UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID

FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

Departamento de Historia de América I



PANAMÁ Y LA CONSTRUCCIÓN DE UN CANAL INTEROCEÁNICO EN LAS RELACIONES EXTERIORES DE ESPAÑA EN EL SIGLO XIX

MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR PRESENTADA POR

Agustín Alberto Martínez Rivera

Bajo la dirección del doctor

Vicente González Loscertales

Madrid, 1990

ISBN: 84-669-1326-2

16.83

16.83



TESIS DOCTORAL

AGUSTIN ALBERTO MARTINEZ RIVERA

PANAMA Y LA CONSTRUCCION DE UN CANAL INTEROCEANICO EN LAS RELACIONES EXTERIORES DE ESPAÑA EN EL SIGLO XIX

(1845 - 1904)

DIRECTOR: DR. VICENTE GONZALEZ LOSCERTALES

Profesor Titular de Historia de América

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID

FACULTAD DE GEOGRAFIA E HISTORIA

DEPARTAMENTO DE HISTORIA DE AMERICA

1990





DEDICATORIA.

A mi padre: AGUSTIN MARTINEZ
A mi madre: BERTA ALICIA RIVERA
A mis hermanos: MIRTA MARLENE,
RAMON e IVAN,
humildemente dedido el presente
trabajo de investigación.

AGRADECIMIENTOS

Deseo expresar mi especial agradecimiento al Profesor Vicente González Loscertales, por haberme brindado sus invalorebles servicios en la Coordinación y Dirección del presente trabajo de investigación, sin cuyo apoyo habría sido imposible la culminación del mismo.

Además, agradecer muy especialmente al Profesor Dr. Mario Hernández Sánchez-Barba, Director del Departamento de Historia de América, a la Profesora Ponenente Almudena Hernández Ruigómez.

Y hacer extensivo el mismo, al personal docente de la Facultad de Geografía e Historia, Departamento de Historia de América, de la Universidad Complutense de Madrid, por el sinnúmero de facilidades, tanto en materia bibliográfica, como de orientación profesional en la especialización brindada durante mi estancia en este prestigioso centro de estudios en España.

RECONOCIMIENTO Deseo dejar constancia de mi reconocimiento a los siguientes Ministerios, Embajadas e Institutos, dirigiéndome muy especialmente a sus máximos representantes, por su valiosa colaboración y facilidades para la documentación del trabajo que a continuación presento.

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA

Dr. Francisco Fernández Ordóñez Ministro de Asuntos Exteriores

AGENCIA ESPAÑOLA DE COOPERACION INTERNACIONAL

Dr. Luis Yañez Barrionuevo Presidente A.E.C.I.

INSTITUTO DE COOPERACION IBEROAMERICANA

Dr. Delfín Colome Pujol Vice-Presidente A.E.C.I., Director General I.C.I.

EMBAJADA DE ESPAÑA EN PANAMA

Dr. Tomás Lozano Escribano Embajador de España en Panamá

MINISTERIO DE EDUCACION DE PANAMA

Profesora Ada Luz López de Gordón Ministra de Educación

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE PANAMA

Dr. Julio E. Linares
Ministro de Relaciones Exteriores

EMBAJADA DE PANAMA EN ESPAÑA

Dr. Jaime Ford Embajador de Panamá en España.

INDICE GENERAL

Pác	jinas
INTRODUCCION	x
CAPITULO PRIMERO	
EL ISTMO DE PANAMA COMO IDEA-ANTECEDENTE EN LA CONSTRUCCION DEI	,
CANAL INTEROCEANICO.	
1 IDEAS ESPAÑOLAS	. 1
2 DESCUBRIMIENTO Y CONQUISTA DEL ISTMO DE PANAMA	. 4
2.1 EL ESTRECHO DUDOSO	. 4
2.2 OTRAS EXPLORACIONES A TRAVÉS DEL ISTMO DE PANAMA	. 11
3 CONSECUENCIAS DEL DESCUBRIMIENTO DEL MAR DEL SUR	. 16
4 LAS EXPLORACIONES POR LOS ISTMOS DE TEHUANTEPEC Y	
NICARAGUA	. 19
5 PRIMERAS IDEAS O PROYECTOS ESPAÑOLES DE CONSTRUIR UN CANAL	
ARTIFICIAL	. 21
6 LAS FLOTAS Y EL CAMINO	. 33
7 LAS INCURSIONES DE BUCANEROS, CORSARIOS Y PIRATAS	. 40
7.1 LAS INCURSIONES DE PIRATAS Y SUS INMEDIATAS	
CONSECUENCIAS	. 42
8 LA COLONIA ESCOCESA	. 44
9 LAS FERIAS DE PORTOBELO. TERMINAL DEL TRANSITO COLONIAL	
10 EL SIGLO XVIII	
11 ALEXANDER VON HUMBOLDT	
12 LAS IDEAS-PROYECTOS DEL CANAL Y EL MOVIMIENTO DE EMANCIPACI	

12.1	LAS TENTATIVAS DE SIMON BOLIVAR	. 6
12.2	LA INTERVENCION DE FRANCISCO DE PAULA SANTANDER	. 6
12.3	LAS IDEAS DE MORAZAN	. 6
NOTAS		. 6

CAPITULO SEGUNDO

PROYECTOS DE CONSTRUCCION DEL CANAL INTEROCEANICO.

13	EL CANAL	FRANCES	79
	13.1	POSICION POLITICA DEL GOBIERNO DE ESPAÑA CON	
		RESPECTO AL PROYECTO FRANCES DEL SEÑOR EMILIO	
		CULLEN	83
	13.2	ESTUDIOS Y PROYECTOS DE LA CONSTRUCCION DE UN	
		CANAL, DESDE LA CELEBRACION DEL CONGRESO DE	
		AMBERES (1871) HASTA LA CELEBRACION DEL CONGRESO	
		DE PARIS (1879)	86
		13.2.1EL CONTRATO-CONCESION SALGAR-WYSE	92
		13.2.2EL CONGRESO DE PARIS1879	9 4
	13.3	OPOSICION INICIAL DE ESTADOS UNIDOS AL PROYECTO	
		DEL CANAL FRANCES	98
		13.3.1 RECEPCION DE LA OPINION NORTEAMERICANA	
		POR EL EMBAJADOR ESPAÑOL EN WASHINGTON1	05
		13.3.1.1. LA NOTA NUMERO 34 DE 21 DE FEBRERO DE	
		1880	08
	13.3.2	LA VISITA DE LESSEPS A LOS ESTADOS UNIDOS 1	11
1 /	ET. DECIME	IN DE NEUTRALIDAD DEL CANAL	լ գ

	14.1	DELIMITACION DEL CONCEPTO DE NEUTRALIDAD	119
	14.2	ESTATUTOS JURIDICOS ORIGINALES DEL REGIMEN DE	
		NEUTRALIDAD DEL CANAL FRANCES	120
	14.3	LOS INTERESES DE LOS ESTADOS UNIDOS	123
	14.4	EL TRATADO MALLARINO-BIDLACK. SU ARTICULO XXXV .	128
		14.4.1 EL TRATADO MALLARINO-BIDLACK COMO	
		POLITICA DE EQUILIBRIO DE NUEVA GRANADA.	131
	14.5	EL TRATADO CLAYTON-BULWER. (19 DE ABRIL DE 1850)	138
		14.5.1 INTERESES Y ANTECEDENTES INMEDIATOS	138
	•	14.5.2 DISPOSICIONES PRINCIPALES RELATIVAS A LA	
		NEUTRALIDAD	148
		14.5.3 CONSECUENCIAS DEL TRATADO	
		CLAYTON-BULWER	150
		14.5.3.1 REPERCUSIONES DEL INCIDENTE DE	
		"LA TAJADA DE SANDIA"	155
15	LA INTERN	ACIONALIZACION DEL REGIMEN DE NEUTRALIZACION DEL	
	CANAL CON	TRA LA DOCTRINA MONROE	161
	15.1	POSICION O ACTITUD DEL GOBIERNO COLOMBIANO	162
	15.2	EL MENSAJE DEL PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS,	
		RUTHEFORD HAYES A LA CAMARA DE REPRESENTANTES (8	
		DE MARZO DE 1880)	175
	15.3	EL PROTOCOLO DE SANTO DOMINGO VILA	180
	15.4	LAS INSTRUCCIONES DEL SECRETARIO DE ESTADO DE LOS	
		ESTADOS UNIDOS A SU MINISTRO EN MADRID, Mr.	
		FAIRCHILD (24 DE JUNIO DE 1881)	183
	15.5	RESPUESTA DE LAS POTENCIAS EUROPEAS	186
		15.5.1 LA NOTA NUMERO 185 DE 21 DE DICIEMBRE	
		DE 1881	194
	15.6	DEL FRACASO DEL CONGRESO DE PANAMA DE 1881 A LA	

viii

GENESIS DEL PANAMERICANISMO
15.6.1 MENSAJE DEL PRESIDENTE COLOMBIANO, DR.
RAFAEL NUÑEZ, AL CONGRESO DE ESTE PAIS . 203
16 POSICION O RESPUESTA DE ESPAÑA FRENTE AL PROBLEMA INTERNACIONAL
DE LA NEUTRALIDAD
16.1. LA REAL-ORDEN DE 15 DE MARZO DE 1882
17 LA NEUTRALIDAD Y LOS PROBLEMAS INTERNOS E INTERNACIONALES DE
COLOMBIA
NOTAS
CAPITULO TERCERO
EL FRACASO DE LOS FRANCESES Y EL CANAL COMO CAUSA DE LA
SEPARACION DE PANAMA DE COLOMBIA.
18 LA SITUACION INTERNACIONAL Y LA REDISTRIBUCION
COLONIAL
18.1 ESPAÑA Y EL RECONOCIMIENTO DE LA INDEPENDENCIA
HISPANOAMERICANA
18.2 LA IMPORTANCIA DE CUBA
19 DE LA CRISIS A LA DISOLUCION DE LA "VIEJA COMPAÑIA" DEL
CANAL INTEROCEANICO
19.1 EL CONTRATO ROLDAN-WYSE O LA LEY 107 DE 10 DE DICIEMBRE
DE 1890 COMO RESULTADO DE LAS NEGOCIACIONES DE LA
PRIMERA PRORROGA DE LA CONCE-

	+3.1.1.	EFECTOS DE LA NEGOCIACION DE LA PRORROGA	A EN
		EL ISTMO DE PANAMA	296
	19.1.2	EL ARTICULO UNICO Y EL ARTICULO PRIMERO	
		DEL CONTRATO ROLDAN-WYSE	299
19.2	LA SEGUND	A PRORROGA CONCEDIDA A LOS FRANCESES O EL	
	CONTRATO	SUAREZ-MANGE	303
	19.2.1	INICIO Y DESARROLLO DE LAS NEGOCIA-	
		CIONES	304
	19.2.2	ALGUNOS CONTENIDOS DEL CONTRATO	
		SUAREZ-MANGE	318
	19.2.3	TRABAJADORES ESPAÑOLES EN LA REANU-	
		DACION DE LOS TRABAJOS DEL CANAL	319
20 EL FRACA	SO DEFINITI	VO DE LA COMPAÑIA DEL CANAL FRANCESA	322
21 LA CONSTI	RUCCION DE	L CANAL INTEROCEANICO DE PANAMA POR LOS	
ESTADOS 1	UNIDOS		329
21.1	ANTECEDEN	TES INMEDIATOS	329
	21.1.1	LOS TRATADOS HAY-PAUNCEFOTE	329
	21.1.2	LA LEY SPOONER DE 1902. SU ALCANCE	332
21.2	EL TRATAD	O HERRAN-HAY (SUSCRITO EL 22 DE ENERO DE	
	1903) .		336
22 EL RECHA	AZO POR	EL CONGRESO DE COLOMBIA DEL TRATADO	
HERRAN-H	AY Y LA IND	EPENDENCIA DE PANAMA DE COLOMBIA	354
22.1	EL RECHAZ	O DEL TRATADO HERRAN-HAY	356
22.2	EL TRATA	DO HAY-BUNAU VARILLA EN LA CORRESPON-	
	DENCIA DI	PLOMATICA ESPAÑOLA	375
NOTAS			380
CONCLUSIONES.			391
BIBLIOGRAFIA (GENERAL .		396
DOCUMENTOS .			409

INTRODUCCION.

Desde el momento en que hace su aparición sobre la tierra, el hombre trata de comprender el contorno que le rodea. Apenas descubre esta comprensión se considera diferente y desde ese momento despierta en él el interés por la exploración que lo llevará a ampliar sus conocimientos, desarrollar su campo de observación y la capacidad que, tras milenios de lucha contra los elementos, le permitirá convertirse en el conquistador de la tierra, observar la naturaleza, sus cambios a veces violentos y esa observación lo capacita para adaptarse a circunstancias diversas y sobrevivir donde otras especies desaparecen.

El hombre entonces, se convierte en un investigador infatigable. Primero se trata de exploraciones limitadas por el medio que le rodea, pero luego aprende a salvar esas limitaciones. El constante caminar durante la época de la recolección de las raíces y frutas y el acecho de la caza para alimentarse, le obligan a inventar medios de transporte que le hagan fácil esa movilidad y le permitan desplazarse hacia regiones cada vez más lejanas de su medio ambiente habitual.

Poco se conoce de las grandes exploraciones o migraciones primitivas, pero luego envueltas en leyendas o a través de relatos se conoce de los viajes de los pueblos iniciadores de descubrimientos y conquistas. Los reyes de las ciudades sumarias llevaron sus conquistas desde Uruk hasta el Mediterráneo; los egipcios primitivos exploraron el Nilo e introdujeron el transporte fluvial y; a través del alto Nilo pudieron llegar hasta el Mar Rojo. Luego vinieron los fenicios que exploraron las costas de Africa. Los Cartaginenses pasaron al Atlántico ampliando el horizonte marítimo, mientras que los

conquistadores iban construyendo rutas terrestres de estrategia militar y comercial, formando las caravanas que llevan y traen las mercancías necesarias para la vida, y es de esta forma, como se van abriendo nuevos caminos para el tránsito y con ello para la civilización.

Desde tiempos inmemoriales se tenía conocimiento de la existencia de un país misterioso que quedaba hacia el Oriente. Algunos comerciantes audaces realizaron el largo y peligroso viaje, regresando con productos que asombraron a los pueblos del Mediterráneo, como la seda, porcelanas chinas, alfombras y tejidos finos de la India. La demanda por estos costosos artículos de lujo, fue incentivo para que grupos cada vez más numerosos de comerciantes tomaran el camino de la aventura hacia Oriente. Las caravanas a veces no regresaban por razones múltiples. Lógicamente se buscaban rutas más seguras y éstas eran las rutas marítimas, las que presentaban mayores posibilidades de éxito.

Apareció entonces, otro factor importante que contribuiría a cambiar totalmente las rutas del comercio mundial. El poderío islámico fue el más importante, que bloqueó lateralmente las rutas conocidas por los cristianos.

El Veneciano Marco Polo, con sus relatos sobre la misteriosa Catay aceleró el proceso y Xipango amplió las exploraciones marítimas, aventurándose los navegantes más y más lejos a lo largo de las Costas de Africa, siendo los portugueses los primeros en llegar al extremo de ese Continente, pero sin lograr encontrar lo que se llamaba el país de las especies.

Mientras tanto España veía cerradas las rutas terrestres por los islámicos y las marítimas por los portugueses. Se dan entonces las condiciones para que se produjeran lo que se conoce como "La Aventura Colombiana", cuyo propósito era llegar a Catay viajando hacia el Occidente.

La aventura colombiana culminó con el descubrimiento de lo que después se llamaría América, de un nuevo mundo que su descubridor mismo no pudo comprender.

De esta manera, su cuarto viaje lo dedicó a buscar por el Istmo, el legado colombiano que fijo en la mente de los exploradores primero y de imperios, después con la idea de forjar el destino panameño como lugar de tránsito entre los dos grandes océanos.

Es así, como la búsqueda del paso, conocida después como la búsqueda y lucha por las rutas, vino a constituir el primer capítulo de la renombrada y larga historia del Canal de Panamá.

Siendo el objetivo de nuestro estudio: analizar qué incidencia o relación tuvo la construcción del Canal de Panamá, en la política exterior española en el siglo XIX, estimamos que con variados instrumentos de investigación lograremos la información necesaria para sustentar y dar validez a nuestro trabajo.

A continuación describiré los diferentes métodos e instrumentos de investigación que utilicé para realizar este estudio.

He utilizado una gran veriedad de documentos que servirán para darnos una visión global del tema, entre los que puedo enumerar

libros, revistas, periódicos y demás documentos escritos.

Con referencia a este último aspecto, formulé solicitud ante la dirección de archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores, en el Palacio de Santa Cruz, habiendo obtenido el permiso Nº 411-1984 para la consulta en los archivos del Ministerio, de legajos y documentos respectivos.

A tal efecto mediante un riguroso y exhaustivo trabajo de revisión de los legajos referentes a Panamá, en lo que a Política y correspondencia se refiere, incluyendo también a Colombia, he tratado de analizar la correspondencia diplomática en el Siglo XIX, así como los trámites de la construcción de la vía interoceánica y los informes de las legaciones diplomáticas acreditadas en el extranjero tales como: París, New York, Bogotá, Guatemala, entre otras.

Al proponernos esta tarea, lo hicimos en función de los siguientes objetivos:

- Examinar cómo la política exterior española influyó en la construcción de la vía interoceánica, en el siglo XIX
- Estudiar la actitud de la política exterior española en aquella época y cómo la misma desempeñó un papel de importancia en tales acontecimientos.
- Analizar los aspectos positivos en que la política exterior española ayudó a la construcción de la obra.
- Constatar hasta qué aspecto fue efectiva la participación de la política exterior española, en las diferentes negociaciones para la construcción del canal, y de qué forma participó en las mismas.

