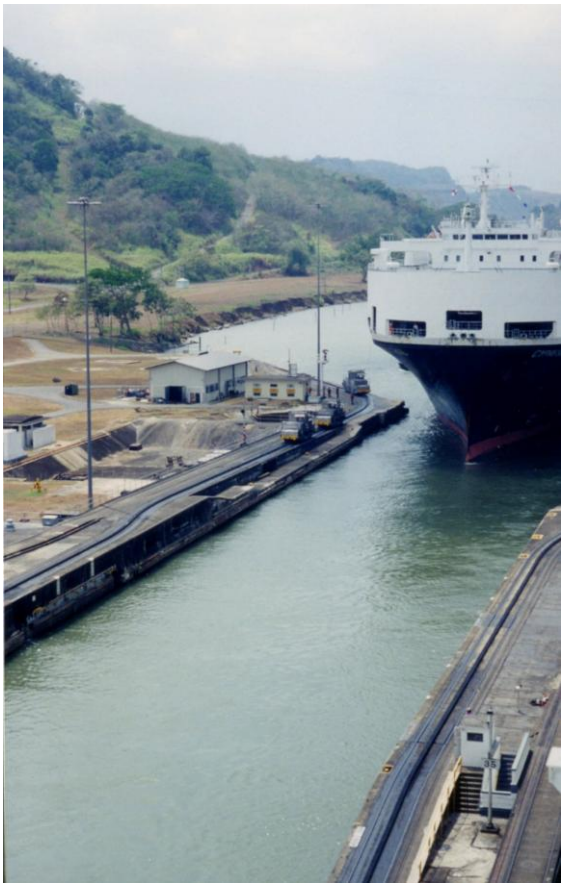
[3] Travaux de 1859 à 1869 reliant la mer Méditerranée à la mer Rouge.

[4] Cf. ci-après et "Stanley", *Le Ciel* **70** (2008) 392-398 ou en <http://www.potinsduranie.org/leciel0811.pdf>.

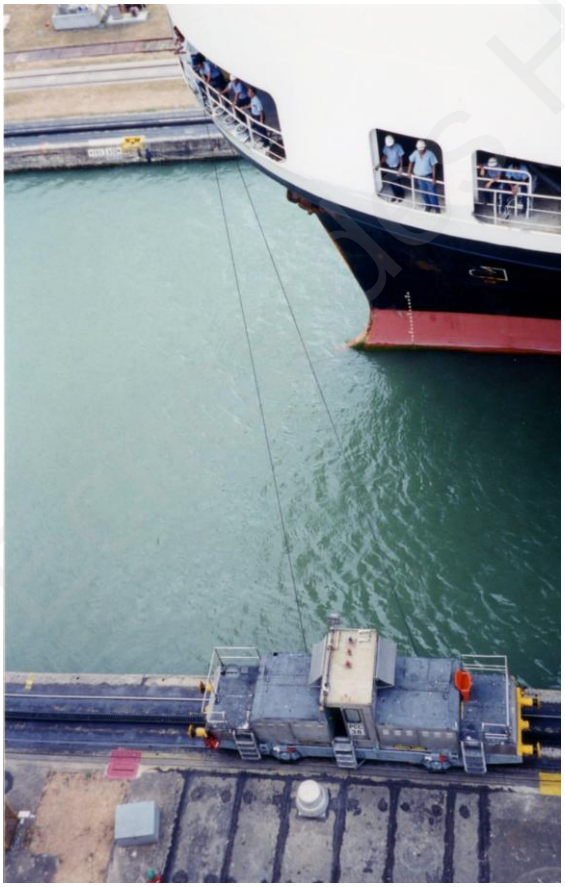
[5] Notamment lutte contre les moustiques, entretemps reconnus comme vecteurs des maladies.

[6] Indépendance du Panama de la Colombie (1903).

http://www.hautsplateaux.org/hp081_202109.pdf
v. 2022/01



*Tout juste ...*



*Les bateaux destinés à emprunter les écluses furent souvent construits au plus juste. Pour éviter les contacts avec les parois ou les portes, le guidage latéral et le freinage des navires sont assurés par des locomotives électriques appelées "mules", la progression dans le bassin reposant sur la propulsion propre des bateaux.*

*[Illustrations de cette page © Auteur]*

**Par ailleurs, au lieu d'être, comme le canal de Suez, une voie maritime pleinement au niveau des mers, la plus grande partie de la traversée de l'isthme se fait à 26m en élévation par rapport aux océans.**

