

195

RAMÓN DE MANJARRÉS

PROYECTOS ESPAÑOLES

DE

CANAL INTEROCEANICO

De la *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos.*

MADRID

TIP. DE LA «REV. DE ARCH., BIBL. Y MUSEOS»

Olózaga, núm. 1.

1914

RAMÓN DE MANJARRÉS

PROYECTOS ESPAÑOLES

DE

CANAL INTEROCEANICO

De la Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos.

MADRID

TIP. DE LA «REV. DE ARCH., BIBL. Y MUSEOS»

Olózaga, núm. 1.

1914

PROYECTOS ESPAÑOLES DE CANAL INTEROCEÁNICO

I

UN VISITANTE DE ARANDA

EL Sr. D. Pedro Pablo Abarca de Bolea, Conde de Aranda, Embajador de S. M. Católica en la Corte de París, hallábase el 8 de Abril de 1786 en su camarín ó gabinete de la Embajada, meditando, tal vez, en la cesión de la Florida por los ingleses ó en la conflagración de las Colonias de Norte América ó en el sordo avispero de la revolución, que ya se percibía, cuando le anunciaron que un personaje francés solicitaba audiencia.

Era el visitante un caballero apuesto y de buen talle, pulcro y oloroso en su vestido, suelto y fanfarrón en sus ademanes, y muy meloso y afuente de palabra. Traía debajo el brazo, con el apuntado sombrero, un cartapacio, *dossier* ó mamotreto.

Hizo una solemne cortesía, á la que Aranda correspondió gravemente, otras dos antes de sentarse, y por fin, á requerimientos del Conde, expuso cumplidamente el objeto de su visita.

Pasada era una hora, y el amable señor continuaba hablando sin término, hablando sin esperanza. Su oratoria era un raudal muy claro, fresco y agradable, pero que no se podía atajar.

Aranda escuchaba imperturbable: no podía interrumpir, preguntar, pedir una aclaración: el francés salía al paso de las dudas, preguntas y reparos antes de formularlas por completo. Por fin se supone que pudo meter baza, y al despedir á Mr. Defer de la Nouerre le aseguró que reco-

mendaría eficazísimamente á la Corte de España su proyecto de Canal de Panamá, no sin gastarle alguna chanza de lo mucho que aperreaba á los franceses la idea de cortar el istmo.

Apenas salió el comunicativo ingeniero, el Sr. Conde de Aranda se entregó ávidamente en su *dossier* ó mamotreto. El cual, así decía:

II

EL PROYECTO DE MR. DEFER

«*Memoire sur la Jonction de l'Océan avec la Mer Pacifique par l'isthme de Panamá. Par Mr. Defer de la Nouerre, Ancien Capitaine d'Artillerie, Academicien correspondant des Académies Royales des Sciences de Turin, de celle de Dijon et présenté à l'Academie Royale des Sciences de Paris.—Rue du petit Bourbon, faubourg S. Germain, n.º 13.*

»De tous les projets qui interessent le commerce du monde, le projet de joindre la Mer du Nord, ou le grand Océan, avec la Mer du Sud ou Pacifique, par le detroit de Panama, est, peut etre, celui qui offre a l'Espagne le plus d'avantage.

»Mais, la possibilité de ce projet est-elle reconnue? et les depenses qu'il conviendrait de faire pour son execution, ne feroient-elles pas disparoitre les avantages qui se presentent au premier coup d'œil? Lorsqu'on écrit a deux mille lieues, sur un lieu qu'on n'a jamais vu, et sur lequel on a des memoires foibles, sans aucun detail, on courre les risques de s'egarer, et de jetter dans l'erreur un ministre qui auroit des vues assez grandes pour accueillir un projet aussi important. Cependant, lorsque les probabilités se multiplient aux yeux de l'homme instruit qui cherche a deviner quelle peut être la charpente du Globe dans le coin de la Terre qu'il s'agit de couper, il peut exposer ses doutes et esperer d'interessar en faveur de ses idéels.

»Il paroít constant que l'isthme de Panama, ou que la distance de la ville de Chagres a celle de Panama, est de 53.000 toises, ou d'environ 25 lieues communes de France: la ville de Chagres est situee sur le bord et a l'embouchure d'une riviere qui porte son nom.

»Cette riviere est navigable l'espace de 43 milles c'est a dire jusqu'a Cruces, et on compte 5 lieues par terre de Cruces a Panama.

»Lorsque le feroce Morgan, ce flibustier célèbre, osa former le projet de piller Panama, il prit le chemin que je viens de tracer, il descendit à Chagres: apres avoir emporté cette place, il y laissa ses vaisseaux a l'ancre, il remonta le Chagres avec des chaloupes, jusqu'a Cruces, et arriva a Panama; apres avoir pillé cette ville, il reprit la route de Chagres, avec un butin immense, ou il vint d'embarquer pour la Jamaïque. Ce detail du voyage de Morgan demontre assez heureusement que la seule difficulté que l'art auroit à vaincre pour reunir les deux mers, se trouveroit dans le distance de Cruces a Panama, mais cette distance n'est que de cinq lieues: il faut remonter le Chagres pendant 43 milles, on monte ensuite sensiblement l'espace de plusieurs milles, avant d'arriver à la descente vers Panama; donc, la seule difficulté à vaincre pour ouvrir un canal de navigation de Chagres à Panama, consiste dans l'établissement d'un point de partage qu'il s'agiroit d'alimenter d'une quantité d'eau suffisante pour qu'il puisse fournir a une navigation etendue: mais on doit observer que la source du Chagres est tres elevee: que la Montagne que se trouve entre Cruces et Panama est une suite de la Chaine des Cordelières, dans lesquelles on peut raisonnablement esperer de trouver des eaux abondantes. La possibilité de l'établissement d'un point de partage paroît donc demontree, et un seul coup d'œil d'un habile ingenieur suffiroit, peut etre, pour determiner à la fois la position de ce point de partage et les moyens de l'alimenter. Cette premiere difficulté levée, la difficultee de la depense se presente, et je dois y reprendre.»

En suma: todo lo que dice acerca de tan importante extremo, es que, procurando evitar todo lujo en las obras de arte, se estima que, en Europa, una legua de un canal de navegación puede presuponerse en 50.000 piastras, y siendo cuádruple en América el coste de la mano de obra, el canal de cinco leguas costaría un millón de piastras.

Las ventajas que, según Mr. Defer, reportaría la corta del istmo, serían: facilitar la explotación de las selvas que bordean las costas del Perú; fomentar el comercio de Méjico y del Perú con Cartagena, Cuba y Santo Domingo; hacer de Chagres y de Panamá emporios del comercio del Sur y del Norte.

Pondríanse de nuevo en explotación infinidad de minas abandonadas; sería de gran utilidad á la Compañía de Indias recién formada, quien ten-

dría sobre las demás de Europa *des relaches assurés, et une marché certaine*. Efectuariase el paso de un mar á otro sin temer la inconstancia de los vientos, ni el furor de las olas, ni la inclemencia de las estaciones á que estarían sujetos los navíos que atravesaren el tan buscado Paso del Noroeste.

Acortariase de extraordinaria manera el viaje á Manila.

En tiempo de guerra los barcos hallarían la protección de las escuadras que España se vería obligada á mantener para salvaguardia de su comercio. Santo Domingo y la Habana serían los puertos donde se hallaría esta protección contra las potencias enemigas. *Les forces de l'Espagne plus rassemblées, seroient, je ne dirai pas plus respectables, mais terribles, et cependant, ses depenses seroient excessivement diminuees.*

California, Méjico, Perú y las demás posesiones del mar del Sur, se verían aproximadas á las del mar del Norte, no que ahora un espacio inmenso las divide.

