

El cruce del Istmo centroamericano:

Un proyecto renacentista

Estrella Figueras Vallés

Universidad de Barcelona

Resumen:

La idea de encontrar un paso o camino del Mar del Norte (océano Atlántico) al Mar del Sur (océano Pacífico) se fue gestando desde el inicio del descubrimiento de éste último en 1513, al comprobarse la “estrechez” de las tierras que los separaban. Sobre ello existe abundante documentación que nos informa de las diferentes propuestas que se hicieron desde entonces.

Aunque fue en todo el territorio americano, en particular en el Centro y Norte del continente donde se han buscado pasos entre los dos océanos, este trabajo recoge, de forma resumida, algunos de los proyectos y sugerencias que se han estado dando, desde el siglo XVI hasta nuestros días, en el territorio por el que hoy pasa el Canal de Panamá, en la República de este nombre.

Fue una necesidad el que se encontrara y se creara ese camino acuático, pero el desafío de domeñar la naturaleza representó también una épica aventura.

Abstract:

The idea to find a passage or way in the North Sea (Atlantic Ocean) to the South Sea (Pacific Ocean) was brewing since the beginning of the discovery of the latter in 1513, when checking the “narrowness” of the lands that separated them. There is extensive documentation about it that informs us of the different proposals made since then.

Although it was in all the American territory, particularly in Central and North of the continent where crossing have been sought between the two oceans, this paper includes, in summary form, some of the projects and suggestions that have been giving, since the 16th century until our days, in the territory which now runs the Panama Canal in the Republic of that name.

It was a necessity to find and create this water way, but the challenge of to tame the nature also represented an epic adventure.

Palabras clave: Panamá, Istmo, Tomás de Berlanga, Canal

Key words: Panama, Isthmus, Tomás de Berlanga, Channel

El cruce del Istmo centroamericano: Un proyecto renacentista

Estrella Figueras Vallés
Universidad de Barcelona

“Es difícil encontrar un río en los cinco continentes que haya transportado más oro que el Chagres. El Chagres es la arteria que hizo posible la obra colonizadora de España en el Nuevo Mundo, de la cual depende en esencia y en sustancia el Canal Interoceánico”.
(Pereira, 1964: 34)

Los antecedentes: Un fraile que intuyó el futuro

Al ser descubierto el llamado Mar del Sur (o Pacífico) por Vasco Núñez de Balboa el 25 de septiembre de 1513, surgió prácticamente la idea de atravesar el Istmo panameño y unir los dos océanos: el Atlántico y el Pacífico. Además, se vio la necesidad de franquear el paso entre los dos grandes mares para no tener que hacerlo por el que llamaron “Estrecho de Todos los Santos”, después bautizado con el nombre de Estrecho de Magallanes, en honor a su descubridor en 1520, que obligaba a dar la vuelta al continente por el sur, para alcanzar las tierras allende el océano Pacífico.

En principio, se buscó una vía terrestre y en este sentido el 19 de agosto de 1514 el Rey Fernando encargaba a Pedrarias Dávila *“que por la más corta parte y menos fragosa y que mejor sea proveída y abastecida se hagan, desde la villa de Nuestra Señora Santa María del Darién hasta la dicha Mar del Sur, tres o cuatro asientos en la parte que pareciere más provechosa en el golfo de Uraba, para atravesar y hollar la tierra de la una parte a la otra y donde con menos dificultad la gente pueda andar”*¹.

Ésta, podría decirse que fue la orden para que se buscara e hiciera “el primer paso” de intercomunicación entre ambos mares, pues se intuyó de inmediato el gran caudal de beneficios que aportaba el descubrimiento de un nuevo mar. Un camino que uniera ambos

¹ Archivo General de Indias (AGI), Panama,233, L.1,F.168R

océanos abriría una infinidad de oportunidades, tal como la historia demostraría pocos años más adelante.

En 1525 escribía también Pedrarias Dávila al Rey² sobre una nueva población que se había establecido un año antes, la cual llamaron Bruselas, tal vez para agradar al propio monarca español, Carlos I (V de Alemania) y emperador del Sacro Imperio Romano, en las proximidades del golfo de Nicoya, en el territorio de la hoy Costa Rica, y donde se denominó “el Estrecho dudoso”, pues ya desde el principio lo que se buscó fue una zona del Istmo lo más estrecha posible que permitiera a su vez abrir un camino de comunicación entre los dos océanos.

Se fueron pues mirando los distintos pasos, dudosos o no, que se podían hacer para mejor comunicar ambos mares, pero lo que realmente, también en muy tempranas fechas, se pretendió buscar e incluso hacer, fue un camino, por la parte más estrecha del Istmo, y aprovechando el río Chagre(s), pues un paso entre ambos mares totalmente acuático ya se vio enseguida que no era posible conseguirlo, como ya muy bien apuntaba Gonzalo Fernández de Oviedo en 1526: *“Opinión ha sido entre los cosmógrafos y pilotos modernos, y personas que de la mar tienen algún conocimiento, que hay estrecho desde la Mar del Sur a la del Norte, en la Tierra Firme, pero no se ha hallado y visto hasta ahora; y el estrecho que hay, los que en aquellas partes habemos andado, más creemos que debe ser de tierra que no de agua”*.(Fernández de Oviedo, 1986: 174 a 177)

En un principio se organizó el transporte de mercancías entre ambos océanos por un camino, al que se denominó de una forma un tanto pomposa, habida cuenta de la cruda realidad que representó después, Camino Real, cuyo mantenimiento no era fácil y el coste del transporte elevado, pues los que organizaban y transportaban las mercancías, cobraban elevados fletes, debido al mal estado y peligros en su recorrido.

En 1528 aun se estaba construyendo este camino, ya que las obras de mantenimiento se mantendrían durante siglos, pues se había de reparar, limpiar y arreglar constantemente para el tránsito. Por ello, escribió el Rey al gobernador de Castilla del Oro, Pedro de los Ríos, diciéndole que el licenciado Diego de Corral, en nombre de los vecinos de la dicha tierra le había hecho relación, que el camino que hasta aquel entonces se hacía desde Nombre de Dios a Panamá, era *“muy trabajoso y peligroso”*, por que se había de pasar por ríos, ciénagas y sierras, por donde no podían andar las bestias, y porque además *“las crecientes lluvias lo gastan”*.³

² AGI, Patronato,28,R.18

³ AGI Panama,234,L.3,F.134R-135R

El personaje que más acertó en una vía, utilizando el río Chagre y proyectando un camino más cómodo, fácil y seguro fue fray Tomás de Berlanga (1490-1551), obispo de Panamá. Este fraile de la orden de Santo Domingo llegó a la isla Española (hoy República Dominicana y Haití) con la segunda expedición de dominicos al Nuevo Mundo en 1511. Berlanga fue ascendiendo en los diversos cargos, fue Prior del convento de Santo Domingo de Guzmán de la ciudad homónima, luego Vice-Provincial y finalmente Prior Provincial (1530), hasta que en el año 1532 fue propuesto por Carlos I para Obispo de Panamá (también llamada Castilla del Oro) en Tierra Firme, al Papa Clemente VII, como así lo hizo en 1533, ocupando la Sede episcopal un año más tarde, siendo fray Tomás de Berlanga el tercer obispo en ocupar dicha Silla en este territorio.

