

LA CONSTRUCCION DEL CANAL DE PANAMA EN LA REVISTA GENERAL DE MARINA

Pedro BORGES
Universidad Complutense de Madrid

En 1877, momento de la aparición de la *Revista General de Marina*, la *Société Civile Internationale du Canal Interocéanique du Darién* había acabado de obtener del gobierno colombiano (28 de mayo de 1876) una concesión provisional para la realización de estudios encaminados a analizar la viabilidad de la construcción del canal por el istmo panameño.

Basados en esta autorización, en noviembre de 1876 habían llegado a Panamá tres de los directores de la compañía, entre ellos Lucien Bonaparte Wyse, acompañado de su auxiliar el teniente Arnaud Reclús. Sus estudios sobre el terreno le llevaron a la desalentadora conclusión de que la construcción del canal siguiendo el curso del río Atrato exigiría la perforación de un túnel y el trazado de cinco esclusas.

Las dificultades de este proyecto lo indujeron a explorar las posibilidades del río Bayamo, lo que hizo en noviembre de 1877. Las mejores perspectivas de este nuevo plan dieron lugar a la firma en Bogotá, el 20 de marzo de 1878, del contrato Wyse-Salgar, apellidado este último del ministro colombiano de Asuntos Exteriores.

Posteriormente, en 1878, Wyse presentó un informe sobre las diversas posibilidades de construcción del canal al Congreso Internacional de París de 1879.

La *Revista General de Marina* no se hace eco de ninguna de estas importantes iniciativas, a pesar de que al Congreso de París asistió una representación española.

Incluso, los sucesos inmediatamente posteriores a ese Congreso, incluida la primera concesión de Colombia a franceses particulares para la construcción del canal, tampoco llegaron a llamar la atención de la *Revista*, no obstante que España comenzó a tomar parte en el proyecto a raíz de la reunión de la capital francesa. De hecho, y solo por vía de ejemplo, el cónsul español en Santo Domingo le sugería en 1879 al Ministerio de Asuntos Exteriores la conveniencia de declarar a Cuba y Puerto Rico "puertos de escala" para la compañía de Lesseps, que en esos momentos se inclinaba, entre otras varias opciones, por el canal de Panamá, con preferencia al de Nicaragua.

La *Revista* siguió permaneciendo al margen de los acontecimientos incluso en un momento tan importante como 1882, fecha en la que el gobierno español le comunicó al ministro plenipotenciario de España en Washington su oposición al intento norteamericano de ejercer el monopolio sobre el futuro canal de Panamá.

Posiblemente fuera el proyecto de crear una Unión Iberoamericana, concebido en 1884 y promovido especialmente por el ministro de Estado, Segismundo Moret, desde 1888, lo que hizo recapacitar a la *Revista* sobre la importancia del canal que en esos momentos estaba en sus inicios.

Fue, en efecto, en 1885, cuando la *Revista* paró mientes por primera vez en la importancia de esa vía de comunicación interoceánica, aun cuando lo hiciera de una manera extraña.

Lejos de insertar alguna noticia o algún estudio de cosecha propia, la publicación se limita a reproducir, traducidos por M. Salas y acoplados bajo un único epígrafe, dos breves artículos de los italianos P. Rezzadore y A. Pisani, aparecidos respectivamente en el número de julio-agosto de 1884 en la *Rivista Marítima*, y en el número de septiembre de ese mismo año de la *Rivista Italiana* (M. Salas, "El futuro del canal de Panamá", en *Revista General de Marina*, 16 [1885] 75-83).

El epígrafe del artículo no es totalmente exacto toda vez que se limita a trazar unas breves pinceladas sobre los antiguos proyectos de trazar un canal interoceánico, sobre las posibilidades de comunicar los dos mares por el istmo de Tehuantepec, por Nicaragua o por Panamá y sobre la adopción final del proyecto Wyse-Reclús. La única novedad que aporta es la breve alusión al comienzo de los trabajos en 1881 y a la fundación por Fernando Lesseps de la Compañía Universal del Canal Interoceánico, así como la inserción de un detallado plano sobre el proyecto de canal.

Por lo que se refiere al futuro, el artículo se limita a hacer una consideración final en el sentido de que este canal panameño no llegaría a adquirir la importancia del de Suez pero acercaría entre sí a espacios hasta entonces muy alejados unos de otros.

