

DEFENDIENDO EL PATRIMONIO DOCUMENTAL DE LA ARMADA

El canal de Panamá: un camino entre dos mares

José María Moreno Martín, Archivo del Museo Naval

El 15 de agosto de 1914, se abrió una peculiar vía de comunicación a través de esclusas que afectó radicalmente al comercio internacional. Nos referimos al canal de Panamá. Un siglo más tarde, concretamente el pasado 26 de junio de 2016, se inauguró la ampliación de dicho canal. El *COSCO Shipping Panama*, anteriormente *Andronikos*¹, fue el barco que tuvo el privilegio de ser el primero en estrenar las obras de las nuevas esclusas del canal con «4,5 millones de metros cúbicos de hormigón, 220.000 toneladas de armadura de acero, 7,1 millones de metros cúbicos dragados y 62 millones de metros cúbicos extraídos del movimiento de tierras». Estamos, por tanto, ante la última actuación, en el secular intento de unir los océanos Atlántico o Pacífico, o como se conocieron en un principio, entre los mares del Norte y del Sur, empeño que comenzó con el descubrimiento de América, pues ya Cristóbal Colón en su cuarto viaje intentó encontrar un camino que pusiera en contacto las aguas de uno y otro océano.

1. Cuatro siglos de proyectos

Desde que Núñez de Balboa descubriera el océano Pacífico en 1513, el istmo de Tierra Firme se convirtió, por su situación geográfica, en un territorio estratégico para mantener e impulsar el monopolio comercial español con las *Indias*. Buscando la comunicación entre los dos mares, ya en 1514, Pedrarias Dávila, recibió instrucciones de la Corona española para la fundación de una ciudad en la costa del mar del Sur. Tan sólo cuatro años más tarde nació Panamá en la parte más estrecha del istmo. Mientras, la ciudad de Nombre de Dios, y Portobelo, a partir de 1598, se convirtieron en el enlace caribeño entre el Pacífico y la metrópoli.

No contento con ello, Carlos V, continuó con su empeño en hallar un paso natural que comunicara ambos mares, enviando distintas expediciones a la exploración de aquella parte de Tierra Firme. Así, en 1533, nos encontraríamos con el que algunos historiadores consideran el primer informe técnico sobre el futuro canal, remitido por Gaspar de Espinosa al monarca castellano en el que se informa de la posibilidad de navegar por el curso del río Chagres, conocido antiguamente como *río de los lagartos*².

Las buenas noticias recibidas sobre la utilización del Chagres como vía fluvial, llevó a la Corona a plantearse seriamente «la apertura de un canal que comunicase la mar del Sur con el río Chagres y a través del cual las embarcaciones pudiesen fácilmente enlazar ambos mares»³.

¹ http://internacional.elpais.com/internacional/2016/04/29/actualidad/1461948458_426238.html [Consultado el 29 de abril de 2016]

<https://canalampliado.com/es/buque-de-la-japonesa-nyk-primer-transito-con-reserva-del-canal-ampliado/> [Consultado el 27 de junio de 2016]

² María del Carmen Mena García, *La ciudad en un cruce de caminos (Panamá y sus orígenes urbanos)*, Escuela de estudios hispano-americanos, CSIC, Sevilla, 1992, p. 204.

³ María del Carmen Mena García, *Ob.cit.*, p. 205.

Prueba documental de ello es la Real Cédula de S.M. expedida en 20 febrero de 1534 al Gobernador de Tierra Firme, mandándole que «tomando personas expertas fuese a ver la tierra que hay del Río Chagre al Mar del Sur, y reconociese que forma y orden se podía dar para abrir la dicha tierra y juntar la Mar del Sur con aquel Río y las dificultades que tendría, así por el menguante de la mar, como por la altura de la tierra»⁴.

“Nuestro Gobernador o Juez de residencia de Tierra firme llamada Castilla del Oro y a los nuestros oficiales de ella, por cuanto somos informados, que el Río de Chagre, que entra en la Mar del Norte, se puede navegar con carabelas cuatro o cinco leguas adentro y otras tres o cuatro leguas con barcas y que de allí al Mar del Sur entrase en el dicho Río para que ambos mares así del Norte como del Sur se pudiesen navegar por el dicho río con carabelas o [con canoas] redundarían en gran servicio nuestro, y bien de esa Provincia y de la del Perú y otras a ella comarcanas, queriendo proveer en el remedio de ello platicando en el nuestro Consejo de las Indias fue acordado que debía mandar dar esta mi Cédula para vos y yo tómelo por bien; por ende yo os mando que luego que esta veáis toméis con vos personas expertas, con las cuales vais a ver la dicha tierra que hay del dicho Río a la Mar del Sur, y veáis, que forma y orden se podrá dar para abrir la dicha tierra, para que abierta se junte la Mar del Sur con el dicho Río de manera que haya navegación, y que dificultades [terná] así por el menguante de la Mar, como por la altura de la tierra, y que costa y dineros, y hombres serían menester, y en que tanto tiempo se podría hacer y así mismo que sierras y valles hay en la dicha tierra, lo cual todo nos enviareis pintado y lo más certificada, y verdaderamente que se pueda, y como sea todo en provecho de las Provincias comarcanas, me enviareis vuestro parecer siendo cosa conveniente que se haga allende de lo que nos mandaremos dar para la dicha obra, lo que será razón que contribuyan esa dicha Provincia y las comarcanas a ella, para que visto todo se provea lo que más convenga a nuestro servicio y al bien de esas Provincias, en lo cual entended con toda diligencia como cosa que tanto importa a nuestro servicio [...]. En la ciudad de Toledo a veinte días del mes de febrero de 1534. Yo el Rey.”