**Celle-ci est maintenue par trois séries d'écluses, elles-mêmes alimentées par un réservoir artificiel, le lac Gatún, la plus grande réserve d'eau douce au moment de sa création (425 km$^2$), obtenue en barrant le lit de la rivière Chagres.**
**Son remplissage prit trois ans ...**

**Nous ne ferons pas ici l'injure à nos lecteurs de rappeler le fonctionnement d'une écluse, même si cette simple technique est une grande découverte pour nombre de touristes, surtout américains, peuplant les navires de croisières passant par le canal. Leurs *"How cute!", "How ingenious!"* et autres exclamations sonores ne manquent pas de faire sourire les machinistes des locomotives.**

**Dans le sens Nord-Sud, les écluses de Gatún, côté Atlantique donc, montent le niveau de 26m. Côté Pacifique, la descente se fait en deux étages: d'abord les écluses Pedro Miguel (9,5m) , puis celles de Miraflores (16,5m).**

http://www.hautsplateaux.org/hp081_202109.pdf
v. 2022/01

*Cargo dans la tranchée Gaillard (ou coupe Culebra). [Court. CBI]*

*Le cuirassé USS Iowa passant les écluses Pedro Miguel en 1986.*

*Vue aérienne des écluses de Miraflores. Un porte-conteneurs entre dans le bassin de droite tandis que la tourelle d'un sous-marin nucléaire américain de la classe Lafayette émerge du bassin de gauche.*
*[Illustrations ci-dessus du domaine public]*

**Tout naturellement, les bassins des écluses ont limité la taille maximum des navires pouvant emprunter le canal. S'y ajoute la profondeur du chenal navigable limitant le tirant d'eau. Nous verrons ci-après une limitation sur le tirant d'air.**

**Ces dimensions maximales sont: 294,13 m de longueur, 32,31 m de largeur, 12,04 m de tirant d'eau et 57,91 m de tirant d'air. La construction de nombreux navires y fut conditionnée, que ce fussent des bateaux marchants, de croisière ou même de guerre.**

**Ayant quitté le lac Gatún vers le Sud et contourné l'île Barro Colorado[7], le cargo s'engage dans une vallée artificielle de 12,6 km taillée au travers de la ligne continentale de partage des eaux: la coupe Culebra[8], du nom de ce massif qu'elle entaille, parfois aussi appelée coupe ou tranchée Gaillard d'après le Major américain David du Bose Gaillard qui en supervisa l'excavation finale.**

**Le fond de cette tranchée (donc du canal) se situe à 12 m en moyenne au-dessus du niveau de la mer avec une largeur d'environ 90 m à la base et jusqu'à 540 m au sommet. Elle se termine aux écluses Pedro Miguel, précédant celles de Miraflores.**

[7] Barro colorado = boue colorée.
[8] Culebra = couleuvre.

http://www.hautsplateaux.org/hp081_202109.pdf
v. 2022/01

*Le pont des Amériques fut longtemps le seul lien terrestre permanent entre les Amériques du Nord et du Sud. Le golfe de Panama (donc l'océan Pacifique) est dans le dos du photographe. En haut à droite, on distingue la base navale Capitán de Fregata Noel Antonio Rodríguez et le début du canal vers l'Atlantique.*
*[Court. Rodrigo Guerrero (ci-dessus) & Gualberto107 (ci-dessous) CC BY-SA resp. 2.0 & 3.0]*

**Un dernier ouvrage d'art nous sépare du golfe de Panama et de l'océan Pacifique: le pont des Amériques sous lequel nous apercevons le port de Balboa et plus loin les gratte-ciel de Panama City. Ce pont limite le tirant d'air des navires à un officiel 61,30m – qui peut cependant être relevé jusqu'à 62,50m en conditions de basse mer.**

**Ouvert en 1962, il devint un maillon-clé de la route panaméricaine qui va de la baie de Prudhoe (Alaska) à Quellón (Chili) et à Ushuaia (Argentine) en flirtant avec les hauts-plateaux andins[9]. Deux autres ponts sont venus depuis le seconder: en 2004, le Centennial et l'Atlantique en 2019.**

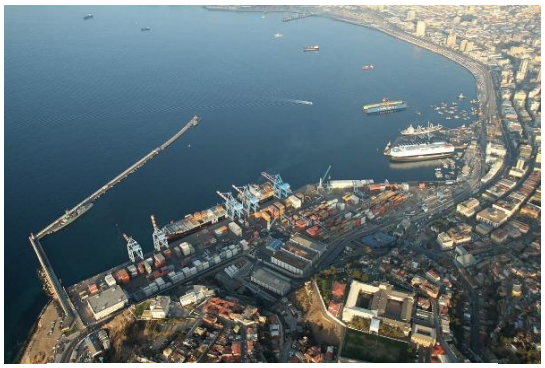
**Jim est resté à mes côtés durant toute la traversée du canal. Comme je m'étonne qu'il n'ait pas pris de repos après son quart, il me confie que, pour lui, c'est toujours un moment particulier, chargé à chaque fois de la même émotion et qu'il tient à pleinement en être.**

