
APERTURA DEL ISTMO DE PANAMA

(SU HISTORIA)



I

A fines del año pasado uno de los diarios de esta capital publicó un artículo atribuyendo, en un todo, al señor Fernando de Lesseps, la idea de la apertura del Istmo de Panamá, pero revisando varios artículos extranjeros i sobre todo, una obra francesa, he encontrado con todos sus detalles el verdadero oríjen de esta idea i me voi a tomar la libertad de molestar la atencion de mis colegas, refiriendo estos hechos tales como se han sucedido.

Cuando en 1513, Nuñez de Balboa, tuvo la gloria de ser el primer europeo en contemplar desde los elevados Andes los Océanos Atlántico i Pacífico, concibió la idea de unir ámbos mares utilizando el curso del río Darien, pero no tuvo tiempo de dar vuelo a su pensamiento. Debilitado por las fatigas i trabajos para fundar la primera colonia en el istmo americano, pagó con su vida estos importantes descubrimientos jeográficos. Pero, con su muerte no murió su idea.

Hernan Cortés apenas llegó al Océano Pacífico, tuvo el mismo pensamiento de Balboa, comprendiendo la posibilidad i la utilidad de unir ámbos mares. Estudió prolijamente la topografía del terreno desde Tehuantepec hasta Panamá, i en 1528, recién conquistado Méjico, envió al rei de España el primer plano-proyecto ideado por el Conquistador y que dió oríjen a varios otros proyectos

La idea del Conquistador era la misma que la de Balboa, toda la diferencia estaba en el local elegido, pues Cortés lo proyectaba por el istmo Tehuantepec, e hizo hacer estudios prolijos por don Gonzalo Sandobal. A pesar de habersele quitado a Cortés el gobierno de Méjico, siempre insistió sobre la necesidad de esta importante obra por medio de cartas enviadas al Soberano español Carlos V, a las cuales se les dió poca importancia, i todos los proyectos enviados durante tres siglos, fueron a perderse en el archivo del Escorial.

Anteriormente, Anjel Saavedra en 1520, habia presentado un proyecto igual al de Balboa, pero la España tan solo deseaba el oro de la América.

En 1550, el navegante portugués Antonio Galvao propuso cuatro proyectos, que mas tarde fueron modificados en vista de nuevos e importantes estudios científicos.

Se debe al jeógrafo español Pereira de Paiva una nota sobre *la apertura del istmo de Panamá en el siglo XVI* analizando una obra de Galvao, publicada en 1550. Segun Galvao, podia abrirse un canal marítimo: 1.º entre el golfo de Uraba i el de San Miguel; 2.º a través del istmo de Panamá; 3.º a lo largo del de San Juan, utilizando el lago de Nicaragua; 4.º en fin, por el istmo mejicano.

Desgraciadamente, los datos sobre los cuales se apoyaba el navegante portugués, eran mui deficientes. Por otra parte, la jeografía desconocida del istmo, sus espesos bosques, la hostilidad de los indios i varias otras circunstancias impedian un estudio detenido i detallado de la localidad.

Las exploraciones se siguieron con resultados variables. Tales fueron las de Morales, Meneses, Espinosa, Pedrarias, Andagoya i otros, sin que ninguno diera una solucion satisfactoria.

En el siglo XVI, el francés colonizador de Canadá i fundador de Quebec, Samuel Champlain, fué otro de los que manifestó la utilidad de la apertura del istmo de Panamá, i a fines de este mismo siglo se abrió un camino por este istmo, con el objeto de conducir a España, las riquezas del Perú, librándolas de una mavegacion peligrosa por el Cabo de Hornos.

El trazo de este camino fué el que adoptaron, en 1855, los americanos para la ejecucion del ferrocarril de Colon a Panamá, i el mismo trayecto, en fin, que el Congreso inter-océanico de Paris, adoptó en 1879 para la apertura de un canal a nivel entre los dos mares.