En fin: *l'ouverture du canal de Panamá est, peut etre, un des moyens les plus puissants pour operer une de ces revolutions heureuses dans le sisteme politique des nations qu'on pourroit esperer du progres des sciences dans le siecle de la philosophie, et qui rappelleroit l'Espagne a la superiorité qu'elle pourroit pretendre dans ce sisteme.*

En esto consiste el proyecto de Mr. de Fer. Porque, como él mismo dice: *malheureusement, ce memoire ne peut presenter qu'un aperçu informe de la possibilité d'établir ce grand monument de l'industrie humaine... Pour avoir des donnés exactes, il seroit necessaire que ce projet fut tracé par un habile ingenieur, dont les connoissances auroient été principalement dirigées vers la Science des canaux navigables, qui eût assez d'habitude, et des yeux suffisamment exercés pour embrasser sur le terrain l'ensemble d'un grand espace: mais de tels ingenieurs son tres rares. La France n'ose même pas se vanter d'en avoir plusieurs de ce genre. L'auteur de ce memoire s'est occupé singulierement de cette science si utile aux besoins des hommes: il est assez courageux pour entreprendre un voyage en Amerique pour determiner la possibilité du projet dont il s'agit; s'il aperçoit cette possibilité, il en tracera la Route, il estimera la depense; dans le cas ou le projet seroit impossible, il le démontrera, et cette impossibilité sera constatee dans les Archives de l'Espagne.*

III

EL INFORME DE ARANDA

Transcurridos no muchos días, el Conde de Aranda envió al de Floridablanca el siguiente informe:

«Excmo. Sr.:

»Muy Sr. mío: Un monsieur de Fer de la Noüerre, vino á verme el 8 de abril y traerme la proposicion que incluyo sobre la idea de un canal de comunicacion de los dos Mares por el isthmo de Panamá en América. Su verbosidad es tan grande, que apenas permite razones que proponerle, ni reargumentos que hacerle, porque aturrulla. Se supone el más inteligente hidráulico de Europa para obras de canales, sobre qué ha impreso; pero, con todo lo que pregunté si hubiese trabajado ó dirigido algunos, no me los especificó. Insistió en que yo la comunicase á mi corte, y esto me basta, aun quando no fuese para otro que para instruirla de las ideas que en Pays extranjero se suscitan sobre sus posesiones, y en fin para poderlas examinar domésticamente, despreciándolas si fuesen imaginarias, ó apreciándolas en parte ó en todo para sus precauciones.

»Segun la firma y data del interesado, concluyó su idea en 15 de Julio del año pasado de 1785, y segun lo que más claramente concebí, quisiera él mismo trasladarse al reconocimiento local, y, practicándolo con operaciones facultativas, ó desengañarse de su imposibilidad, ó hacerse un mérito distinguido con alguna provabilidad de formar el Plan para la execucion, considerándose, naturalmente, su director, bien premiado, sin poderle faltar á lo menos el muchísimo tiempo que semejantes obras le darían de comer superabundantemente.

»Yo prescindiré de la mayor parte de sus razonamientos, concretándome á la observacion de si fuera practicable y á la reflexion de si con vendría.

»*Si fuera practicable.*—De uno de dos modos avía de ser; supongamos:

»1.º Canal abierto de parte aparte juntándose las dos aguas saladas de la Mar. El mismo supone la gran distancia de 25 leguas, la gran caída del Río Chagre y la gran altura de las cinco leguas desde Cruzes á Panamá. Para canal de comunicacion hasta buscar la concurrente entrada de Aguas

de los dos Mares, no solo avría de ser profundísimo para la navegacion, sino anchísimo, quando menos para el paso franco de dos buques, y esto á remuelco, considerando las 25 leguas de canal como aguas muertas, no expuestas á la tormenta de las exteriores, y por tanto á palo seco, y conducirlos por el tiro de las orillas ó de Lanchas desde una boca á otra, y si dicha abertura huviese de extenderse al juego de los vientos para aprovecharlos, adonde iría á parar su ensanche á fin de conseguir el bordeo y el uso de las velas, á menos que el autor no dispusiese, como creador del Mundo, dos vientos alternativos, por días ó por semanas, que, enfilando el canal pasasen á plazer los bastimentos de una Mar á otra. Yo creo que este hombre, por las oidas del Isthmo de Suez, que media entre el Mediterráneo y Mar Rojo, y cuya tierra de separacion dicen que sea llana y de arenales, haya trazado sobre algun mapa, que también es llano y presenta pequeño objeto, la idea de hazerse proponente de igual empresa por el Isthmo de Panamá.

»2.º Supongamos que la comunicacion no huviese de ser sino de aguas dulces y para solo Barcos de Río, aprovechando el curso del Chagre hasta el punto posible y de éste á Panamá, no obstante sus quebrados y elevados montes, valiéndose de las Aguas más altas para dividir sus vertientes en un punto que reuniese ambos ramos de canal, lo qual, si huviese tales aguas, sería más hazedero que el cortar la tierra hasta la profundidad de un cauce navegable por bastimentos marítimos del comercio. Pero en este caso de canal de aguas dulces como el de Languedoc y los otros que hay en Francia, como los de Holanda, como el de Aragón de la Acequia Imperial, y, como en general, son los ríos del mundo por caudal de agua que lleven, no podría hacerse el tráfico sino por barcos menores de un transporte particular y local de punta á punta de Canal, mas no la navegacion que de Europa fuese á la Mar del Sud, ni la de buelta con los cascos de 300, 500, 1.000 toneladas, partidos de Cadiz u otra parte.»

Hemos copiado hasta aquí íntegramente el informe de Aranda porque esta primera parte no tiene desperdicio. No hay una palabra inútil ni razón que no deba pesarse.

A continuación pasa á examinar si el canal convendría, y su dictamen es francamente negativo.

El argumento de que se había de contar con establecer á cada boca un Pueblo y Almacenes de cargo y descargo con sus defensas y abrigos necesarios, y la duda de «que 25 leguas de tal pasaje y por crear en país tan

quebrado, fuese posible ni practicable tamaña obra sin enormes caudales y sin años infinitos de trabajo», podrán parecer infundados y sin consistencia. Bastante más gravedad encierran las consideraciones que siguen:

«...si fuese susceptible la navegacion por aquella travesía ¿dejaría de dar á las naciones de Europa, émulas de la España, el deseo de franqueársela? y si no se les acordase, ¿dejaría de ser siempre aquel punto en toda guerra el objeto de enagernarlo de la España?

»...pero supongamos el paso de agua dulce para quitar en general la tentacion á todas las naciones y evitar que, por el pretexto aparente de la libertad de los mares, hiciesen cuerpo y union para solicitar el pasaje... aun esto solo sería siempre el punto de ataque en todo rompimiento de la España y se avria creado ésta un ruido de cabeza voluntario con tal abertura, quando ahora mismo sin ella y en las guerras precedentes, se sabe que entre los diferentes ataques en América ha sido uno de los más esforzados el del Isthmo de Panamá, con la idea sola de establecerse en aquel quebrado Pays y *cortar las dos Américas de la union que naturalmente tienen. La division de un canal comerciante ó la interposicion de una potencia estrangera no dejarian de acelerar y facilitar la revolucion, tanto temible, de sacudirse del dominio español una de las dos Américas y con más probabilidad la Meridional la primera.*

»El papel de Monsieur de Fer de la Nouerre no tira a menos que a seduzir para gastos enormes: si perdidos, no hay mas que decir, si fructuosos, para maiores cuidados y riesgos de la España.

»...Lo que puedo añadir es que *haze años estoy observando en esta nacion y en personas de las que se suponen nacidas para ministerios un pujo y prurito por el Isthmo de Panamá*, y una idea, aunque ignorante, de la posibilidad sobre la comunicacion de los dos Mares, respondiendo yo siempre, como en chanza, que á su vista tienen paradas obras diferentes de cortar colinas y montes para canales, y aun taladrar solamente cortas distancias, en que hallan tropiezos que los arredran, y por el papel de un Mapa y en parajes donde faltarían brazos, aun quando huviese provabilidad, hallan facilidad á sus sueños.»

«Con todo que he dicho al principio, haber hallado en Monsieur de Fer de la Nouerre un torrente de verbosidad y de presuncion de inteligencia, diré tambien que lo considero instruido en este ramo, y que no ignora la theoria, si carece de la práctica.

»Creho igualmente que sería bueno para examinarlo si huviese algun

proyecto grande en España con plano ya hecho y aun para formarlo si no hubiese más que la idea, pero en ambos casos trasladándose al reconocimiento local y á la comprobacion mediante las operaciones correspondientes.

»Dios gue. á V. E., m.^s a.^s Paris 25 de Abril de 1786.

»Excmo. Sr. Conde de Floridablanca.

»P. D.—Tenia adelantado lo escrito, quando me acorde de haver visto en alguno de los journales de Paris el nombre de Monsieur de Fer sobre una proposicion hydraulica, y buscándolo, hallé el que incluyo, n.^o 221 del nueve de Agosto de 85. Esto me movió tambien á tomar otros informes personales, y de ellos me ha resultado que el dicho Fer de la Nouerre ha estado empleado muchos años como Ingeniero des Ponts et Chaussées, con bastante concepto de inteligencia etc.»