**L'élégante structure métallique du pont glisse lentement au-dessus du navire. Ou plutôt l'inverse. Nous serons bientôt dans l'océan Pacifique. C'est l'aboutissement d'un long processus qui a débuté la nuit précédente dans l'océan Atlantique au large de Colón.**

**Nous voyons la vedette venir récupérer les pilotes du canal pour les ramener à leur base de Balboa. Au prochain service, ils feront le chemin inverse jusqu'au port de Cristobal.**

**Tout jeune, Jim McCullogh s'était intéressé à l'histoire mouvementée de cette voie maritime. Devenu marin au long cours, c'est en connaisseur qu'il y apprécie ses passages – moments de plein accomplissement professionnel, augmentés de la satisfaction de réaliser à chaque fois un rêve d'enfant, tout comme à chacune de ses entrées dans le port de Valparaíso. Il avait d'ailleurs eu le bonheur d'effectuer la première de celles-ci en concluant la remontée de la côte chilienne après avoir doublé le Cap Horn.**

[9] Cf. "Les siffleurs à longue queue", **HP035** (novembre 2017) en <http://www.hautsplateaux.org/hp035_201711.pdf>.



*La photo du haut montre cette entrée dans le port de Valparaíso par un petit matin de fin décembre 1998, le début de l'été local. Le bateau en bout de jetée est l'Esmeralda, un bateau-école de la marine chilienne lancé en 1953. Ce quatre-mâts goélette traîne cependant une réputation de lieu de détention et de torture durant la dictature des années 1973-1980.*
*Qualifiée de "Petite San Francisco" ou de "Bijou du Pacifique" lors de son âge d'or, Valparaíso était, avant l'entrée en service du Canal de Panama, une escale obligée pour les bateaux qui contournaient l'Amérique du Sud par le Cap Horn. La ville, située à environ 120km de la capitale Santiago de Chile, connaît un regain d'activités grâce au tourisme et aux bateaux de croisière qui s'y arrêtent (cf. vue aérienne du port ci-dessus – court. Min. Transp. Chile)*

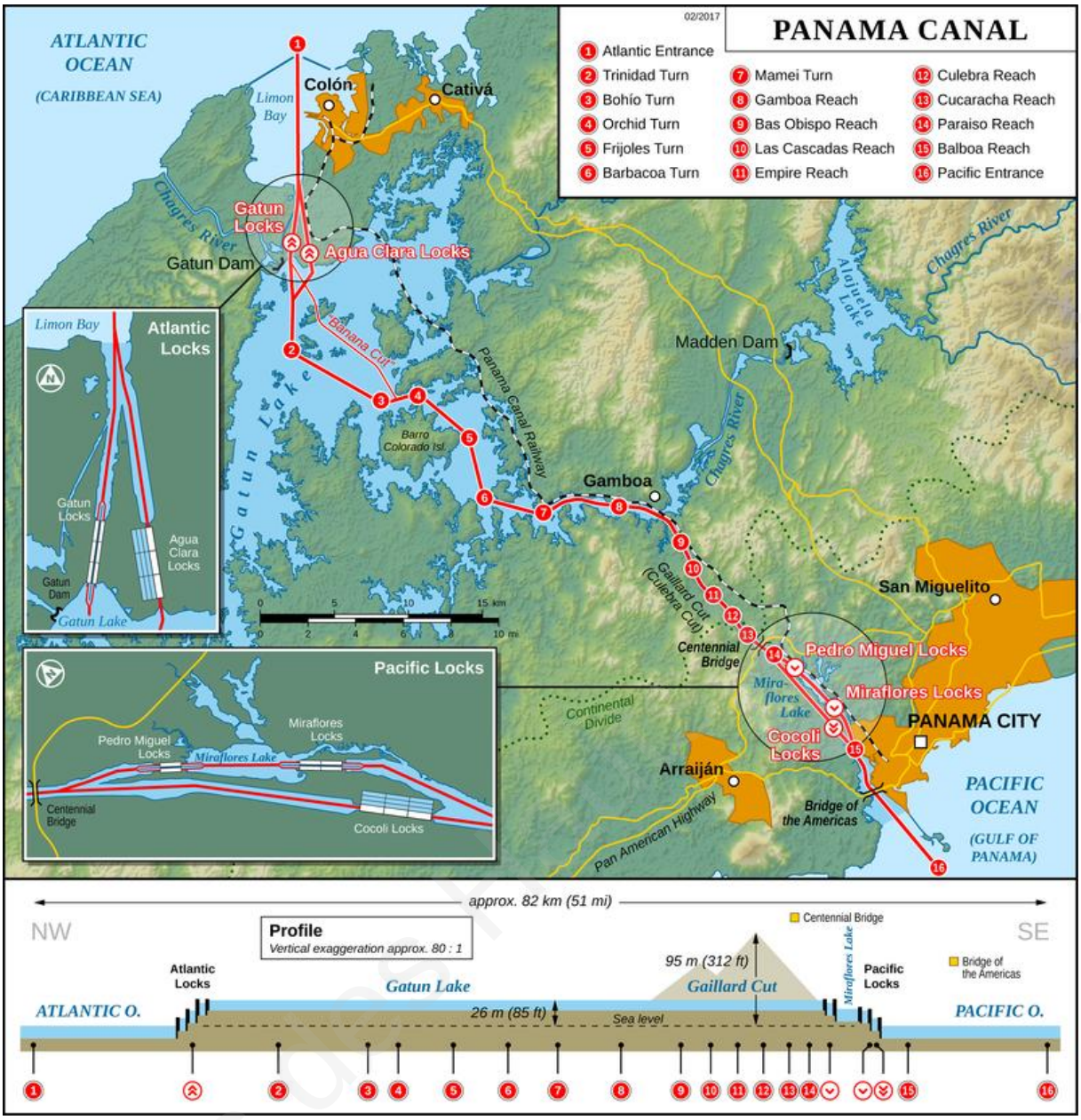
*[Autres illustrations de cette page © Auteur]*