Tanto la línea del ferrocarril de Panamá, como la apertura del canal que se ha estado ejecutando úllimamente, y cuyos trabajos se han suspendido por falta de fondos, no son mas que variaciones del camino real de España.

II

Fué en 1780, que por primera vez, se emprendió una verdadera esploracion científica del istmo de Panamá, con el objeto de establecer una comunicacion marítima i que fué organizada por el Rei de España, Cárlos III i dirigida por dos ingenieros, el uno francés, Martín de la Bastide i el otro español, Manuel Galistro

Por desgracia, cuando estos ingenieros volvieron a España, cargados de planos i documentos, ya no se pensaba sobre esta materia. El gobierno español estaba todo entero entregado a la política europea causada por la revolucion francesa i bien pronto, con la muerte de Cárlos III, se desvanecieron completamente las esperanzas de los ingenieros de la expedicion.

Sin embargo, don Antonio de Bucareli, virei de la Nueva España, hizo practicar esploraciones en el istmo de Panamá por los oficiales ingenieros Coral i Cramer.

En esta misma época, la Inglaterra se ocupaba tambien de este trabajo, por sus intereses comerciales en Honduras i el ministro Pitt lo había manifestado en sus vastos planes jenerales sobre el engrandecimiento político i comercial de la Inglaterra. En 1790, una expedicion inglesa, dirigida por un jóven oficial que mas tarde debia convertirse en el ilustre Nelson, entraba en las aguas del rio San Juan i segun órden de su gobierno, debia tambien reconocer el paso por el Nicaragua i conquistar al mismo tiempo el pais.

Nelson avanzó por el rio San Juan, pero, la resistencia que le opuso el pais, las enfermedades malignas i la pérdida de 4,000 soldados, lo obligaron a retroceder en su empresa.

Hasta el principio de nuestro siglo, los trabajos hechos por los ingenieros españoles o ingleses, para la apertura del istmo americano, eran deficientes i no ofrecian la exactitud necesaria para un trabajo de esta magnitud. Fué en 1804, que las condiciones rigurosas para la solucion de este problema científico, fueron planteadas, por una mano jóven aun, de una manera brillante, con datos detallados i con una exactitud admirable. Es a Alejandro de Humboldt a quien se debe este gran estudio. Despues de su memorable viaje atravesando las cordilleras, De Humboldt, en su *Ensayo político sobre la Nueva España*, dió a conocer el resultado de sus observaciones, i presentó cinco trazados diferentes para la apertura del istmo americano. Los estudios practicados por el naturalista aleman, sirvieron de punto de partida para los reconocimientos ulteriores de este problema.

La opinion de Humboldt apoyada por el almirante Fitz-Roy, sobre las ventajas de la apertura del istmo por el rio Darien, hicieron considerar esta parte del istmo, como la tierra prometida, para los emprendedores que se ocupaban de este trabajo. Pero mas tarde, los prolijos i laboriosos estudios de Wyse i Reclus, disiparon por completo las esperanzas de todo trabajo por el rio Darien.

III

Las Cortes de España en 1814, dieron órden al virei de Nueva España de emprender la apertura del istmo. Pero, habiéndose desprendido de la corona de España, la perla de Méjico, aquella se vió obligada a desistir de esta empresa.

Habiéndose separado tambien la América Central del tutelaje español, uno de los miembros de la primera asamblea constituyente de Nicaragua, en 1823, don Antonio de la Cerda, propuso la apertura del istmo por Nicaragua. Varias compañías americanas se presentaron para la ejecucion de los trabajos.

En junio de 1825, el Gobierno de Nicaragua dió a conocer las condiciones para los trabajos i el 14 de junio de 1826, una Sociedad de Nueva York, bajo la direccion de Palmer, se hizo cargo de la obra, pero, sea por falta de fondos o sea por cálculos mal ejecutados, la Compañía desistió.