Los grandes estados se preocupaban, sobre todo, por tener una diplomacia eficiente, bien informada, con capacidad para intervenir en las cuestiones económicas y políticas más candentes e imponer su acción imperialista sutil, siendo difícil en la mayor parte de los casos diferenciar la defensa de los intereses comerciales y la acción política.

Tal orientación de las potencias dominantes queda plenamente demostrada, entre otras pruebas por la documentación de sus archivos diplomáticos.

La nutrida correspondencia diplomática y las más variada documentación que se conserva como fruto de esta actividad, prueban la importancia que se asignó a los problemas políticos y económicos y constituyen a la vez, por su carácter, una de las fuentes más valiosas para conocer la historia de la época.

Así es como la correspondencia diplomática nos permite reconstruir los fines y las modalidades de acción de las potencias
europeas para con América Latina. Se evidencia en ella el primer
objetivo de la política europea: la intensificación del comercio.

Procurando mejorar sus condiciones, explorar las regiones, buscar,
conseguir facilidades arancelarias y la cláusula de la nación más
favorecida, obtener la libre navegación y el rechazo de las ofertas
comerciales de los rivales.

Otro objetivo primordial de la política exterior de las grandes potencias se centra en la defensa de sus súbditos y empresas. De un modo más sutil, pero no menos persistente, las grandes potencias luchan por afirmar una influencia que se encuadra en el terreno

cultural y termina en el campo más estrecho del beneficio económico, sin encontrar mayores resistencias. De tal modo, consiguen convencer a los gobernantes más reacios y conquistar a las élites con la superioridad de los patrones de vida europea, logrando puertas abiertas para la inversión de sus capitales.

Nuestra condición como nacional panameño y la insistente gravitación del tema e historiografía del Canal de Panamá en el desenvolvimiento de toda la existencia de nuestra Nación, quizá puedan explicar -en parte- el título de la presente investigación.

Procurando obtener una mayor y mejor comprensión y atendiendo a normas metodológicas, la hemos dividido en tres capítulos; los cuales interpretados de manera conjunta, pretenden poner de manifiesto que los hechos que se inician en el año 1492, con el Descubrimiento de América y que alcanzaron trascendencia universal, no obedecieron al azar o a la suerte o a un "destino caprichoso"; sino que se explican en razón de la condición de España como Nación sustancialmente marítima. Nación que alcanza se esplendor mundial y glorioso desde los inicios de la búsqueda de "un paso" que comunicara los Océanos Pacífico y Atlántico. La descripción de estos aspectos y hechos se incluyen en el Capítulo Primero.

Dada la proyección política internacional española, la posición geográfica del Istmo de Panamá adquiere total trascendencia; pero transcurrido el tiempo, aquella idea y aventura de la búsqueda del "paso" deja de ser patrimonio exclusivo español y se universaliza hasta tal punto que, llegados al Siglo XIX, y en el período de éste que algunos llaman la "Epoca del Imperialismo", algunas veces se conjugan y otras se rechazan un cúmulo de factores e intereses de

naciones con capacidad real de influir en la vida internacional.

En ese sentido, hemos procurado estudiar el desenvolvimiento de la política exterior española en relación con la construcción del Canal de Panamá, tomando como base de nuestras investigaciones la correspondencia diplomática, convencidos de que constituye una valiosa fuente que puede acercarnos con mayor certeza a reconstruir los fines y modalidades de la acción oficial española a un problema y período histórico concreto. Este desarrollo corresponde a los Capítulos Segundo y Tercero.

Tal repaso histórico y de ideas sobre el principal problema de nuestro país: Panamá, ha significado más que un reencuentro con las raíces. Y si estos textos consiguen suplir vacíos de información o hacer que germinen nuevas dudas e inquietudes, estimamos cumplidos los objetivos originariamente propuestos.

Es también nuestra aspiración que esta tesis llegue a ser un instrumento de consulta adecuado para los miles de estudiantes panameños e hispanoamericanos.

Al final del trabajo se reseña una variada bibliografía sobre el Canal de Panamá y sus problemas que, de ninguna manera pretende ser completa; sólo incluye libros, revistas, documentos que fueron citados en el texto. Citas con las cuales se describen las fuentes originales de cada texto seleccionado.

CAPITULO PRIMERO

EL ISTMO DE PANAMA COMO IDEA-ANTECEDENTE EN LA CONSTRUCCION DEL CANAL INTEROCEANICO.

- 1.- IDEAS ESPAÑOLAS.
- 2.- DESCUBRIMIENTO Y CONQUISTA DEL ISTMO DE PANAMA.
 - 2.1. EL ESTRECHO DUDOSO.
 - 2.2. OTRAS EXPLORACIONES A TRAVES DEL ISTMO DE PANAMA.
- 3.- CONSECUENCIAS DEL DESCUBRIMIENTO DEL MAR DEL SUR.
- 4.- LAS EXPLORACIONES POR LOS ISTMOS DE TEHUANTEPEC Y NICARAGUA.
- 5.- LAS PRIMERAS IDEAS O PROYECTOS ESPAÑOLES DE CONSTRUIR UN CANAL ARTIFICIAL.
- 6.- LAS FLOTAS Y EL CAMINO.
- 7.- LAS INCURSIONES DE BUCANEROS, CORSARIOS Y PIRATAS.
 - 7.1. INCURSIONES DE PIRATAS Y SUS INMEDIATAS CONSECUENCIAS.
- 8.- LA COLONIA ESCOCESA.
- 9.- LAS FERIAS DE PORTOBELO.
- 10.- EL SIGLO XVIII.
- 11.- ALEXANDER VON HUMBOLDT.
- 12.- LAS IDEAS-PROYECTOS DEL CANAL Y EL MOVIMIENTO DE EMANCIPACION HÍSPANOAMERICANA.
 - 12.1. LAS TENTATIVAS DE SIMON BOLIVAR.
 - 12.2. LA INTERVENCION DE FRANCISCO DE PAULA SANTANDER.
 - 12.3. LAS IDEAS DE MORAZAN.

CAPITULO PRIMERO

EL ISTMO DE PANAMA COMO IDEA-ANTECEDENTE EN LA CONSTRUCCION DEL CANAL INTEROCEANICO.

1.- IDEAS ESPAÑOLAS.

Decía Hegel que "Un Estado europeo no puede ser verdadero Estado si no tiene nexo con el mar. En el mar acontece ese trascender de la vida allende a sí misma. Por eso, el principio de libertad individual ha llegado a ser el principio de los Estados Europeos" (1).

Estas palabras de Hegel, ayudan a situarnos inicialmente en el tema y pueden quizá sintetizar la travesía en torno a la idea-actitud, históricamente variable del pueblo y gobernantes españoles ante el mar como medio de comunicación. De manera, también inicial, hay que decir que la España de 1492, comprendió su vocación marítima y, en gran parte por ello, descubrió un Nuevo Mundo, siendo así Castilla la que se llevó el honor y el natural provecho del Descubrimiento (2).

En ello no hay ni mero azar ni injusticia histórica, porque ella (España) también figuraba entre las naciones que podrían ser protagonistas del anhelo europeo de expansión (3), de su capacidad para hallar al Oeste una salida a la desbordante vitalidad que encontraba cerrado el camino hacia el Este por la implacable presión del Imperio Turco (4).

Como dice Eliseo Alvarez, "quizá contribuyera también al ímpetu marítimo la presión del Islam sobre Europa, iniciada en 1711,

mantenida -al menos en forma de obstáculo a Oriente, para llegar a las especias-. durante varios siglos más y consolidada definitivamente en 1453, pero sería ingenuo imaginar que el impulso inicial, que portugueses y españoles dieron a la navegación oceánica y a los descubrimientos de ella derivados, y a la procedencia ibérica en la expansión, que llevó a Europa a influir y casi dominar en todo el mundo, podrían haberse producido, si en el siglo XV y principios del XVI no hubiera sido ya una realidad indiscutible la existencia madura y arraigada de una tradición marinera en los pueblos peninsulares" (5).

Los españoles tuvieron pues, por fuerza, que pensar en la geografía marítima y debieron prestar atención preferente al mar que, en efecto, cobró trascendencia significativa al convertirse por sí misma en el aglutinante del Imperio, encontrando -de esta manera- la inicial afirmación hegeliana (que establece nexo: Estado-Mar), su confirmación meridiana con la meteórica expansión española, iniciada en 1492, concluyendo en la realidad de un Imperio Ultramarino.

La prolongación del "cuerpo" español hasta el Pacífico no hizo sino definir, con mayor pujanza, la condición marítima del extenso patrimonio de los monarcas españoles, en cuyos dominios no había ocaso.

Como sostiene el historiador Pierre Vilar, -opinión que compartimos-, "los orígenes de la expansión española son conocidos. La política matrimonial de los Reyes Católicos, y una serie de azares, reunieron bajo el cetro de un heredero único, Carlos de Gante, Aragón y sus intereses italianos y mediterráneos, la Casa de Borgoña, Austria y finalmente el Sacro Imperio Romano". (6)

Cerca ya de la hegemonía europea y teniendo el Oceáno Atlántico como vía de comunicación ineludible, son dos las direcciones capitales de la política geoestratégica española. De una parte, quedan las "Indias", cuya conexión con el resto continental del Imperio era un clamor de promesa ilusionada que empieza a penetrar el alma hispana. De otro lado está Europa, tierras henchidas de intereses hispanos por azares dinásticos y que, a su vez, veían de contínuo alzarse entre ellas y la Metrópolis peninsular el obstáculo hostil de la geografía y política francesas.

De lo expuesto se puede colegir y quizá, hablando con generalidad, es indiscutible que, del influjo geográfico de España en aquella época, se ha producido lo histórico, como creo, también de pacífica opinión, que la geografía y la historia española de aquellas fechas se han influído mutuamente.

España y Portugal, por ejemplo, fueron baluartes de Europa cuando se produjo la expansión marítima de Occidente, pero al actuar dinamismo đе modo, impelieron а la empresa general, ese precediéndola y dirigiéndola, porque el momento histórico los forzó y, a la vez, los autorizó a ello. No fue en realidad una concesión gratuita de la historia; sino el resultado de un proceso histórico en cuyo desarrollo y desenlace, habían tomado parte activísima y decisiva los pueblos hispanos. Recuérdese que Europa, por mano e iniciativa de éstos acababa de expulsar al Islam de las tierras del Oeste que, geográficamente, se admitían como suyas.

2.- DESCUBRIMIENTO Y CONQUISTA DEL ISTMO DE PANAMA.

2.1. EL ESTRECHO DUDOSO,

La expansión española, realizada por empresas de navegación y conquistas oceánicas, de naturaleza esencialmente política, mantiene originariamente la búsqueda de un "paso" marítimo a las Indias Occidentales, un camino directo al Asia. "Ceuta, foco princial de la piratería, dominaba el Estrecho (de Gibraltar), lugar por donde pasaba y cruzaba la mayor vía comercial de la Cristiandad. Allí, y con el estímulo de la fácil victoria, fructificó (si es que no nació) la idea de proseguir en la exploración marítima y circunavegar el continente, hasta llegar a la India doblando el extremo meridional de éste. Cuando la geografía experimental vino a demostrar el error de la geografía teórica y libresca, que suponía inhabitable la zona tórrida demostración hecha a mediados del siglo XV, ninguno de los que en Portugal estaban en el secreto de lo que el Estado lusitano se proponía (pues era un negocio secretísimo del Estado portugués) dudó ya que por aquel camino se pasaría a la India, la tierra de la pimienta, del jengibre, del clavo y de otras mercaderías que valían su peso en oro y más" (8).

Es cierto que, alguno -bastantes- historiadores de ayer y de hoy, comparten la tesis de que Portugal, para esas fechas, había encontrado ese "paso" marítimo (9), pero en lo que respecta a España, "todavía a comienzos del siglo XVI, la acción castellana va dirigida a la búsqueda del Moluco Oriental, en cuya tarea el Nuevo Mundo representa un obstáculo geográfico y Veragua y Castilla Àurífia se presentan como vía de desahogo para despejar la "Ruta" hacia aquel lejano Occidente" (10).

Despejada la incógnita de que el "Estrecho Dudoso" no podía existir en los "caprichos" de las costas españolas, y producida la causalidad del "error científico" de Colón, españoles y portugueses se lanzan a la aventura de buscar otro camino y siendo así, la historiografía demuestra que la expansión española se desarrolla con pasmosa celeridad en los primeros años siguientes al Descubrimiento (11), fechas (1508-1509) en las cuales buena parte de la costa atlántica de Amérioca del Sur era conocida, al menos superficialmente (12).

En todo caso, los primeros españoles llegados a tierras americanas sostuvieron la idea de encontrar un estrecho, una vía un paso natural, o en su defecto, superar ese impedimento de la naturaleza con la construcción de un estrecho artificial, común ideal del Imperio, con ánimo de conservar sus bases navales necesarias para el dominio del Océano Pacífico y los "reinos de Oriente". Y, "situados los españoles en Las Antillas, tres caminos se le ofrecían: el del Norte, siguiendo el curso del río Missisippi que les hubiera dado acceso a la inmensa llanura del continente; el de las Mesetas, Méjico, Cundinamarca y transpuesto el Istmo del Darién y descubierto el Pacífico, el Perú; el de las Sierras Costeras de la América del Sur, tras las cuales se extiende la inmensidad de los llanos bañados por el Orinoco" (13).

Para lo que importa, obligado es concretar que, abundaban las ideas o intentos españoles en la búsqueda de la vía acuática-marítima natural, que suponía comunicaba a los Océanos Pacífico y Atlántico. Puede decirse que el primer explorador español que divisó el Istmo de Panamá fue Rodrigo de Bastidas, que siguió el curso trazado por Alonso de Ojeda (acompañante de Colón en su Segundo Viaje)

a lo largo de la costa de la actual Venezuela, dirigiéndose hacia el Suroeste y adentrándose en el Golfo de Urabá. De allí, se dirigió, entonces, hacia el Noroeste y se alejó de las costas panameñas durante un trecho de más de doscientas millas, probablemente hasta el sitio que hoy se conoce en Panamá como Nombre de Dios.

La mítica vía acuática-marítima, después de la exploración de Rodrigo de Bastidas, continuó sumida en el misterio y se sabe, que encontrarla fue meta fundamental del Cuarto y último viaje de Cristóbal Colón (14), que resolvió buscarla por el Noroeste y, de ser necesario, seguir las costas hasta encontrar señales de la visita de Bastidas.

El Almirante llegó a las islas Bonnocca, donde divisó las costas de Honduras y, desde allí tomó rumbo hacia el sur, hacia una región de aguas tranquilas y favorables a las que dió el nombre de Gracias a Dios, hoy convertido en el nominativo de Nombre de Dios. Colón, durante seis semanas navegó al sureste por las costas de las actuales Nicaragua, Costa Rica y Panamá. Y, el seis de abril de 1503, los españoles, capitaneados por Colón, abandonaron el campamento llamado Belén que habían instalado en la boca de un río de la vertiente de la provincia panameña de Veraguas. De este modo, Cristobal Colón dejó, para siempre, la "Tierra Firme" de América, y el soñado "Estrecho Dudoso" que, supuestamente conducía al Océano Indico, continuaba sin ser descubierto.

Ya en el año 1510, "Martín Fernández Enciso y Vasco Núñez de Balboa, salen de la isla La Española (hoy República Dominicana y Haití) y se establecen en la zona del Istmo de Panamá que Balboa será el primero en atravesar. El Descubrimiento del Mar del Sur (1513),

descartaba definitivamente la idea colombina y planteaba el acceso al Pacífico. La ruta terrestre, aunque corta, era difícil, por tratarse de un territorio tortuoso y selvático; a pesar de la importancia vital que el Istmo tomaría en lo sucesivo, nunca fue humanizado más que superficialmente". (15)

En ese momento, 1513, la masa continental del Istmo de Panamá se convierte en un reto para los exploradores españoles pues los convenció de que habían encontrado "el paso" que, si bien no era un estrecho acuático natural entre los océanos, sí podía convertirse y aprovecharse y, en ese convencimiento "Pedrarias Dávila fundó, en 1519, Panamá (La Vieja) y construyó el 'Camino de Cruces', que enlazaba con la corriente del río Chagres, río por donde se navegaba hasta llegar al Atlántico, a la base de Nombre de Dios y, más tarde, a Portobelo. Desde 1520, se habla de completar el trayecto fluvial prolongándolo por un corte hasta el Pacífico; tal fue la idea de Alvaro Saavedra Gerón, primo de Hernán Cortés, quien observó que de la angostura del Istmo se podría contruir un canal y parece que fue el primero que trazó el primer plano". (16)

Si bien el descubrimiento del Mar del Sur, por el Istmo panameño, llevó a la convicción de haberse encontrado "el paso" entre el Oceáno Atlántico y el Océano Pacífico, también trajo consigo el hecho de que se "apresuró la búsqueda de una vía que pudiera conducir a las Islas de las Especias y al Océano Indico" (17), pues la Corona española parecía estar impulsada por la obsesión oriental.

A raíz del Descubrimiento del Mar del Sur, Balboa, en carta fechada el 14 de marzo de 1514, informa al Rey de España, de sus descubrimientos, profetizando que la nueva región española parecía

destinada a convertirse en una colonia próspera y floreciente.

Como la historia lo demuestra, la carta enviada por Vasco Nuñez de Balboa llegó demasiado tarde para impedir el nombramiento y posterior viaje del nuevo Gobernador destinado a "Castilla del Oro", Pedrarias Dávila, personaje al que ningún historiador antiguo y menos contemporáneo ha podido dedicar una palabra de benevolencia, tan es así que Fray Bartolomé De Las Casas en su obra Brevísima Relación de la Destrucción de las Indias, señala: "El año de mil quinientos catorce, pasó a la Tierra Firme, un infeliz Gobernador, tirano, sin alguna piedad ni aun prudencia, como un instrumento del furor divino, muy a propósito para poblar en aquellas tierras con mucha gente española".(18)

El 30 de junio de 1514, Pedrarias desembarcó en La Antigua y fue recibido por Vasco Núñez de Balboa, cuya carta-informe que había llegado, por fin, a España, determinó que Fernando El Católico ordenara a Pedrarias que continuase con el descubrimiento del Mar del Sur, mediante el levantamiento de una cadena de avanzadas, fuertemente protegidas, de océano a océano.