Cuando llegó fray Tomás de Berlanga a Panamá en 1534, el tránsito entre ambos océanos se realizaba a través de dos rutas empleadas no siempre simultáneamente (ver imagen n° 1), como vías de comunicación entre las dos poblaciones de Nombre de Dios (en la costa atlántica), y Panamá (en la costa del Pacífico), una terrestre y otra mixta (parte marítima, luego fluvial y por último terrestre).

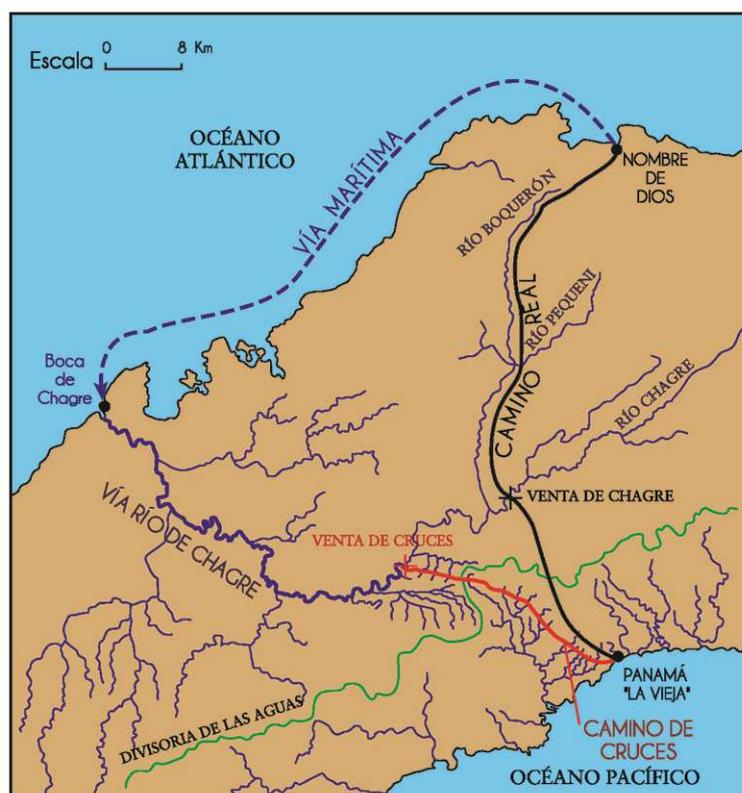


Imagen n° 1 - Rutas terrestre y mixta a través del Istmo de Panamá, existentes en 1534

La vía terrestre era de unas 18 leguas de longitud (100,3 km.), y unía directamente la población de Nombre de Dios con Panamá, utilizándose sólo en la estación seca a través del llamado “Camino Real”. Este mal camino seguía paralelo al cauce del río Boquerón, cruzaba el Pequeni, luego el propio Chagre (en la llamada Venta de Chagre) y llegaba a Panamá (más tarde denominada: “la Vieja”).

La vía mixta estaba formada por tres tramos: marítimo (siguiendo la costa de Nombre de Dios hasta la desembocadura del Chagre), a continuación fluvial (remontando el propio río Chagre hasta la llamada Venta de Cruces), y un tercer y último tramo era terrestre (desde Venta de Cruces, por el camino de ese nombre, a Panamá), todo ello cuando a consecuencia de las lluvias (en invierno) el Camino Real se hacía intransitable. De la Venta de Cruces a Panamá eran 5 leguas (27,8 km.) de camino ligeramente más cómodo que el Real, y de allí hasta la desembocadura del río siguiendo el sinuoso recorrido de éste 18 leguas más. Cuando el Chagre venía crecido el tránsito podía efectuarse en 3 ó 4 días, pero en otras circunstancias se necesitaban de 8 a 12. La duración normal del transporte marítimo de las mercancías desde la desembocadura del río hasta Nombre de Dios era aproximadamente de 8 a 10 horas (Mena, 1992: 206 y 207).

El río Chagre, llamado Moví o Chaográn, como lo conocían los indios de aquel lugar, nace en la Cordillera de San Blas, al sur del puerto de Santa Isabel, a unos 609 metros de altura y sigue un sinuoso curso dirección este-suroeste, para dar un giro faltando 34,5 km. para el final de su recorrido, en dirección noroeste. Alcanza una longitud de más de 193 km. y su cuenca tiene 2.600 km.2. Sus afluentes principales son entre otros, el Boquerón-Pequeni y Gatún (por su derecha) y el Tinajones-Paja y Trinidad (por la izquierda). Otros afluentes menores eran: Obispo, Chilibre, Peluca, Mauro, Frijoles, Quebraucho, Mamey, Cano, Gigante, etc. etc. En el enclave colonial de Venta de Chagre, por donde pasaba el Camino Real proveniente de Nombre de Dios hacia Panamá, cerca del encuentro con el río Boquerón, el Chagre empezaba a tener un gran caudal. No obstante, las posibilidades de navegar por el mismo, comenzaban unos 17 km. más abajo cuando llegaba a la denominada Venta de Cruces, por medio de barcas grandes llamadas bongos, que eran movidas a remo o a la sirga, hasta su desembocadura (Pereira, 1964: 32 y 33).

Debió de causarle una gran impresión al obispo dominico cuando contempló por primera vez el río Chagre, acostumbrado a los apacibles ríos que habría visto en España y en

las islas. Tal vez por ello, nada más llegado a Panamá, escribió inmediatamente al Rey de España, Carlos I, una carta el 22 de febrero de 1535⁴.

Se ha de indicar que del proyecto de mejora de comunicaciones y logística en tierras del Istmo, que ideó y propuso a la Corona fray Tomás de Berlanga, se han conservado sólo tres cartas: la primera, ésta citada que nos ocupa de su puño y letra, fechada el 22 de febrero de 1535, en la que expone las mejoras a aplicarse. Una segunda, fechada el 17 de diciembre de 1535, de la Reina Gobernadora contestando a la anterior, y por último una tercera, en 24 de abril de 1540, que es una respuesta real a otra de Berlanga (de las tantas hoy perdidas), en la que termina de perfilar sus ideas y propósito expuesto 5 años atrás.

En la primera carta el obispo Berlanga escribía:

“... aunque desde que pienso lo que debo a mi Dios y a mi Rey todos los trabajos se me hacen ligeros, y por comenzar a cumplir lo que por Vuestra Majestad me es mandado, haré relación a Vuestra Majestad de lo que me ha parecido de esta tierra. Y es que este paso imagino yo que es la cumbre del mundo, por que puesto en el mirando a la parte del norte se ve la mitad de él, y mirando al sur se ve la otra mitad, pero esta cumbre es tan dificultosa de encumbrar que cuesta muchas haciendas y muchas vidas de hombres.”