Omitimos el resto de la inmensa postdata que contiene los informes personales de Mr. de Fer, inspector del canal de Bourgogne. El lector preferirá seguramente conocer el Journal de Paris á que hace referencia el Conde.

No podemos ocultar el encanto que para nosotros tienen esos periódicos, esas Gazetas, esos Mercurios del siglo XVIII; son páginas calmantes, sosas, casi risibles: no hay que dudar de su virtud terapéutica sedante después de un hartazgo de nuestra inquietante prensa moderna.

Una curiosidad burlona y benévola nos invade al tomar este papel.

Journal de Paris. n.^o 221. Mardi 9 Aoust 1785 de la Lune le 5 dice la cabecera de sus cuatro páginas en 4.^o

Mon Dieu! qué sumario! Las *Belles lettres* están representadas por una pegajosa composición dedicada á *Mlle. Contat après une representation du Jaloux sans Amour—par Mr. le Chevalier Dupuy des Yslets—Chevau-Léger.*

Miren por dónde se descuelga el señor oficial de Caballos ligeros:

*Grâce a l'auteur Charmant qui couronna Cypris
Le Dieu du Gout, Contat, reparoit sur vos traces:
Imbert chanta Vénus, faut-il être surpris
qu'il ait mis son Jaloux entre les mains des Graces?*

Y así por el estilo. Después de este golpe de alejandrinos viene otra poesía dedicada por un Mr. Thomas á su amigo Mr. Ducis con motivo de haber dado un vuelco, en las montañas de Saboya, el coche del tal Ducis, sin

que este caballero sufriese cosa mayor. *C'est une epître d'une tournure Spirituelle et piquante* dice el crítico, y, efectivamente:

*Qu'un ami qui renaît devient plus cher encore!
Mon cœur croit le cherir pour la première fois...*

y mucho de *sensible* y de *vertu* y de *tourterelles*.

A continuación de estos versos, que harían las delicias de las damas de la Corte, se lee el artículo de Mr. de Fer.

«*Mecanique.—Aux auteurs du Journal.*

Las difficultes, Messieurs, des approvisionnement de Paris par la riviere de Seine est sensible. On desiroit depuis longtems qu'on imaginât des écluses qui pussent en rehausser les eaux dans les tems ou elles sont trop basses & fissent disparoitre les entraves qu'éprouve alors la navigation. J'ai trouvé, Messieurs, le moyen de remplir le vœu au Gouvernement, et je viens de lui proposer d'en faire l'application a la partie de cette riviere qui est comprise entre Montereau & la ville de Rouen.

Seguía el articulista explanando su proyecto, y firmaba:

Signé: De Fer de la Nouerre, ancien capitaine d'Artillerie.

El resto del *Journal* no era menos curioso: el anuncio de una ceremonia en la capilla de la *Conciergerie du Palais*; un erudito estudio sobre la *cause de la surdité du jeune étranger trouvé sur nos côtes*; un estado de la Bolsa, por el cual se viene en conocimiento de que las acciones de Indias de 2.500 libras estaban á 2.177 y medio; una relación elegante de muertos del *Faubourg*, y los anuncios de espectáculos. Aquella noche, el buen público parisiense pudo ver en la *Academie Royale de Musique*, la *Chimene*, ópera de Sacchini, y le *premier navigateur ou Pouvoir de l'Amour*, de Gardel; en el *Theatre François*, la *Metromanie*, de Piron, *les Plaideurs*, de Racine; en el *Theatre Italien*, *les deux Jumeaux de Bergame*, de monsieur de Florian, y un *divertissement en vaudevilles*; en el *Palais Royal* había *varietés* y una cosa titulada *Boniface Pointu et sa famille*, *Barogo ou la fuite du Ramoneur Prince et Christophe le Rond*: los *grands Danseurs du Roi* se lucían en la *Foire Saint Laurent*, y en el *Ambigu comique*, se solazaban los *bourgeois* con la *Pastorale melée de musique et de danse*. Volvamos á tomar el hilo de nuestro relato.

Monsieur de Fer de la Nouerre no era un ingeniero vulgar; bien conocido en Francia por sus obras, aún puede verse y hallarse su nombre en

los libros franceses que tratan de abastecimiento de aguas, donde se recuerda el trabajo á que se refiere el *Journal* de París. Pero el documento que Mr. de Fer presentó al Conde de Aranda, traducido al castellano, la verdad es que no dice más que lo siguiente:

«Los españoles no han caído todavía en la cuenta de que el istmo de Panamá pudiera cortarse. Yo se lo aviso á V. E., señor embajador, y mire que le digo más: que para España y todo el mundo fuera eso muy conveniente. Se necesita un gran ingenio de tales y cuales prendas: son muy raros; ni Francia puede osar á envanecerse de mantener unos pocos. Pero yo me he dedicado á los canales navegables, y soy bastante valeroso para ir á América. Allí veré si el canal puede ó no hacerse: si se puede, lo trazo, y si no se puede, quedará consignada en los Archivos españoles la imposibilidad, á fin de que nadie se moleste en acometer la empresa.»

Por de pronto, el escrito de Mr. de Fer. levantó polvareda. Florida-blanca, vivamente interesado, mandó buscar en todos los Archivos los antecedentes que hubiera de tentativas españolas. El Marqués de Sonora, D. Manuel de Nestares, los archiveros de la Secretaría del Perú, Muñoz, Martínez Huete, Medina y D. Manuel Josef de Ayala, se ocuparon en esa búsqueda, en los papeles de la Secretaría del Perú, en Simancas, en la Casa de Contratación de Cádiz. Todos esos documentos forman hoy en el Archivo general de Indias. (*Audiencia de Santa Fe, Expedientes de consulado y comercio, 118-7.*)

IV

PRIMEROS INTENTOS

Ya se ha dicho que los intentos de comunicar los dos mares datan de los primeros tiempos de la Conquista. Cierto es que con más ahinco se buscó la comunicación natural, pero no se olvidó nunca el pensamiento de abrir el canal en el largo istmo que une las dos Américas, dado caso que no existiese naturalmente.

En 1514, es decir, un año después del descubrimiento del mar Pacífico por Vasco Núñez de Balboa, se encargó á Juan Díaz de Solís que viera si *Castilla del Oro* (Tierra Firme) *quedaba isla*: en el siguiente año emprendió Diego Albitez buscar el deseado estrecho, y se recordará que

Magallanes, Gil González Dávila y Andrés Niño llevaron sucesivamente el mismo encargo. Hernán Cortés ideó el plan del canal de Tehuantepec, una de las soluciones que más veces se han propuesto. Y antes de 1530 se reconocieron el Chagres y el Desaguadero de Nicaragua, para internar por ellos las mercaderías europeas hasta la distancia de solas tres ó cuatro leguas del mar del Sur, tráfico que desde luego empezó y continuó con regularidad. Esto sugirió la idea de completar por agua el camino de un mar al otro, así por dichos ríos ó lagos como por las otras dos angosturas, según proponen Herrera y Gómara.

«Por allí —dice el primero (*Décadas*) hablando del istmo de Panamá— se va mucho estrechando la tierra y se van acercando los dos mares el una al otro con distancia de siete leguas y no más, porque aunque se andan diez y ocho de Portovelo á Panamá, es buscando por rodeos la comodidad del camino. Hase platicado de romper esta poca distancia por el gran trabajo que dan aquellas diez y ocho leguas, y contradícenlo, pareciendo que sería anegar la tierra, afirmando que está más bajo el un mar que el otro, lo qual tienen los más sabios por vanidad.»

