

EL CANAL INTEROCEÁNICO DE PANAMÁ.

(Continuación.)

I.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS.—PRIMERAS EXPLORACIONES.—ESTUDIOS HECHOS EN LOS SIGLOS XVII Y XVIII.—PROYECTOS VARIOS.—DECISIONES DE LOS CONGRESOS GEOGRÁFICOS.—CONGRESO INTERNACIONAL DE 1879.—SUS CONCLUSIONES.—PROYECTO DEL CAPITÁN EADS PARA EVITAR EL CANAL.

Las primeras exploraciones hechas en busca de una comunicación natural entre el Atlántico y el Pacífico, datan de principios del siglo XVI. Cuando el 25 de Septiembre de 1513 descubrió Vasco Núñez de Balboa, desde uno de los mogotes de la cordillera de Pirri, el gran Océano, y se convenció de la poca anchura que el continente tiene en el Darién, ya se le vino á las mientes pensar si por aquellos parajes existiría el paso para las Indias, objeto preferente de los reconocimientos hasta entonces hechos por el mismo Colón, Rodríguez de la Bastida, Ojeda, Enciso, el fundador de Santa María la Antigua, y tantos otros navegantes españoles que, unos con el afán de riquezas, otros tras de aventuras novedosas, y todos con el deseo de adquirir gloria, llevaron la civilización y echaron los primeros cimientos de progreso en tan lejanas tierras. El asesinato de que fué víctima Balboa muy poco tiempo después; hizo que no pudiera consagrarse á buscar el tan deseado paso, que siguió, sin embargo, siendo el sueño constante de la mayor parte de los marinos de Europa.

Establecidos éstos en las orillas del mar del Sur, como entonces se le llamaba al Océano Pacífico, y fundada por Pedrarias Dávila la antigua ciudad de Panamá, de allí partieron otras muchas expediciones que, á la vez que descubrían inmensos territorios, haciendo inmortales los nombres de Cortés, Pizarro, Alvarado, Badillo, Heredia y demás jefes de aquéllas; reconocían los esteros de cuantos ríos hallaban á su paso, creyendo ver en todos la salida del estrecho, cuya entrada por el Atlántico se buscaba también con empeño.

En 1524 se tuvo durante algunos meses la creencia de que se había hallado la comunicación tan anhelada. Gil González Dávila, que mandaba una escuadra, cuyo objeto era aumentar los descubrimientos en los mares del Sur, y Andrés de Cérmeda, anunciaron la existencia de un mar dulce interior á los 13° de latitud N., que á tres leguas solamente de las costas, comunicaba con el Atlántico por el río San Juan, ya explorado, y según manifestaban los naturales del país, estaba también en comunicación con el Pacífico por otro río, que en hipótesis recibió el nombre de río Partido.

El mar interior á que se referían aquellos exploradores, no era otro que el lago de Nicaragua; pero el río Partido no existió nunca más que en la mente de los que lo dijeron.

Según dice Navarrete en su obra *Viajes y descubrimientos de los españoles*, Madrid 1837, el Ingeniero Bautista Antonelli, por orden de Felipe II, exploró algunos años después la misma comarca de Nicaragua, para estudiar la comunicación que se había dado como existente, manifestando que, á su juicio, debía abandonarse el proyecto, por los muchos inconvenientes que había de presentar su ejecución.

Cuando ya se tuvo la seguridad de que el istmo americano no presentaba solución ninguna de continuidad en toda la extensión que media entre el Darien y Tehuantepec, el problema cambió de aspecto, relegando al olvido el secreto del estrecho natural, y reduciéndose á buscar los medios de abrir artificialmente la vía que se deseaba, tanto más necesaria á los españoles, cuanto más difícil era la comunicación con los vastísimos dominios occidentales de América que habían ido adquiriendo. Claro es que en sus cálculos entraba el aprovechamiento, hasta donde fuera posible, de las corrientes fluviales que en las dos vertientes abundan y eran por ellos conocidas.

Á Ángel Saavedra, español también, se debe el primer estudio que se conoce para abrir un canal á través del Darien, propuesto en 1520 por su autor al emperador Carlos I de España, quien por considerarlo irrealizable, ó por otras causas que no son del caso referir, no le dió importancia ninguna.

Ocho años más tarde, Fernando Cortés, conquistador y gobernador de México, ordenó á Gonzalo de Sandoval el reconocimiento y exploración interior del istmo de Tehuantepec, presentando al mismo Monarca el proyecto como consecuencia redactado, para abrir la comunicación, aprovechando el río Coatzocoalcos. Este nuevo trabajo no tuvo mejor acogida que el anterior, á pesar de haberlo gestionado con grandísimo interés el mismo gobernador, aun después de haber dejado el mando de aquellas regiones.

Estos dos primeros proyectos de que se tiene memoria, ocupaban las posiciones extremas del territorio en que es posible la apertura del canal, no tan sólo por la poca anchura del istmo, sino también por la elevación relativamente pequeña que allí tienen las cordilleras que separan los dos océanos.