El Rei de Holanda, Guillermo I, envió a Guatemala al jeneral Neweer para tratar las condiciones de esta empresa, pero la revolucion de 1830, en Bruselas, que produjo la separacion de la Bélgica del reino de los Países Bajos, terminó este negociado.

Durante esta época apareció una obra por Miguel Chevalier, relativa a *la union de los dos océanos*.

En 1849, se publicó en Lóndres una descripcion completa i detallada sobre esta materia, titulada *El canal de Nicaragua o Proyecto de union de los océanos Atlántico i Pacífico*. El autor de este estudio era el príncipe Luis Napoleon, el cautivo del castillo de Ham, el que mas tarde llevaria el nombre de Napoleon III.

En abril de 1846, el representante de Nicaragua, señor Marcoleta, firmaba con el príncipe Luis Napoleon, un tratado, por el cual se conferia a éste amplios poderes para organizar en Europa una compañía, para abrir al comercio del mundo una nueva ruta bajo el nombre de *Canal Napoleon*. Este proyecto estuvo a punto de llevarse a efecto.

Luis Felipe, queriendo apropiarse del proyecto de Luis Bonaparte, mandó a Panamá a Garella acompañado de Courtines, constructor de puentes i calzadas. Garella i su compañero se ocuparon dos años en explorar el istmo de Panamá i en 1845, enviaron al Gobierno de Luis Felipe, una relacion del resultado de sus trabajos, que fué publicada bajo el título: *Proyecto de un canal de union del océano Pacífico i del océano Atlántico a traves del istmo de Panamá*.

El proyecto de Garella se reducía a cortar la cordillera frente a Panamá, donde encontró una altura de 140 metros sobre el nivel del mar. En vista de las dificultades, la compañía no se llevó a efecto. En esta época, 1848, fué cuando los americanos tuvieron la idea de la construccion de un ferrocarril en ese punto, que fué realizado seis años despues.

En 1850, el jeneral americano Bernad, encargado de estudiar una línea férrea por el istmo de Tehuantepec, declaró que esa rejion era la ménos favorable para la comunicacion entre los dos mares.

Los estudios por Honduras, de los ingenieros americanos Squiers, Trautwine i Jeffer, desecharon completamente la apertura por este punto.

En vista de lo manifestado por Humboldt i Fitz-Roy, el banquero Kelley, de Nueva York, hizo hacer varias exploraciones por el Darien.

Varias otras exploraciones sucumbieron bajo las flechas de los indios.

En 1858, el jeneral Michler toma en consideracion los estudios de Trautwine, i propone un trazado por los valles de Tuyra i del Atrato.

Todos estos estudios, si ningun resultado dieron para la union de los dos océanos, al ménos, dieron lugar a la construccion del ferrocarril de Panamá a Colon por la línea mas corta a traves del istmo.

Doce años se pasaron, desde la publicacion del trabajo de Garella, i todo parecia olvidado, tanto en Europa como en América, hasta que Félix Belly, antiguo redactor en jefe de *El Pais* en Paris, se trasladó a América i despues de varios incidentes firmó en Rivas, capital de Nicaragua, el tratado conocido con el nombre de *Convencion de Rivas* con los presidentes de Costa Rica i Nicaragua, Mora i Martínez, en 1858.

Belly comisionó a Tomas de Gamond para hacer los estudios, segun el trazado *Luis Napoleon*.