Gómara (*Historia de Indias*, cap. 104) dice: «es tan dificultosa y larga la navegación á las Malucas de España por el estrecho de Magallanes, que hablando sobre ella muchas veces con hombres pláticos de Indias y con otros historiales y curiosos, havemos oído un buen paso, aunque costoso, el que no solamente sería provechoso, empero honroso para quien lo emprendiese, si se hiciese. Este paso se había de hacer en tierra firme de Indias, abriendo de un mar á otro por una de las quatro partes, ó por el río de Lagartos, que corre á la costa del Nombre de Dios, naciendo en Chagres, quatro leguas de Panamá, que se andan con carretas: ó por el desaguadero de la alguna de Nicaragua, por do suben y bajan grandes barcas, y la laguna no está de la mar sino 3 ó 4 leguas. Por cualquiera de estos dos ríos está guiado y medio hecho el paso. También hai otro río de la Veracruz á Tecoantepec, por el qual traen i llevan barcas de una mar á otra los de la Nueva España. Del Nombre de Dios á Panamá hay 17 leguas, y del golfo de Urabá al golfo de San Miguel, veinte y cinco, que son las otras dos partes y las más dificultosas de abrir; tierras son, pero manos hai. Dadme quien lo quiera hacer, que hacerse puede. No falte ánimo que no faltará dinero: las Indias, donde se ha de hacer, lo dan. Para la contratación de la especería, para la riqueza de las Indias y para un rey de Castilla, poco es lo posible... Si este paso que decimos se hiciese, se atajaría la tercia parte de

navegación. Los que fuesen á los Molucos, irían siempre de las Canarias allá por el Zodíaco y cielo sin frío y por tierra de Castilla sin contraste de enemigos.»

Sobre la misma idea de Nicaragua ó del nacimiento del Chagres, se lee en el informe de Muñoz al Marqués de Sonora, que ya se trató seriamente en tiempo del Emperador y llegó á expedirse cédula para que el gobernador de Tierra Firme confiriese en ello y viese cómo reducirlo á ejecución. *Pero, como no se le daba otro recurso más de lo que pudiesen contribuir los vecinos, respondió ser negocio á que no bastaría todo el poder del mundo. Así desvió el impuesto sobre los pueblos. El Monarca no pudo destinar caudales suficientes porque con sus continuas guerras y empresas se vió necesitado á gastar mucho más de lo que tenía y á contraer empeños, cuya carga oprimió a la nación mientras ocuparon el trono monarcas de su familia y todavía se ha hecho sentir en el presente siglo. Esta es la causa verdadera por que ha quedado sin ningún efecto la idea.*

Pero las molestias del viaje por tierra entre Nombre de Dios y Panamá eran tan insoportables, que daban lugar á representaciones de esta última ciudad, y así las noticias de proyectos de corta se hallan de continuo mezcladas con las de disposiciones encaminadas á disminuir aquella incomodidad. En los libros antiguos de Registro de la Secretaría del Perú, encontró Martínez Huete, buscando materiales para documentar á Floridablanca, una multitud de dichas representaciones y las citó en las *enunciativas* que formó.

En Mayo de 1526 dióse á D. Pedro de los Ríos, gobernador de Tierra Firme, una instrucción en cuya virtud debía averiguar «el paraje más acomodado para el trato y comercio de la especería, haciéndose por el mal del Sur, por ser más breve navegación para las islas Malucas, y que para ello avia parecido conveniente (*interin se hallaba el Estrecho*) se hiciesen dos casas, una en Panamá y otra en la costa del Norte, en aquella parte que fuese más á propósito para que las Armadas destinadas á las Malucas vinieren á descargar á Panamá y desde aquí se conduxese la especería en carros ó bestias á la otra casa fabricada al Norte, y de la misma forma se pudiesen llevar los efectos que se descargasen de los navíos que fuesen de España, desde esta casa á la de Panamá.»

Se le encargó asimismo que tratase esta materia con el licenciado Salmerón, juez de residencia en aquella provincia, y con los oficiales.

reales, y diesen cuenta al Consejo con su informe, para proveer en su vista lo que conviniese. (Lib. 4 de *Oficio y partes de Tierra Firme*.)

En 1528, Alonso de Cáceres, contador de Real Hacienda en las citadas provincias, describe el camino que debería hacerse desde Nombre de Dios á Panamá, contestándole el Rey en cédula del año siguiente: «Holgado he de oír lo que decís del camino que se podría hacer desde el Nombre de Dios á Panamá para pasar de una mar á otra: yo he mandado platicar en esto, y sobre ello se proveerá lo que convenga».

Prosiguiendo Huete sus trabajos, halló en el libro quinto de *Oficio y partes de Tierra Firme*, fol. 16, que, posteriormente, representó la ciudad de Panamá los graves perjuicios que se originaban de conducirse á lomo, desde Nombre de Dios los géneros y frutos, pues, «por su conducción se llevaba un crecidísimo porte á causa del mal camino, y que aviendo necesidad de repararle continuamente, sería menos costoso hacerle por el río Chagre, por el que se podría andar en barcas y bergantines hasta la boca del río, y abierto este camino podrán pasar por él la especería sin costa alguna, porque lo que avia desde dicha ciudad hasta donde llegarían las barcas se podría andar en carretas.»

En vista de esta solicitud se mandó por cédula de 12 de Marzo de 1532:

«La Reyna.—Licenciado de Lagama nuestro Juez de Residencia de Tierra firme llamada Castilla del Oro. Por parte de la Ciudad de Panamá me ha sido hecha relación que á causa del mal camino, lodos y ríos é pasos malos que hay desde dicha Ciudad á nombre de Dios, con mucho trabajo se puede ninguno allí sostener porque una arroba de bino vale quatro y cinco pesos y otros tantos la de aceite y un quintal de jabon doce castellanos y una vara de paño cinco y asi al respecto todas las otras cosas y que cada dia y á la continua hay necesidad de reparos y que seria mucho menos costa hacer el camino por el Rio de Chagre pudiendose andar con Barcas y Bergantines hasta la boca del dho Rio donde mejor aparejo se hallare é que abierto este camino podria pasar por el la Especeria sin alguna costa porque lo que hay desde la dicha ciudad hasta donde pueden llegar las Barcas se puede andar con carretas; é me fue suplicado mandase proveer cerca de ello como mas mi servicio fuese é bien de aquesa tierra. Por ende yo vos mando que luego que esta recibais os informeis é sepais por todas las vias que se pueda como é de que manera lo susodicho pasa é me embieis vuestro parescer de lo que en ello

conviene que se haga para que por nos visto mandemos proveer sobre ello lo que mas convenga á nuestro servicio é bien de esa tierra é no fagades ende al. Fecha en Medina del Campo á 12 dias del mes de Marzo de mil é quinientos treinta y dos años.—Yo la Reina.—Refrendada de Samano.— Señalada al Dr. Beltran Suarez y Bernal y Mercado.»

De nuevo insistió la ciudad de Panamá en que se hiciese el camino por el río Chagres alegando los mismos fundamentos que en 1532 y añadiendo que «pudiéndose navegar dicho Río con Barcas ó Bergantines se sirviese S. M. mandar que la ciudad del nombre de Dios se pasase cerca de la Boca del Río».

Con motivo de la segunda representación se mando al Gobernador ó Juez de residencia y á los oficiales Reales de Tierra Firme «que si el rio se podía hacer navegable sin daño alguno como proponia la Ciudad, proveyesen que la del Nombre de Dios se trasladase cerca del Río al sitio que mejor les pareciese y que embiasen en los primeros navios que partiesen de aquella tierra para estos Reynos relacion de lo que hiciesen para que en su vista se proveyese lo conveniente.»

En vista del informe del licenciado Gama, se expidió cédula de 20 de Febrero de 1534, dirigida al gobernador D. Francisco Barrionuevo, oficiales reales y ciudades de Panamá y Nombre de Dios mandando «se hiciese la casa y limpia del Río, *de manera que estuviere navegable lo más que pudiese llegar á Panamá*, que se gastase lo necesario hasta la cantidad de 1.000 pesos de oro, la tercera parte de Real Hacienda y las otras dos imponiendo sisas sobre las mercaderías y otras cosas que pareciese, para lo cual se dió facultad á los oficiales reales.»