El ya dos veces citado Emperador, por real cédula de 20 de Febrero de 1534, confirmatoria de otra expedida dos años antes por su esposa la Emperatriz, ordenó al gobernador de Tierra-firme que se reconociera por hombres expertos el terreno comprendido entre el río Chagres y el mar

del Sur, debiendo dar cuenta del resultado y proponer los mejores y más convenientes medios de efectuar la comunicación de este mar con el límite navegable del río, exponiendo también las dificultades que se pueden presentar en la ejecución, por causa de la diferencia de mareas y de las desigualdades del terreno.

Orden tan expresa quedó sin que se le diera cumplimiento, manifestando el gobernador que semejante proyecto sólo podía aconsejarlo un hombre de talento muy limitado, pues no había poder en el mundo capaz de ejecutar la unión de los dos mares, ni pagar los enormes gastos que empresa de tal índole habría de originar sin resultado.

Desgraciadamente estas ideas dominaban de tal manera en el ánimo de cuantos por su posición podían en aquel entonces hacer algo en favor de la canalización del istmo, que á pesar de haberse publicado pocos años después, en 1550, por el navegante portugués Antonio Galvao, un notable libro *Sobre los derroteros que se siguen para traer la pimienta y las especias*, en el que presentaba cuatro trazados distintos para efectuar la unión de los dos mares, que consideraba indispensable para mejorar aquellos derroteros, nadie le hizo caso, pasando sus escritos á ser monumentos históricos, curiosos para la posteridad.

En cambio se acogían con respeto las vulgaridades que el jesuita Juan de Acosta escribia, haciendo cargo de estos y otros proyectos análogos, que calificaba de locuras, sentando como principio indiscutible que *no hay poder humano que destruya la barrera de montañas y rocas muy duras, poderosas e impenetrables, que Dios puso entre los mares para retener su furia.*

Durante todo el siglo XVII y la mayor parte del XVIII, nada se hizo en favor de la idea del canal, á pesar de que las relaciones comerciales entre las costas del Pacífico y Europa eran cada vez de mayor importancia, y tenían que hacerse cuando sólo la vía marítima se empleaba, bajando hasta el tormentoso cabo de Hornos. Para evitar este positivo inconveniente, y para el exclusivo servicio de los españoles que iban ó regresaban del vasto imperio de los Incas, así como para sacar de allí los inmensos tesoros que proporcionaba tan rico dominio, se construyó á través del istmo de Panamá un camino conocido con el nombre de *camino del rey de España*, que, partiendo de Panamá, se bifurcaba á corta distancia de esta ciudad, dirigiéndose una rama á Puerto Bello y la otra á San Lorenzo del Chagres. La primera, que era también la de menor longitud, pues se había trazado casi en línea recta, salvando cordilleras y descendiendo á profundos valles sin cuidarse de ningún accidente, estaba formada por un mal camino de herradura, sólo utilizable para el tránsito de viajeros y el transporte de mercancías de mucho valor ó de muy poco volumen. La del Cha-

gres; que también era de herradura desde su origen hasta las Cruces ó Gorgona, á ocho leguas de Panamá, se hacia fluvial, siguiendo todo el curso de aquel río desde dicho punto, que empezaba á ser navegable hasta el Atlántico. Por ella se enviaban todos los objetos de mucho peso ó volumen, y era, por decirlo así, la de pequeña velocidad.

En 1780, una comisión compuesta de los Ingenieros D. Manuel Galisteo, español, y Martín de la Bastida, francés, reconocieron y exploraron el istmo de Panamá por orden de Carlos III, con objeto de redactar un dictamen concienzudo sobre la posibilidad de poner en comunicación los dos mares. El estudio que del terreno hicieron y la gran colección de notas y documentos que en su expedición acopiaron, y que es probable hubieran podido ser el origen de un buen proyecto de canal, quedaron sepultados en el olvido, gracias al estado de excitación en que entonces se hallaban todos los pueblos de Europa, por los acontecimientos que ocurrían en Francia.

Casi por la misma época, el virrey de Nueva España, D. Antonio Bacareli, y el ministro inglés Pitt, hacían cada uno por su parte que se siguieran las exploraciones por los Ingenieros militares Corral y Crámer, el primero, y el segundo, por el entonces joven oficial de la marina Nelson, que más tarde había de ser el héroe inglés en el combate de Trafalgar.

Del resultado de los trabajos de los españoles, poquísimas noticias hemos podido adquirir, y ninguno tuvo tampoco la expedición inglesa que, á la vez que el reconocimiento del río San Juan, llevaba el más alto objeto político de la conquista de Nicaragua, en la que por cierto fué vencida y maltrecha por las enfermedades y por la resistencia que le opuso el levantamiento en masa del país.

(Se continuará.)

VENTAJAS DE LA VÍA ESTRECHA

Con este título publicó, en Diciembre de 1884, el *Memorial de la Sociedad de Ingenieros civiles de Francia*, una interesantísima Memoria del ilustrado y reputado Ingeniero D. Augusto Moreau, que trata de los ferrocarriles de vía estrecha de un modo muy completo y bajo todos sus aspectos, y examina en particular la cuestión del trasbordo y la solución de los caminos de hierro de vía ancha económicos, solución que califica el autor de *bástarda*.

Me propuse traducirla e insertarla en la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, y pedí á la Sociedad la competente autorización, que me fué concedida en seguida y con la mayor galantería.