Tras esta brevísima e insuficiente información, la *Revista General de Marina* no volvió a tocar el tema hasta dos años más tarde, en 1887-1888, aunque ahora ya lo hizo con verdadera exhaustividad (N. Vicente y P. Sánchez de Toca, "El canal de Panamá en 1886", en *Revista General de Marina*, 21 [1887] 355-379, 501-554, 689-742, 836-856; y 22 [1888] 76-106).

Como se dice al comienzo del estudio, en la primavera de 1886 se había desplazado a Panamá, para visitar las obras del canal, una comisión española nombrada por el Ministerio de Marina y presidida por el marqués de Campos, brigadier Eliseo Sanchiz. A su regreso a España, la comisión presentó al Ministerio un detallado informe (5 de junio de 1886) sobre el canal entonces en construcción. Este informe, pero completado con nuevos datos, es lo que constituye los cinco artículos que la *Revista* dedica al tema, obra del ingeniero naval Nemesio Vicente y del teniente de navío Pedro Sánchez de Toca, miembros de la comisión de 1886.

La aparición de estos artículos es inmediatamente posterior a la publicación por el propio Sanchiz de su obra *Una visita a las obras del canal de Panamá*,

que citan los propios Vicente y Sánchez de Toca, a *Panamá en 1886*, monografía de Peris Menchite publicada en Madrid ese mismo año, así como a *Tide Tables for 1886 at the Port of Panamá*, de Goeritz, conocida también por los autores.

Parte de este informe es puramente técnico, aspecto que se aborda en cuatro apartados; parte, es de carácter político, punto que se toca al hablar de la neutralidad de esta vía de comunicación; pero sobre todo era de carácter actual para entonces. Esto, sumado a su sección histórica, que arranca desde Vasco Núñez de Balboa y que es bastante completa, lo convierten para los historiadores en un estudio de gran importancia.

Desde el punto de vista histórico, son especialmente interesantes los datos que proporciona acerca de los congresos internacionales de 1871 y 1875 (págs. 501-516), la organización del trabajo (págs. 616-532) y la situación de las obras en el momento en que escribían los autores (págs. 533-554), sección esta última dedicada a consignar las “condiciones locales que determinan la derivación de los ríos”, las “condiciones que fijan el eje del canal”, la “descripción del trazado en vías de ejecución”, el “estado económico de la compañía” y, finalmente, la “posibilidad y probabilidades para la próxima apertura del canal”.

Como complemento de todo ello, los autores insertan un Apéndice (págs. 76-106) en el que reproducen el tratado Wyse-Salgar de 1878, un estudio acerca de las “Sondas varias sobre el eje del canal” y un informe de la Academia de Ciencias de París del 24 de mayo de 1886.

Al comienzo del artículo, los autores habían hecho notar (pág. 265) que las repúblicas que más se beneficiarían del canal serían Colombia y todos los países centroamericanos, es decir, Nicaragua, Honduras, Guatemala, Costa Rica y El Salvador.

Más adelante (pág. 702), al abordar el tema de las “consideraciones generales sobre la navegación de altura por la vía del canal de Panamá”, ya enfocan el proyecto desde una perspectiva más general y sobre todo española.

Para ellos, el canal ofrecía tres ventajas principales.

En primer lugar y lo mismo que el de Suez, acercaría entre sí las costas americanas y las europeas. Este acercamiento —en palabras de los autores— “producirá una trascendental revolución económica”.

Este nuevo orden de cosas afectaría a España como a ningún otro país, ya que —según ellos— España, “aparte de sus tradiciones históricas e interés en conseguir nuevas facilidades para estrechar sus relaciones con pueblos hermanos, por su situación geográfica y la ocupada por sus provincias, las Canarias, Cuba y Puerto Rico en el Atlántico, las Filipinas y las Carolinas en el Pacífico, debiera ser una de las naciones europeas más interesadas en la apertura de esta vía” debido a que todos los buques extranjeros pasarían por las Antillas españolas.

Por ello —prosiguen los autores— “sería muy conveniente se estudiase bajo sus múltiples aspectos a fin de que estuviésemos preparados para que disfrutáramos de los primeros sus beneficios y ventajas”.