*Les eaux du Cap Horn[4] (ci-dessus) sont rarement calmes et fréquemment plus agitées que lors de ce passage de l'auteur. Si les gros navires y croisent aujourd'hui sans trop de difficultés, même s'ils y sont parfois bien secoués, on imagine les difficultés des premiers explorateurs qui durent bien souvent s'y reprendre à plusieurs reprises pour doubler ce cap.*
*Le canal de Panama permet aujourd'hui aux navires d'une certaine taille d'écourter substantiellement le passage entre les océans Atlantique et Pacifique, par exemple jusqu'à 15,000km entre les côtes Est et Ouest des États-Unis. Les bateaux reliant l'Europe et l'Australie ou l'Extrême-Orient gagnent également plusieurs milliers de milles nautiques.*

*La contournement de l'Amérique du Sud et la remontée de sa côte Ouest n'est cependant pas sans charme, offrant le passage près de glaciers dans le canal de Beagle (ci-dessus) ou les vues de volcans enneigés de la chaîne andine comme le volcan Osorno (ci-dessous) près de Puerto Montt.*

http://www.hautsplateaux.org/hp081_202109.pdf
v. 2022/01

http://www.hautsplateaux.org/hp081_202109.pdf
v. 2022/01




***Fin juin 2016, deux nouveaux groupes d'écluses furent mises en service, au Nord (Agua Clara) et au Sud (Cocoli) comme indiqué par les cercles et agrandissements de la figure ci-dessus.***

***Leurs trois bassins plus spacieux (427m de long, 55m de large et 18,3m de profondeur) permirent d'accommoder des navires de plus grande taille. Les dimensions maximum de ces Neopanamax ou New Panamax sont: longueur 366m, largeur 51,25 m, hauteur 57,91m et tirant d'eau 15,2m. Leur port en lourd (deadweight tonnage, DWT) admissible passe à 120.000 DWT (52.500 DWT pour les Panamax), ou encore à l'équivalent de porte-conteneurs à 20 rangées.***

***Parallèlement le niveau du lac Gatún fut relevé à 27,1m et certains passages, notamment dans la Culebra Cut, durent être élargis (à 280m dans les lignes droites et à 366m dans les courbes) rendant la traversée du canal beaucoup moins spectaculaire.***

***À noter que le creusement pour de nouvelles écluses avait été entrepris dès 1939, mais ces travaux avaient été interrompus en 1942 du fait de l'entrée des États-Unis dans la Seconde Guerre Mondiale. Une deuxième retenue d'eau douce avait aussi été réalisée en 1935 en amont de la rivière Chagres: le lac Madden, aujourd'hui appelé lac Alajuela.***

***[Court. Thomas Römer/OpenStreetMap CC BY-SA 2.0]***