Con igual fecha de 20 de Febrero se expidió otra cédula al Gobernador, Juez de residencia y oficiales reales de Tierra Firme, previniéndoles: «que hallándose S. M. informado de que el Río Chagre, que entra en la mar del Norte se podia navegar con carabelas quatro ó cinco leguas adentro y otras tres ó quatro con barca y que entrando el Río desde alli al del Sur para que se comunicasen ambos mares y se pudiese navegar con caravelas ó barcas redundaría un gran servicio á S. M. habría resuelto S. M. que llevando consigo personas expertas fuesen á ver la tierra que avia desde dicho Río al Mar del Sur *reconociendo la forma y orden que se podría dar para abrir la tierra y que se juntase el mar del Sur con el Río* de manera que hubiese navegación ó que dificultades avria asi por lo menquante del mar como por la altura de la tierra, qué costa de dineros, qué

hombres serían menester y en quanto tiempo se podrian hacer, qué tierras y valles se hallaban todo lo qual se les mandó embiar pintado y lo más certificado y uerdadero que se pudiese y que como todo era en provecho de las provincias comarcanas, informasen (siendo cosa conveniente que se hiciese) la cantidad de dineros que aquella provincia y las comarcanas habrán de contribuir para la obra ademas de lo que S. M. mandase dar para que visto todo en el Consejo se proveyese lo que más conviniese». Así lo hizo Barrionuevo; pero su opinión fué que se aprovechase el curso del río Chagres hasta donde pudiesen llegar las barcas, acondicionándolo para la navegación y salvando en carretas el trayecto restante. Por lo demás, no debió parecerle bien lo de abrir la comunicación fluvial entre los dos mares porque en otra Cédula real de 1.º de Marzo de 1535, se le dice: «En servicio os tengo el aviso que nos dais que os parece convenir estorbar que por el estrecho no fuesen ningunos navíos *porque sería abrir la puerta á los portugueses y aun á los franceses* é que antes se deveria poner orden en la guarda del estrecho: asi he mandado á los del nuestro Consejo de las Indias lo platiquen para que se provea como mas conbenga á nuestro servicio de lo que en ello se hiciere y proveyere os mandaré dar aviso.»

De suerte que por entonces el proyecto de canal por el istmo de Panamá quedó abandonado, y sólo se atendió á la navegación por el Chagres, hasta donde hubiese calado, siguiendo para la mar del Sur en carretas.

V

VALDENEBRO: QUINTANILLA: SIGLOS XVI Y XVII

Ruy López de Valdenebro ofreció, en 1555, hacer navegable el desagadero llamado de Nicaragua ¹ y, considerando el Consejo el mucho provecho que pudiera resultar para la navegación y paso á la mar del Sur, peterminó que se remitiesen á los oficiales de la Casa de la Contratación los apuntamientos presentados por Valdenebro, para que, llamando ante sí las personas que les pareciese tenían noticia de aquella costa y desagadero, hiciesen leer á su presencia los referidos documentos, y recogiendo el parecer que diesen, le envasen al Consejo con el suyo.

1 Véase más adelante el proyecto de Mercado donde se describe la laguna.

El proyecto de Valdenebro, consistente en el paso por el río San Juan y el lago de Nicaragua, tuvo el mismo fin y acabamiento que los anteriores. Los oficiales reales acusaron recibo de la Cédula real y de los papeles de Valdenebro; pero no se dieron mucha prisa en cumplir su cometido. Aburrióse Valdenebro y representó contra la tardanza; un résépice de Julio de 1556 mandó de nuevo á aquellos señores que tratasen esta materia con todo cuidado y diligencia. Así lo ejecutaron, enviando la declaración que hicieron en el asunto Juan Catalina, Alonso Gallego y otros sujetos. Y aquí termina la tramitación sin hallarse más cédula ni papel á ello concerniente.

Jorge de Quintanilla era juez de la gobernación de Cartagena de Indias; residenciado con el Dr. Montalvo en 1556, le acumularon muchos capítulos. No se sabe si con este motivo ó con otro, él se vino á España y ofreció al Rey descubrir un paso desde el mar del Norte al del Sur. Vino en ello Su Majestad y asentó con él un contrato. Quintanilla se obligaba á descubrir *«por donde él sabía y tenía noticia, un paso para poder navegar y pasar por agua de un mar á otro, y meter en él navíos de remos, anssy fustas como fragatas, bergantines y galeras en que cupiesen en cualquiera de ellos mill botijas de vino peruleras ó mill y quinientas arrobas de peso de otras mercaderías.»* Descubierta el camino y paso, debía edificar y poblar en él, en la parte del mar del Sur, un pueblo, ó los que más pudiere y fuesen necesarios de españoles, dentro de los tres años.

Por su parte, el Rey le hacía Gobernador y Capitán por todos los días de su vida de los pueblos que poblare á la salida de dicho río ó paso hacia la mar del Sur, con cinco leguas alrededor de cada uno de ellos; *«este gobierno se extendía á todos los ríos y pasos que navegare con los dichos navíos, haciendo el dicho descubrimiento y á la gente que llevare, para que le tuviesen y acatasen por su Gobernador y Capitán».* Concedíale, otrosí, la inexplicable merced del monopolio del canal, para que en término de diez años, contaderos desde el día de hacerse á la vela en Sanlúcar ó en Cádiz, nadie navegase por el paso descubierta sin licencia ó poder de Quintanilla. Asimismo le otorgaba ciento cincuenta licencias de esclavos negros, con la condición de devolver su importe, y facultad para llevar doce españoles. Todo, en la inteligencia de que el descubrimiento no obligaba al Rey ni á sus sucesores á dar ninguna ayuda de costa.

Asentado este contrato, sucedióle al peticionario caer enfermo en Sevilla, según pudo justificarse; esto demoró grandemente su embarque, que

no pudo efectuarse hasta el 20 de Marzo del 67. Hízolo en Sanlúcar con la mayor parte de esclavos y con los españoles que se le concedieron, en la flota y armada del general Diego Flores de Valdés. Sábese que llegó á Cartagena á fines del mismo año y que trató del referido descubrimiento con bergantines propios y la gente que pudo juntar. Sábese también que en Enero del 69 suplicó á Su Majestad «le hiciese merced de ampliar la jurisdicción estipulada, porque con dificultad hallaba personas que le acompañasen, temerosos del corto premio y recompensa que esperaban», y de otras cien licencias de esclavos á razón de 30 ducados, pagaderos en Cartagena, como los de su contrata, que ya había satisfecho. Esta petición fué denegada, y Quintanilla se vió empapelado porque en Julio del propio año, el fiscal de Su Majestad, haciendo supuesto y relación «que el Jorge de Quintanilla se hallaba en esta ciudad (Sevilla) y quería pasar á las Indias con 50 esclavos en fraude de la real Hacienda y so color del dicho asunto que no había cumplido en el término señalado y mucho más», pidió «no se le diese registro ni despacho y se mandase así á los oficiales de esta casa con otras cosas, para lo que se libró la cédula correspondiente, sobre cuya retención y suspensión de sus efectos (que acordó el Consejo en 30 de Septiembre siguiente) se sufrió esta demanda en la que la parte de Quintanilla excepcionó lo que va expuesto y que no había vuelto á España desde su citado embarque de 20 de Marzo del 67».

Es decir que el Fiscal de S. M. acusa á Quintanilla de falsario y de impostor y opina que no hay tal paso ni descubrimiento, sino que únicamente iba buscando un regalo de 50 esclavos con que darse buena vida.

No es posible apreciar el valor científico del ofrecimiento de Quintanilla, pues en el contrato sólo se habla de un paso situado en paraje que él sabía desde Nombre de Dios á Panamá.

De todos modos, parécenos que el Fiscal anduvo algo severo y que había ganas de pillar á Quintanilla en un renuncio: aprovechóse la oportunidad de que pidiese una ampliación de mercedes, para negárselas, y para inutilizarlo, achacándole las miras más ruines.

VI

DIEGO DE MERCADO: SIGLO XVII

Hasta aquí los antecedentes que se reunieron para contestar al Conde de Aranda. Pero en los legajos de Guatemala, 144, hállase otra tentativa

del siglo xvii, y es la de Diego de Mercado, vecino de Guatemala, que propuso la comunicación de los mares del Norte y Sur por la laguna de Nicaragua y golfo del Papagayo. Quién era este Mercado nos lo dice el mismo.

«Por el buen desseo y celo que yo Diego de Mercado de nación flamenco, vecino desta Ciudad de Santiago de la provincia de Guatemala he tenido y tengo de servir a Dios Ntro Sr. y a Vtra Magestad y que Vtro real haver saugmente demas de otros servicios que e hecho en las Armadas rreales en dibersos biages y ocasiones y en esta ciudad en la Administracion de la polvora por tiempo de doce años á mi coste y mansion cuyo fundador fui y por que el año pasado en la flota que fué desta provincia entré quatro arbitrios y ofrecí embiar á V. M. otros quatro muy importantes que el uno es este, hize azer la discrepcion que va con esta declaracion que á lo que me parece es importantisima al servicio de V. M. y al aumento de Vtro aber rreal y bien de Vtros bassalos y en especial de los rreynos del piru y de los que en España tratan y cargan para los dichos reinos.»