Finalmente, este canal panameño ofrecía ahora unas perspectivas de navegación insospechadas pocos años antes por haberse superado ya la “mala fama” adquirida durante la etapa del descubrimiento de oro en California. Entonces se lle-

gó a decir que “si el istmo fuese abierto por una convulsión de la naturaleza nunca entraría por él un buque de vela pues era preferible arrastrase las tempestuosas regiones del cabo de Hornos”. En 1886, en cambio, ya se había llegado a la conclusión de que podían soslayarse las dificultades del Pacífico panameño para la navegación a vela y con ello acortar en más de la mitad la distancia existente entre Valparaíso y California.

Llama la atención que estos dos autores no se permitan la más leve crítica al proyecto cuando el presidente de la comisión, de la que ellos formaron parte, no se recata de afirmar que en la realización de las obras “más que contratistas ha habido negociantes de dudosa fe en la primera época de los trabajos y en determinadas ocasiones de éstos”, o también que “el material inútil abunda de una manera escandalosa. Una visita de inspección, formal y concienzuda, demostraría que está inservible una buena parte de aquél”. Llega incluso a consignar el hecho de que últimamente estaba cobrando fuerza la corriente de quienes pronosticaban el fracaso de Lesseps debido a la mala administración de su compañía, víctima de “incontrolables tropiezos financieros”.

De hecho, la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá quebró en 1889, hecho que conmocionó a Europa y a la América de entonces, sin excluir a España, en la que había bastantes accionistas de la Compañía.

Por ello cabría esperar que Nemesio Vicente y Pedro Sánchez de Toca comentaran un hecho tan trascendental en la *Revista General de Marina*. Sin embargo, no solamente no lo hacen sino que siguen manteniendo un silencio absoluto cuando toda la prensa europea y americana se hace eco de la prórroga de la concesión francesa para la construcción del canal mediante el tratado o ley Roldán-Wyse del 10 de diciembre de 1890, en el que se estipulaba, entre otras cosas, que la Compañía reanudaría los trabajos de excavación el 28 de febrero de 1893 como plazo máximo, ni cuando en 1892 Colombia amplió este plazo hasta el 31 de diciembre de 1894, ni cuando en octubre de este último año se reanudaron efectivamente las obras.

Menos entusiasta que Nemesio Vicente y Pedro Sánchez de Toca, José Gutiérrez Sobral, reconoció lógicamente la necesidad de una vía marítima interoceánica por el istmo centroamericano, opinaba en 1897 que la opción nicaragüense era preferible a la panameña (J. Gutiérrez Sobral, “Canal de Nicaragua”, en *Revista General de Marina*, 40 [1897] 598-613).

Según él, esta vía transoceánica americana nunca llegaría a adquirir la importancia del canal de Suez porque éste unía a dos mundos distintos y, por lo mismo, complementarios entre sí, como eran occidente y oriente, mientras que la vía americana solamente serviría de lazo de unión entre dos mundos similares, como eran Europa y América.

De entre los tres proyectos de unión: Tehuantepec, Nicaragua y Panamá, Gutiérrez Sobral prefirió este último porque, contra lo que se creía en un principio, las avenidas del río Chagres panameño obligarían a construir varias esclusas en el canal del Panamá, mientras que el de Nicaragua solamente necesitaría una.

Saliendo al paso de posibles desconfianzas sobre la posibilidad de trazar esa vía, fuera por Tehuantepec, Nicaragua o Panamá, Gutiérrez Sobral hace notar que

“hasta la fecha ninguno de los tres proyectos se ha realizado y esto no debe sorprender porque más importante y de más trascendencia era el de Suez y sin embargo ha permanecido siglos y siglos cerrado al gran comercio que siempre ha existido entre los pueblos de oriente y Europa” (pág. 599).

Escribiendo dos años más tarde, en 1899, Arturo Llopis hace suya la tesis de Gutiérrez Sobral al pronunciarse también a favor del canal de Nicaragua, prefiriéndolo al de Panamá (A. Llopis, “Estudios sobre el canal de Nicaragua”, en *Revista General de Marina*, 44 [1899] 318-338 y 465-485).

Sus alusiones a este último son muy breves (pág. 323).