Con respecto a este tema debió de ascender fray Tomás a la cumbre del hoy denominado cerro Jefe, de 1.007 metros de altura, que se encuentra en la sierra de San Blas. Por otra parte, en la época en que debió de ascender, se podrían ver los dos mares, puesto que debió de hacerlo en la estación seca, de enero a abril.

Continúa describiendo el camino, que era en realidad el Camino Real:

“Está la dificultad en el camino ser en sí muy dificultoso, en concurrir muchas y diversas gentes y en haber mucha falta de cabalgaduras, y en sobrar la falta de mantenimientos y sobra de poca salud.”

Empieza a plantear los problemas, lamentando el tener que partir enseguida hacia Perú⁵ y no ponerse manos a la obra en la solución de los mismos:

⁴ AGI Patronato,194,R.27

⁵ En un viaje comisionado por la Corona, a fin de entrevistarse con Francisco Pizarro y Diego de Almagro, según orden real del 19.07.1534 en AGI Lima,565,L.2,F.1-6 y AGI Indiferente,415,L.2,F.345R-347V

“Conviene que Vuestra Majestad mande que el pueblo de Nombre de Dios, que es cueva de ladrones y sepultura de peregrinos, por que certifico a Vuestra Majestad es grima ver las extorsiones e injusticias que allí se hacen, y los que las habían de remediar son los principales, porque ellos tienen las recuas y no las quieren dar, hasta que los dueños de las haciendas las venden [las mercancías o productos agrícolas que poseen a transportar]...”

Una solución inmediata consistía en:

“Y digo señor que este pueblo del Nombre de Dios se había de pasar a la boca del río de Chagre, porque es río muy a propósito y después que yo estoy aquí, ha entrado en él navío de setenta toneles, cargado de caballos y otras mercaderías ...”

Y ya comienza a plantear otra de las importantes novedades de su estudio sobre la reestructuración de los asentamientos e instalaciones:

“...y pueden entrar [en el río Chagre] navíos de cien toneles, de esta manera: que junto a la boca de él está un ancón y puerto, donde pueden entrar y surgir navíos de doscientos toneles, y con barcos descargar la mitad de la carga y después entrarse por el río arriba hasta cinco leguas [de Panamá], y haciéndose camino por tierra desde la boca del dicho río Chagre hasta el desembarcadero de los barcos, el cual ha de ser, no a donde ahora lo tienen [sino] por tres leguas más abajo [16,7 km. de su curso], porque en aquellas tres [primeras] leguas está toda la dificultad del dicho río de Chagre, porque en verano hay poca agua y en invierno hay mucha y furiosa”.

Como colofón a su argumentación, prosigue fray Tomás diciendo:

“... si este paso por la manera suso dicha se remedia, no hay más necesidad de buscar otro estrecho, porque Vuestra Majestad será señor de un tan gran mundo, como el que en esta Mar del Sur se descubre y espera se descubrirá, y tenerlo todo como debajo de llave

y entren y salgan por contadero, pues hecho lo que dicho tengo no queda[ría] sino una jornada por tierra”.

Se dice que la burocracia estatal es el mar donde se ahogan y estancan todas las ideas, y con la misiva de fray Tomás, aun siendo interesante por los bienes que a la larga proporcionaría a la Corona, no iba a ser distinto, pues se respondió a la misma por parte de la Reina Gobernadora, diez meses más tarde, en 17 de diciembre de 1535⁶, repitiendo lo que fray Tomás le escribió sobre los problemas de los transportes en Nombre de Dios, pero en vez de sancionar una solución, se limitaba la soberana a darle excusas diciendo: *“yo he mandado que el gobernador, ni justicia, ni regidores, ni nuestros oficiales como veréis no tengan recuas por si, ni por interpositas [terceras] personas”*. Y después de dar esta extraña solución a la denuncia planteada, aunque es de suponer que con escasos resultados, continuaba la Reina en su carta diciendo: *“Los capítulos de vuestra carta acerca de lo que decís que conviene a nuestro servicio y buena navegación de esa tierra, se pase el dicho pueblo del Nombre de Dios a la boca del río de Chagre, junto al cual hay puerto donde puedan surgir navíos de a doscientos toneles, he mandado ver por pilotos y maestros para que visto su parecer se provea cerca de ello lo que conviene para el bien de la dicha tierra”*. Y así, de esta forma, en expectativas de ver lo que se tenía que hacer y estudiar lo ya estudiado, se quedaban los propósitos y recomendaciones. En cuanto a la sugerencia del nuevo embarcadero que también apuntaba Berlanga, no se hacía mención alguna. Pero, como fray Tomás no era un hombre que se arredrara, ante las dificultades que presentaban los llamados “silencios administrativos” a sus peticiones, ni desperdiciaría la posibilidad de implantar en estas tierras algún negocio que le proporcionara beneficios para, tras ser obtenidos a su vez, ser ahorrados y destinados a un proyecto que, para su jubilación, ya tenía en mente, como vio que no se llevaba a cabo su proyecto inicial y había recomendado posteriormente, un nuevo camino que fuera desde Panamá al nuevo embarcadero propuesto por él, recibiendo la llamada por respuesta, ni corto, ni perezoso, decidió hacerlo él por su cuenta. El 24 de abril de 1540⁷, el Rey Carlos I escribió (sin duda un tanto sorprendido) a los oidores de la Audiencia Real de Tierra Firme diciéndoles que fray Tomás de Berlanga le había hecho *“relación que él para Nos servir y por el bien general de esa tierra, se ofrece que hará abrir a su costa un camino desde esa ciudad de Panamá al río de Chagre, tan cerca como el que ahora hay y más llano,*