Pedrarias envió a su lugarteniente, Juan de Ayora, para que ejecutase el mandato real, pero éste, en vez de dedicarse a atravesar el Istmo, se enfrascó en batallas y saqueos de las tribus indígenas que encontraba a su paso y logró reunir un gran cargamento de oro con el cual marchó a España. Pedrarias despachó, entonces, a Bartolomé de Hurtado para que buscase el desaparecido oficial Juan de Ayora, repitiendo aquél el comportamiento de este último, pero en vez de marchar a España, regresó a La Antigua con un rico botín de oro y esclavos indios.

Otras expediciones, marcadas con huellas de sangre, siguieron en rápida sucesión, con el intento de atravesar el Istmo. Así, en marzo de 1515, Gonzalo de Badajoz atacó el rico pueblo indígena de Natá y otros caseríos de la vertiente del Pacífico.

En noviembre del mismo año, Antonio Tello de Guzmán y Diego de Albites, trataron de completar, sin éxito, la tarea encomendada a Juan de Ayora. Esta última expedición fue memorable, sobre todo por el descubrimiento incidental que hicieron en la costa del sur, de un villorrio llamado por los indios "Panamá", que significaba para ellos lugar de muchos peces.

Otra expedición, emprendida por Gaspar de Morales y Francisco Pizarro, saqueó las islas de Las Perlas y asoló las costas del Pacífico, llegando a establecer en Panamá, a principios de 1517, el fuerte más meridional de la cadena tendida a través del Istmo.

En corto tiempo, Pedrarias Dávila y sus subalternos, hicieron jirones toda la labor conciliadora desarrollada por Vasco Núñez de Balboa. Este, apesadumbrado, protestó ante el Rey en carta del 16 de octubre de 1515, aduciendo las razones siguientes: allí donde los caciques e indios estaban como ovejas, se han tornado como leones bravos, a causa del mal tratamiento. Que si estas conductas de represión llegasen a durar más de un año, solamente quedará la tierra tan desolada que después no será posible tomarse remedio. (19)

En la misma carta que Vasco Núñez envió al Rey Fernando El Católico, expresaba esta otra opinión: "Nunca se ha castigado los daños y las muertes de hombres, ni se han castigado los hurtos de perlas y de oro que los capitanes han realizado en las entradas de los

poblados indígenas. Pedrarias es un hombre muy acelerado en demasía, es hombre que no le apena mucho, aunque sé que la mitad de la gente perdida en las entradas; nunca ha castigado los daños y muertes de hombres, ni dejado de castigar los hurtos de oro y perlas que los capitanes han hurtado muy claramente. Es persona que le place mucho ver la discordia entre los unos y los

otros. Es hombre que metido en su grajerías y codicia no se acuerda que es Gobernador ni entiende en otra cosa". (20)

Vasco Núñez de Balboa estaba en posición inmejorable para hacer tales críticas, ya que el Rey le había premiado por sus descubrimientos al nombrarle Adelantado del Mar del Sur y de las provincias de Coiba y Panamá.

En 1515, Balboa emprendió nuevamnte un recorrido a través del Istmo, esta vez transportando el material para construir cuatro goletas que luego intentó armar en las playas del Pacífico. Después de explorar y tomar posesión de las Islas de Las Perlas, fue citado por el Gobernador, Pedrarias Dávila, y luego de un

juicio, fue declarado culpable y sentenciado a morir decapitado.

La ejecución tuvo lugar en la plaza de Acla, en 1517, según narran las crónicas, Balboa caminó firme hacia la plataforma y puso su cabeza sobre la toza. Sus camaradas lo siguieron "muy de grado concertados". (21)

De este modo finalizó la carrera del primer hombre que pudo demostrar, de modo experimental, la factibilidad de una ruta transmarítima que comunicase a los océanos Pacífico y Atlántico.

2.2.- OTRAS EXPLORACIONES A TRAVÉS DEL ISTMO DE PANAMA

De acuerdo con la cronología convencional, la historia de Panamá, propiamente dicha, empieza en 1501, cuando el sevillano Rodrigo de Bastidas, descubrió la parte norte del Istmo, pasados ocho años después que Cristobal Colón pusiese pie, por vez primera, en el Nuevo Mundo.

El hombre destinado a ser descubridor del Istmo de Panamá había acompañado a Cristobal Colón en su Segunda expedición a las "Indias".

Ya para el año de 1500, se conocía en Europa la existencia de la costa norte de Sur América, y en octubre de ese mismo año, Bastidas izó velas en la bahía de Cádiz, cuatro meses despés de haber regresado del Nuevo Mundo, otro intrépido explorador español, Alonso de Ojeda.

Acompañaba a Bastidas Juan de la Cosa, experto piloto y navegante con Ojeda. Juntos surcaron las rutas marítimas por las que previamente había viajado Ojeda, costeando Venezuela; pero en lugar de tomar rumbo al norte, hacia el Cabo de Vela, se dirigieron hacia el suroeste, entrando en el Golfo de Urabá. Cambiando nuevamente de rumbo, navegaron a lo largo de la costa de Panamá hasta llegar a Punta Manzanillo y al lugar que más adelante había de llamarse Nombre de Dios, en el sector atlántico del Istmo de Panamá. Aquí estuvieron a punto de terminar prematuramente los viajes de Bastidas pues la voraz hormiga blanca había carcomido los cascos de sus naves; decidió entonces Bastidas regresar a toda prisa a la isla La Española.

Bastidas fue el primer explorador europeo en divisar la región istmeña de las islas de San Blas y la costa Caribe de Colombia.

En 1504, visitó nuevamente las tierras que había descubierto; pero en vez de establecerse en ellas, regresó a La Española, donde pronto se dio cuenta de que sus hazañas habían fomentado la envidia de los españoles residentes en la isla.

Aunque Bastidas no llegó a descubrir el quimérico "pasaje a las Indias", nunca perdió la esperanza de encontrarlo. Sabía que al norte y al oeste existía una vasta extensión de tierras, lugar quizás donde estaba lo que años más tarde Pedrarias Dávila calificó como "Estrecho Dudoso" y sobre el cual, al parecer, los naturales le habían dado noticias al Almirante, Cristobal Colón.

Importante es también el intento de establecer un "asiento", el Santa María de Belén, que no alcanzó a sobrevivir, a cargo de Rodrigo de Bastidas y Hernando de Colón, este último de doce años y sin la vocación marino-explorador de su padre, nos legó un libro tardío en el que recogió sus recuerdos de adolescente en las tierras del Istmo panameño.

Entre los que acompañaban a Rodrigo de Bastidas, en sus primeras expediciones, se encontraba el conquistador del Perú, Francisco Pizarro, Martín Fernando de Enciso y un joven cuyo nombre es legendario en la historia de la Conquista, Vasco Núñez de Balboa.

Conjugadas las informaciones de la continentalidad de las nuevas tierras y el "estrechamiento del Nuevo Mundo por la "garganta" ístmica panameña, la Corona Española se apresta a reorganizar la actividad descubridora. Se reunen en Burgos los más famosos navegantes españoles de la época para discutir sobre "las cosas a descubrir"; se reestructura la Casa de Contratación y se organizan tres expediciones,

cuyo propósito fundamental será la búsqueda de "ese paso", estrecho terrestre o istmo, intuido por Cristobal Colón en su Cuarto Viaje.

No es sino hasta el año de 1510, cuando la masa continental del istmo se convirtió en un reto para los navegantes españoles y, desde la fecha, el destino de Panamá se empieza a conocer como "el paso hacia la experiencia", ya que había sido definido con ese carácter durante la celebración de las Juntas de Toro (1505) y la Junta de Burgos (1508), fecha esta última en la que se firman las Capitulaciones de Alonso de Ojeda y Diego de Nicuesa, para las exploraciones y conquista de las tierras de Urabá y Veraguas.

Entre Alonso de Ojeda y Diego de Nicuesa existían grandes diferencias que no tardaron en ponerse de manifiesto. El primero era el hombre popular, carismático; mientras que el segundo bien podría ubicársele como el perfecto cortesano, insuflado de cargos y mercedes. Fray Bartolomé de Las Casas, que conoció a ambos personajes, llegó a decir que Nicuesa era uno de los hombres "más dotados de gracias y perfecciones humanas que podía haber en Castilla", en tanto que no vació en considerar al rival de éste, Ojeda, como "pobre y esforzado" (22).

Como demuestra la historia, es el segundo de los caracteres apuntados quien logra triunfar y hace la conquista. Hay que anotar que, al final, ambos sucumbieron en sus propósitos colonizadores, pero en favor de ellos, también hay que decir que lo inhóspito del terreno, el hambre y el acoso constante de los indios harían fracasar a cualquier humano de distinta condición y carácter personal.

Ante la ausencia de Ojeda, que después de fundar San Sebastián

regresa a la Isla Española, lugar donde pasará el resto de sus días, pobre, enfermo y fracasado, la suerte de los expedicionarios españoles pasa a depender de Vasco Núñez de Balboa, que logra fundar, a pesar de la inoportuna e imprudente conducta de Nicuesa, la población Santa María del Darién, considerado como el primer establecimiento español en Tierra Firme.

Las regiones vecinas de Santa María La Antigua del Darién habían sido cultivadas por los indios, por lo cual parecían ser tierras fértiles. En ellas se estimaba asegurada la prosperidad pero Enciso, acompañante de Balboa y abogado, impuso reglamentos tan ridículos y arbitrarios y menos aún adecuados a aquellas condiciones de vida que los indios-colonos decidieron tomarse la ley por sus propias manos. Convocaron a una reunión, sesión municipal -la primera en su clase que tuvo lugar en el Nuevo Mundo- y durante la misma expusieron las razones para deponer a Enciso y eligieron a Balboa y a Martín Samudio, Alcaldes conjuntos de la Villa.

Poco después de su llegada al Istmo, Balboa empezó a distinguirse por su valor y hazañas. Los cronistas dicen que fue justo y bondadoso con los indios y con sus propios hombres; se sabe que, mientras fue Alcalde de La Antigua, cuidó escrupulosamente del bienestar de la comunidad, manteniendo el orden y realizando progresos considerables hacia una organización y asentamiento humano permanente.

Pero, como todo ser humano, Balboa no dejaba de tener ciertas imperfecciones; sin embargo, supo sacarles partido. Por ejemplo, cuando hacía negocios con los indios, éstos llevaban, generalmente, la peor parte, pero Balboa efectuaba los trámites, con tal cortesía y

amabilidad que los caciques o jefes quedaban invariablemente encantados con su personalidad. Los indios consideraban a Balboa su benefactor; podía el español descubridor, recorrer todas aquellas tierras, con la seguridad de ser bien recibido en todas partes. Y es que Balboa prefería conquistar la confianza de los indios más por la bondad que por la fuerza.

3.- CONSECUENCIAS DEL DESCUBRIMIENTO DEL MAR DEL SUR.

El descubrimiento del Mar del Sur mantuvo con fervor preciente, la esperanza de encontrar una ruta más rápida entre los dos Océanos y, a la vez, apresuró la búsqueda de una vía de "paso que pudiera conducir a las Islas de las Especias y al Océano Indico". Pero, ya no sólo eran los españoles los que se dedicaban a la magna tarea, pues otras naciones también lo estaban intentando.

El genovés Juan Cabot, al servicio de Enrique VII de Inglaterra; Gaspar Corte Real, al mando de una expedición portuguesa; el florentino Giovanni de Varrazo, al servicio de Francia y muchos otros, bregaron incansablemente en este empeño, sin encontrar el deseado paso que permitiera a los barcos pasar libremente en forma expedita de un Océano a otro.

En 1517, Fernando de Magallanes, portugués de nacimiento pero español por naturalización, presentó a Carlos V un ambicioso plan para llevar a cabo un viaje a las Molucas o Islas de las Especias.

Tanto España como Portugal, reclamaban para sí estas islas, la primera basando su argumentación y recurriendo al famoso Tratado de Tordesillas; pero como se sabe, los portugueses, desde 1511 lograron ejercer un control exclusivo sobre las Islas Molucas, obstaculizando el tránsito por las mismas a los españoles, es decir, la ruta comercial del Cabo de Buena Espernza encontraba, a partir de 1511, limitaciones para el tráfico español.

Magallanes, que ya había tomado parte en una anterior expedición portuguesa a las "Indias Occidentales", insistía en la posibilidad de

llegar a las Molucas navegando hacia el este, sin necesidad de transitar por las aguas prohibidas y de juridicción portuguesa.

El 22 de mayo de 1518, Carlos V otorgó su aprobación al proyecto de Magallanes y el 20 de setiembre de 1519, Magallanes y sus acompañantes pudieron zarpar del puerto de Sanlucar de Barrameda. Dos meses más tarde, Magallanes divisó las costas del Brasil y hacia finales del año 1520, atracó en la pequeña Bahía de San Juliaá, situada a 44 grados al sur del Ecuador, en el territorio que llamó Patagonia, según dicen los cronistas, nombre dado por el enorme tamaño de los pies de los naturales.

El 21 de octubre de 1521, la flota de Magallanes bordeó el cabo que llamó Cabo de las Once Mil Vírgenes y posteriormente navegó por el estrecho que hoy lleva su nombre, pasaje de 360 millas en la dirección sureste del Atlántico, entre La Patagonia y la Tierra del Fuego.

El 28 de noviembre de 1521, Magallanes logra salir a la punta más occidental del Estrecho, lugar aquél que denominó Cabo Deseado.

Posteriormente llega a la Isla Cebú, en el Archipiélago de Las Filipinas, lugar donde murió el primer hombre conocido que dió la "vuelta al mundo".

La muerte de Magallanes, 27 de abril de 1521, no impidió que uno de los barcos de su expedición, El Victoria, al mando de Juan Sebastián Elcano, volviera, por la vía del cabo de Buena Esperanza, a España, siendo los primeros navegantes en completar la circumnavegación del globo.

Siendo ya el año de 1526, una flota española con destino a las Islas Molucas, capitaneada por García de Loysa, tomó cuatro meses para arribar a la isla de Timor, pero en el transcurso de la navegación una de las naves, El Santiago, como consecuencia de las sucesivas tormentas, hubo de navegar hacia el norte llegando por accidente al istmo de Tehuantepec, en México, a 6.000 millas del Cabo Deseado" El viaje del Santiago, primer barco en recorrer la costa occidental de América del Sur, de uno a otro extremo, puede considerarse una de las hazañas más significativas en la historia de las exploraciones-navegaciones del siglo XVI.

Lo expuesto puede servir para considerar que, la búsqueda del "Estrecho" se intentó, repetidas veces, por aguas del Mar Atlántico.

Por lo que respecta a las exploraciones que tuvieron como centro de las mismas al Océano Pacífico, es menester indicar que en 1522, Gil González Dávila, antiguo Contador de la isla La Española, encabezó una expedición a través de las montañas, llegando al Golfo de Nicoya y descubriendo el lago de Nicaragua. Los indios le informaron que un río navegable conectaba con este gran mar interior en la vertiente del Atlántico, logrando formar una red fluvial que se adentraba en el continente, aunque sin atravesarlo completamente.

González Dávila, se sintió animado a comunicar al Rey que:
"aunque el estrecho de agua de un mar a otro no se hallase...hay tres
leguas de una mar a otra, las dos de tierra muy llana, que se puede
andar con carretas, y la otra legua que, aunque no es como las dos
leguas anteriores, no se dejará de acarrear..., Es bastante estrecho
para gozar la Especería por este camino"

4.- LAS EXPLORACIONES POR LOS ISTMOS DE TEHUANTEPEC Y NICARAGUA.

En el año de 1516, muere el Rey Fernando El Católico y le sucede su joven nieto, mas tarde Emperador Carlos V, y según consenso histórico, bajo su reinado surge, por vez primera de manera clara, la idea de construcción de un canal artificial que uniera el Mar del Sur con el trayecto del río Chagres. (24)

Carlos V ordenó a todos los Gobernadores de "las Indias", que efectuasen los estudios de todas las bahías y ríos, con la idea de encontrar un vínculo de unión entre los mares.

Siguiendo estas instrucciones, Hernán Cortés, obtuvo de Montezuma un mapa del Golfo de México y de otras regiones hacia el sur, que mostraba las ensenadas y los ríos.

Después de conquistar a los indios de Tehuantepec, Gonzalo de Sandoval, lugarteniente de Cortés, exploró el Istmo, no encontró ningún estrecho, pero sí la ruta que en aquella época utilizaba el río Coatzacoalcos, como parte del camino real".(25)

"El descubrimiento de este mar interno mexicano, causó gran exitación entre los españoles radicados en Panamá. El Gobernador de ésta, Pedrarias Dávila, reclamó inmediatamente su juridicción y, después de la conquista de los aborígenes, fundó en aquellas tierras la ciudad de Nueva Granada". (26)

Carlos V, Rey de España, mantenía vivo su interés en localizar un "Estrecho" y en ese empeño escribió a Cortés ordenándole que hiciera una búsqueda más detenida "del paso que pudiera unir las costas este y oeste del Nuevo Mundo y acortar en dos tercios la ruta de Cadiz al

Catay. (27)

En 1524, Cortés, destinó cinco barcos a esta misión y escribió al Rey Carlos V lo siguiente: " tengo en tanto estos navíos, que no lo podría significar; porque tengo muy cierto que ellos, siendo de Dios Nuestro Señor servidor, tengo de ser mera causa que vuestra cesárea Majestad sea en estas partes Señor de más Reinos y señoríos que los que hasta hoy en nuestra nación se tiene noticia" (28)

Las expedicioness españoles en América no continuaron con el entusiasmo de las primeras, debido a dos circunstancias o factores: en primer lugar, existía una declaración de estado de guerra más o menos abierta entre España y Portugal, en torno a la validez del famoso Tratado de Tordesillas (29), tratado que repartía el mundo entre lusitanos y castellanos; y, en segundo lugar, la decisión del Emperador Carlos V de vender o empeñar su derecho a Las Molucas (o Islas de las Especias), en favor de la nación antagonista.