Lo cierto es que la comunicación entre Panamá y Portobelo se mantuvo durante siglos, concentrando dicha ruta la mayor parte del tráfico comercial del virreinato del Perú, especialmente del metal precioso. Las mercancías llegaban desde el puerto del Callao a Panamá, y desde allí, a través del istmo, se trasladaban a Portobelo, donde las esperaba la flota de Tierra Firme. Ambas ciudades alternaban dos rutas de enlace: una terrestre y otra fluvial. La primera, de unas dieciocho leguas de longitud, se conocía como Camino Real, y se utilizaba exclusivamente en la estación seca. Cuando en invierno dicha ruta se volvía intransitable, la comunicación se realizaba a través de la vía fluvial del Río Chagres, aunque parte de la misma continuaba siendo terrestre.

No obstante, no sólo se procuró encontrar el paso a través de las provincias de Veragua y Darién, sino que continuaron los intentos de atravesar el continente, incluso después de que Fernando de Magallanes en 1520 se viera obligado a rodearlo por el sur, tras no encontrar vía alternativa.

⁴ AMN 16, Ms. 22, doc. 96, hoja 550r-v

También por el norte, el deseo de establecer la comunicación marítima con Asia desde Europa, dio lugar a numerosas expediciones en busca del llamado *paso del Noroeste*. Su descubrimiento llegaría a convertirse en una auténtica obsesión y en los mapas de América del Norte todavía se pueden leer los nombres de los exploradores que intentaron y no lograron encontrar el ansiado paso. Esta búsqueda se dilató a lo largo de varios siglos, en los que se fue dibujando el continente americano, al tiempo que se generaban numerosas leyendas, revestidas de ficción, acerca de aquellas regiones; leyendas que también dejaron su rastro en los mapas de la época, como es el caso del mítico *estrecho de Anián*.

Finalmente, lo que la naturaleza no proporcionó, fue solucionado por la técnica en 1914, con la inauguración del Canal de Panamá. Una vez descifrada la histórica incógnita del inexistente paso que atravesaba el continente americano, que tantas expediciones generó desde la llegada a América de Cristóbal Colón, el hombre, de manera artificial, abrió una vía de navegación que, atravesando el istmo panameño por su zona más estrecha, logró conectar las aguas del océano Atlántico con las del Pacífico.

2. El mapa: el reino de la Tierra firme entre los mares del Norte y del Sur

*Plano hidrographico, y geographico del reyno de tierra firme, y sus provincias de Veragua, y Darién / Que de orden del M.I.S. Dionisio Alzedo, y Herrera, Presidente, Gobernador y Comandante General por S.M. del Expresado Reyno, y Provincias. / Nuevamente Saca a Luz Corregido, y Emmendado El Capitán Don Nicolas Rodriguez, Ingeniero Ordenado por S.M. en el. / En Estas costas de la Parte del Sur, Surge la Marea (principalmente en los Novilunios y Plenilunios) Tres, Quatro, Cinco brazas, y se retira en la Vaceante, Media, tres quadros y Una legua en partes. Año de 1744.*⁵

Inserta: Boca del río de Chagre. Escala [ca. 1:7960] ; Bahía de San Phelipe de Portobello. Escala [ca. 1:30000]; Panamá capital del Reyno de Tierra Firme. Escala [ca. 1:48150]

1 mapa: ms., col., 69,5 x 171,5 cm

Signatura: Archivo del Museo Naval AMN 11-A-11

Dionisio Alcedo y Herrera desarrolló una importante carrera administrativa en América ocupando altos cargos en distintos virreinos. En 1706, con tan sólo dieciséis años, viajó por vez primera al Nuevo Mundo como oficial mayor de la secretaría del virrey del Perú Manuel Oms y en 1728 es nombrado Presidente, Gobernador y Capitán general de la Real Audiencia de Quito. Allí recibió en 1736 a la comisión franco-española para la medición del arco del meridiano en la que participaban Jorge Juan y Antonio de Ulloa. En 1741 tomó posesión de los cargos de Gobernador y Comandante general de la provincia de Tierra Firme y dos años después el de Presidente de la Real Audiencia de Panamá, desempeñándolos hasta 1749.