⁶ AGI Panamá,234,L.5,F.234R-235R

⁷ AGI Panamá,235,L.7,F.129V-130R

para que por el puedan andar recuas de acémilas y que, haciéndose el dicho camino por la parte que le quiere hacer, se desharán muchos malos pasos del dicho río de Chagre, y podrán mejor navegar los barcos que por el dicho río andan". Ahora bien, si fray Tomás costeaba el camino, por su parte pedía una compensación a tal dispendio, como era que se le hiciese merced de cien fanegas (o lo que es lo mismo un cuadrado de 0,8037 km. de lado) de tierra en la ribera del río Chagre, y en la parte que él señalara. También solicitaba licencia para que en aquella su propiedad se pudiera hacer una casa, en la parte donde saliese el camino que se iba a hacer, y que además, nadie pudiera hacer otra casa en aquel terreno sin su licencia. Lo cual le fue concedido por parte de la Corona, que así lo sancionaba *"que sin perjuicio de nuestra Corona real ni de otro tercero alguno, le déis y señaléis cien fanegadas de tierra en la costa del dicho río, en la parte que el señalare [...] damos licencia y facultad para que pueda hacer y haga en el término de ellas una casa, y queremos y mandamos que dentro del dicho término ninguna, ni algunas personas, no puedan hacer, ni hagan otra casa alguna sino fuere el dicho obispo o quien su poder hubiere, la cual dicha merced le hacemos para él y para sus herederos y sucesores, o para aquel o aquellos que de él o de ellos hubieren título..."*. Este terreno que solicitaba fray Tomás y la casa correspondiente que iba a hacerse, aunque no se especifica en la Cédula real, tendría los mismos derechos, para el cobro de impuestos de paso, que la concedida a la ciudad de Panamá en 1536, según Cédulas reales del 1 y 11 de diciembre⁸, tal como así se escribe que *"cada uno que quisiera barco en el dicho río pagase a [en] cada camino que hiciere, así trayendo al puerto mercaderías, como llevando, una cantidad que pagarán en una casa que la ciudad de Panamá tiene en el puerto de Cruces"*. Esta cantidad servía para reparar el camino que iba de la ciudad de Panamá al Nombre de Dios, y a Berlanga como réditos de su negocio.

El año de 1735 el capitán D. Nicolás Rodríguez, ingeniero ordinario por Su Majestad del Reino de Tierra Firme, elaboró un interesantísimo plano de la orografía del río Chagre en su paso más cercano a la ciudad de Panamá, y de sus afluentes y subafluentes cercanos⁹ centrado en la ruta que tenían que recorrer las carretas y hombres para unir la denominada Venta de Cruces con Panamá, en el cual se puede ver cómo el nombre de "camino de Cruces" (es decir, de los numerosos "cruces" de ríos y torrenteras que había que salvar para recorrer el mismo), después ha sido llamado por algunos autores como "camino de las Cruces", pues el dicho nombre tenía razón de ser, ya que siguiendo las indicaciones del plano mencionado, el

⁸ AGI Panama,235,L.6,F.69R-69V y 74R-74V

⁹ AGI MP-Panamá-137bis

viajero que quería ir a “Venta de Cruces”¹⁰ o a “La Górgona”¹¹ tenía que utilizar el mismo trayecto, hasta que en un punto venía la bifurcación, debiendo salvar o cruzar, en caso de utilizar el primero (hacia la Venta de Cruces) 15 cursos fluviales, pero si se optaba por el segundo, era necesario salvar 24.

Se ha de hacer hincapié, en que si se hubiera dejado hacer el camino propuesto según lo expresado por fray Tomás, hacia un punto situado a 3 leguas (16,7 km.) más abajo de Venta de Cruces, el nuevo camino sólo habría tenido que cruzar desde Panamá, apenas media docena de ríos y torrenteras para ir a encontrar el Chagre más abajo del embarcadero llamado “la Górgona”, o sea 11 rápidos que Berlanga quería acertadamente evitarse.

La prueba de que la ruta señalada por el obispo Berlanga era la mejor, quedaría demostrado 325 años más tarde, cuando fue inaugurado en 1855 el ferrocarril transístmico, cuyas vías se hicieron precisamente siguiendo este recorrido, trayecto que tuvo que ser forzosamente modificado y elevado años más tarde en el 80 % de su trazado, debido a que éste iba a quedar sepultado bajo las aguas y cimentaciones del Canal de Panamá. O sea que bien podemos decir, que Berlanga tuvo esa imagen de lo que podría representar el Chagre y su aprovechamiento, tras soslayar los obstáculos del camino interístmico, nada menos que en el siglo XVI, con la rápida visión de lo que representaba el paso entre los mares. Lo que nos da idea de su capacidad de percibir la realidad de una determinada situación, y de abarcar una geografía realmente compleja, en un lugar nuevo y prácticamente desconocido, para aquel obispo dominico. (Ver imagen nº 2)

En 1543 es cuando comienza Panamá a recibir por mar la fabulosa riqueza de las minas de plata peruanas, aunque ya 10 años antes se empezaron a sentir los efectos del enorme tesoro repartido del rescate del Inca Atahualpa, y un año después (en 1534) del saqueo del Cuzco, y es por ello que todo su desarrollo y existencia girará, desde este año, en torno a la travesía del Istmo. Panamá reemplazó totalmente a cualquier otra ciudad de Centroamérica en el tráfico transístmico y los cargadores indios que hasta pocos años atrás habían servido de portadores, fueron substituidos por mulas (Pérez Brignoli: 40 y 52).

¹⁰ El antiguo camino de Cruces, no se puede seguir en la actualidad pues fue destruido con las obras del Canal de Panamá. Este camino que arrancaba de Panamá “la Vieja” (mientras duró ésta) por el “puente del Matadero”, seguía la costa hasta la altura de la isla de Perico, y de su puerto (después nacería en esta costa y en las inmediaciones, Panamá “la Nueva”), luego se dirigía hacia el norte cruzando el río Curundú, ascendía hasta la divisoria de las aguas a 600 pies (en el cerro Tabernilla), luego venía el valle de Cataño (a 400 pies), hasta Venta de Cruces. A finales del siglo XVI ya estaba pavimentado y por ello se podía recorrer en unas 7 horas. En Celestino Andrés Araúz; Patricia Pizzurno (1991:76)

¹¹ “La Górgona” era una casa o venta que quedaba más abajo de Venta de Cruces, y cuyo trayecto era peor que el camino a esta última.