La relación de Diego de Mercado, cuyo apellido parece ser españolización del suyo flamenco, es un documento curiosísimo: una Memoria descriptiva del proyecto, muy detallada, tanto en la descripción topográfica como en la exposición técnica. El lenguaje es difuso, las repeticiones cansadas y en la rara ortografía y en algunas voces estropeadas, se echa de ver la oriundez flamenca del autor, que no poseía el completo dominio de la lengua castellana, á pesar de su larga permanencia en España y en Guatemala.

Dice así el título de esta Memoria:

«Relacion que Yo Diego de Mercado ago á Vtra. Mag. y Vtro. Real Consejo de los puertos de S. Juan de la mar del Norte y del Sur anbos son de un mismo nombre, y del desaguadero que entra en la mar por el uno de los dichos puertos de S. Juan que es de la mar del Norte, que biene de la laguna de la ciudad de Granada de la provincia de Nicaragua, la disposicion y fertilidad de la tierra y frutos della y de lo demas que puede ser probechosso al comercio y trato de los reynos del peru para las armadas reales y flotas que vienen despaña para los dhos rreynos y la demarcacion del uno y otro Puerto y distancia sitio y calidades de cada uno de ellos es en manera siguiente:

»Diego de Mercado digo que por quanto Vtra Mg. amandado se agan

muchas diligencias en que se descubriesen nuevos puertos en las mares del Norte y del Sur en esta provincia de Guatemala para la comunicacion y trato de los reynos del peru donde las armadas reales y flotas bengan á surgir para la dicha comunicacion y que los tales puertos esten en tierras sanas fertiles y abundosas de bastimentos y que con facilidad y á poca costa se puedan llebar las mercaderías de un mar á otro sin daño y riesgo de Vtros bassallos y para escusar muertes por destemplanza de la tierra como a suzedido y suzede en los puertos de nombre de Dios, Puertobelo y Panamá y Perico por estar en tierras destempladísimas donde de ordinario se han muerto y mueren en cada armada y flota que a ellos a ido y ban mas de quinientos hombres de mar y guerra y pasajeros asi de los que bienen de España como de los que bajan del Perú y se han muerto hasta hoy treinta mill personas poco mas ó menos desde que se poblaron los dichos puertos y de la mejor gente que navegaba en las dichas armadas y flotas en que hubo año demas de mill personas muertas que fué el de noventa y ocho en la armada real que bino á cargo de don Francisco Coloma en la que la dicha armada yo el dicho Diego de Mercado bine y me allé presente y por vista de ojos bide salir huyendo la dha armada del dho puerto de Puertobelo con temor que no acavase de morir toda la gente Y se hizo una nao hospital donde se embarcaron asta seis cientos enfermos.» ...«Y aunque se han buscado los dichos puertos con las dichas calidades en birtud de las cédulas reales que á V. M. á enbiado á esta ciudad y se han sondado algunos puertos por mandado de la real Audiencia como son en el puerto de Ystapa, Amapal y de Asalto que por no ser conbenientes por muchas incomodidades asi por los largos caminos como por otras dificultades é inconvenientes se han dejado y asta agora no se an descubierto otros por lo cual con mucho trabajo y solicitud de mi persona que é puesto y con desseo de servir á Dios nro Señor y á Vtra Mag. y por el bien comun informo á Vtra Mag. de dos puertos que el uno está en la mar del Norte y el otro en la mar del Sur, llamados ambos de San Juan, que corresponden el uno al otro bia recta, que dista el uno del otro cinquenta y dos leguas, poco más ó menos, y el dicho puerto de San Juan de la mar del Norte es muy seguro y capaz de qualesquier Armadas que Vtra Mag. sea servido enbiar á las Indias, tiene mucho fondo, buena entrada y salida: está guardado de los nortes porque no llegan al dho puerto y no está sujeto á bientos que agan daño al dicho puerto, porque los que de ordinario reinan son brisas y bendabales que no perjudican

al dho punto; está en altura de diez grados y un sesmo, corre su costa de noroestesuete; es todo el dho puerto de agua dulce porque lo causa el fin del dicho desagadero de la dicha laguna de Granada que haze balsa antes de mezclarse con el agua de la mar que el dicho puerto crece y mengua muy poco que casi no se echa de ver y no llega el agua salada al surgidero. Es de muy buen temple, sanísimo y no demasiado caliente, abundantísimo de pesquería y marismo y de frutas de la tierra, facilísimo de fortificar, tiene alrededor de sí muchísima madera muy buena para qualquiera genero de fabrica, tiene asimismo alrededor de sí mucha piedra de que poder hacer cal y buena tierra de que poder hacer teja y ladrillo y se pueden azer en él mucha suma de navíos y todo el termino del dicho puerto es de tierra tiessa bermejuela sin pantanos ni manglares y ace al dicho puerto uno de dos brazos que hace el uno que baja y hace desagadero á la dicha laguna de Granada que se aparta siete leguas atras del dicho puerto y se aparta del brazo principal que es la boca que entra en la mar bía recta y le llaman la boca detaura y á el otro brazo que hace el dicho puerto llaman el brazuelo y está la entrada del uno y del otro en la mar cossa de una legua y la isla que hace el dicho rio es tierra firmísima y tiessa y para facilitar la dicha navegacion y trato del dicho puerto para Granada se puede juntar facilmente toda el agua que se dibide del dicho rio y azer que toda junta baya por el dicho brazuelo á entrar en el dicho puerto de San Juan porque el dicho brazuelo aze en ambas partes pared muy alta y es capaz de toda el agua del dicho rio y en tiempo de berano sera necesaria para la navegacion y como dicho es facil de encaminar toda junta por el dicho brazuelo.»

«Tiene la dicha ciudad de Granada diez ó doce fregatas del trato que la dicha ciudad tiene en los dichos puertos de Puertobelo y Cartagena en que llevan gallinas, maiz, brea y otros generos y bastimentos á los dichos puertos y de ellos traen á Granada bino, lenceria y otros generos y mercaderías que bienen de España y al presente suben y bajan las dichas fragatas por el dicho río desagadero con grandísimo trabajo y dificultad y para que se entienda bien es de saber que la dicha laguna de Granada es rredonda, ondable de mas de quarenta brazas y en partes mas de sesenta y baja mas de 90 leguas como se berá en la demarcacion, ay desde la Ciudad de Granada asta donde se comienza á hacer el rrio por donde desagua 30 leguas, ay desde que comienza el rrio asta el puerto de San Juan rrio abajo otras 30 leguas entrado en el dicho rrio de la laguna, llámase la

entrada del dicho río desaguadero Cruzes y desde Cruzes asta la división de los brazos se pasan cuatro raudales que son los que azen la dicha navegación trabajosísima y muy dificultosa, el primer raudal es el que llaman de los sábalos que es causado de muchas piedras móbidas de toda suerte que azen rrepresa y causa corriente y dificultad al pasarlo adelante río abajo está otro raudal que comunmente llaman del diablo que su propio nombre es San Francisco que es el mas dificultoso de passar por ser de lajas y peñascos, el que sigue mas abajo llaman el raudal de Machuca es de piedra menuda y arena que asimismo aze rrepresa y causa corriente en el dicho río, mas abajo está el ultimo raudal que llaman del Brazuelo que asimismo es caussado de piedra menuda y arena y estan todos los dichos quatro raudales en distancia de 5 leguas tiene de largo el que mas largo trecho corre cien passos poco mas ó menos pueden se limpiar todos los dichos quatro raudales en tiempo de seca facilissimamente porque en el dicho tiempo por llevar el dicho río poca agua se pueden ir limpiando de esta manera...»

Extiéndese aquí en la exposición de la forma en que debe hacerse la limpia de los raudales y cómo juntar el agua de los brazos del río, y sigue de este modo:

«Desde un cavo de la laguna de Granada está el puerto de Papagayo que está entre los puertos de San Juan y de Nicoya de la Mar del Sur ay cinco lenguas y las cuatro de camino se ban por una quebrada hondísima que yendo desde Nicaragua á Nicoya le atrabiese bajando y subiendo y la llaman la quebrada ó barranca onda, y lo es más cantidad de cuarenta brazas, y tiene de ancho más de ciento cincuenta brazas. Y por la parte que comienza de la dicha laguna á entrar en la tierra adentro la dicha barranca en tiempo de invierno entra el agua de la dicha laguna un buen pedazo dentro de la dicha barranca así mismo entra en la dicha laguna el agua que se recoge en la dicha quebrada y desde el fin della al puerto de papagayo abre una legua pequeña y esta es de piedra que en el fin de la dicha barranca aze manera de pared y rronpiendola en la distancia de la dicha legua y limpiando la dicha quebrada honda se podrán juntar los mares de Norte y Sur por que entrará la Mar del Sur en la laguna de Nicaragua y bajará por el desaguadero del puerto de San Juan del Mar del Norte, y podrán subir y bajar navíos de poco porte.»