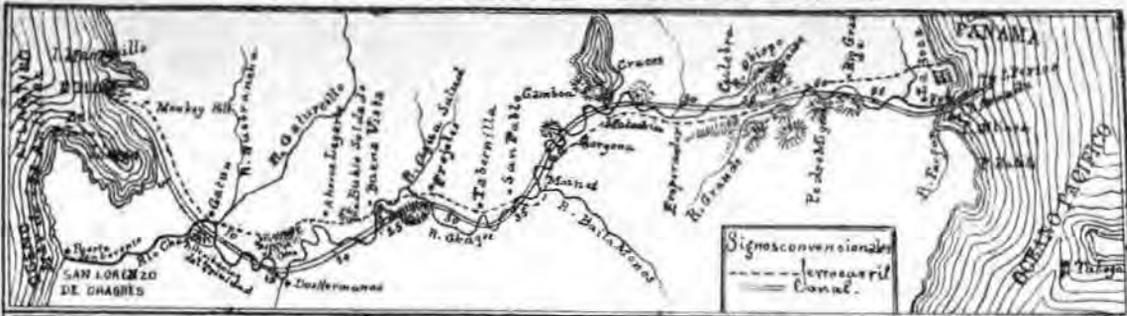
Segun Gamond, el trazado de la línea para unir ambos mares, tomaba el rio San Juan, desde su desembocadura en el Atlántico hasta su nacimiento en el lago Nicaragua, atravesaba este lago, de este a oeste, en su seccion mas corta, para llegar a Sapoa, cerca de Moracia.

A la salida del lago, es donde, propiamente hablando, principia el canal marítimo, debiendo cortar el macizo del istmo, por medio de un corte profundo, para desembocar en fin, en el océano Pacífico, en la bahia de Salinas. Este trazado no tiene ménos de 60 leguas, atravesando una de las mas bellas comarcas del globo. El punto mas alto de este canal se encontraria a 40 metros, salvando las diferencias de nivel por medio de seis esclusas.

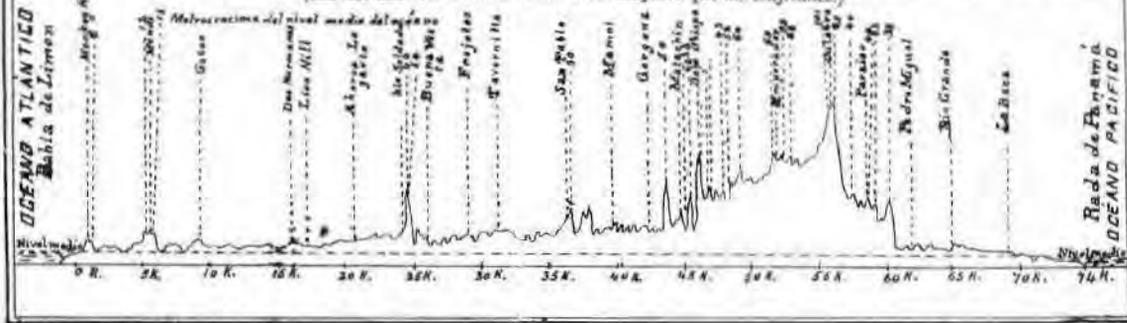
(Continuará).

CARTA DEL CANAL MARITIMO DE PANAMÁ

Con el Trazado del Ferrocarril de Colon a Panamá



Corta longitudinal de los terrenos atravesados por el canal marítimo, indicando las alturas sobre el nivel medio del Océano (Las alturas son tomadas cien veces mayores que las longitudes.)



CARTA DEL PROYECTO DEL CANAL MARITIMO POR EL GOLFO DE SAN BLAS



HISTORIA DEL CANAL

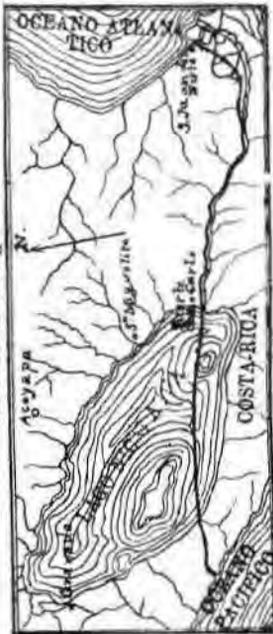
DE

PANAMÁ

Y

OTROS PROYECTOS

PROYECTO DE UN CANAL MARITIMO POR EL LAGO I EL RIO San Juan de Nicaragua



CARTA DE LOS SIETE PROYECTOS