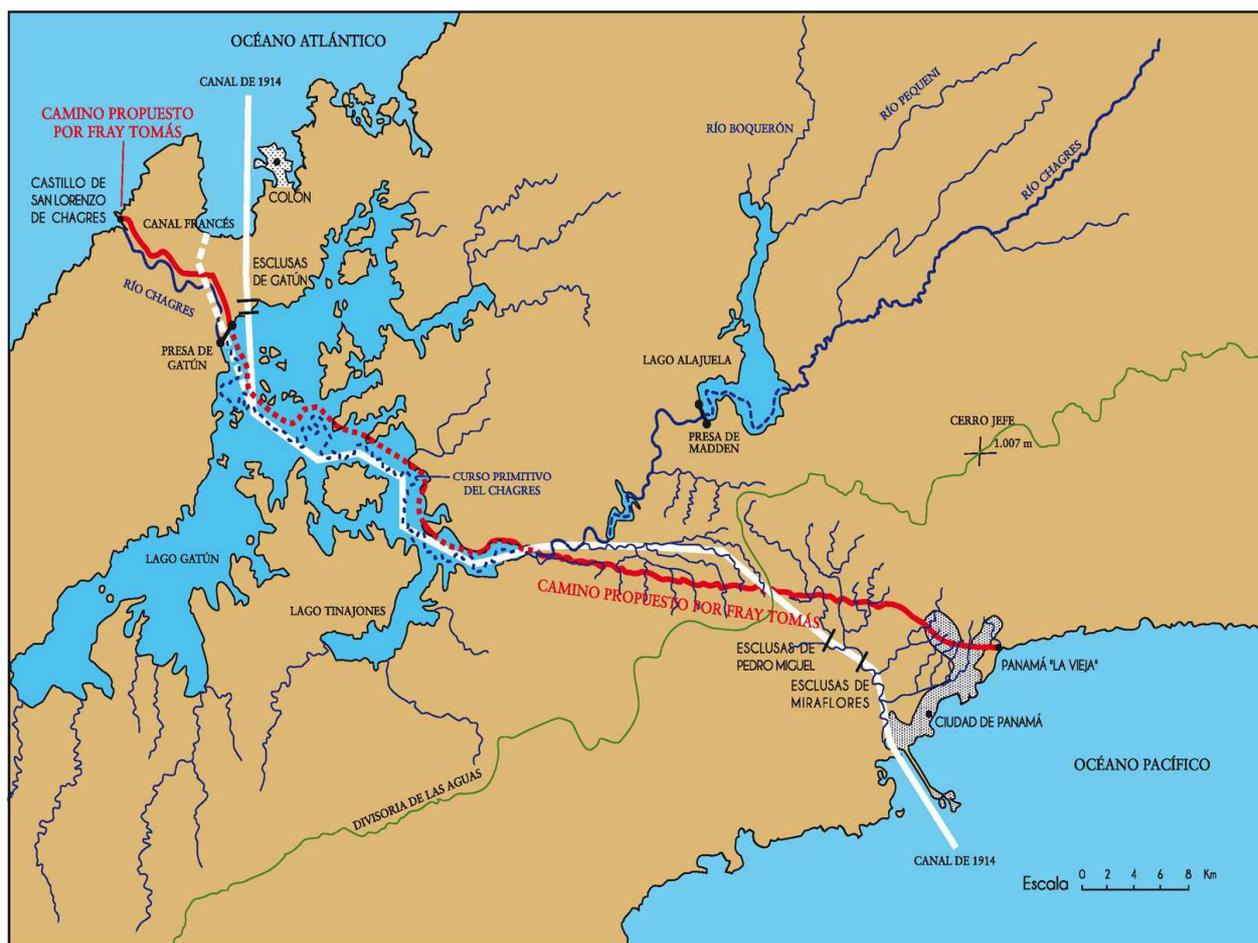


Imagen n° 2 - Camino propuesto por fray Tomás de Berlanga (en rojo) y trazado del actual Canal de Panamá (en blanco), con zonas inundadas en ambos casos por el río Chagres retenido en Gatún.

La historia continúa. Proyectos con un fin común

Fue durante el reinado de Felipe III (1578-1621), cuando se quiso construir en 1616 un canal que abriera el paso a ambos océanos, pero lo desaconsejó el Consejo de Indias, por lo vulnerables que serían aquellos territorios a otras naciones codiciosas, o si los barcos enemigos forzaban el paso con facilidad. Por ello no sólo no se hizo, sino que se prohibió hacerlo. Tal vez porque aun se tenían ciertas reticencias religiosas, tales como las que el antecesor de este monarca, Felipe II (1527-1598) manifestó, remitiéndose a la sentencia bíblica de *“el hombre no debe separar lo que Dios unió”*, por ello se desatendió cualquier proyecto en este sentido (Araúz, 2006).

No obstante a ello, en el extranjero existieron diferentes propuestas durante el siglo XVII y XVIII para crear o construir un paso o canal entre los dos mares. A continuación se

anotan algunas de estas proposiciones que indican el vivo interés de personajes que desde todos los campos, tanto del pensamiento como de la estrategia militar y económica hicieron sus comentarios y sugerencias. Por ejemplo el explorador francés Samuel de Champlain en 1600 recomendó la construcción de un canal aprovechando el río Chagres (Araúz, 2006).

A finales del siglo XVII el escocés William Paterson (1658-1719), fundador del banco de Londres, formó la Compañía Escocesa para el Comercio de África y las Indias, organizando una expedición escocesa para tratar de asentarse en un punto de la costa del Darién y que bautizó como Nueva Caledonia. Durante los pocos meses que duró este asentamiento, tuvo el tiempo de percatarse de las grandes posibilidades que ofrecería para Inglaterra el poder adueñarse de ese territorio y construir por allí un canal de comunicación, pero las enfermedades, el clima insano y el acoso de los españoles, le hicieron desistir del asentamiento y del proyecto.

Durante el siglo XVIII y debido a las investigaciones y estudios que se estaban produciendo en Europa, Francia en concreto se interesó por la cuestión de un canal interistmico, encargándose en 1735 a Charles Marie La Condamine, una misión científica en compañía de los españoles Antonio de Ulloa y Jorge Juan, los cuales exploraron el Istmo aunque de forma muy somera, y a su vuelta propusieron a la Académie des Sciences la viabilidad de un canal por el Chagres (Castillero, 1999: 91), aprovechando precisamente este río, que representaba una arteria esencial para el comercio y el transporte entre los dos océanos. Esta recomendación daría inicio al proyecto que más adelante llevaría Francia a poner en marcha un canal por el Istmo.

En cuanto se refiere a los proyectos españoles, a pesar de que se dieron algunas ideas para la construcción de una ruta canalera, debido a la crisis económica del imperio español, y el acoso de las potencias extranjeras, en particular por parte de Inglaterra y Holanda, no se llevó a cabo ninguna empresa sobre ello, pues era demasiado costosa, tanto la prospección como construcción de un canal (Araúz, 2006).

En 1739 las buenas relaciones de España con Inglaterra se rompen y se prohíbe a los ingleses tener contacto con las tierras del Darién, pero sus barcos seguirán merodeando la costa y tomando mediciones de aquel tan codiciado Istmo, no dudando en aliarse con los indios “cunas” (del golfo de San Blas) para requerirles información en contra de los intereses españoles.

El cronista Murillo Velarde en 1752, se hace eco de la necesidad de abrir un canal que comunique la mar del Norte con la del Sur, para tener una mejor comunicación con Filipinas, sugiriendo que podría hacerse entre las localidades de Portobelo y Panamá (aquí no acierta

mucho Murillo, pues dice que es la parte más estrecha del Istmo, cosa que no es verdad), pero él mismo la rechaza a continuación por ser una obra de “*bastantes dificultades*” (Murillo, 1990).

Una Real orden menciona en 1779 haberse “... *tenido noticia de que los ingleses insisten en su antiguo proyecto de abrir comunicación de la mar del Norte a la del Sur por el istmo de Panamá y también por el río San Juan...*” (Castillero, 1999: 92).