Ante la imposibilidad de aprovecharse del descubrimiento de Magallanes y fracasar la tentativa de asegurar la remota Isla Tidere, el Emperador, en guerra con Francia, resuelve aquel año, no obstante la oposición de las Cortes españolas, firmar el Tratado de Zaragoza, cediendo a Portugal, por 350.000 ducados, todos los derechos a las legendarias tierras de especerías y fijando una línea arbitraria de demarcación de 17º al oriente de las islas. Con esta disposición la meta oriental de la Corona española llegó a su fin.

5.- PRIMERAS IDEAS O PROYECTOS ESPAÑOLES DE CONSTRUIR UN CANAL ARTIFICIAL.

3

La necesidad de lograr un domino estratégico marítimo español, aunado al fracaso de los numerosos intentos de localizar el "estrecho natural", convenció a la mayoría de los exploradores españoles que, el mismo no podía estar situado en regiones tropicales o de clima templado. A la par de ese convencimiento, el notable desarrollo del comercio incidió en satisfacer de la mejor manera el tránsito de uno a toro mar y, algunos, desde esa perspectiva, empezaron a considerar la idea de un canal hecho por la mano del hombre.

Como hemos dicho, casi todos los historiadores acreditan que la primera idea-sugerencia de construir un canal artificial, se debe al pensamiento de Alonso de Saavedra de Cerón, teniente allegado a Hernán Cortés y capitan de la desafortunada expedición que éste último envió a las Islas Molucas. Saavedra tuvo la oportunidad de acompañar a Balboa en las tierras del Darién, y al descubrir el Mar del Sur, observó la estrechez del Istmo.

Antes de Saavedra y ya situados en tierras panameñas, "el curso del río Chagres fue estudiado en 1527 por Hernando de la Serna y Pablo Corso; mientras que Alvaro de Queijó, exploraba las posibilidades del río Grande. Antonio de Galvao y López de Gómara indicaban, no mucho más tarde, todos los posibles puntos de paso en ésta (Panamá) y otras zonas ístmicas de América. Y Gómara, convencido de que un proyecto de tal naturaleza era posible, recordaba "que nada era imposible para un rey de Castilla". (30)

Saavedra de Cerón, propuso la construcción de un canal entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico, proyecto que no cristalizó -según los cronistas- debido a su muerte ocurrida en un viaje de regreso desde las Indias Orientales, y es consenso compartido que, si en verdad Saavedra hizo tal observación, la misma debió ser formulada en el año de 1528, antes de emprender un viaje a México.

La única fuente autorizada -hasta ahora- que podía dar cuenta del proyecto de Saavedra de Cerón, era Antonio Galvao, historiador portugués y antiguo Gobernador de las Islas Molucas, persona que escribió, hacia el año 1550, que "Saavedra, de haber vivido, hubiera abierto la tierra de Castilla del Oro y Nueva España, de mar a mar".

Galvao hacía mención de cuatro sitios por donde era posible la construcción de un canal, pero no se sabe si estas recomendaciones específicas se incluyeron en la proposición original de Saavedra o si, posteriormente, fueron añadidas por motivaciones propias de Galvao.

Menos aún que el anterior proyecto se conoce aquél atribuido a Estete y Rojas, quienes exploraron, en 1529, el río San Juan, en Nicaragua.

Después de la fundación de la ciudad de Panamá (La Vieja), la atención se concentró en las perspectivas que ofrecía el río Chagres, río que la bañaba y constituía el eslabón fluvial en la ruta transístmica. En 1527, el gobernador de Panamá, De los Ríos, ordenó a Hernando de la Serna, a Pedro Corso y a Miguel de la Cresta, que exploraran detenidamente el río Chagres y el interior del Istmo, con ánimo de buscar una ruta propicia para establecer una vía de

comunciación por tierra, entre los mares.

Carlos V ordenó a Antonio de Gama, quien en 1529 reemplazó en la gobernación a De los Ríos, enviar otra expedición al Chagres, la que se llevó a cabo en 1531. Una tercera expedición fue despachada a la misma región del río Chagres, en 1533, todo ello en cumplimiento de una Orden Real expedida por la Reina española.

El 10 de octubre de 1533, Gaspar de Espinosa, escribió al Rey, expresándole: "El Chagres puede hacerse navegable a un costo muy bajo y será la mejor y más útil vía en el mundo... un canal para la navegación, puede excavarse...".(32)

No se sabe si solamente Gaspar de Espinosa sugirió despejar el río, o sea, librarlo de todo impedimento para la navegación y hacerlo más profundo en la mitad de su recorrido, o bien recomendó la excavación adicional, desde la cabecera del Chagres hasta llegar al Océano Pacífico.

Carlos V consideraba que ambas posibilidades merecían investigarse y el 20 de febrero de 1534, envió dos pliegos de instrucciones a Francisco de Barrionuevo, quien reemplazó a De la Gama en la gobernación del Istmo. En la primera de las citadas "instrucciones", le ordenaba que limpiara el Chagres de obstrucciones, para que pudiera ser navegable por la mayor distancia posible en dirección a Panamá".

La segunda de las "cédulas" que enviaba Carlos V ordenaba a De la Gama, que organizara otra expedición y exploración de la región entre el río Chagres y el Pacífico, bajo una comisión de expertos, quienes

habrían de prestar atención particular a los medios y modos a ser empleados, para cortar y abrir la tierra y unir el Mar del Sur con el río".(34)

En relación con el proyecto de canal, a Barrionuevo se le pidió que informara sobre qué dificultades podrían ser ocasionadas por las mareas y por la elevación de la tierra, qué costaría en dinero y cuántos hombres eran necesarios, cuánto tiempo tomaría y qué cerros y valles serían encontrados" (35)

Barrionuevo delegó la investigación en el Capitán General Pascual de Andagoya, quien escribió al Rey expresándole que se haría cargo de la empresa durante el tiempo de la estación seca; pero en relación el propuesto canal, aventuró la opinión que, "todo el oro del mundo no bastaría para llevarlo a feliz término, especialmente con la clase de ayuda que los naturales puedan brindar. Lo más práctico que puede hacerse es despejar el Chagres hasta la costa, lo que dejaría cerca de cinco leguas para ser atravesadas por caminos de tierra hasta Panamá". (36)

Entre 1550 y 1555, el interés por construir un canal artificial, vuelve a ser puesto de manifiesto, debido a la publicación de dos libros: uno, cuyo autor era el portugés Antonio de Galvao, el otro correspondía a Francisco López de Gómara, capellán ayudante de Cortés. El primer autor, Galvao, señalaba cuatro sitios por donde lo angosto de la tierra, la poca elevación y la presencia de ríos navegables —o por lo menos de ríos que podrían hacerse navegables sin mayor tropiezo—, se combinaba para facilitar la construcción de un canal.

Los lugares propuestos eran o comprendían "desde el Golfo de San

Miguel a Urabá, que es de 25 leguas; o de Panamá a Nombre de Dios, una distancia de 17 leguas; o a través de Zequator, río en Nicaragua, que nace en un lago a tres o cuatro leguas del Mar del Sur y desemboca en el Mar del Norte, donde navegan grandes barcos y pequeños navíos mercantes. El otro lugar es de Tecoantepec a través de un río o Verdadera Cruz, en la bahía de Honduras, que también puede excavarse como estrecho. Lo que, de hacerse, haría posible navegar desde las Canarias hasta las Molucas, bajo el clima del Zodíaco (Ecuador) en menos tiempo, con menos peligro, que navegar por el Noroeste. Todavía si pudiera encontrarse un estrecho (natural) por el cual se pudiera navegar al mar de la China, como siempre se quiso, sería muy beneficioso". (37)

Gómara, a su vez, en el libro publicado, urgió a la Corona española para que emprendiera, sin demora, la excavación de un canal en uno de estos cuatro lugares: "Es tan dificultosa y larga navegación a las Molucas de España por el Estrecho de Magallanes, que hablando sobre ellas, muchas veces, con hombres prácticos de 'Indias' y con otros historiadores y curiosos, hemos oido: un buen paso, aunque costoso, el cual no solamente sería provechoso, empero honroso para el hacedor, si se hiciese. Este paso habría de hacerse en Tierra Firme... por una de cuatro partes o por el río Lagarto... o por el desaguadero de la Laguna de Nicaragua, por donde suben y bajan grandes barcas y la Laquna no está de la mar sino a tres o cuatro leguas... también hay otro río de la Verdadera Cruz o Tecoantepec, por el cual traen y llevan barcas de una mar a otra los de la Nueva España. De Nombre de Dios a Panamá hay diez y siete leguas, y del golfo de Urabá al Golfo de San Miquel veinticinco, que son las otras dos partes y las más dificultosas de abrir; sierras son, pero manos hay. Dame quien lo quiera hacer, que hacerse puede; no falte ánimo, que no faltará dinero, y las Indias...lo dan, para la contratación de la especería, para la riqueza de las Indias, y para un Rey de Castilla, poco es lo imposible". (38)

El libro de Gómara se publicó, por primera vez, en 1552; el de Galvao no lo fue sino hasta 1555; y los paralelos desconcertantes entre las dos descripciones, la uniformidad de las distancias estimadas y aun ciertas similitudes en la redacción, hacen pensar que el escritor portugués probablemente tomó prestada para su información de la obra del español.

La arrogante pretensión de Gómara, en el sentido de que "para un Rey de castilla, pocas on las cosas imposibles", movió a Carlos V a aceptar el reto y "embarcarse" en un programa para la onstrucción de un canal. Pero, los últimos años de su reinado los ocupó totalmente en las guerras europeas, lo que dejó poco tiempo para pensar en las remotas Indias.

El 16 de enero de 1556, Carlos V abdicó y murió en el año de 1558. Le sucedió en la Corona española su hijo Felipe II y aun cuando heredó el entusiasmo de su padre por un canal entre los Océanos, cuando entre 1555 y 1556, Ruy López de Valdenebro, sometió al Consejo de Indias un proyecto para eliminar los rápidos en el río San juan, en Nicaragua, y hacer un canal navegable en todas las estaciones, desde el lago de Nicaragua hasta el Atlántico, el Consejo de Indias tomó la sugerencia con suficiente seriedad como para transmitirla a la Casa de Contratación; pero no hizo esfuerzo adicional para hacer realidad el proyecto presentado por López de Valdenebro.

La búsqueda de un estrecho natural a través de América Central,

prácticamente abandonada desde el año 1530, se reavivó en 1556.

El 29 de julio del citado año, Felipe II autorizó a Jorge de Quintanilla, quien fuera Juez de la municipalidad de Cartagena (España) para buscar un estrecho "en cierto lugar".(39)

A Felipe II también se le acredita el envío de dos ingenieros flamencos al Istmo de Panamá, con instrucciones para que recopilaran datos sobre la posibilidad de construir un canal interocéanico. Nada se sabe sobre esta misión, salvo que los referidos exploradores "encontraron dificultades insuperables". (40)

El proyectado Canal español, naturalmente tenía adversarios, así como entusiastas defensores. Los que disentían, basaban su oposición en una o más de tres premisas inconexas. La primera hacía referencia a que un canal benficiaría a otras naciones marítimas, más que a la misma España.

Carlos V había considerado esta posibilidad y dificultad; prueba de ello es que, en el año 1535, en una Real Orden expresó su temor de que la excavación de un canal "abriría la puerta a portugueses y franceses; y antes que tal cosa sucediera sería necesario tomar medidas para la defensa de la vía acuática". (41)

La segunda premisa que alegaban los opositores a la construcción de unc canal artificial, por parte española, hacía referencia a la consecuencia de la supuesta diferencia en el nivel de superficie de los Océanos. la apertura de una vía acuática entre ellos - se estimaba- causaría inundaciones desastrosas. La supuesta variación de nivel entre el Pacífico y el Atlántico y el completo fenómeno

flutuatorio de las mareas, dieron bastante motivo en qué pensar a los hombres de ciencia del siglo XVI.

Gómara declinó, prudentemente, adivinar o exponer una opinión o explicación respecto al anterior "misterio". Y fue tan prevenido que llegó a decir: "Nadie hasta hoy ha podido alcanzar el secreto ni causa del crecer y menguar de la mar, y mucho menos que crezca en unas partes y en otras no crezca; y así es superfluo tratar de ello". (42)

La tercera argumentación que sostenían los adversarios de la construcción de un canal artificial era de naturaleza religiosa, pues, afirmaban "que la construcción de un canal artificial de aguas, por donde Dios dispuso que hubiera una barrera de tierra, sería un acto impío y pecaminoso".

Sobre este argumento, en 1590, un libro escrito por el sacerdote jesuita, José de Acosta, planteaba objeciones recurriendo a argumentos técnicos sobre la hidrodinámica y entremezclados con argumentos religiosos. El devoto escritor consideraba lo primero poco importante, pero lo segundo, casi de naturaleza insalvable. Literalmente José de Acosta, venía a decir: "Han planteado y platicado algunos de romper este camino...A esta plática no falta quien diga que sería anegar la tierra, porque quieren decir que un mar está más bajo que el otro, como en tiempos pasados se halla por historias haberse dejado de continuar por la misma consideración el Mar Rojo con el Nilo, en tiempos del Rey Sertoris y después del imperio otomano. Más de mí tengo por cosa vana tal pretensión, aunque no hubiese el inconveniente que dice, lo cual yo no tengo por cierto; pero es para sí que ningún poder humano bastará a derribar el monte fortísimo e impenetrable que Dios puso entre los dos mares...que bastan a sustentar la furia de

ambos mares. Y cuando fuese a hombres posible, sería mi parecer muy justo tener el castigo del cielo querer enmendar las obras que el Hacedor, con sumo acuerdo y prudencia ordenó en la fábrica del universo". (43)

Los historiadores, en su mayoría, coinciden y han aceptado la teoría que sostenía que el temor de Dios influyó en el Rey Felipe II, en tal grado que, durante la última parte de su reinado, no solamente prohibió todos los intentos para construir el canal, sino que amenazó con la muerte a cualquiera que se arriesgara siquiera a discutir el proyecto. aunque Felipe II era indudablemente un fanático religioso y este relato se ajusta a las concepciones reaccionarias de su intransigente carácter, en realidad muy pocas evidencias fundamentales se presentan para demostrar su oposición a la construcción de un canal.

La única fuente autorizada que reseña la tradición del canal fue y es la de Antonio de Alcedo, cuyo diccionario Geográfico e Histórico de las Indias, publicado en 1787, contenía referencias sobre el tema, como los siguientes puntos: "El Consejo de Indias llamó la atención del Rey por efecto perjudicial que la apertura de un canal pudiera tener en los intereses de la Corona, por cuya razón el Rey ordenó que nadie lo propusiera o mencionara, bajo pena de muerte". (44)

El mismo cronista, citaba una prohibición similar decretada con respecto a la navegación por el río Atrato. Decía: "Es navegable por muchas leguas, pero su pasaje está prohibido bajo pena de muerte, sin excepción para nadie, para evitar los maleficios que la facilidad de la penetración al interior del país pudiera traer a las provincias del Nuevo Mundo". (45). El cierre del río Atrato ocurrió en verdad, pero

el mismo fue ordenado por Felipe V, a principios del siglo XVIII, y no por Felipe II, que reinó en el siglo XVI.

Con referencia a este sentido histórico, en 1886, Lucien Bonaparte Wyse, manifestó que Alcedo pudo haberse confundido con la prohibición de Felipe V, con otra imaginaria ordenada por Felipe II. Estas fueron las palabras de Bonaparte Wyse: "En 1719, Antonio de Pedrosa y Guerrero, Presidente de la Audiencia, más tarde Virrey de Nueva Granada, para proteger los reinos de la Aduana de Cartagena contra pérdidas por contrabando...obtuvo de Felipe V una autorización para infligir la pena capital a todos los que emprendiesen nuevas exploraciones por el río Atrato. Esta es la única huella que he podido encontrar después de examinar los archivos de España y la Nueva Granada, de cosa alguna relacionada, siquiera apróximadamente, al famoso decreto en el cual, según Alcedo, Felipe II prohibió cualquier discusión sobre un corte a través del Istmo americano". (46)

En el reinado de Felipe III, hijo de Felipe II, quien gobernó de 1598 a 1621, acusó mayor actividad el proyecto sobre el canal.

Samuel Champlain, quien visitó Panamá alrededor del año 1600, realizó una recomendación tentativa para un canal que uniera al río Chagres con el Pacífico, pero no presentó ningún plan concreto.

Las ideas de Samuel Champlain, hacían referencia a los siguientes extremos: "Se puede apreciar que, si las cuatro leguas de tierra de Panamá a este río fueran cortadas al través, se podría acortar la ruta en más de 1.500 leguas y la América entera estaría en dos islas". (47) En 1616, Felipe II instruyó al Gobernador de Castilla del Oro, Diego Fernando de Velasco, para que enviara una partida de exploradores al Istmo del Darién e informara sobre las ventajas y desventajas que ofrecía esta región para trazar un canal entre el Golfo de San Miguel y el río Atrato, toda vez que el acarreo de mercancías por medio de mulas, a través del Istmo, venía presentándose como una labor muy agotadora. Felipe III, en el afán de remediar esta situación, solicitó propuestas sobre otras rutas comerciales como alternativas, más convenientes, mejores y salubres.