Este es en substancia el proyecto de Diego de Mercado. Para su ejecución, en caso de ser admitido, él ofrecía dar arbitrio de que cuantas per-

sonas se ocupasen en los trabajos, no devengasen más que el sustento, confiando en las mercedes que el Rey les haría á cada uno según su calidad, al tiempo de haberse de poblar las riberas del canal. Suplicaba que, para examinar su proyecto sobre el terreno, se nombrasen personas doctas y desapasionadas, y seguro de la oposición que Portobelo y Panamá habían de hacerle, supuesto que perderían el tráfico y pase de mercaderías del Atlántico al Pacífico, repetía y reforzaba los argumentos demostrativos de su conveniencia.

Nada más se encuentra relativo al asunto de Mercado sino una instancia suya pidiendo el pronto despacho de su proposición. Seguramente se puede marcar el camino que recorrería: reuniríase el Consejo de Indias; acordaría que algún golilla de Guatemala hiciese una información; el golilla, juez o lo que fuere se tomaría un par de años para hacerla, gruñiría Mercado; nueva Cédula del Rey encargaría una poca más de viveza; al fin pasaría el informe á España; *se darían providencias*, transcurriría el tiempo y se moriría Mercado.

Casi al mismo tiempo que Diego de Mercado pedía con vivas instancias su despacho, ó sea en 1616 (Archivo de Indias, 109-1-1), se ordenaba al gobernador de Tierra Firme, D. Diego Fernández de Velasco, que supuesto tenerse por cosa muy cierta «que la navegaciónd el mar del Sur se puede comunicar con la del mar del Norte y pasar de un mar á otro con mucha facilidad, haciendo el paso por la ensenada de Acbe, treinta leguas de Cartagena á Sotabento, por las bocas de los ríos llamados Darien y Damaquiel», se reconociera lo que hubiese en esto, y se hiciese la misma diligencia por el golfo de San Miguel y río del Darien», es decir, que después de las rutas por el istmo de Panamá y por los lagos de Nicaragua, aparece aquí sobre el tapete la cuestión del canal que uniese el golfo de San Miguel ó Darien del Sur, en la costa de la Nueva Granada, correspondiente al Pacífico, con el majestuoso río Darien, hoy más comúnmente llamado Atrato, que desemboca en el mar de Colón.

VII

PROYECTOS EN EL SIGLO XVIII

En 1771 excitó la curiosidad, el hallazgo en la fortaleza de San Juan de Ulúa de unos cañones arrumbados que mostraban haberse fundido en Manila. Siendo la ruta de Acapulco la única comunicación que tenían las Filipinas con América, era una extrañeza tal encuentro en la costa del Atlántico: practicadas averiguaciones, vínose en conocimiento de que los cañones habían sido transportados desde la barra de San Francisco por el río Chimalapa y después por tierra al río del Paso, y al de Goazacoalcos, desembocando en el Atlántico.

Los virreyes D. Antonio Bucareli, y Conde de Revillagigedo, los mismos que fomentaron las expediciones encaminadas á la investigación del paso del Noroeste, ó sea de la comunicación natural entre los dos mares, concedieron á ese incidente importancia bastante para motivar un estudio de aquella región.

En carta de 27 de Marzo de 1774 decíale el virrey Burcareli al ministro Arriaga: «...di cuenta á V. E. de las primeras noticias que me pasó el coronel D. Agustín Crame, teniente de rey de Veracruz, encargado por mí de reconocer el terreno que intermedia desde la barra de Goazacoalcos, en el seno, hasta Tecoautepeque, en la mar del Sur, y lo ejecuto ahora con inclusión del plano formado para demostración de la facilidad de transportes de lo que se necesite para los nuevos establecimientos para fomentar los reconocimientos ó para quanto el Rey resuelva, sin tanto gasto como sufre hoy la Real Hacienda en quanto se conduce para el Astillero de San Blas, ni el tiempo que se perdería recurriendo á Manila.» ...«Don Agustín Crame no sólo encuentra la posibilidad de la navegación en los rios, sino las señales del camino abierto por tierra para comunicación de uno á otro y la tradición del país de ser aquel el camino por donde pasó la Artillería. Que asimismo, parece constante que las primeras embarcaciones que hizo construir Hernán Cortés para ir á California fué en Tecoautepeque y que no pudo ser otro el camino de que se sirviese que el que ha practicado sin excusar fatiga, y auxiliado de su gran talento, profundo estudio, y deseo de desempeñar con acierto quanto se pone á su cuidado, relativo al mejor servicio del Rey». (Archivo de Indias, Papeles de

Estado, Audiencia de Méjico, 1.) En efecto, los ingenieros D. Agustín Crame y D. Miguel Corral, ventajosamente conocidos por sus trabajos topográficos y obras públicas, exploraron desde la rada de Tehuantepec hasta la barra del Goazacoalcos. Ninguna corriente hallaron que tuviese comunicación con uno y otro mar, según afirmaba el vulgo; pero se observó que al Sur del pueblo de Santa María de Chimalapa, la cordillera presentaba una solución de continuidad que podía facilitar la apertura de un canal. Crame trazó el proyecto, que consistía en juntar por ese sitio las aguas del río de Chimalapa con las del Paso y las del Goazacoalcos. En el Archivo de Indias, 145-7-3, en la nota de los planos y mapas que señaló y se entregaron á D. Felipe Bauza, oficial de la expedición de Malaspina, que dió la vuelta al mundo y practicó descubrimientos en la costa de California y estudios de nivelación en el Centro América, consta un plano del istmo de Tehuantepec y curso del Goazacoalcos. Es copia del mapa original de Crame que quedó en poder de Bucareli y está formada por Diego Panes. La explicación que le acompaña termina así: «La disposición de los ríos, la sierra que está como interrumpida... y la buena proporción que ofrece el terreno, hacen conocer que no fuera empresa muy difícil ni de excesivo gasto la comunicación de los dos mares; suspendiendo las aguas de los ríos Moloya y Cituna, se abriría un canal para comunicarlos con el de San Miguel, que pasa por la venta de Chicapa, y de aquí adelante ya no hay dificultad, porque todo es perfectamente llano hasta Tecoantepeque. México 20 de Febrero de 1774. Crame.» Revillagigedo siguió adelante con la formación del proyecto; pero éste no figura entre los que se remitieron á Floridablanca concernientes á la contestación que debía darse á Mr. de Fer, ni podía figurar, puesto que en 1786 estaba en curso en Nueva España, donde algunos años después examinó Humboldt, muy á su sabor, todos estos datos, cuando allegaba materiales para su *Historia política* de aquel Virreinato, y copió con toda pausa cuanto le pareció digno de referencia. Por cierto —y déjese-nos divagar un poco—que el Barón de Humboldt, al indicar magistralmente todas las rutas posibles de canal interoceánico, no dice que todas habían sido indicadas por españoles: por cierto que el viaje de Humboldt á América, recomendado eficazísimamente por el Rey de España, después de haber sufrido la negativa del Directorio á que formase entre los sabios que fueron con Napoleón á Egipto, y la negativa del Gobierno inglés á que explorase el Indostán, como era su ferviente deseo, es el más

rotundo mentís que puede darse á los escritores extranjeros, franceses é ingleses especialmente; más todavía á La Condamine, á Bouguer, á Cook, á la Peyrouse y á la Academia Francesa, que censuran en todos los tonos la repugnancia que mostrara el Gobierno español á dejar explorar y estudiar las tierras americanas en beneficio de la ciencia y de la humanidad. Si todos hubiesen llevado en su equipaje una mínima dosis de prejuicios (siempre algunos) como llevara Humboldt, todos hubiesen podido tener á su disposición archivos y noticias que acaso fueran inasequibles á españoles.

En 1777, dos frailes franciscanos, Escalante y Vélez, que exploraban las inmensas soledades de Nuevo-Méjico, señalaban como comunicación posible entre el Atlántico y el Pacífico la unión de las fuentes de los ríos Bravo del Norte, que desemboca en el golfo de Méjico, y Colorado, que desagua en el de California. Aunque la longitud del tramo terrestre fuera sólo de doce leguas, basta una ojeada al mapa para comprender que este proyecto no resolvía sino muy medianamente el problema, por la enorme longitud del curso de estos soberbios ríos y dada su situación demasiado apartada de la mediación del continente americano.