En un primer pasaje se limita a consignar que “efectuase la inauguración de las operaciones del canal de Panamá bajo la dirección del Gran Francés, como le llamaban sus paisanos [a Lesseps] y en conformidad con la decisión del Congreso de París de 1879”.

En otro segundo pasaje vuelve a aludir a este proyecto para dejar constancia de que el canal panameño ofrecía el grave e imprevisto inconveniente de tener que trazar otros varios canales secundarios para conducir al Atlántico las aguas del río Chagres, sobre todo en tiempos de avenidas.

Perfecto conocedor de las aspiraciones de los Estados Unidos, Llopis anticipa que el canal nicaragüense terminaría convirtiéndose “en empresa nacional [norteamericana] por ser la soldadura que una las aspiraciones de aquel país con su destino manifiesto” (pág. 318).

Ya separada Panamá de Colombia el 3 de noviembre de 1903, José Gutiérrez Sobral vuelve a hacer una breve consideración sobre el futuro canal panameño (J. Gutiérrez Sobral, “Estados Unidos y Panamá”, en *Revista General de Marina*, 54 [1904] 467-473).

En ella no se trata de demostrar las ventajas de esta vía de comunicación interoceánica, evidentes para todos, sino que se aspira a poner de relieve los beneficios que representaría para Estados Unidos y a lamentar el monopolio que esta nación ejercería sobre el canal, basada en el abusivo Tratado entre este último país y la Unión del 18 de noviembre de 1903, denominado también Convención Istmica, firmado por John Hay y P. Bunan Varilla, documento que Gutiérrez Sobral reproduce íntegra y literalmente.

Sobre las ventajas del canal para los Estados Unidos, el autor comienza afirmando que la apertura de esta vía interoceánica “ha influido grandemente en la derivación que la política de una república de América del Norte ha tomado hacia las regiones de América Central” (pág. 467). A ello añade más adelante: “Realizadas las obras del canal, será ésta la arteria por donde circulará la vida mercantil yankee, un abuso del derecho de fuerza” (pág. 473).

Este abuso, concretado en la pérdida de su soberanía por parte de Panamá lo ve reflejado sobre todo en el artículo 24 y último del tratado de 1903, en el que se dice: “Ningún gobierno, leyes o tratados podrá hacer Panamá sin consentimiento de los Estados Unidos” (pág. 472).

La conclusión a la que llega el autor es desesperanzadora: “Queda a la vista lo mermada que queda la soberanía de la nueva República de Panamá convirtiéndose en feudo norteamericano” (pág. 472).

Hay que esperar hasta 1906 para que el mismo José Gutiérrez Sobral vuelva a acordarse de esta vía de comunicación interoceánica (J. Gutiérrez Sobral, “El canal de Panamá”, en *Revista General de Marina*, 58 [1906] 60-76).

En esta ocasión, el autor no aspira a aportar nada nuevo sino a sintetizar lo expuesto en sus artículos anteriores, lo que hace en forma de conferencia pronunciada en la Unión Iberoamericana el 29 de julio de 1905.

Tras relatar brevemente los intentos efectuados a lo largo de la historia para establecer la comunicación entre el Atlántico y el Pacífico y las razones por las que finalmente se optó por el canal de Panamá, vuelve a insistir en las ideas ya expuestas en 1897, es decir, en la supremacía del canal de Suez respecto del panameño porque el primero unía dos continentes distintos y complementarios mientras que el segundo sólo acortaba la distancia entre dos mundos similares.

Además, se muestra totalmente persuadido de que, una vez que la obra ha pasado a los Estados Unidos, esta nación sabría vencer cuantos obstáculos se presentaran y terminaría por convertir en una realidad la unión de los dos océanos.

Finalmente, vuelve a insistir también en la idea, ya expuesta en 1897 y 1904, de que el Tratado de 1903 entre Panamá y los Estados Unidos mermaba la soberbia de la primera.

Tres años más tarde, en 1909, aparece en la *Revista* el último artículo sobre la construcción del canal de Panamá, obra en esta ocasión de Jaime Janer Robinson, oficial de la marina en Cuba (J. Janer Robinson, “El canal de Panamá”, en *Revista General de Marina*, 64 [1909] 537-551).

Como él mismo dice, se trata de un “resumen completo de lo que va a ser esta portentosa obra, su utilidad, los medios e ingenios puestos a colaboración para su mejor éxito y hasta sus posibles inconvenientes, pues de todo hay” (pág. 537).