El ingeniero francés De Fer de la Nouerre, miembro de la Academia y Ciencias de Francia, presentó en 1786 una Memoria al embajador de España en París, conde de Aranda, que remitió al conde de Floridablanca (primer ministro del rey Carlos III), en la que se describía un proyecto (era la 2ª vez que los franceses se interesaban por el tema) de abrir un canal por el Istmo de Panamá. Floridablanca lo trasmitió al Consejo de Estado que decidió someterlo a la opinión del panameño Manuel Joseph de Ayala (que era secretario del Consejo), y al historiador Juan Bautista Muñoz, miembro de la Real Academia de la Historia y a la sazón el encargado de organizar los papeles del futuro Archivo de Indias de Sevilla, diciendo que la construcción de un canal por el Istmo representaría “*la emulación y la envidia de todas las potencias*”, que además intentarían apoderarse de él, y sería “*la obra mayor, más gloriosa y más útil del mundo*” (Araúz, 2006). Otro personaje que también consideró una magnífica idea el proyecto de un canal interoceánico fue Thomas Jefferson, por aquel entonces, en 1787, embajador de los Estados Unidos en París, que se puso en contacto con su homólogo en Madrid, a fin de informarse sobre los posibles proyectos que se habían hecho hasta entonces para construir un canal en el territorio panameño. Otro que también mostró un vivo interés por su construcción fue el venezolano Francisco de Miranda (uno de los precursores de la independencia venezolana), que el año de 1787 se encontraba en Londres, proponiendo al Primer Ministro Británico, William Pitt, que arrebatase el Istmo a los españoles y abriese por allí un canal.

Un personaje al que sus comentarios siempre han sido tomados en cuenta y se ha apreciado su criterio fue Alexander Von Humbolt, que junto con el naturalista francés Aimé de Bonpland, se les autorizó, en 1799 por la Corona española, para explorar varias regiones de América. En la obra de Humboldt, *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España y Viaje a las regiones equinociales del Nuevo Continente*, menciona entre diversos pasos por donde podría hacerse un canal interoceánico: “*en el Istmo de Panamá, particularmente entre el puerto de Panamá y Górgona donde recomendó la construcción de un ferrocarril y la canalización del río Chagres.*”(Araúz, 2006), camino que, como hemos visto, aunque no de hierro ya propuso fray Tomás de Berlanga. En vista de tanto interés y recomendaciones, en

1814, las Cortes españolas ordenaban que se iniciaran (una vez más) los estudios para ver la posibilidad de abrir un canal por la zona de América central que conectara ambos océanos, pero las independencias americanas y la agitación que trajo consigo dieron al traste con el tema.

Manos a la obra

Los primeros que se pusieron manos a la obra para realizar un proyecto de canal en el Istmo centroamericano en Panamá (entonces una provincia de la independizada Colombia) fueron los franceses. En 1844, el ingeniero francés Napoleón Garella (entre otros) viajó a Panamá, proyectando un canal que conllevaba la construcción de un túnel y varias esclusas (Alfaro, 1960: 6). Entre 1870 y 1874 se hicieron nuevos proyectos, uno de ellos por parte de la Société Civile International du Canal Interocéanique, dirigido por el General Türr y bajo el asesoramiento de Lesseps, Wyse y Rechis, y otro por parte de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panamá, a cargo de Lesseps. Estos fueron los primeros proyectos de un canal sin esclusas.

En noviembre de 1876 la Sociedad Geográfica Francesa envió una nueva expedición para estudiar el Darién, con el vapor Lafayette, al mando del teniente Wyse y con orden de buscar un paso al este de las vías del ferrocarril Colón - Panamá. Tras 4 meses de estudios en los que la malaria se cebó con los componentes de la expedición, volvieron a Francia para comunicar a Lesseps que sólo sería posible dicho canal si se hacía un túnel de 14,5 km. en la zona próxima a Panamá (en el después tristemente famoso Cerro de la Culebra). Lesseps lo desaprobó, llegando a la conclusión que el mejor terreno era el del este del ferrocarril, abriendo un tajo por la Culebra. Wyse volvió entonces al lugar, y utilizando el propio ferrocarril, estudió durante 18 días el trazado de un canal por aquella zona, embarcándose seguidamente en el Pacífico rumbo a Bogotá para convencer a las autoridades colombianas que le permitieran realizar tal canal. El resto de la expedición regresó a Francia (Mc.Cullough, 2004: 57).

En 1879 el barón de Lépinay, jefe de Puentes y Caminos de Francia, llamó la atención de que Panamá no sería como Suez, en donde todo había sido arena: *“el agua (de lluvia) era escasa, el terreno blando y fácil de extraer, los desmontes escasos pues el terreno estaba casi al nivel del mar, y aunque hacía mucho calor, el clima era saludable”*. Lépinay, comparando

lo hecho en Suez y lo que debía hacerse en Panamá manifestó que por el contrario en la América tropical: *“hay agua en exceso, el terreno es duro de piedras y roca, su relieve accidentado y además el campo está literalmente envenenado de malaria y fiebre amarilla”*. Según él, habría que hacer dos grandes presas, una en el Gatún, y otra en el río Grande (que corría hacia el Pacífico desde una zona aledaña al alto de la Culebra), con lo cual se formaría en el centro un gran lago artificial alimentado por el Chagres, que sería rápido y fácil de navegar, con esclusas en ambos lados, que permitirían en 12 horas hacer todo el trayecto (McCullough, 2004: 74). No se imaginaba Lépínay lo proféticas que serían estas palabras, pero se dio preferencia al proyecto de Lesseps, que semejava al que en su día había proyectado en Suez.

El 6 de enero de 1880 se reunió en Panamá una comisión de ingenieros bajo la autoridad de Lesseps, y terminaron aceptando lo que él deseaba; la construcción de un canal a nivel del mar, con esclusas sólo a la entrada del Pacífico que evitaran las acusadas mareas, y una presa en el Chagres para evitar sus crecidas. Lesseps escribió entonces a su hijo Charles: *“Ahora que he recorrido varias de las localidades del istmo en compañía de nuestros ingenieros, no logro comprender por qué titubean tanto, para decidirse a declarar que es practicable el canal al nivel del mar, puesto que la distancia es tan corta como la que hay entre París y Fontainebleau”*. Por otra parte Lesseps, muy optimista, redujo el presupuesto de 240 millones de francos que se había dicho el año antes en París, a tan sólo 184,4 millones (McCullough, 2004: 98).