El 23 de enero de 1620, Diego de Mercado, flamenco de nacimiento, residente en Guatemala, envió un informe en el cual elogiaba con más entusiasmo que certeza y recomendaba las virtudes del tránsito por Nicaragua: "...llamó la atención de Su Majestad, hacia dos puertos, uno en el Mar del Norte y el otro en el Mar del Sur, ambos llamados San Juan...y el puerto de San Juan en el Mar del Norte es muy seguro y amplio. Tiene gran profundidad, una buena entrada y salida, sin barros ni arenas y está bien protegido de los vientos del Norte".

Esta descripción de Mercado, podría decirse, exageró las virtudes geográficas de la pequeña bahía de San Juan del Norte, en la desembocadura del río San Juan. Aunque para 1620, la bahía estaba en mejores condiciones, todavía era un obstáculo insalvable.

El curso del río San Juan todavía constituía un problema, puesto que, a 15 millas del Atlántico se dividía en dos canales. La rama del Norte, traía muy poca agua y estaba llena de peligrosos bancos de arena; y la Sur, llamado "Colorado", estaba obstruida parcialmente en su boca por bancos de arena. Mercado proponía repasar el "Colorado"

con palizadas, con lo cual "será más fácil unir todas las aguas que ahora están divididas y hacer que desembarquen juntas en la bahía de San Juan". (49)

"La ciudad de Granada -continuaba Mercado-, posee diez o doce naves para el comercio con Portobelo y Cartagena, lugar a donde llevan aves de corral, maíz, resina y otras mercaderías y de donde traen a Granada, vino, hilo y otros artículos de España y en el presente estos barcos remontan y descienden el río con el mayor de los problemas y las dificultades". (50)

Asimismo, Mercado recomendó desde el lago hasta el Pacífico la construcción de un canal artificial, para lo cual proyectó dos rutas. una que terminara en la Bahía de Papagayos (hoy llamada Bahía Salinas) y la otra en el puerto de San Juan del Norte.

Al parecer, Mercado, creía que la superficie del lago estaba a unos pocos pies sobre el nivel del Atlántico y que el Pacífico denunciaba mayor profundidad y elevación, de modo que las aguas del océano Occidental fluirían en una corriente regular a través del canal, el lago y el río hacia el Mar Caribe, "desde un punto sobre el lago a la bahía de Papagayo, la distancia de cinco leguas y cuatro de éstas pasan por una profunda depresión y, desde su extremidad hasta Papagayo sólo hay una corta legua de roca que actúa como una especie de barrera. Cortando a través de esta legua y ensanchando la depresión, los mares del Norte y del Sur pueden ser unidos y la superficie del lago subirá, porque el Mar del Sur es cinco o seis codos (el codo español equivalía cerca de 18 pulgadas) más alto que el lago. Y condiciones similares existen a lo largo de las cuatro leguas entre el lago y el río de San Juan del Sur, tierra plana y seca, fácil de cortar". (51)

6.- LAS FLOTAS Y EL CAMINO.

Tras la renuncia de Carlos V a favor de Portugal, de las Islas Molucas (1529), el comercio a través del Istmo rápidamente sufrió una disminución, sobre todo en aquellos bienes de subsistencia, como lo eran el maíz, vino, algodón, etc. No obstante, o en contrapartida a la disminución del comercio de esa naturaleza, el Istmo de Panamá se convertirá en lugar de "paso" obligado para bienes de mayor consideración como fue el oro y la plata provenientes del Perú.

El nombre Perú (o Birú), se utilizó, al principio, sólo pra denominar la región situada al este del Golfo de San Miguel (en Panamá), pero luego se hizo extensivo hasta incluir -pasado el tiempo- el gran Imperio Inca, situado, como se sabe, en tierras mucho más al sur.

El territorio original del Perú, fue explorado superficialmente por Gaspar de Morales y Francisco Pizarro, en 1515, quienes lo conquistaron completamente. También el antes mencionado Pascual de Andagoya, realizó exploraciones en el Perú, toda vez que fue nombrado como Inspector General del Reino en aquella región. Adagoya, en sus exploraciones en Perú, casi pierde la vida y al regresar a la ciudad de Panamá cedió sus derechos de inspector General del Perú a un grupo de oficiales, entre los cuales se econtraba Pedrarias Dávila, Francisco Pizarro, Diego de Almagro y Hernando de Luque, sacerdote este último y considerado como hombre de gran fortuna material, que si no la aumentó es de creerse, la mantuvo, toda vez que era la persona encargada de recibir todos los ingresos provenientes de la isla de Tabogá, situada en la Bahía de Panamá.

Según Andagoya, los cuatro socios, Pizarro, Luque, Almagro, Pedrarias, sólo pudieron aportar unos sesenta pesos de oro. Luque logró reunir un poco más, con lo cual engrosó los fondos para poder comprar los derechos de Andagoya. Finalizada la operación de transmisión de títulos, Pizarro pudo partir de Panamá, en su primera expedición hacía el Perú, el 14 de noviembre de 1524, expedición primera que fue un rotundo fracaso.

Más tarde y estando ya Pizarro en Panamá, Almagro le compró la cuota-parte de sus derechos a Pedrarias, que representaba una cuarta parte de los derechos totales de la empresa conjunta que habían montado entre los cuatro. Posteriormente, el mismo Almagro decidió adquirir mayor protagonismo en los planes y decisiones de la empresa.

La conquista del Perú que, como se sabe, culminó por mantener casi por dos siglos continuos, un comercio floreciente entre la Metrópoli española y el Perú, también fue aprovechada por el Istmo de Panamá, lugar que se llenó de prosperidad y estimuló un interés más atento por los diversos proyectos que se presentaron para abrir un canal. Fabulosas cantidades de oro y plata fueron embarcadas del Perú a Panamá y desde este lugar puestas en camino hacia España. El transporte de la mercancía aurífica proveniente del Perú, en Panamá era transportado por tierra, hasta la costa Atlántica y desde ese punto embarcadas hacia España. En dirección inversa, todos los productos, mayormente manufacturas, de Europa y de España eran llevados al Istmo, lugar de su posterior distribución entre las distintas provincias del Nuevo Mundo.

El tránsito por Panamá era el más conveniente para la época pero distaba, a pesar de ello, de ser el ideal de acuerdo con el volumen

comercial que tenía que soportar. Ni en el lado Atlántico, ni en el Pacífico, se encontraba lo que podría considerarse como una bahía o puerto idóneo para el desembarco. Además de este impedimento geográfico, las dificultades se acrecentaban por lo insalubre del clima. Las fiebres, la disentería y otros males típicos del clima tropical, rápidamente hicieron disminuir el tráfico, tanto que, en 1531, el Gobernador Gama, propuso mudar la ciudad a otro lugar más salubre.

Andagoya se opuso a este traslado argumentando que el Todopoderoso había escogido el lugar y por lo tanto, la ciudad de Panamá debía permanecer donde originariamente se había edificado y parece ser que esta argumentación triunfó, toda vez que la ciudad de Panamá hubo de permanecer en su lugar original por un período de ciento cicuenta años más.

En 1607, la población de la ciudad de Panamá estaba distribuida de la siguiente manera: la población blanca llegaba a cerca de 1.200 almas. 600 hombres, 303 mujeres y 300 niños. A estos se añadían 750 negros libres, indios y mestizos y cerca de 3.700 esclavos negros de ambos sexos que vivían en la ciudad y en sus suburbios.

El fraile inglés, Thomas Gage, encontró a los españoles residentes en Panamá, "muy dados al pecado, al relajamiento y, especialmente al sexual, quienes hacían de los negros africanos primerísimas víctimas de sus lujurias...". (52)

Nombre de Dios, localidad y terminal en el Atlántico para utilización del tráfico de oro entre el Perú y España, no llegaba a tener la consideración de ciudad, sino más bien era un reducido

poblado y con mayores dificultades climatológicas que la ciudad de Panamá situada en el Pacífico.

Nombre de Dios fue fundado por Diego de Nicuesa, pero el que verdaderamente logró un establecimiento definitivo fue Diego de Albites, a quien se le había concedido autoridad para colonizar la provincia de Veragua. Nombre de Dios distaba o estaba situado al oeste de la provincia de Veragua y Albites llegó a él en el año de 1519.

Nombre de Dios estaba expuesto a los fuertes vientos del Norte, las tierras vecinas eran totalmente pantanosas y no reunían la menor condición para dedicarlas a cultivo alguno, su excesiva anchura a la entrada de la bahía imposibilitaba cualquier intento de instrumentar medios de defensa contra unos posibles asaltantes, como posteriormente la realidad lo demostró, pues los piratas franceses e ingleses veían en Nombre de Dios un punto fácil para sus sucesivos ataques. Por ejemplo, la defensa de Nombre de Dios no pudo rechazar el ataque de Francis Drake en 1572 y, en virtud de ello, el Ayuntamiento de la ciudad de Panamá informó, en el año 1577, que como consecuencia de las frecuentes alarmas y depredaciones "Nombre de Dios, está casi abandonado y ni siquiera llegan a treinta los residentes que se han quedado para habitarlo". (53)

En el año de 1556, Felipe II comisionó a Juan Bautista Antonelli, ingeniero militar italiano, para que realizara un estudio de
comparación entre los principales puertos situados dentro del dominio
español en el Nuevo Mundo, sobre todo y de manera especial en aquellos
situados en la costa del Caribe y las tierras de América Central.

En 1591. presentó Antonelli su informe, llamando la atención a la

Corona sobre la ventaja de la bahía de Portobelo, lugar situado a pocas millas al oeste de Nombre de Dios, y recomendando el traslado del terminal del Atlántico a este nuevo sitio, Portobelo. Se dieron las primeras instrucciones y se ejecutaron los primeros para efectuar el cambio recomendado por Antonelli, "pero su culminación fue aplazada por años hasta que se construyera un camino de mulas que uniera a Portobelo con el camino, ya en uso, entre Nombre de Dios y la ciudad de Panamá. En 1596, Drake atacó nuevamente a Nombre de Dios, esta vez logrando saquearlo y reduciendo el poblado a cenizas. El resto de la población sobreviviente abandonó Nombre de Dios y se dirigió a Portobelo.

Un siglo más tarde de lo ocasionado por Drake, Lionel Wafer trazó un cuadro melancólico de las ruinas abandonadas: "cubiertas todas por una especie de cañaveral salvaje. No hay allí rastro de que hubiera habido un ese lugar un poblado". (54)

El título de "ciudad" dado a Nombre de Dios, en 1537, le fue conferido al establecimiento que se inaugurara en San Felipe de Portobelo, el 20 de mayo de 1597.

Portobelo, como puerto fue mucho mejor que el sitio de Nombre de Dios, en todo sentido. La bahía estaba franqueada por el Castillo de San Felipe, formidable fortaleza de piedra; en 1637, Gage informaba que: "necesitaba reparaciones mayores y estaba a punto de venirse al suelo. El Gobernador del Castillo era un notable consumidor de vino..." (55)

La fundación de la ciudad de Panamá y Nombre de Dios, en 1519, fue seguida, inmediatamente, de proyectos preliminares para construir

una calzada a través del Istmo que conectara los dos puertos.

El sendero era selvático, a pesar de que fue denominado "Camino Real", difícilmente podría reunir las características del mencionado "status", toda vez que considerable porción de su recorrido sólo era apto para transitarlo con mulas y su empedrado era tan tosco que los viajeros pasaron a llamarle "18 leguas de miseria y maldiciones". (56)

Hacia el año de 1535, se instalaron tres puestos de ventas en el "Camino Real", lugares donde se ofrecía alojamiento y comidas. el "Camino Real" originario corría hacia el norte, desde la ciudad de Panamá y cruzaba el río Chagres por una vereda que se llamó "Venta del Chagres", situada un poco más arriba del río Pequeñin.

En carta dirigida a Carlos V, fechada el 22 de febrero de 1635, Tomás de Berlanga, Obispo de Panamá, ponderaba con deliberada elocuencia las virtudes del río Chagres y urgía la inmediata construcción de una buena carretera, desde Panamá a un punto de enlace en el río para establecer un servicio de comunicación. Si este tránsito -pensaba el Obispo- se mejora de la manera indicada, no habrá necesidad de buscar un "estrecho natural" por alguna parte, puesto que su Majestad se convertirá en el gobernante de este gran mundo ya descubierto, así como de todo lo que se descubra en el futuro en el Mar del Sur, y podrá retenerlo como baja cerradura y llave por medio del control de esta estrecha puerta". (57)

También puede decirse que fue notoria la influencia que ejercieron sobre el Obispo Tomás de Berlanga, los comerciantes de Nombre de Dios, ya que se recomendó el traslado de ese pueblo y de sus habitantes con todo su equipaje: "Su Majestad haría bien en ordenar

que este establecimiento (Nombre de Dios) que es nido de ladrones y una tumba para los viajeros sea transferido a la boca del río Chagres, que es un lugar más ventajoso". (58)

7.- LAS INCURSIONES DE BUCANEROS, CORSARIOS Y PIRATAS.

La "Bula de Donación Papal" de año 1493, enmendada un año más tarde, mediante la suscripción del Tratado de Tordesillas, concedió a España todo el Nuevo Mundo, con excepción de la parte más saliente de América del Sur, conocida después de algunos años como Brasil. Los gobiernos de otras naciones rehusaban reconocer a España reclamos sobre las posesiones de aquellas tierras, quedando su dominio sólo válido en el papel. Así, sin tomar en consdieración los "derechos" y pretensiones españolas, los marinos ingleses, holandeses, franceses, y portugueses, empezaron a atacar, incluso, los propios navíos españoles que conformaban su flota y a la vez procedieron a atacar sus puertos, allende del Atlántico.

Estos merodeadores extranjeros podrían, quizás, dividirse en tres grupos de acuerdo con la naturaleza de sus acciones. Así, los corsarios del siglo XVI, los bucaneros del XVII y los piratas del siglo XVIII.

Los corsarios no eran más que mercaderes en contrabando de mercancías que con sus acciones desafiaban el pretendido monopolio de Sevilla (su puerto e instituciones radicadas en la ciudad).

Los corsarios ingleses aparecieron en las Indias Occidentales a principios del siglo XVI.

El Istmo de Panamá, por su posición geográfica y ruta de tránsito obligada para el transporte de los metales preciosos provenientes principalmente del Perú, representó el objetivo primordial para las actividades y aventuras de corsarios y piratas que, como se sabe, fueron patrocinadas por las Coronas francesa e

inglesa con la finalidad de restringir o anular la efectividad del poderío español en sus dominos de ultramar.

Las incursiones de corsarios y piratas sobre el Istmo de Panamá en el siglo XVI se circunscribieron a las localidades de Nombre de Dios, en el área que abarcaba el trayecto de el "Camino de Cruces", en la desembocadura del río Chagres y finalmente en la propia ciudad de Panamá, lugares que comprendían el perímetro terrestre dedicado a enlazar el Atlántico con el Pacífico y que servían como lugarescadenas para facilitar el transporte de los valiosos cargamentos de oro y plata provenientes del Virreinato del Perú.

Uno de los más significativos piratas que asoló el Istmo de Panamá, en el siglo XVI, fue el inglés Sir Francis Drake que, en la noche del 29 de julio de 1572, atacó Nombre de Dios, pero su incursión fue rechazada por las tropas españolas. No obstante este primer fracaso, Drake no se dio por vencido y volvió a atacar a Nombre de Dios en marzo de 1573, logrando hacerse con el dominio del poblado. El pirata inglés reapareció en suelo panameño en el año de 1578, logrando apoderarse del navío español llamado San Juan de Antón, portador de un valioso cargamento.

Francis Drake, a quien la Reina de Inglaterra le otorga el título de Caballero (Sir), por sus notables hazañas en favor de los intereses ingleses en aguas y territorios del Pacífico, en 1595, por orden la Corona Inglesa navega nuevamente hacia las colonias españolas en América, pero esta vez con una gran flota y con el objetivo de tomar la ciudad de Panamá, misión que no pudo llevar a cabo, pero sí tomarse, nuevamente, Nombre de Dios, saquearlo y finalmente destruirlo.

7.1.- LAS INCURSIONES DE PIRATAS Y SUS INMEDIATAS CONSECUENCIAS

En el siglo XVII, se operan cambios trascendentales en la historia del Istmo panameño. Las naciones marítimas rivales de España, como lo eran el caso de Francia, Holanda, Inglaterra, después de un tiempo en que se entremezclaron fracasos y relativos éxitos políticos y militares, lograron en el primer cuarto del siglo establecerse en el continente, particularmente a lo largo de las abandonadas por los españoles, Antillas Menores, constituyendo éstas las bases navales y comerciales de su posterior despliegue.

Las invasiones realizadas por los enemigos de España se emprendían con mayores conocimientos de los puertos y pasajes y con el apoyo directo o indirecto de los respectivos gobiernos europeos.

La victoria de Blake, sobre las fuerzas españolas, en 1657, permitió la ocupación inglesa en Jamaica, constituyéndose esta isla como el centro de las operaciones piratas inglesas en el Caribe, facilitadas por la inexistencia de defensa española en estas proximidades y que la Armada de Barlomento, dedicada a esta función defensiva, fue retirada.

En estas circunstancias aparece y desarrolla sus actividades Henry Morgan, cyo carácter-personalidad describe Alexandre Ulises Exquemelin, conocido también como John Esquemelin, acompañante de Morgan, con las siguientes palabras:"...era un comandante cruel y sanguinario aunque inspirador ya que siempre comunicaba vigor con sus palabras e infudía tales ánimos a sus nuevos proyectos". (59)

Los asaltos de Morgan se revestían como "misiones" oficiales, realizadas por encargo del Gobernador inglés de la isla de Jamaica y bajo esa cobertura, en 1668, Morgan después de saquear Puerto Príncipe, se propuso capturar Portobelo. A finales del mes de julio del mismo año atacó el Castillo de Santiago de la Gloria y el Castillo de San Jerónimo y a pesar de la resistencia española, la ciudad panameña cayó en manos de Morgan que permaneció como dueño de ella durante 15 días.

