
SOCIEDAD DE OCEANOGRAFÍA DE GUIPÚZCOA

LAS GRANDES VIAS

DE

COMUNICACIÓN

(Conclusión.)

Por todo cuanto anotado queda a grandes rasgos, ha pasado el ya famoso Canal de Panamá; pero como hemos dicho que nos proponíamos demostrar que la idea germinaba en los cerebros de algunos españoles ilustres, que habitaron tierra americana en los comienzos del siglo XVI, diremos que Hernán Cortés en las «Cartas de relación» que dirigió al Emperador Carlos V desde 1519 a 1526, en la tercera que fecha en Cuyoacán a 15 de Mayo de 1522, dice: «Sé con toda seguridad que existe un inmenso mar al Sur, al cual se puede llegar por dos o tres partes sin grandes dificultades, y para hacer a V. M. un muy singular y memorable servicio, he despachado tres comisiones a que indaguen y descubran para después obrar».

En efecto, Hernán Cortés obró y no es el Canal de Panamá el primero que comunica el Atlántico con el Pacífico, puesto que copiando a López de Gómara de su obra «Conquista de la Nueva España», vemos que dice refiriéndose a Hernán Cortés; «Dio muy gran prisa en clavar y acabar los bergantines y una zanja para los echar a la laguna. Era la zanja de larga cuanto de media legua, ancha doce pies y más, y dos estados honda donde menos; que tanto fondo era menester igualar con el peso del agua de la laguna, y tanto ancho para caber los bergantines. Tardóse en hacer cincuenta días, hicieronla cuatrocientos mil hombres, que cada día de estos cincuenta trabajan en ella ocho mil indios de Tezcuzco y su tierra; obra digna de memoria».

Hernán Cortés, como se ve, creyó que existía un estrecho que comunicaba los dos mares, pero cuando regresaron las comisiones sin encontrarlo, hizo el canal a que se refiere López de Gómara para unir el mar con un río, a que también hace referencia dicho historiador, que corre desde Veracruz a Tehuantepec, por donde Cortés pasó sus naves al Pacífico; por ello se demuestra también que Hernán Cortés no quemó sus naves como han pretendido hacernos creer algunos historiadores, basados no en la verdad de la Historia, sino en la ficción de la fábula, inventada por críticos y poetas, de lo que han conseguido hacer una leyenda; lo mismo que la venta de sus joyas por D.^a Isabel I de Castilla para ayudar con su producto al descubrimiento del Nuevo Mundo.

El 22 de Junio de 1526 recibió Cortes contestación del Rey, fechando la carta en Granada; en ella aconsejaba que se siguieran las exploraciones por las costas del mar del Sur, hasta encontrar el paso que se buscaba y que hiciera toda clase de sacrificios para conseguirlo.

El Conquistador de Méjico nombró tres Comisiones, una al mando de Alvaro de Saavedra Cerán, otra al de Diego Hurtado de Mendoza, y otra al de Diego Becerra de Mendoza, quien hizo que formase parte de la comisión que él presidía, el cosmógrafo Ortuño Jiménez. Sus esfuerzos resultaron infructuosos y vanas sus aspiraciones, pero convencidos de que tal paso no existía, las exploraciones dieron por resultado el convencimiento de que había que abrir un canal para comunicarse rápidamente con el mar del Sur, por ser de absoluta necesidad; y a este efecto tomaron datos y proyectaron varios que luego sometieron a la aprobación del vencedor de Moctezuma II, quien reconoció también lo urgente de abrir inmediatamente una vía, que seguramente habría de facilitar nuevos triunfos, conquistas y descubrimientos.

A este efecto y en la obra ya citada de López de Gómara, se lee lo siguiente con referencia a una carta del Emperador Carlos V:

«Es tan dificultosa y larga la navegación de las Molucas a España por el Estrecho de Magallanes, que hablando sobre ellas muchas veces con hombres prácticos de Indias, y con otros historiales y curiosos, habemos oído un buen paso, aunque costoso, el cual no solamente sería provechoso, empero honroso para el hacedor, si se hiciese. Este paso se habrá de hacer en tierra firme de Indias, abriendo de una mar a otra por una de cuatro partes; o por el río de Lagartos, que corre a la costa del Nombre de Dios, nasciendo en Chagres, cuatro leguas de Panamá, que se andan en carreta; o por el desaguadero de la laguna

de Nicaragua, do suben y bajan grandes barcas, y la laguna no está de la mar sino tres o cuatro leguas; por cualquiera de estos dos ríos está ganado y medio hecho el paso. También hay otro río de la Vera Cruz a Tecoantepec, por el cual traen y llevan barcas de una mar a otra de la Nueva España. Del Nombre de Dios a Panamá hay 17 leguas y del Golfo de Uraba al de San Miguel 25, que son las otras dos partes y las más dificultosas de abrir. Sierras son, pero manos hay. Dadme quien lo quiera hacer, que hacer se puede, no falte ánimo que no faltará dinero, y las Indias donde se ha de hacer lo dan.

«Si este paso que decimos se hiciese, se atajaría la tercia parte de la navegación. Los que fuesen de las Molucas irían siempre de las Canarias allá por el zodiaco y cielo sin frío, y por tierras de Castillas, sin contraste de enemigos. Aprovecharía eso mismo para nuestras propias Indias; cairían al Perú y a otras provincias en las mismas naves que sacasen de España, y así se excusarían mucho gasto y trabajo».

Como se ve en lo que antecede, la proposición al Rey era bien clara y terminante y es de notar la exactitud de los datos, pues aunque se fijaron en la poca distancia que hay a Panamá por el Chagres, que es precisamente por donde se ha construido el canal, señalaban tres puntos mas para la apertura de la vía, guiándoles el ideal, de dejar la ruta del estrecho de Magallanes y pasar de unas a otras posesiones siempre por sus dominios y en las mismas naves, pudiendo así salir de Sanlúcar de Barrameda, pasar por Indias y seguir a las Molucas.

Tal impresión hizo la proposición al Rey, que ordenó en 1535 al virrey de Nueva España, Antonio de Mendoza, que con la mayor urgencia le remitiese planos de trazados, tierras, montes, etc., exponiéndole el coste de la obra y las dificultades que hubieran de vencer, así como el tiempo que tardaría en ejecutarse y qué clase de gente necesitaría para el trabajo.

Carlos V recibió cuanto había pedido, claro está que con la lentitud que entonces se hacían las cosas, por la falta de medios de comunicación, y se encariñó de tal manera con la obra, que seguramente la hubiera realizado, a no surgir los acontecimientos con Francia, que trajeron consigo su abdicación en Felipe II, y la retirada de su padre al Monasterio de Yuste, después de dar cuenta a las Cortes de Valladolid del acto realizado.

Sin embargo, el terrible Felipe II, a quien ya se va haciendo justicia y reconociendo su talento, méritos y virtudes, convencido de la necesidad, conveniencia y ventajas que reportaría la construcción del canal entre los dos mares, recogiendo con cariño los propósitos de su

padre, que ya había fallecido, dispuso que dos ingenieros flamencos, elegidos entre los de más nombradía y prestigio, se trasladaran a Tierra Firme, y después de examinada la topografía del terreno, levantasen los planos necesarios y recogiesen cuantos datos y detalles fuesen precisos, para sin demora comenzar la gran obra, que Felipe II quería ver realizada en breve plazo y hasta dijo que él quería presenciar. Así las cosas se había ya elegido el paso por el Chagres y se iban a comenzar los trabajos, cuando se agravaron de tal modo las cuestiones políticas que sostenía con Europa, que dejaron interrumpidas todas las operaciones acerca de la apertura del canal, y quedó el proyecto durmiendo el sueño de los justos, hasta que después de 30 lustros lo sacó a luz de nuevo en 1772 Antonio María Buscarell y Ursúa, que era hijo de los marqueses de Vallehermoso y nombrado por Carlos III virrey de Méjico.

Bucareli como Carlos V también se encariñó con el proyecto tomándolo con gran empeño, y como era hombre inteligente y estudioso, nombró a los ingenieros Angel del Corral y Agustín Krámer, para que juntos estudiaran el proyecto, dándoles atribuciones para modificarlo según conviniera a los intereses de Indias y a la navegación, punto sobre el cual habrían de fijar más su atención. Después de detenido y concienzudo estudio, disintieron ambos ingenieros en el parecer, y mientras Corral creía que el canal debiera hacerse por el Dariem y Panamá, Krámer presentó un proyecto por el río de San Juan y lago de Nicaragua, pero ninguno de los dos se llevó a efecto a consecuencia de las rencillas, envidias, intrigas e influencias que surgieron, para conseguir cada una de las partes el triunfo de su proyecto de construcción.