Tras una breve reseña histórica, el autor se muestra convencido, aunque con cierta precaución, de que la construcción del canal panameño terminaría siendo una realidad: “El trazado del canal, por ahora, parece definitivamente aprobado” (pág. 542).

A continuación describe pormenorizadamente el proyecto, descripción que completa con la inserción al final del artículo de cuatro gráficos del mismo, para terminar insistiendo en la convicción de que “el canal será un hecho”. ¿Cuándo? Es muy difícil pronosticarlo” (pág. 549).

Las razones que lo mueven a creer que las obras terminarán algún día son las mismas aducidas anteriormente por José Gutiérrez Sobral, es decir, el interés que los Estados Unidos tenían en que se construyera esa vía interoceánica.

El canal entró en servicio, aunque extraoficialmente, el 26 de septiembre de 1913.

Fue seguramente la conclusión de las obras lo que indujo a la *Revista General de Marina* a insertar, no ya artículos o estudios más o menos originales, sino una serie de noticias acerca del mismo.

Tras un largo silencio de casi cuatro años, la *Revista* recoge en 1913 nada menos que cuatro informaciones sobre esta vía interoceánica.

En la primera de ellas consiga el hecho de que “hace tiempo que las cancillerías de los Estados Unidos y de Inglaterra sostienen conversación acerca del libre

pasaje de buques americanos por el canal de Panamá". A ello añade que el presidente norteamericano, Taft, estaba dispuesto a someter la controversia al arbitraje de un tribunal compuesto exclusivamente por ingleses y norteamericanos, con lo que eliminaba al Tribunal de La Haya (pág. 425-426).

En esta misma ocasión y bajo el epígrafe de "La defensa del canal de Panamá", recoge el rumor de que "hace tiempo debió salir con dirección a Guantámano" (Cuba) un buque norteamericano para estudiar sobre el terreno la participación de este puerto como baluarte para la defensa del canal panameño (pág. 426).

Poco después recoge, tomándola del *The Canal Record*, la noticia de que "se proyecta la creación de dos importantes dársenas con depósitos de carbón en los dos extremos del canal, en San Cristóbal y en Balboa, respectivamente" (pág. 623-624).

A continuación, pero ahora basándose en el *Panamá Morning Journal*, reproduce las declaraciones del coronel Goethals, ingeniero jefe y presidente de la comisión del canal istmico, en el sentido de que se necesitarían 25.000 hombres para defender el canal contra un enemigo invasor. Según el mismo coronel, los Estados Unidos solamente podrían disponer de momento para ese fin de 8.000 soldados, fuerza que podría defenderlo contra una escuadra enemiga de entre 6.000 y 8.000 hombres. El militar norteamericano terminó afirmando que no temía los ataques aéreos puesto que ningún piloto se atrevería a sobrevolar ese territorio debido a "las corrientes contrarias o a la inseguridad de las corrientes aéreas" (pág. 624).

En adelante, es poca la atención que la *Revista General de Marina* presta a una obra ya prácticamente terminada y que se inauguró oficialmente el 15 de agosto de 1914.

En vísperas precisamente de esta inauguración, a comienzos de este mismo año de 1914, la *Revista* inserta la información de que la defensa del canal correría en el Pacífico a cargo de cinco submarinos del tipo "Octogrus", los cuales habían ya navegado desde Cuba hasta el puerto de Colón, desde donde cruzarían el nuevo canal (pág. 303).

Poco después elabora un excelente gráfico sobre las corrientes migratorias de la época debajo del cual añade otro del canal de Panamá, al que apostilla: "La gigantesca obra del canal de Panamá, ya casi ultimada, constituye un acontecimiento mundial que en breve comenzará a ejercer trascendental influencia en las corrientes comerciales y emigratorias del mundo: pues, con la apertura del canal, quedan facilidades y acortadas de modo pasmoso infinidad de comunicaciones marítimas importantes" (págs. 613-618).

Ya con el canal en pleno funcionamiento, la *Revista* recoge en 1916 la noticia de que esta vía de comunicación interoceánica dispondría de dos diques secos de enormes proporciones, uno de ellos sitiado en Balboa y otro en Cristóbal (pág. 811).