El 8 de julio de 1670, España e Inglaterra firmaron en Madrid el tratado que se conoce como "Tratado de América", por medio del cual se confirmaba el título de Inglaterra sobre las Indias Occidentales y territorios de Tierra Firme que ya había conquistado. En el mismo documento, se prohibía a los barcos y naves de ambas potencias entrar en puertos pertenecientes a la otra, sin una licencia especial de la otra nación.

Tan pronto como Morgan tuvo conocimiento de la firma de este "Tratado de América", resolvió emprender una última "misión" contra las colonias españolas. El 2 de diciembre de 1670, planteó a sus capitanes la elección de tres objetivos: Cartagena, Veracruz o Panamá. La mayoría de los capitanes se decidió por esta última.

Como se sabe, Morgan atacó Panamá logrando destruirla por completo.

En 1673, una nueva ciudad de Panamá se fundó, aproximadamente a seis millas al sureste de su localización originaria. Esta vez los españoles procuraron dotar a la nueva ciudad de una muralla como sistema preventivo de defensa.

8.- LA COLONIA ESCOCESA.

Con el fin de poner término al estado de guerra que existía entre España y demás naciones europeas en el Mar del Caribe y tierras de América, en 1670, los españoles iniciaron con la firma del "Tratado de América" con Inglaterra una política destinada a pacificar y delimitar las posesiones respectivas, pero en un artículo del mencionado Tratado se le concedía al Rey de Inglaterra el derecho de retener, para siempre, cualquier parte de América que estuviera en esos momentos en posesión de sus súbditos". (60)

Aún cuando la intención fundamental del "Tratado de América" era establecer unas reglas de juego que imperaran en el desarrollo del tráfico comercial, "este propósito no lo reconocieron los españoles que continuaron con sus contraataques al comercio británico". (61)

Ya en el año 1670, los bucaneros y filibusteros de España e Inglaterra, habían logrado establecerse en tierra firme en varios lugares de Centromaérica y proseguían sus intromisiones y disputas que, años más tarde habrían de enfrentar a Inglaterra con los Estados Unidos de América.

En lo que respecta a Panamá, hay que decir que en 1680, el Capitán Bartholomew Sharpe desembarcó en la Bahía de Caledonia y con la ayuda de los naturales logró cruzar el Istmo por el río Tuira llegando a la Villa María. A pesar de que, en su origen, la expedición del Capitán Sharpe obedecía a naturaleza de piratería, es curioso que la misma alcanzó un resultado importante, toda vez que con Sharpe venía Lionel Warfer que, a su regreso a Inglaterra informó que esta parte del Istmo panameño no tenía "en absoluto cadenas de

montañas y anchurosos y bajos valles se extendían de costa a costa".

Al enterarse de este informe de Wafer, el escocés William Patterson concibió la idea de establecer una colonia británica en el Darién, en un esfuerzo "para asegurarse las llaves del Universo, permitiendo a sus poseedores dictar las leyes a ambos océanos y convertirse en los árbitros del mundo comercial". (62)

Esta frase de Patterson , contiene la visión realista del hombre fundador del Banco de Inglaterra y quiza'no está demás traer el siguiente comentario del Contraalmirante Davis que, en 1866, expresaba: "Hace ciento sesenta años, la mente de largo alcance de Patterson, contempló el istmo del Darién con la misma esclarecida visión que tienen los hombres de Estado y los economistas políticos de la época actual. El creyó y ejecutó, parcialmente, el proyecto de establecer una gran colonia en esa entonces remota región con el propósito de remover distancias y estrechar los lazos entre las naciones". (63)

En 1695, el Parlamento Escocés aprobó un Decreto autorizando la formación de la empresa de Patterson que se constituyó bajo el nombre de : "Compañía de Comercio Escocés de Africa y Las Indias".

Al recibir la sanción del Rey Guillermo III, se expidieron cartas que garantizaban el cumplimiento de tal Decreto.

La expedición, con tres barcos y 1.200 hombres, zarpó de Edimburgo el 26 de julio de 1698, rumbo a las tierras del Darién, a las cuales llegaron el 4 de noviembre del mismo año, procediendo a establecer una colonia en las inmediaciones del puerto que llamaron

"Puerto Escocés"; a la región la denominaron "Nueva Caledonia" recibiendo el mismo nombre la bahía que los había acogido.

Para los escoceses las cosas no marcharon con el éxito esperado.

La compañía inglesa, como la "Holandesa Oriental", se opusieron al experimento, pues se les prohibió comerciar (a la colonia) y por ende no realizar las finalidades primarias (comercio libre), que era el ideal de la colonia escocesa. A este impedimento se adicionaba la hostilidad de los españoles, las enfermedades y las muertes. Establecida con el propósito de establecer una comunicación transístmica, la colonia -por razones apuntadas- fue incapaz de lograrlo y en el año de 1699, los sobrevivientes escoceses retornaron a su lugar de origen, Escocia. No obstante este primer fracaso escosés, un segundo contingente logró llegar a tierras del Darién, pero pronto fue expulsada por fuerzas españolas, quedando como huella escocesa en el Istmo la todavía llamada Bahía de Caledonia.

En todo caso, lo que importa destacar es el hecho de que Patterson concibió, también, la factibilidad de un canal por el Istmo, estimando que su posterior comercio podría alcanzar una suma de 150.000.000 de dólares anuales; que el tiempo de navegación a China podría reducirse a la mitad utilizando esta vía; que el uso de este canal podría producir la duplicación del consumo de las mercaderías europeas.

El intento de Patterson de establecer una colonia en el Istmo y posteriormente abocarse al estudio de la construcción de un Canal transístmico, como los anteriores intentos, fue un fracaso y, con ello, podría estimarse, finalizaron los proyectos de una construcción canalera en el siglo XVII.

9.- LAS FERIAS DE PORTOBELO. TERMINAL DEL TRANSITO COLONIAL.

Durante el siglo XVII, Portobelo (localidad situada en el Atlántico de Panamá), reemplazó a Nombre de Dios como punto terminal del comercio y la navegación hacia el Océano Pacífico.

Los ataques de Drake, lo insalubre el clima y las inconveniencias naturales del puerto de "Nombre de Dios", obligaron a los pobladores y a las autoridades de la ciudad de Panamá a fundar "Porto Bello", compliendo así la recomendación de Felipe II, quien señaló en 1584, el cambio de la población, tarea que llevó a efecto, en 1597, Francisco de Valverde y Mercado encomendándole a Juan Bautista Antonelli, el ingeniero militar más prestigioso de aquel tiempo, el diseño y planificación de San Felipe de Portobelo.

Portobelo fue edificado en la intención de aprovechar al máximo sus ventajas naturales y contar con un medio más racional de obtener una mayor y mejor defensa estratégico-naval, finalidad casi imposible de lograr por lo adverso de sus condiciones climatológicas, que hacia el año 1620 pone de manifiesto Antonio Vasquez de Espinosa: "Llueve de ordinario todo lo más del año y las gotas de agua en cayendo se convierten en "sapillos". Las montañas circundaban su puerto y los animales salvajes visitaban sus calles. Escasos y caros resultaban los alimentos que se traian de Cartagena, Panamá o Nicaragua, porque todo lo que siembra en ella va en vicio". (64)

A pesar de todo, Portobelo logró fundarse, sobrevivir y lo más importante, conservar sus Ferias por un largo período de tiempo.

La programación y desarrollo de las famosas Ferias de Portobelo,

podríamos resumirla de la siguiente manera: Por lo general, se iniciaba con la salida de los Galeones españoles del puerto de Sevilla que hacían escala en el puerto y ciudad de Cartagena de Indias (Colombia). Allí repostaban y comunicaban su próxima llegada a las autoridades españolas en Panamá y, éstas, recibida esa notificación, comunicaban la misma al resto de autoridades españolas y comerciantes radicados en diversos puntos del Virreinato del Perú.

Recibida la noticia de la llegada de los "Galeones" españoles, desde el Callao (Perú), salían otros Galeones españoles acompañados de la Armada Española que, llegados a la ciudad de Panamá, procedían a trasladar sus mercaderías, por vía fluvial o por tierra, hasta Portobelo y, realizada la correspondiente descarga se iniciaba, en sí, la Feria de Portobelo que llegaba a durar hasta cuarenta días, dándole al puerto el aspecto de un "Emporio Comercial"

Allyn C.Loosley, ofrece un ejemplo de la influencia que llegaron a alcanzar las Ferias de Portobelo en el desarrollo comercial del eje Sevilla-Perú. Estas son sus palabras: "La influencia de la Feria era el resultado de un convenio entre los mercaderes españoles y peruanos, sancionado por la Corona y que se acogía al método impuesto por ésta. Así, los mercaderes españoles podían comerciar sólo hasta Portobelo y los peruanos sólo hata el Istmo. Esencialmente, actuaban como dos compañías mercantes. En Sevilla estaban los miembros de una, en Perú, los de la otra. En las Ferias, los mercaderes sevillanos eran representados por el Almirante de la Flota y los peruanos por el Presidente de Panamá". (65)

El mecanismo de desarrollo de las Ferias, expuesto por Loosley, puede ser estimado como válido pero, quizá logre mayor fundamento pra

las Ferias que tuvieron lugar en el siglo XVI y, ya no tanto para las celebradas en el SVII, toda vez que en esta última centuria las autoridades españolas situadas en Tierra Firme, no contaban con los medios suficientes para garantizar un control efectivo del comercio; impedimento que encontraría aliados adicionales como lo sería el contrabando ejercitado con miras a burlar los cuantiosos fletes y las facilidades geográficas naturales, pues tanto en el Atlántico (Nombre de Dios, Portobelo), como en el Pacífico (Ciudad de Panamá, río Chagres y "Camino Real") constituían una considerable área territorial casi imposible de controlar efectivamente.

Portobelo "ciudad fantasma", como fue llamada en su día, toda vez que "reesurgía" de Feria en Feria, todavía en el año de 1603, continuaba pobre y casi deshabitada, pero cumplió su misión histórica, con su régimen de Ferias que se extendió hsta el año de 1793, cuando se inició la decadencia de la "ruta".

10.- EL SIGLO XVIII.

Durante el siglo XVIII, no puede decirse que el estado de guerra existente entre las Potencias europeas cesó o dejó de existir, y ello es tan cierto que el conocido incidente de "la oreja de Jenkins" ofreció un pretexto a Inglaterra para efectuar un riguroso ataque naval al Istmo de Panamá. El hecho sucedió en el año de 1731, cuando la dotación de un "guarda costa" español abordó el bergantín que comandaba Jenkins, produciéndose una batalla donde le cortaron una oreja a Jenkins. Este incidente provocó que el afectado iniciara una campaña con miras a que el gobierno inglés ejecutara acciones como símbolo de desagravio y es así que en el año de 1783, sus quejas, reforzadas por el comportamiento de los comerciantes españoles, lograron atraer la atención de la opinión pública inglesa.

Edward Vernon, oficial naval, miembro del Parlamento inglés, apremió que se efectuase una declaración de guerra contra España, obteniendo la licencia para dirigir una escuadra naval con destino a atacar Portobelo. El 21 de noviembre de 1739, la escuadra comandada por Venon, entró en el puerto de Portobelo, ocasionando una vez más, la toma del mismo por manos inglesas.

A principios de 1740, el mismo Vernon reanudó su campaña de represión contra objetivos españoles, intentando un ataque a la ciudad de Cartagena de Indias, ataque que fue rechazado y le obligó a tomar el rumbo de la desembocadura del río Chagres y posteriormente atacar el fuerte de San Lorenzo, situado en las costas atlánticas de Panamá.

Vernon, satisfecho con los triunfos obtenidos, prepara un ataque

a la ciudad de Panamá, pero antes, el 28 de marzo de 1742, realiza un ataque más a Portobelo, que obligó a las autoridades y residentes de la localidad a rendirse ante los distintos requerimientos y condiciones exigidas por Vernon.

En 1779, España se unió a Francia para respaldar las luchas de esta última con las colonias inglesas existentes en Norteamérica. Inglaterra se desquitó de esta alianza hispano-francesa con un gran apoyo naval a las provincias hispanoamericanas del norte y aquéllas establecidas en el sur del lago de Nicaragua.

El Mayor Polson, comandaba las fuerzas terrestres inglesas; mientras que las navales tenían como comandante a Horace Nelson, quein llegó a escribir: "...tengo la intención de apoderarme del lago de Nicaragua, el cual puede ser visto como el Gibraltar interior de la América Hispana. Como este lago domina el único pasaje acuático entre los dos océanos..., nuestra posesión de él, dividirá en dos a la América Hispana". (66)

Con esta proyección de dominio geográfico-marítimo, las tropas inglesas desembarcaron, a principios de abril de 1780, en el río de San Juan del Norte (Nicaragua), para arribar al "Castillo Viejo", colonia y fuerte español situado a unas 80 millas del Atlántico y a 45 millas de distancia del lago de Nicaragua.

Nelson y sus tropas obligaron a rendirse a los españoles establecidos en al anteriormente citada área y pasa a comunicar el desarrollo de su victoria al gobierno inglés, con estas frases: "El Mayor Polson...le dirá de mis esfuerzos de cómo llevará a las tropas en botes de cien hombres, millas arriba, las que nadie, salvo los

españoles, nunca subieron desde tiempos de los bucaneros..., también se dirá como abordé un puesto de avanzada enemigo, situado en una isla en el río; que hice ataques y lugo luché contra ellos; y que fui el autor principal de nuestro tiempo...". (67)

La victoria de Nelson fue breve y casi no pudo ser aprovechada con la llegada de la época lluviosa que entremezcladas con las enfermedades propias del trópico, hicieron estragos en los miembros de la tropa inglesa.

En enero de 1781, Nelson y sus acompañantes decidieron abandonar el "Castillo Viejo", culpando aquél de su fracaso a la demora y dificultades que enfrentó en la salida del lugar, pues estimaba que: "si la expedición hubiera llegado al puerto de San Juan del Norte, en enero, se hubieran bajado los violentos torrentes y, como es natural, la Armada no habría tenido ocasión de mojarse tres o cuatro veces al día para tirar de los botes, como sucedió en el mes de abril...". (68)

En 1790, un marino y expedicionario inglés, James Creasy, concibió un grandioso proyecto, que contemplaba la conquista del Istmo por una fuerza combinada en mar y tierra y lograr el establecimiento de un tránsito bajo el pleno control británico. "En este extraordinario istmo -decía Creasy-, debe erigirse el modelo de la libertad, para todos aquéllos que gimen bajo la esclavitud española se cobijen en ella...nuevas colonias serían prontamente erigidas..., y todos los manantiales de riquezas y de industrias fluirían en partes del globo hacia la madre torrentes desde todas las patria...nuestros descubrimientos se abrirían diariamente para emplear la ingeniería y a los espíritus emprendedores de esta nación comercial, y una nueva vida y energía serían agregadas a este declinante país..., si Gran Bretaña asegura este paso, no dudo que pronto dividiría o formaría un canal hasta el mar del Sur". (69)

Durante el transcurso del siglo XVIII, las desgracias y atropellos persiguieron a las tierras del istmo de Panamá. Así, por ejemplo, las Minas de Oro de Cana, en el Darién, en el año de 1702, fueron atacadas y dominadas por los ingleses, hasta que en el año de 1725, un violento levantamento de los nativos pudo desalojarlos y posesionar nuevamente a los españoles; pero dos años más tarde, un derrumbe de la galerías de las minas suspende prácticamete su producción.

Es de observar que durante el siglo XVIII, también existen exploraciones pacíficas y con carácter plenamente científico. Ese es el caso del gobierno francés que, en el año de 1735, decide enviar una expedición científica a América, bajo la dirección de Charles-marie La Condomine, con el propósito de determinar la circunferencia de la Tierra aplicando, para llegar a semejante resultado, la medición de los arcos de meridiano a lo largo de la línea del Ecuador, cerca de Quito.

Con motivo de esta expedición-investigación, la Condamine recomendó, al pasar el istmo de Panamá, a la Academia de Sciences de parís, que se realizara un examen detenido del terreno, con animo de localizar un sitio para la construcción de un canal.

pañante de la Condamine, procedió a realizar observaciones barométricas a medida que recorría el río Chagres, como asimismo procedió a registrar la altura de las elevaciones en el tramo comprendido entre la boca del río hasta el "Camino de Cruces".

Anotó algunas impresiones curiosas sobre la fauna tropical.

Alrededor de 1790, el gobierno francés presentó y solicitó cooperación al gobierno español sobre un plan para explorar y determinar la posible realización de un canal por tierras de Nicaragua. la contestación del gobierno español fue no acceder, por lo cual el proyecto de Martín de la Bastide, tocó a su fin.

Martín de La Bastide, recomendaba la construcción de un canal artificial, directo, de unos catorce millas de longitud, que partiera del lago de Nicaragua y llegase hasta el Pacífico, en vez de atravesar la tortuosa trayectoria del lago de Nicaragua hasta el Atlántico.

La Bastide, a su vez, señaló que un asentamiento comercial convenientemente fortificado y guarnecido en el lago de Nicaragua, proveería de una base central militar, base desde la cual España podría realizar la mejor defensa de sus distintas colonias, pues "la rapacidad es la característica dominante de la nación inglesa". (70)

En la opinión de La Bastide, una amenaza potencial aún mayor que la inglesa, venía constituida por la existencia de la naciente República de los Estados Unidos del Norte, la que, debido a su proximidad, podría fácilmente enviar un ejército invasor contra la América Central. La Bastide realizó ejercicios proféticos al sostener que el rápido expansionismo norteamericano y el crecimiento de su espíritu agresivo, atendiendo y observando que: "Los territorios de esta nueva Potencia no producen las valiosas materias primas, ni las ricas minas de oro y plata que abundan en las posesiones españolas. Tales riquezas no pueden dejar de excitarles su codicia..." (71).