⁵ Moreno Martín, José María, “La cartografía en la Armada”, en *El mapa es el territorio. Cartografía histórica del Ministerio de Defensa*, Madrid, Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural, Ministerio de Defensa, 2014, p. 110-111.

Pero si importante fue su labor en la administración colonial, especialmente en lo referente al comercio y la Hacienda, no fue menos su contribución literaria y geográfica. Sobre esta última, durante su mandato en Quito nos dejó su *Mapa y resumen general de la Real Hacienda de la Caja de Quito*, y en 1740 publicó su obra más completa: *Aviso histórico, político, geográfico, con las noticias más particulares del Perú, Tierra Firme y Nuevo Reino de Granada*, en la que incluía mapas e información detallada que muy posiblemente utilizó Nicolás Rodríguez en 1744 para realizar este mapa que “nuevamente saca a luz corregido y enmendado”.

El mapa inserta los planos de Chagre y Portobelo en su ángulo superior y el de la ciudad de Panamá en el inferior. Con ellos se representan los tres pilares sobre los que se proyectó la unión entre los mares del Sur y del Norte. En el plano de Panamá destaca el trazado en color rojo de los dos caminos terrestres que con los que enlazaba con Portobelo: el conocido como *Camino Real*, y el *Camino de cruces*, que era mixto, puesto que llegaba hasta la venta de Cruces, punto hasta el que el Río Chagres era navegable, y desde el que mercancías y viajeros realizaban el camino a pie hasta Panamá. Igualmente, en el plano de Portobelo, puede apreciarse el extremo del *Camino Real*, en su extremo caribeño. El plano titulado *La boca del río Chagre*, detalla la entrada y la salida de la ruta fluvial transoceánica.

El indudable valor estratégico de estas ciudades las convirtió en plazas atractivas para los piratas ingleses, lo que obligó a fortificarlas para mejorar su seguridad. En los mapas insertos pueden apreciarse los efectos de los ataques ingleses de la Escuadra de Vernon durante la Guerra de la Oreja de Jenkins. Chagre fue incendiado y los castillos de Santiago, San Felipe y San Jerónimo, en Portobelo, fueron demolidos.

El monarca Felipe II encargó el trabajo al ingeniero italiano Battista Antonelli (1550-1616), miembro de una familia que trabajó al servicio de España. Antonelli viajó a América en 1581 y años más tarde regresó para finalizar el ambicioso proyecto que contemplaba un amplio plan de fortificaciones que garantizase la seguridad de toda la costa caribeña⁶.

Recorrió los principales puertos comerciales y junto con el maestro de campo Juan de Tejada construyeron y reedificaron las defensas del morro de La Habana, Cartagena de Indias, San Juan de Ulúa en Veracruz, San Juan de Puerto Rico y las de Portobelo, entre otras. En ésta última ciudad, en lugar de realizar un nuevo recinto de seguridad, Antonelli optó tan solo por reforzar las defensas de San Felipe, Santiago, Sotomayor y el fuerte de Triana, que históricamente se habían ocupado de mantener la defensa de toda la bahía como puede apreciarse en el plano levantado en la primera visita de Antonelli a la zona, años antes de la ejecución de sus proyectos defensivos para la ciudad⁷.

Dionisio Alcedo responsable de la defensa de la zona contra el enemigo inglés elaboró en 1741 un proyecto de “arbitrios útiles y medios fáciles para la reedificación de las fortalezas” de Portobelo y Chagres que incluía también un pequeño mapa manuscrito del istmo de Tierra firme

Estos mapas fueron las primeras fuentes en las que bebieron otros posteriores levantados con idéntico título y nuevamente “corregidos y enmendados”, como el plano de 1749, dedicado a Fernando VI en 1756; el de José Miguel de Flores en 1771 o la reproducción de este último de 1778, que se conserva en la Real Academia de la Historia.

⁶ Moreno Martín, José María, *Ob.cit.*, p. 107

⁷ Moreno Martín, José María, *Ob.cit.*, p. 107

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

Archivo del Museo Naval, AMN 16, Ms. 22, doc. 96, hoja 550r-v

Bernabéu Albert, Salvador, *El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones*. Madrid, Mapfre, 1992.

http://internacional.elpais.com/internacional/2016/04/29/actualidad/1461948458_426238.html
[Consultado el 29 de abril de 2016]

<https://canalampliado.com/es/buque-de-la-japonesa-nyk-primer-transito-con-reserva-del-canal-ampliado/> [Consultado el 27 de junio de 2016]

Mena García, M^a del Carmen, *La ciudad en un cruce de caminos (Panamá y sus orígenes urbanos)*, Escuela de Estudios hispano-americanos de Sevilla, CSIC, Sevilla, 1992.

Moreno Martín, José María, “La cartografía en la Armada”, en *El mapa es el territorio. Cartografía histórica del Ministerio de Defensa*, Madrid, Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural, Ministerio de Defensa, 2014

San Pío, María Pilar, *Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del noroeste*, Madrid, Mapfre, 1992