Por último, en 1780 nombró Carlos III una comisión que se trasladó a Panamá a verificar los imprescindibles estudios, levantamiento de planos, con su colección de talles, etc., para perforar el istmo sin pérdida de momento. Los nombrados fueron Manuel Calistro y Manuel de Labastide, de origen francés, los cuales cumplieron como buenos, regresando a España con innumerables datos y su correspondiente proyecto, pero al desembarcar les sorprendió la Revolución francesa, que estaba en su apogeo, y fueron los estudios y proyectos a los archivos, hasta que los sacó el Conde Revillagigedo, cuando fue nombrado virrey de Nueva España e intentó, sin conseguirlo, la realización del canal en 1794.

Tres años más tarde se firmó en París el protocolo Miranda.

Esto es lo exacto acerca del canal famoso de Panamá; cuatro centurias vagando por los cerebros de los hombres de ciencia, de ilustres conquistadores, de reyes decididos, todo estéril, todo inútil; aquella nación a quien cabe la gloria de haber realizado tan magna obra, es joven y poderosa, no hace aún dos siglos que Jorge Washington proclamó la independencia en Filadelfia y ya la joven república se ha hecho gigante, amontona oro, crece en crédito, surge en la política y en la diplomacia y obra por su cuenta en los asuntos mundiales, llevando a la práctica obra de tanta trascendencia como la que ha motivado estas líneas, después que las demás naciones no lo han podido conseguir.

El Canal de Panamá se ha terminado, en su construcción se ha invertido una década y dos mil millones de francos; su longitud es de 81 kilómetros, la mitad que el de Suez; el ingeniero director de las obras, coronel Georges W. Goethals, puede estar orgulloso, su nombre figurará en la historia de la ingeniería.

El 10 de Octubre de 1913 se mezclaron las aguas del lago Gatún con las del río Chagres, quedando establecida la comunicación del Atlántico con el Pacífico.

El día 7 de Enero del año actual, pasó por el lago y río nombrados y de un Océano a otro, el buque francés «La Valley», que era mandado por el comandante Harper.

La inauguración oficial tendrá lugar, a menos que otro acontecimiento inesperado no lo impida, el 1.º de Enero de 1915, y por lo visto las cosas han cambiado; en la inauguración del Canal de Suez, debió ser francés el primer buque que lo atravesara y sin embargo fué español, la fragata de guerra «Berenguela», que la mandaba Salgado; en cambio correspondiéndole a España de derecho por la Historia, el primer paso por el Canal de Panamá, lo ha verificado ya Francia.

La magnitud de la obra que acaba de terminar, perforando el istmo de Panamá, bien merece cuanto de ello hemos hablado, pues con la apertura del Canal, sufrirán un cambio muy grande la navegación y las comunicaciones.

La vuelta al mundo está perfectamente trazada; compañías de navegación poderosas hay en Europa que se encargarán de hacerlo y desde luego habrán de modificar radicalmente los itinerarios.

Uno pudiera ser: Bremen, Rotterdam, Amberes, Southampton, Gibraltar, Génova, Port-Said, Suez, Aden, Colombo o Bombay, Penang, Singapoore, Hongkong, Sanghai, Nagasaki, Kobe, Yokohama,

Manila, Federico Guillermo (Nueva Guinea alemana), Sidney, Aukland, Pagopago, Panamá, Colón, Kingston, Southampton y Bremen. El recorrido en millas será de unas 29.450 y la duración del viaje 100 días.

También podrá hacerse de la siguiente forma: Southampton, Cherburgo, Barbados, Trinidad, La Guayra, Puerto Colombia, Cartagena, Colón, Panamá, Papeeté, Numen, Sidney, Melbourne, Adelaida, Fremantle, Colombo o Bombay, Aden, Suez, Port-Said, Marsella, Gibraltar, Lisboa y Southampton. Recorrido 26.592 millas y duración del viaje 89 días.

Puede también desde Sidney continuar el viaje por las islas Nauru, Ocean Island, Tarawa, Butaritari, Jaluit, Kusaie, Ponape, Truk, Saipan, Jap, Hongkong, Singapoore, Penang, Colombo, Aden, Suez, Port-Said, Marsella, Gibraltar y Southampton. Recorrido 26.873 millas y duración del viaje 90 días.