Continuaba Labastide, expresando el temor que en el futuro representaría Estados Unidos: "Ya puede uno atisbar en el futuro y anticipar los esfuerzos que esta vigorosa Nación hará, tarde o temprano, para abrirse camino gradualmente hacia el Sur, para penetrar en las fértiles tierras de Luisiana y, entonces las ricas minas de Santa Fé..." (72)

Las sospechas y temores expresados por Martín La Bastide, no eran del todo infundados y pronto tuvieron confirmación cuando en 1786, Thomas Jefferson, Ministro de los Estados Unidos en Francia, procedía a escribir a su amigo Archibalt Stuart, expresándole, entre otras consideraciones, las siguientes: "Nuestra Confederación debe ser vista como el nido desde el cual toda la América, Norte y Sur, se debe poblar. También debemos cuidar de no pensar en ello, por el interés de aquel gran continente, en presionar demasiado temprano a los españoles.

Esos países, no pueden estar en mejores manos. Mi temor es que los españoles están demasiado débiles para mantenerlos hasta que nuestra población esté lo suficientemente avanzada para apoderarnos de ellos, pieza por pieza". (73)

Pasado un poco más de tiempo de estas expresiones de Jefferson, rumores sobre proyectos de un canal en el istmo, despertaron la curiosidad de éste y el 11 de diciembre de 1787, escribía desde París a Willam Carmichael, representante de los Estados Unidos en Madrid, lo siguiente: "Se me ha dicho que el corte a través del Istmo de Panamá ha sido en alguna oportunidad el pensamiento del gobierno de España, y que en una ocasión adelantaron hasta el punto de hacer un reconocimiento y examen del terreno, pero el resultado fue

impracticable u ofrecía demasiadas dificultades...Me sentiría sumamente agradado en conseguir los detalles más minuciosos sobre esto y aún copias del reconocimiento, informes, si pueden conseguirse con un gasto moderado". (74)

El 27 de mayo de 1788, Jefferson volvía a escribir a su colega en Madrid, observándole: "Con respecto al Istmo de Panamá, se me asegura que se hizo un reconocimiento y que un canal parecía muy práctico, y que la idea se descartó por razones políticas...Por razones políticofilosóficas tengo un deseo de conocer este informe". (75)

Los españoles, en realidad no habían efectuado una exploración reciente en Panamá en las fechas a que se refería Jefferson y lo más posible es que éste hacía referencia al estudio e informe que realizó Gramen sobre el istmo de Tehuantepec o al de Galileo, proyectado sobre Nicaragua o quizás al de ambos.

De cualquier manera, Carmichael (Representante de Estados Unidos en Madrid) no parece que logró obtener los informes solicitados desde París por Thomas Jefferson y se estima que le envió las Notas que Antonio de Ulloa había tomado sobre Panamá y escritas en 1735.

Otro de los personajes que participó activamente en la Revolución Norteamericana, Benjamín Franklin, se interesó igualmente, el proyecto del canal. Mientras estuvo en Francia como representante de las trece colonias de ésta en Norteamérica, recibió una carta el 14 de febrero de 1779, acompañada por un manuscrito titulado: "Projet de Paix perpetuell". escrito por P.A.G. (labrador francés de Provence, cuyas siglas correspondían al nombre de Pierre André Gorgag, reo que cumplía condena de veinte años) con el ruego que lo publicara. Este

proyecto se archivó y evidentemente se olvidó, hasta el momento en que Pierre André Gorgag salió de la cárcel y pudo establecer comunicación con Franklin, solicitándole ayuda para la publicación del manuscrito, a lo cual accedió el futuro presidente de los Estados Unidos.

En el estudio de Gorgag se llega a decir lo siguiente: "Existe el Istmo de Panamá en América, y el de Suez entre Asia y Africa; los dos impiden la unión de los cuatro mares y es la razón por la que se requiere un poco más de tres años para viajar por mar alrededor del mundo, exponiéndose uno a borrascosas y muy frecuentes mares helados y costas deshabitadas.

Cada uno de estos dos istmos deben ser cortados de un mar al otro por un canal de poco más o menos sesenta pies de ancho, treinta pies de profundidad y aproximadamente cuarenta leguas de alrgo. Por ambos canales uno podría realizar el recorrido por agua del globo terrestre en aproximadamente diez meses y en mares que son siempre tranquilos para la navegación y muy convenientes para el establecimiento, en todas las costas, de un nuevo y beneficioso comercio entre muchas naciones". (76)

Gargaz creía en la factibilidad de viajar y de comunicarse como medio para traer la paz del mundo y que la construcción de canales en Panamá y en Suez, facilitaría grandemente tal comunicación pacífica.

El mismo Gargaz llegó a expresar que: "Dividir estos dos istmos será muy difícil y costoso, pero no será imposible para los soberanos de Europa; tan pronto como estén unidos por un Congreso justo y perpetuo, porque si ellos gastaran en esos dos canales tanto como han gastado en las guerras durante los últimos cincuenta años, es muy

cierto que ambos canales serían aproximadamente terminados en quince años". (77)

11.- ALEXANDER VON HUMBOLDT.

"Desde el Reino de Nueva Granada hasta las inmediaciones de la capital de México, no hay una sola montaña, una sola planicie, una sola ciudad, de la que conozcamos su elevación sobre el nivel del mar... Hasta la altura de las montañas que atraviesan el istmo de Panamá, es aún desconocida". (78)

Las anteriores palabras corresponden a Alexander Von Humboldt, quien reiteró la necesidad vital de proceder a realizar exploraciones totales y mediciones exactas en todos los posibles sitios para la construcción de un canal, investigaciones que estimaba fundamentales e indispensables para proceder a un posterior estudio de factibilidad en la construcción de un canal.

Alexander Von Humboldt, que permaneció en tierras de América Hispana desde 1779 a 1804 explorando los territorios desde el Perú hasta México, en el año 1799 recibe licencia del Rey Carlos IV de España para que, junto a Bounpland, exploraran las regiones más remotas de la América Hispana.

Humboldt, al escribir su Ensayo Político sobre el Reino de Nueva Granada (publicado por primera vez en París en el año 1808), se lamentaba de la inexistencia de una amplia y exacta información sobre los distintos proyectos e informes anteriores realizados con motivo de la construcción de un canal y procedía a exponer una breve síntesis histórica sobre el mismo, con las siguientes palabras: "Vasco Núñez de Balboa, cruzó por primera vez el Istmo de Panamá en 1513. Desde esa memorable fecha en la historia de los descubrimientos geográficos, todo el mundo se ha ocupado del proyecto de un canal; sin embargo,

hasta el día de hoy, después de un lapso de 300 años, no existe un estudio del terreno; así como tampoco una exacta determinación de las posiciones de Panamá y Portobelo". (79)

Su visión sobre el problema de la construcción del canal, llevó a decir a Humboldt que los nuevos proyectos tentativos, los cuales catalogó de norte a sur, todos -en su opinión- ofrecían "una mayor o menor probabilidad de canales o comunicaciones fluviales internas".

(80)

Respecto a realizar una efectiva construcción del canal, Humboldt concluía: "Si se pudiera abrir un canal de comunicación entre dos Océanos, los productos del Norte, del Sur y de China quedarían a 2.000 leguas más cerca de Europa y de los Estados Unidos. Sólo entonces podrían efectuarse cambios considerables en la situación política del Asia oriental, porque esta legua de tierra, barrera contra las olas del océano Atlántico, ha sido por muchos años el baluarte de la Independencia de China y de Japón". (81)

En Europa, los escritos de Humboldt fueron editados varias veces. Goethe, que los leyó, pronunció estas palabras: "Humboldt, con profundo conocimiento de su materia, ha dado otros puntos donde, utilizando algunas corrientes que fluyen hacia el Golfo de México, tal vez se pueda obtener mejor resultado que en Panamá. Todo esto se le reserva al futuro y a un espíritu emprendedor... Pero yo no me sorprendería si los Estados Unidos dejaran escapar la oportunidad de realizar el trabajo con sus propias manos. Debe preverse que este Estado joven, con su decidida predilección por el oeste, haya ocupado y poblado en treinta, cuarenta años el gran tramo de territorio situado más allá de las montañas rocosas.

En tal caso, no sólo será deseable, sino casi necesaria una comunicación más rápida entre las costas orientales y las costas occidentales de Norte América, tanto por barcos mercantes como por buques de guerra, que hasta ahora sólo se ha hecho mediante los aburridos desagradables y caros viajes alrededor del Cabo de Hornos.

Por consiguiente, repito que es absolutamente indispensable para los Estados Unidos efectuar un paso desde el Golfo de México hasta el océano Pacífico; y yo estoy seguro que ellos lo harán". (92)

En 1838, por primera vez el gobierno francés se interesó en Panamá, a raíz de la concesión que hiciera el Gobierno de Nueva Granada al conceder ese mismo año un contrato a la firma representada por Agustín Salomón, que le autorizaba a construir carreteras, ferrocarriles o canales a través del Istmo de Panamá (83). Después de realizar investigaciones, Salomón presentò el resultado de sus investigaciones, estudios y proyectos al gobierno francés.

Humboldt, para fortalecer la presentación del proyecto de Salomón, escribió a éste, el 1º de agosto de 1842, una carta que fue leida en la Cámara de Diputados franceses, entre cuyos txtos se encuentra el siguiente párrafo: "...Lamento saber que Usted no haya avanzado en su interesante empresa más allá del punto en que se hallaba cuando tuve el placer de verlo durante mi última visita a parís. Veinticinco años han transcurridodesde el proyecto de comunicación entre los dos océanos, por el Istmo de Panamá, el lago de Nicaragua o por istmo de Cupica, fueron propuestos y discutidos topográficamente; pero nada tendiente a realizar este proyecto, ni siguiera se ha comenzado..." (84)

12.- LAS IDEAS-PROYECTOS DEL CANAL Y EL MOVIMIENTO DE EMANCIPACION EN HISPANOAMERICA.

En las fechas de iniciación del Movimiento Independentista de Hispanoamérica, que podríamos situar en 1811, el gobierno español se enfrentaba a la presencia de una lucha interna política sostenida entre los partidarios liberales y los incondicionales de la forma o sistema político de la Monarquía, hecho fundamental que impidió a los estadistas españoles dedicar y concentrar sus esfuerzos en obtener la mejor solución a los problemas que la realidad venía imponiendo en las colonias de América Hispana.

Con todo, es de observar que se hicieron intentos por obtener una solución como puede ser el caso de la convocatoria a las Cortes de Cadiz, donde participaron representantes hispanoamericanos. Durante el desarrollo de los trabajos de las Cortes de Cádiz, se promulgó un Decreto ordenando la formación de una compañía que organizara los trabajos precisos para llevar a cabo la construcción de un canal; como asimismo se ordenó que se iniciaran los trabajos de fortificación del río San Juan del Norte de Nicaragua.

Asumiendo lo positivo y beneficioso, sobre el papel de tales determinaciones, tampoco es de olvidar que las mismas eran imposibles de llevarse a cabo, toda vez que el Movimiento Emancipador de Hispanoamérica ya había empezado en Venezuela, Ecuador y en Nueva Granada, que encabezado por Bolívar y Miranda, era imposible detener.

En 1819, la Federación Colombiana, que agrupaba a Nueva Granada y Venezuela, a la que se agregó un poco más tarde, Ecuador, comprendía o se extendía a la mayoría de las áreas pensadas y factibles de las

rutas canaleras.

La Federación Colombiana, presidida por Simón Bolívar, tomó el nombre de República de Colombia y no pasó mucho tiempo para que, por su instancia y apoyo, las Repúblicas Centroamericanas obtuvieran su independencia, logrando estas últimas organizar en el año 1823 la República Federal de las Provincias Unidas de Centro América, posteriormente denominada Confederación Centroamericana.

De este agrupamiento político, la consecuencia inmediata que surgió fue que todas las posibles "rutas" de un posible canal, quedaron fuera del dominio de la Madre Patria, enterrando para siempre el objetivo anhelado persistentemente por los exploradores, conquistadores y hombres de ciencia españoles.

Es conveniente observar y retener que durante el período de la lucha política de los países hispanoamericanos, el istmo de Panamá la Federación y posterior Confederación nunca formó parte de Centroamericana, como asimismo señalar que el 28 de noviembre de 1821, Panamá se declaró independiente de España y voluntariamente se unió a la República de la Gran Colombia, conservando en todo caso la facultad-derecho soberano de separse de aquella unión, como fueron los intentos de 1830 y 1840, sucesos que, por no aprovechar en este momento, huelga referirse a ellos, aunque habría que decir que en el año de 1840, cuando dos provincias de Panamá (Panamá y Veraguas) ejercieron su derecho a separarse de la República de Colombia, formando el Estado Independiente del Istmo, adoptando una Constitución, William Radcliff, ciudadano norteamericano sugirió a Daniel Webster, Secretario de Estado de los Estados unidos, el reconocimiento del Estado Independiente del istmo, pretensión que fue rechazada, precedente que quiza sirva para ilustrar lo que verdaderamente ocurrió en 1903, cuando Estados unidos fue el primero en reconocer la separación de Panamá de Colombia.

12.1.- LAS TENTATIVAS DE SIMON BOLIVAR

Simón Bolívar, primer Presidente de la Federación Granadina, fue el primer hombre público que se interesó en realizar un proyecto de canal que obedeciera a iniciativas y fuerzas netamente hispanoamericanas. En el año de 1815, expresó tal deseo en la famosa "Carta a un Caballero de Jamaica", donde proponía la celebración de una conferencia de naciones hispanoamericanas que efectivamente se reunió en la ciudad de Panamá en 1826, dando como resultado la discusión que representaba la construcción de un canal transístmico.

Por ser conocido el resultado del Congreso anfictiónico no vamos a repetirnos, pero sí mencionar que, entre las instrucciones que el secretario de Estado de los Estados Unidos, Henry Clay, daba a sus representantes, que por diversos motivos, no pudieron estar presentes en la celebración del Congreso de Panamá, existía una nota que señalaba que sus recomendaciones fueron ignoradoas por la posterior y constante política sobre el canal que, andando el tiempo, adoptaría Estados Unidos.

Las instrucciones a que nos referimos contenían las siguientes orientaciones originarias de los Estados Unidos y estimaban que: "si alguna vez el trabajo (el canal) se llegara a efectuar y se admitiera el paso de veleros de océano a océano, los beneficios que se lograrían no serían exclusivamente para una nación; sino que deberían extenderse a todas las partes del Globo, previo pago de una compensación justa o

de un peaje razonable". (85)

Bolívar, visto el fracaso del Congreso de Panamá en 1826, intentó por sí sólo llevar a cabo sus ideas sobre la construcción de un canal. Y así, en 1827, después de una mala experiencia que representó su encargo del proyecto al Barón Charles de Thierre, comisionó al ingeniero británico John August Lloyd y al Capitan Maurice Falmar, ingeniero sueco al serrvicio de Colombia, para que determinaran la línea de comunicación más práctica, y que fuera propicia para intentar un canal, por aguas o bien un paso por carretera.

Para la posible ruta por tierra, Lloyd y Falmar, recomendaron una nueva línea, que comprendía un trayecto desde la Bahía de Limón hasta llegar al río Chagres. Llegados a este punto (Chagres) bordear las costas del sur del río Trinidad y tomar rumbo a la ciudad de Panamá y concluir en la localidad de La Chorrera (en el pacífico).

El tiempo vino a demostrar que el trayecto así señalado era óptimo, pues fue el que se siguió al construirse el Ferrocarril de Panamá en 1851.

Para la vía acuática, los comisionados de Bolívar, recomendaron una ruta que partiese desde el río Chagres, pasando por las aguas del río Trinidad, hasta llegar a la ciudad de Panamá y la localidad de la Chorrera y se advertía, por primera vez, que el trazado de la línea comprendía unas largas o extensas áreas bajas y planas entre las extensiones de las cordilleras.

Este estudio-informe era muy favorable y factible de realización

pero no llegó a cristalizar debido, quizá, a las frecuentes luchas intestinas que dieron por resultado la división territorial y política de la Gran Colombia y por el hecho fundamental de la muerte de Bolívar.

12.2.- LA INTERVENCION DE FRANCISCO DE PAULA SANTANDER.

El 31 de marzo de 1835, el Senado Norteamericano tomó la iniciativa de aprobar una resolución solicitando al Presidente Jackson que iniciara las negociaciones para concertar un tratado con la Confederación Centroamericana y con Nueva Granada, cuya finalidad era el procurar medidas de protección a las personas y compañías estadounidenses que tenían intereses y proyectos en esas regiones.

En cumplimiento de esta resolución, el Presidente Jackson envió a Charles Biddle, con instrucciones fechadas el 10 de mayo de 1835 y después de constatar con las autoridades de Nicaragua, continúa por Panamá, llegando a Bogotá donde se dedicó a obtener información de los documentos públicos colombianos, relacionados con la empresa o proyectos de construcción de un canal.

Biddle y otros ciudadanos norteamericanos residentes en la capital de Nueva Granada, se entrevistaron con el Presidente Francisco de Paula Santander y obtuvieron de éste, el 22 de junio de 1836, un Decreto Ejecutivo que les confería, previa transmisión, los derechos de la concesión-contrato que realizó el gobierno de Nueva Granada al Barón Charles de Thierre.

El Ministro de los Estados Unidos en Bogotá, en carta-feli-

citación, expresaba a Biddle: "Con el tiempo este magno y ambicioso trabajo podrá ser de suma importancia para el comercio de los Estados Unidos; lo mismo que se convertirá en el camino de las naciones para darle una nueva dirección al comercio del mundo...". (86)

12.3.- LAS IDEAS DE MORAZAN.