Así pues a finales de 1881 llegaron a Colón los primeros trabajadores y 40 ingenieros franceses, dirigidos por Gaston Blanchet y Armand Réclus. Fueron muchos los contratiempos, desastres y accidentes que se dieron durante los primeros años de los trabajos. Los problemas técnicos, por derrumbes en las excavaciones, concretamente en el tristemente famoso “Cerro de la Culebra”, de 260 m. de altura sobre el nivel del mar fueron constantes, produciéndose deslizamientos del terreno, que enterraban máquinas y hombres. También surgieron escándalos por sobornos y malversación de los fondos de la Compañía Universal, creada en Francia para llevar a cabo tan magno proyecto. Ante un problema que ya no se podía ocultar, en enero de 1887 se reunía una comisión para modificar el proyecto y adaptarlo “con esclusas”. Lesseps ya muy mayor para viajar, envió en marzo a su hijo Charles a Panamá para que estudiara sobre el terreno la posibilidad de construir unas esclusas, tal como proponía el nuevo director de las obras (tras la renuncia de Dingler), llamado Philippe-Jean Bunau - Varilla, que sugería a su vez nuevos métodos de excavación, a base de grandes dragas flotantes. El 15 de noviembre Lesseps padre, dio un gran golpe de efecto anunciando que

había contratado al ingeniero Gustav Eiffel (el de la torre de su nombre), para que diseñara y construyera unas compuertas gigantes para el canal de Panamá, que ya no sería a nivel del mar, si no con esclusas. Eiffel recibiría por ello un contrato millonario, y también se producirán sobornos millonarios. A pesar de ello, las acciones de la Compañía empezaron a bajar en su cotización (McCullough, 2004: 169). El 4 de febrero de 1889, un tribunal civil declaró la disolución de la Compañía Universal y se liquidaron los efectivos de la Compañía del canal de Panamá, que cargada de deudas no podía devolver nada de los ríos de dinero que había recibido. Más de 1.000.000 de familias francesas quedaron arruinadas. Fue una catástrofe de dimensiones nacionales.

Pero ¿Qué dejaron los franceses sobre el terreno tras su fracaso comercial? (McCullough, 2004: 382-383):

01° - Por el lado del Atlántico, una vía navegable de 8 metros de profundidad y 25 metros de anchura que llegaba desde Colón hasta una localidad denominada Bohío situado a 17,5 km. del océano, pero no por el Chagres que era un obstáculo.

02° - Pasado el Chagres (cuya presencia los franceses no supieron soslayar), venía una vasta excavación en donde Eiffel quería instalar sus compuertas.

03° - A partir de aquí y hasta el cerro de la Culebra, se extendía una serie ininterrumpida de excavaciones enlodadas por las lluvias y de máquinas que se oxidaban anegadas en las obras.

04° - A 11 km. antes de la Culebra, se había rebajado una colina en más de 50 metros (llamada “del oro”).

05° - El Paso de la Culebra, presentaba una zanja en la que aun faltaban por excavar más de 2/3.

06° - A partir de allí y hasta Panamá, utilizando el curso del río Grande, volvía a ser navegable este canal.

07° - Ante un Chagres que no se sabía como dominar, se excavaron 50 km. de canales en rejilla como aliviadero de sus crecidas, pero que también se demostró no servían para nada.

08° - Sólo se había extraído menos de 1/3 de la tierra y roca (unos 23 millones de m³) del total que se consideraba en el proyecto original, que después se demostró ser corto.

09° - A lo largo del Istmo, quedaron miles de casas abandonadas que fueron saqueadas después por los nativos, más de 100 locomotoras oxidándose, 2.000 vagonetas de volteo, miles de herramientas y monstruosas maquinarias y palas mecánicas de excavación que pronto se convirtieron en soporte de infinitas plantas trepadoras que se alimentaban de la

herrumbre de las mismas. Eran los resultados de una la gran obra faraónica, convertida en el gran fracaso francés.

Un viejo sueño hecho realidad

El 16 de enero de 1901 Bunau – Varilla, que fue director de la fracasada Compañía Francesa del Canal de Panamá, iniciaba una serie de conferencias con los EE. UU. para destacar las ventajas de construir un canal por Panamá, y no por Nicaragua (país más expuesto a terremotos) y lleno de volcanes. Independientemente de esto, el Senado estadounidense que empezó a interesarse por el tema, discutía todavía si el futuro canal, se hiciese por donde se hiciese, debía ser de uso exclusivo para los EE. UU. o abierto al paso de otros barcos, que en tiempos de guerra podían ser incluso enemigos. Hasta Inglaterra recelaba de lo que los norteamericanos pensaban hacer con él una vez construido. No obstante, el 19 de noviembre se firmaba un tratado entre ambos países en el que los ingleses no se oponían a la obra, que sería fortificada o no, decisión que quedaba en manos de los EE. UU., no obstante los ingleses eran favorables (por su proximidad con Belice), a que este Canal se hiciese por Nicaragua; país limpio, fértil y libre de enfermedades tropicales, en líneas generales, y con un lago ya construido por la naturaleza de 8.140 km.2. Panamá, por el contrario, era definido por Inglaterra, como un foco francés de corrupción que este país (Francia) quería vender a los EE. UU.

Se crea otra comisión (una más) que se denominará Walker (por el nombre del senador John G. Walker), que había presidido otra anterior, para lo que utilizó o se escuchó a más de un centenar de expertos, decidiéndose que fuera por Nicaragua el trazado del canal. El día 10 de diciembre se firmaba en Managua el tratado para construir un canal en Nicaragua, y el 19 del mismo mes, lo ratificaba el Congreso de los EE. UU., pese a que llegaban noticias de París de que los franceses vendían “su canal” a precio de saldo. 308 votos contra 2 decidieron que fuera por Nicaragua, pero como quiera que el presidente Roosevelt estaba decidido de que debía de hacerse por Panamá, llegó a convencer a los congresistas del comité de ratificación.

Las ventajas de un canal en Panamá sobre el de Nicaragua eran evidentes: 01° - Panamá era 134,5 millas más corto; 02° - tendría menos curvas; 03° - el tiempo en recorrerlo sería menos de la mitad (12 horas frente a 33); 04° - necesitaba menos esclusas; 05° - Panamá tenía mejores puertos a un lado y a otro; 06° - Panamá era el camino de la “civilización” desde

hacia más de 300 años; 07° - tenía ya un ferrocarril que serviría de apoyo; 08° - sería más barato y 09° - tras el desastre francés sus experiencias servirían para los EE. UU.

El 20 de enero de 1902 se dio a conocer la decisión adoptada por el Comité que debía corroborar lo aprobado por el Congreso el pasado día 19 de diciembre del año anterior, y contra todo pronóstico, se decidió fuera por Panamá, apareciendo ya un largísimo inventario de todo lo que los franceses habían abandonado en el Istmo. Ahora los EE. UU. debían solventar un nuevo problema, como era el de Colombia, que no autorizaría la transacción, pues comprar aquellos derechos sería como *“comprar una revolución, pues habría que apretar las tuercas a unos cuantos congresistas colombianos para que firmaran tal autorización”*(McCullough, 2004: 235-240).

Se aprueba el 26 de junio de 1902 en el Congreso de los EE. UU. la denominada “Ley Spooner” con 259 votos a favor y 98 en contra, en la que con o sin la aprobación del gobierno colombiano, los norteamericanos se otorgaban “un perpetuo dominio en caso necesario sobre toda la zona central de Panamá”, aquella en la que Lesseps había querido construir “su” canal. El 28 de junio de 1902 el Presidente firmaba el Proyecto de la Ley Spooner y con ello se convertía en ley.