Como se ve los vapores pueden salir de un puerto europeo y sin volver la proa pasar por las cinco partes del mundo, debido a la apertura del Canal de Panamá, que con el de Suez y el Estrecho de Gibraltar, que abrió Alejandro, constituye la obra más grande que vieron ojos, ni podrán ver en muchos siglos. Debajo de los nombres de Panamá, Suez y Gibraltar, hay que esculpir los de Goethals, Lesseps y Alejandro, que han legado a la Humanidad tres obras que no volvería a verse.

En la actualidad se tarda de Alemania al Japón por vía Suez cerca de 45 días. El tráfico aumentará notablemente y los fletes serán mucho más económicos, pues gravan considerablemente los productos, los transbordos y los pasos continentales por ferrocarril.

La correspondencia de Europa para el Japón, no gana nada con la apertura del Canal de Panamá, pues como ésta circula con libertad de tránsito, sólo tarda seis días de Cherburgo a Nueva York, 3.117 millas; cuatro días de este punto a San Francisco de California, 5.300 kilómetros de ferrocarril, y de San Francisco a Yokohama 14 con 5.053 millas, que hacen un total de 24 días de viaje, y si continúa a China, habrá que agregar cuatro o cinco días hasta Sanghai o Hongkong.

No le sucede lo mismo a la América meridional, que es la que más ha ganado con la rotura del Continente, pues sus puertos occidentales se verán constantemente visitados por vapores europeos, que si buscan el Pacífico por el estrecho de Magallanes, entrarán por el Canal de Panamá en el mar Caribe.

En la actualidad la Compañía alemana del «Kosmos» invierte 33 días en la travesía de Hamburgo a Punta Arenas (Chile), escalando sólo los puertos de Amberes y San Vicente de Cabo Verde, recorriendo 7.885 millas; y la Compañía inglesa «Pacific Steam Navigation Company» invierte sólo 28, recorriendo 8.060 millas, zarpando de Liverpool y haciendo escalas en La Pallice, Coruña, Vigo, Leixoes, Lisboa, San Vicente de Cabo Verde, Pernambuco, Bahía, Río Janeiro, Montevideo y Port Stanley.

La primera de las nombradas tarda diez días más en recorrer las 1.530 millas que separan Punta Arenas de Valparaíso, tocando en Corral, Coronel y Talcahuano, y la segunda pasa la travesía en siete días haciendo escalas en Coronel y Talcahuano solamente. Total 13 días para la alemana y 35 para la inglesa.

Ahora bien, si el viaje ha de efectuarse por Colón y Panamá tendremos: Hamburgo, Amberes, San Thomas, Puerto Colombia, Colón, Panamá, en vapor alemán de la «Hamburg Amerika Linie», 5.477 millas en 25 días. Si hacemos en vapor inglés de la «Royal Mail Steam Paket C.^o», saliendo de Southampton por Cherburgo, Barbados, Trinidad, La Guayra, Savanilla, Cartagena, Colón y Panamá, invertirá 19 días en 5.317 millas; y la «Compañía Générale Trasatlantique Française» desde Saint-Nazaire a Pointa Pitre, Basse Terre, Fort de France, La Guayra, Puerto Cabello, Puerto Colombia, Cartagena, Colón y Panamá, también 19 en 4,979 millas. La distancia de Panamá a Valparaíso es poco más o menos de 3.000 millas, haciendo parada en Guayaquil para el Ecuador, Callao para Perú, Mollendo y Antofagasta para Bolivia, que se recorre en 14 días; por tanto los vapores alemanes invertirán 39 días y los ingleses y franceses 52; encontrándose una economía de cuatro y tres días respectivamente, pudiendo economizarse seis o más con la supresión de escalas y aceleramiento de marcha, pues mientras una travesía de El Havre a Nueva York sin escala, con una distancia de 3.171 millas, se hace en seis días y medio; la de Cherburgo a Colón, con cuatro escalas, se hace en 17, habiendo una distancia de 5.030 millas.

También la parte occidental de la América Central y la del Norte han ganado enormemente con el Canal de Panamá, y sus puertos verán con frecuencia entrar vapores europeos que ahora contemplaban rara vez.