En 1837, Francisco Morazán, presidente de la Confederación Centroamericana, contrató al inglés John Bailey, para que investigara la "ruta" de Nicaragua. Este, después de seguir y explorar el río San Juan y el lago de Nicaragua, recomendó una ruta que partía del río San Juan del Norte hasta llegar al lago de Nicaragua y de allí llegar hasta el río San Juan del Sur, mediante la construcción de un canal.

Aaron Clark, Alcalde de Nueva York, Herman Leroy, William Radcliff y Mathew Carey, en enero de 1838, elevaron un Memorial a la Cámara de Representantes de los Estados Unidos, instando los estudios y puesta en ejecución para el inicio de los trabajos para la apertura de un canal transístmico, dándole al hecho la naturaleza de "asunto de importancia nacional".

La Cámara aprobó una resolución solicitando al Presidente que continuase las negociaciones con los gobiernos de América Central y el de Nueva Granada. El Presidente, Van Buren, envió a John Stepehens al Istmo de Nicaragua y éste, después de ralizar amplios estudios, recomendó la "ruta" Nicaragua como la más deseable para la construcción de un canal, calculando en 25.000.000 de dólares su ejecución y puesta en funcionamiento.

- 1.- Hegel, G.W.F.; Lecciones sobre Filosofía de la Historia, Revista de Occidente, Madrid, 1953, p. 209
- 2.- Lummins, Charles F.; Los Exploradores Españoles en el Siglo XV, duodécima edición, Editorial Laruce, Barcelona, 1939, p. 16, 17. "El honor de dar a América al mundo pertenece a España; no solamente el honor del Descubrimiento, sino el de la exploración que duró varios siglos y que ninguna otra nación ha igualado en región alguna. A una nación le cupo en realidad la gloria de descubrir y explorar la América, de cambiar las nociones geográficas del mundo y de acaparar los conocimientos y negocios por espacio de siglo y medio. Y esa Nación fue España".
- 3.- Alvarez Arena, Eliseo; El Español ante el Mar, Revista de Occidente, Madrid, 1969. El mismo autor, en la supra citada obra, p. 26, dice: "La vocación del mar la oyeron, antes que otros pueblos modernos de Europa, los de la península ibérica. la tradición cuajó también en ellos antes que en ningún otro. Aunque quepan distingos en la afirmación, se puede decir que el Siglo XV, y ya antes entre cántabros y catalanes, por ejemplo, había tradición marinera en la península, amplia y viva disposición de ánimo que sostenía y vivificaba empresas de mar, trabajos de ataranzas, afanes de investigación, estudios astronómicos, aplicaciones cartográficas...".

Gonzalo de Reparaz, en su obra Historia de la Colonización, Tomo I, Colección Labor, Editorial Labor, Madrid, 1933, p. 263, expresa: "...la primera empresa marítima de los Catalanes fue la conquista de Mallorca (1114-1115). Coincide con los intentos de Gemírez para crear la marina oceánica o la precede muy poco (1130); A la marina gallega sigue luego la portuguesa y no mucho

- después de muerto el Arzobispo consigue aquella, dirigida Fuas Roupinho, su primera victoria naval...".
- 4.- Carrero Blanco, Luis; España y el Mar, Tomo I, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1962. En páginas 98 a 107, narra y describe, ayudado con gráficas, la "Batalla de Lepanto", donde el declive del imperio turco comenzó aquel 7 de octubre de 1571.
- 5.- Alvarez Arena, Eliseo; Ob. Cit., p. 24 final y 25.
- 6.- Vilar, Pierre; Historia de España, 21ª edición, traducción Manuel Tuñón de Lara y Jesús Suso Soria, Editorial Grijalbo, Barcelona, 1985, p. 48
- 7.- Entre los mejores autores que señalan con precisión la influencia de la geografía en la trayectoria y matices del acontecer humano está Toynbee y Ratzel.
- 8.- Reparaz, Gonzalo de; Ob. Cit., p. 273 a 275.
- 9.- Reparaz, Gonzalo de; Ob. Cit. p. 273 y 274.
- 10.- Gerstle Mack; La Tierra Dividida, Editorial Universitaria,
 Universidad de Panamá, 1978, p. 2: "Colón creía firmemente en el
 'estrecho dudoso'. Murió convencido que las islas del Caribe se
 alineaban frente a las costas del rico Catay, y que en un punto
 cercano a estas islas, un estrecho conducía al Océano
 Indico...".
- 11.- Cordero Torres, José María; Fronteras Hispánicas, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1960, p. 124: "Descubierta América, la Bula Inter Coetera (Alejandro VI, 4 de mayo y 24 de setiembre de 1493), otorgaba a Castilla los descubrimientos desde el meridiano a 100 leguas al oeste de Cabo Verde y Azores; pero el Tratado de Tordesillas (7 de junio de 1494), corrió el límite 370 leguas al oeste de Cabo Verde (confirmándolo Julio II, en 1505, Bula Ea Quae Bono Paces). La discusión, como dice Reparaz y Konetske, fue llevada con conocimientos técnicos superiores por

- los portugueses que por los castellanos y no se respetó lo pactado en el Brasil; muchas dudas planteó el trazado de las líneas, quedando pendiente su interpretación...".
- 12.- Así, por ejemplo, "el 1º de agosto de 1498, durante su Tercer Viaje, Colón vio, por primera vez, la Tierra Firme de América del Sur, cerca de la isla de Trinidad. Bordeó hacia el oeste las costas de Venezuela..., Alonso de Ojeda, Juan de la Cosa, Américo Vespucio, el 20 de mayo de 1499, zarparon del Puerto de santa María y en junio llegaron a la costa del norte de América del Sur. Es posible que su primer acercamiento a Tierra Firme fuera por algún lugar de lo que hoy es la Guyana Holandesa..., sobrepasaron la ruta de Colón y siguieron hasta el Cabo de la Vela, Colombia...". Gerstle Mack; Ob.Cit., p. 3

Véase: Cristobal Colón; Los Cuatro Viajes del Almirante y su Testamento, Espasa-Calpe, Buenos Aires-México, 1946.

- 13.- Reparaz, Gonzalo de; Ob. Cit., p. 337.
- 14.- Gerstle Mack; Ob. Cit. p. 337
- 15.- Domínguez Ortiz, Antonio; Historia de España. El Antiguo Régimen: Los Reyes Católicos y los Austrias, Colección Alfaquara, III. Alianza Universidad, cuarta edición, Madrid, 1877, p. 64. "Pedrarias Dávila, fundó en 1519, Panamá (La Vieja) y construyó el "Camino de Cruces" que enlazaba con la corriente del Chagres, río por donde se navegaba hasta llegar al Atlántico, a la base de Nombre de Dios y más tarde a Portobelo. Estas bases eran provisionales por el mal clima, que era en realidad la mejor defensa del Istmo. Cartagena de Indias (en Colombia), frente a Portobelo era la base definitiva, porque la sequía la saneaba y acabó por ser la clave de todo el sistema español en el Caribe...". Manuel Fraga Iribarne; Sociedad Política y Gobierno en Hispanoamérica, 2ª edición, Instituto de Estudios Políticos,

- Madrid, 1971, p. 441.
- 16.- Fraga Iribarne, Manuel; Ob. Cit., p. 442
- 17.- Gerstle Mack; Ob. Cit., p. 22
- 18.- Las Casas, Bartolomé de; Brevísima Relación de la Destrucción de las Indias, Editorial Sarpe, Madrid, 1986, p. 32.
- 19.- Medina, Juan Toribio; El Descubrimiento del Océano Pacífico.

 Vasco Núñez de Balboa. Tomo II, Santiago de Chile, 1914, p. 139.
- 20.- Ob. Cit.supra, p. 140
- 21.- Oviedo y Valdés; Historia General y Natural de las Indias, Tomo
 VII, p. 182. Nota tomada de Gerstle Mack, Ob. Cit., p. 23.
- 22.- Gasteazoro, Carlos Mnuel; La Historia de Panamá en sus textos, Editorial Universitaria, Universidad de Panamá, Panamá, 1980, Tomo I, p. 12.
- 23.- Peralta, Manuel M. de; Costa Rica, Nicaragua y Panamá en el siglo XVI, Madrid, 1883, p. 21.
- 24.- "En este sentido, casi todos acreditan la primera recomendación de un canal artificial a Alvaro Saavedra de Cerón, teniente allegado a Cortés y Comandante de la desafortunada expedición que éste envió a Las Molucas. Años antes, Saavedra tuvo la oportunidad de servir a Balboa en el Darién y de observar la extrema angostura del Istmo. Se ha dicho que en 1529, Saavedra propuso la construcción de un canal entre el Atlántico y el Pacífico; pero debido a su muerte, ocurrida ese mismo año en un viaje de regreso desde las 'Indias Orientales', tal recomendación, sí en verdad se hizo debió formularla en 1528, antes de zarpar a México. Al parecer, la única fuente autorizada que podía dar cuenta de este proyecto es Antonio Galvao, historiador portugués y antiguo Gobernador de Las Molucas, quien escribió hacia 1533, que Saavedra, "de haber vivido hubiera abierto la tierra de Castillo del Oro y Nueva España...". Gerstle Mack; Ob. Cit, p. 35

- 25.- Johnson, W.F.; Four Centuries of The Panama Canal, p. 29. citado por Miles P. Duval Jr., en la obra De Cádiz a Catay, con prólogo de Carlos Manuel Casteazoro, Editorial Universitaria, Universidad de Panamá, Panamá, 1973, p.4.
- 26.- S. Doc. N^O 54 (57th. Cong.; First Session, Washington), p. 26, 27.
- 27.- H. Ex. Doc. NO 107 (47th. Cong.; 2nd. Sess.) p. 10.
- 28.- Cortés, Hernán; Cuarta Carta. Relación de la Conquista de México.
- 29.- Cordero Torres, José María; Ob. Cit., p, 123 a 141.
- 30.- Cortés, Hernán; ob. Cit., p. 5.
- 31.- Galvao, Antonio; The Discoveries of the World, from their first original into the year of our land 1555, London, Hatbuyt Society, 1862, p. 180.
- 32.- Bauer y Landauer, Ignacio; Datos para la Historia de la Unión Interocéanica en América, Madrid, Compañía General de Artes Gráficas, 1931, p. 6.
- 33.- Ob. Cit., p. 36.
- 34. Manjarrés, Ramón de; Proyectos Españoles del Canal Interoceánico, Revista de Cultura Hispanoamericana, año 3, Nº 22, (15 de setiembre de 1914), Madrid, p. 20.
- 35.- Medina, José Toribio; Ob. Cit., p. 21
- 36.- Bauer y Landauer, Ignacio; Ob. Cit., p.6.
- 37.- Galvao, Antonio; Ob. Cit., p. 180, 181.
- 38.- Cortés, Hernán; Ob. Cit., p. 5.
- 39.- Colección de Documentos Inéditos Relativos al Descubrimiento, Conquista y Organización de las Antiguas Posesiones Españolas de América y Oceanía, Vol. 23, Madrid, 1864-1884, p. 259.
- 40.- Ob. Cit. supra p. 38.
- 41.- Manjarrés, Ramón de; Ob. Cit., p. 21

- 42. Vedía, Enrique de; Historiadores Primitivos de Indias, Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, Vol. I, 1852, p. 165.
- 43.- Acosta, José de; Historia Natural y Moral de las Indias, Fondo de Cultura Económica, México, 1940, p. 39.
- 44.- Alcedo, Antonio de; Diccionario Geográfico-Histórico de las Indias Occidentales o América, Vol 2, Madrid, 1787, véase: "Istmo", p. 40.
- 45.- Alcedo, Antonio de; Ob. Cit. supra, p. 40.
- 46. Bonaparte Wyse, Lucien; Le Canal de Panamá.L'Istme Americain,
 París, Hachette, 1886, p. 122.
- 47.- Champlain, Samuel; Narrative of a Voyage to the West Indias and México en the years 1599-1602, London, Haklayt Society, 1859, p. 41, 42.
- 48. Champlain, Samuel; Ob. Cit., supra, p. 40
- 49.- Peralta, Manuel M. de; El Canal Interoceánico de Nicaragua y

 Costa Rica en 1620 y 1887, Brusseis, A. Martens, 1887, p. 7
- 50.- Ob. Cit. supra, p. 8.
- 51.- Ob. Cit. supra, p. 22, 24.
- 52.- Gage, Thomas; The English Americain, George Routledge, London, 1926, p. 365.
- 53.- Wrigh, Irene A.; Documents Concerning English Voyages to the Spanish Main. 1569-1570, Hatluyt, London, 1932, p. 110.
- 54. Wafer, Lionel; New Voyage and Description of the Isthmus of America, Hakluyt Society, Oxford, 1934, p. 40.
- 55.- Gage, Thomas; Ob. Cit., p. 366.
- 56.- Church, Georges E.; Interoceanic Communication on the Western Continent, Geographical Journal, Vol 19, NO 3, (March, 102), p. 325.
- 57.- Colección de Documentos Inéditos Relativos al Descubrimiento,

 Conquista y Organización de las Antiguas Posesiones Españolas de

- América y Oceanía, Vol 41, Madrid, 1864-1884, p. 536.
- 58.- Ob.Cit. supra, p. 534
- 59.- Exquemelin, A.O.; The Bucaners of America, E.P.Dutton and Company, New York, 1923, p. 135. Obra citada por Gerstle Mack, en La Tierra Dividida, p. 66.
- 60.- Johnson, W.F.; Four Centuries of the Panama Canal, obra citada por Miles P. Duval en Cadiz a Catay, p. 10.
- 61.- Ob. Cit. supra, p. 10.
- 62.- Duval, Miles P.; Cadiz a Catay, prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro, Editorial Universitaria, Universidad de Panamá, 1973, p. 12.
- 63.- S.Ex.Doc. Nº 62 (39th. Cong. 1st. Sess.), p. 12. Anderson, op. cit., pp.471-500, contienen un informe detallado sobre la colonización Escocesa en el Darién. Citado por Miles P. Duval, Ob. Cit., p. 11.
- 64.- Gasteazoro, Carlos Manuel; La Historia de Panamá en sus Textos,

 Tomo I, Editorial Universitaria, Universidad de Panamá, 1980, p.

 155.
- 65.- Loosley, Allyn C.; The Guetto Bello Jaiss. M.A.R., Vol XIII, NO 3, 1953, p. 314-335. traducción de la cita hecha por Enriqueta Vila Vilar en su libro: "Las Ferias de Portobelo. Apariencia y Realidad del Comercio con Indias", en la Separata del Tomo XXXIX del Anuario de Estudios Americanos, Sevilla, 1984, p. 275-340. Véase: Revista Lotería NO 358 (enero-febrero), Lotería Nacional, Panamá, 1986, p. 39.
- 66.- Haring, Clarence H.; Trade and Navegation between Spain and The
 Indies in the Time of the Habsburgos, Cambridge, Mass. Harvard
 University Press, 1918, p. 196.
- 67.- Vice Admiral Lord Viscount Nelson, <u>Dispatches and Letters</u>, Vol I,

 Henry Colbourn, 1845, p. 7, 8. Citado por Gerstle Mack en La

- Tierra Dividida, p. 90.
- 68.- Ob. Cit. supra, en Gestle Mack, Ob. Cit., p. 7
- 69.- Kinnlrd, Lucía B.; "Creassy's plan for selzing Panamá", Hispanic

 American Historical Review, Vol 13, Nº 1, (february 1933), p. 64,

 73, 74, 76 citado por Gerstle Mack en Ob. Cit., p. 90.
- 70.- Laborde, Jean B. de; Historie abrege de la Mer du Sud, Vol 2,
 París, 1791, p. 21, (Apéndice) citado por Gerstle Mack, Ob. Cit.,
 p. 94.
- 71.- Ob.Cit. supra, citado por Gerstle Mack, Ob. Cit.
- 72.- Ob. Cit. supra, p. 95.
- 73.- Jefferson, Thomas; Writings, Vol I, New York, Derby and Jackson, 1859, p. 518, en Gerstle Mack, Ob. Cit., p. 95.
- 74.- Ob. Cit supra, p. 95.
- 75.- Ob. Cit. supra, p. 95.
- 76.- Gargaz, P.A.; A Project of Universal Peace, 1922 (version inglesa), p. 33. Citado por Miles P. Duval en Ob. Cit., p. 21.
- 77.- Ob. Cit. supra, p. 96.
- 78.- Von Humboldt, Alexander; Political Essay of the Kingdom of new Spain, Vol I, London, Logman, 1811, p. 24, 25. Citado por Gerstle Mack en Ob. Cit.., p. 105.
- 79.- Ob. Cit. supra, p. 26 a 45, en Gerstle Mack, Ob. Cit., p. 26.
- 80.- Ob. Cit. supra, p. 18.
 - Véase: Pedro Mártir de Anglería; Décadas del nuevo Mundo, Editorial Bajel, Buenos Aires, 1944, p. 18
- 81.- Von Humboldt, Alexander; Ob.Cit., en Miles P. Duval, Ob. Cit.,
 p. 27.
- 82.- Ob. Cit. supra, p. 32.
- 83.- Codificación Nacional de Colombia, Vol VIII, Colombia, p. 187 a 190.
- 84.- H. Rep. NO 145 (30th. Cong., 2nd. Sess.), p. 445. Documento

- citado por Miles P. Duval, en Ob. Cit., p. 36.
- 85.- Conferencia Internacional Americana, en Reports of Committees and Discussions Thereon, Vol. IV, p. 144 (U.S.). También J.B.Moore, Digest of International, citado por Miles P. Duval, Ob. Cit., p. 30.
- 86.- H. Rep. Nº 145 (30th. Cong.,2nd. Sess.) Pp. 322-326. También H. Rep. Nº 322 (25th. Cong.,3d. Sess.) Pp. 85. Citado por Miles P. Duval en Cádiz a Catay, p.34.
- 87.- S.Doc. Nº 54 (57th. Cong., 1st. Sess.) Part 1, pp. 41-42. Texto tomado por Miles P. Duval en Cádiz a Catay.