En 1904, John Findley Wallace, sería el que se enfrentaría como director por primera vez con aquel monstruo y lo que sería su infinita burocracia. Lo que él contempló, no podía ser más desolador, pues a lo largo de 88 km. de calvero en medio de una selva lujuriosa, se amontonaba la chatarra, toneladas y más toneladas de raíles, tuberías, máquinas oxidadas invadidas ya por la selva nuevamente o bien enlodadas. Las casas que utilizaron los franceses ofrecían un aspecto deplorable, se pudrían de humedad y estaban llenas de insectos. El ferrocarril que un día fue de los EE. UU. y luego fue utilizado por los franceses ofrecía también un estado lamentable. No obstante a estos impedimentos, en cuanto lo tuvo un poco organizado, Wallace quiso probar de comenzar (continuar más bien lo que los franceses derrotados habían dejado) en el Cerro de la Culebra. En abril de este año, aparece entre los residentes y visitantes relacionados con el canal los primeros casos de fiebre amarilla. Hasta un Wallace asustado, en junio hace sus maletas y se vuelve a descansar una temporada a su país, abandonando aquel “maldito” Istmo. El 3 de julio aparecen casos de peste bubónica y se empieza a matar a toda rata que aparece a la vista. El día 28 de junio el presidente de los EE. UU. Roosevelt, destituye fulminantemente a Wallace, por haber abandonado su puesto. Se nombra entonces en 1905 a John Stevens como nuevo ingeniero jefe, que llega el 26 de julio a Panamá (aproximadamente un año después de la venida de Wallace), y se encuentra que todo allí estaba por hacer, pues ni siquiera se sabía aun si el canal sería a nivel o con esclusas. El

24 de agosto de 1908, con un proyecto definido, comenzaron las excavaciones de las esclusas de 33,5 metros de anchura, 25 de profundidad y 304 metros de longitud, obras que durarían 4 años. En Gatún y debido a la consistencia del terreno se construyeron 3 dobles y una inmediatamente a continuación de las otras. Por el contrario en el Pacífico, se hicieron dos dobles (Miraflores) y otras independientes, las de Pedro Miguel (McCullough, 2004: 381-525).

En octubre de 1913, el presidente Woodrow Wilson desde Washington pulsaba un botón que, vía telegráfica, hacía saltar por los aires el dique natural que hacía que las aguas del Chagres siguieran corriendo hacia el Atlántico, por lo que también lo empezaron a hacer hacia el corte Culebra y con ello al Pacífico. El 7 de enero de 1914, y sin ningún tipo de ceremonia, una vieja barcaza – grúa, abandonada por los franceses, la “Alexandre La Valley” realizó el primer pasaje completo de un mar a otro. El 15 de agosto lo haría el vapor Ancón con el que quedaba inaugurada esta impresionante obra de ingeniería maravilla del mundo.

El coste del canal desde 1881 se ha calculado en unos 639 millones de dólares. Entre 1904 y 1914 murieron en las obras por accidentes o enfermedades 5.609 trabajadores (el 80 % afroantillanos). En esos 10 años perecieron sólo 350 norteamericanos, por lo que sumados todos a los habidos con los franceses arrojaría un total de unos 25.000 muertos, es decir unos 500 muertos por kilómetro (Museo del Canal de Panamá).

Un epílogo que no es un final

Como, pese a todas las precauciones, aun el Chagres seguía amenazando con sus súbitas crecidas el lago Gatún, se construyó más arriba, en 1935, una presa llamada Madden, a 16 km. de Gamboa, que retuviera allí sus crecidas. El paso de la Culebra se ha tenido que ensanchar a 150 metros, y se han seguido produciendo deslizamientos en 1914, 1915 y en 1974 en el ahora bautizado como tajo Gaillard.

El 24 de abril de 2006 la Autoridad del Canal de Panamá emitía un cuaderno con la Propuesta de Ampliación del Canal de Panamá, con un Proyecto del Tercer Juego de Esclusas que vamos a resumir a continuación, y cuyos tres componentes principales son:

01° - Construcción de dos complejos nuevos de esclusas - uno en el Atlántico y otro en el Pacífico - de tres niveles cada uno, que incluyen grandes depósitos para la reutilización del agua, que no se perderá en el mar como hasta ahora.

02° - La excavación de cauces de acceso a las esclusas y el ensanche de los cauces de navegación existentes, para el paso de petroleros llamados “Super Panamax”.

03° - La profundización de los cauces de navegación y la elevación del nivel máximo de funcionamiento del lago Gatún.

Podemos decir pues, que aquel proyecto de fray Tomás de Berlanga, después de 379 años se pudo hacer realidad, eso sí con un canal, pero aprovechando el fabuloso potencial acuático del río Chagres, como muy bien apunta Pereira en el epígrafe que hemos anotado al inicio de estas páginas. El único río del mundo, que por decisión del hombre desemboca a la vez en dos océanos.

Bibliografía

ALFARO, Ricardo J. (1960). “Godin de Lépinay, olvidado precursor del Canal de Panamá”. *Revista Loteria*. Publicaciones de la Revista “Loteria”. Imprenta La Academia. Panamá, 13

ARAÚZ, Celestino Andrés (Mayo-Agosto 2006). “Un sueño de siglos: el canal de Panamá”. *Revista Tareas*. CELA – Centro de Estudios Latinoamericanos Justo Arosamena, Panamá, 123

ARAÚZ, Celestino Andrés; PIZZURNO, Patricia (1991). *El Panamá Hispano (1501-1821)*. Panamá: Comisión Nacional del Vº Centenario, Diario La Prensa de Panamá.

CASTILLERO CALVO, Alfredo (1999). *La ruta interoceánica y el Canal de Panamá*. Panamá: Colegio Panameño de Historiadores e Instituto del Canal de Panamá y Estudios Internacionales, Universidad de Panamá.

FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo (1986). *Sumario de la Natural Historia de las Indias*. Madrid: Historia 16.

FIGUERAS VALLÉS, Estrella (2010). *Fray Tomás de Berlanga. Una vida dedicada a la Fe y a la Ciencia*. Soria: Ochoa Editores.

McCULLOUGH, David (2004). *Un camino entre dos mares. La creación del Canal de Panamá 1870,1914*. Madrid: Editorial Espasa, Calpe.

MENA GARCÍA, Mª del Carmen (1992). *La ciudad en un cruce de caminos (Panamá y sus orígenes urbanos)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.

MURILLO VELARDE, Pedro (1990), *Geographia de America (1752)*. Granada: Universidad de Granada.

MUSEO DEL CANAL DE PANAMA. *La ruta, el agua, la gente – Historia del Canal de Panamá* (Opúsculo). Museo del Canal de Panamá.

PEREIRA JIMÉNEZ, Bonifacio (1964). *Biografía del Río Chagres*. Panamá: Imprenta Nacional.

PÉREZ BRIGNOLI, Héctor (1989). *Breve historia de Centroamérica*. Madrid: Alianza Editorial.