Más conveniente era el pensamiento del piloto vizcaíno Goyeneche, quien proponía romper por la bahía de Cupica¹ á buscar el río Napipi, que sólo dista de ella cinco ó seis leguas, en las que se forma una solución de continuidad de los Andes: el Napipi desagua en el Atrato, y éste en el mar de Colón.

Digno es de notarse que el Atrato ha servido ya para una comunicación real y efectiva. En 1788, el cura de Nóvita, villa del Chocó, ideó unir el Atrato con el río San Juan de Charambira². Entre el río de Quibdo, en la parte superior del Atrato, y el río San Juan, existía un barranco llamado de Raspadura, periódicamente inundado por ambos. El párroco de Nóvita hizo limpiar ese barranco y fácilmente se pudo construir un pequeño canal, por cuyo medio se pasaba de un río á otro en embarcaciones menores.

Así lo cuenta Humboldt en su *Viaje á las regiones equinocciales de América*, y lo testifica la relación del estado del Nuevo Reino de Granada, que hace el Arzobispo-Obispo de Córdoba á su sucesor Fr. D. Francisco Gil y Lemos, 1789. Manuscrito del Secretario del Arzobispo-Virrey.

Don Miguel Gijón y León, natural de Quito, Caballero de Santiago,

¹ En la costa del Pacífico, Nueva Granada.

² Desagua en el Pacífico.

avecindado en el obispado de Málaga, es autor de otro proyecto que se guardó en las *Memorias de la Real Sociedad Económica Matritense* (tomo III).

Don Manuel Josef de Ayala, Secretario entonces de la Sociedad, se jacta de haber dificultado su ejecución, porque dice: *Reuniendo todos los puntos, paré en el principal de que no se conseguiría aún la décima parte del dinero que se necesitava.*

El proyecto de Gijón es otra vez la comunicación desde Panamá al río Chagre. Este último pensamiento, dice, «me parece más breve, más seguro y menos costoso, según la inspección ocular que hice. Desde el sitio en que el río es navegable para embarcaciones chatas hasta Panamá habrá cinco ó seis leguas, en que, á lo que creo, sin necesidad casi de hacer esclusas, se pudiera practicar el canal; aunque parezca fanfarronada, puedo asegurar á nuestra Sociedad que, si no me hallase viejo y rendido de lo mucho que he trabajado toda mi vida, yo me atrevería á practicar el canal por mí mismo, en el tiempo de cuatro á cinco años, sin más auxilio que el de dos dedos de papel en que el Rey consintiese en esta importante obra sin desembolso de su erario: en esta magnífica empresa, á la verdad se habrían forzado las barreras que puso la naturaleza para impedir la comunicación de los dos mares y de los dos mundos, y veríamos con mucha facilidad florecientes nuestros comercios».

En sentir de Gijón, el canal no facilitaría en tiempo de guerra que el enemigo se apoderase del Sur. «Nótese, argüía, que en la última guerra, el inglés nos ganó Portovelo y Chagre, pero no se atrevió á dar un paso para acercarse á Panamá. Desde Portovelo se hace un camino por dentro de un arroyo tan tortuoso y tan estrecho, que es impracticable á la tropa. Desde Chagre es necesario navegar el río en embarcaciones chatas que además de ser pequeñas dan el flanco á una inmensidad de monte muy espeso y alto: para ganar el canal navegable que iría á unirse á mucha altura del río, siempre les quedaba la misma dificultad á los enemigos que la que hasta hoy tienen y han tenido.»

La última noticia que hemos adquirido referente á estudios en el siglo XVIII se halla en el Archivo de Indias, 145-7 8, y es el diseño que manifiesta el reconocimiento practicado de superior orden, por el comandante de Omoa D. Ignacio Maestre y los capitanes de Ingenieros D. Joaquín Isasi y D. José María Alexandre, á fin de averiguar si podía tener comunicación el lago de Nicaragua con la mar del Sur, siendo el resultado *que no puede ser.*

Ya en el siglo XIX y en las postrimerías de la dominación española, D. José A. López de la Plata y D. Mariano Robles, diputados á Cortes por Nicaragua y por Chiapas, respectivamente, presentaban exposiciones solicitando el primero la apertura del canal de Nicaragua por las lagunas y Realejo, el segundo la del canal de Tehuantepec, por los ríos Chimalapa y Gozacoalcos: esta solicitud tenía en su ventaja la oferta del Consulado de Guadalajara, que se brindaba á franquear los medios. Sin dificultad se comprenderá que en el borrascoso ambiente político no prosperaba ninguna idea de pacífico adelanto. Por esta causa tampoco alcanzó resultado la representación que dirigió D. José Ignacio Pombo al Consulado de Cartagena, para que se reconociesen de nuevo el Atrato, el Sinú y el San Juan.

Reseñados los proyectos que hemos podido haber á mano y que no figuran en los entregados á Floridablanca, volvamos á Mr. de Fer.

La mesa del Consejo era de parecer se dijese á Floridablanca «que sobre el asunto de que hablaba Mr. de Fer habían tratado los españoles con mucha solidez y conocimiento sin necesitar de las luces de los extranjeros. No solo sujetos particulares le han considerado digno de su examen sino que el mismo Consejo de Indias, á fines del siglo pasado y principios de éste, ha ventilado este punto muy de proposito, pero siempre se ha tenido por impracticable y no conveniente su ejecucion».

Y en fin, que podría responderse al Sr. Embajador dándole las gracias por su buen celo.

Con todo, quiso oirse la opinión de Ayala, la de Nestares y la de Muñoz. Ayala hace una recopilación de noticias y mención de haber dificultado á Gijón. Nestares remite las *enunciativas* que han podido leerse más arriba. Muñoz indica otra comunicación entre el golfo de Darien y el de San Miguel y niega los inconvenientes que se le ofrecen al Conde de Aranda, de que los extranjerios ocupasen el canal de Panamá. «Esto solo podría temerse quando se hiciese un canal de tanta capacidad y fondo que franquease el paso á buques de mucho porte: pues entonces podría justamente recelarse la conjuración de varias potencias europeas para enseñorearse de él. *Podrían concederse divididas las dos Americas por un Estrecho.* Mas ni esto debiera retraer de una empresa la mayor del mundo.»

En consecuencia, proponía que se transmitiese el Virrey de Santa Fe la idea de Mr. de Fer, previniéndole que el ingeniero Squiaqui reconociera el sitio y levantase los planos.

Al pie de este último documento aparecen estas palabras:

Resérvese este expediente, pues no conviene por ahora el Rey en que se le dé curso. 2 de Abril 1787.

VIII

COMENTARIOS

Dice D. Josef Manuel de Ayala en su citado informe, que «algunos escritores extranjeros, reconociendo las increíbles ventajas de la comunicación de ambos mares por aquel istmo (Panamá), han creído que ha retraído de la empresa al Gobierno español el temor de que otras potencias procurasen con todas sus fuerzas apoderarse de tan útil posesión. Otros añaden que nuestra corte ha prohibido severamente hablar de semejante materia.»

Sin que lo diga Ayala, el lector puede haberse imaginado las piadosas invenciones de los extranjeros.

Una de ellas es que España no ha caído jamás en la cuenta de que podía cortarse el istmo: esto y no otra cosa, es lo que da á entender Mr. de Fer.

No vale la pena de rebatir tan absurda creencia.

Fueran los españoles todos de una estolidez suprema, y las penalidades del camino de Portovelo á Panamá hubiesen aguijoneado su tardo entendimiento para ver de abrirse otro más fácil, así como la insalubridad de aquella tierra les forzara á buscar puertos más sanos.

En España se dió desde el primer día todo su inmenso valor á la comunicación entre ambos mares; aparte de las atrevidas navegaciones de sus marinos, en busca del paso del Noroeste, empresas de que hemos hecho mención en otro lugar, no se olvidó jamás la conveniencia de cortar la estrecha faja que une las dos Américas, ó por lo menos de reducir hasta el último límite el trayecto terrestre de la comunicación. Y como se ve en la reseña que antecede, se estudió la costa desde Chagres á Panamá, se habilitó la navegación del Chagres hasta donde fué posible y se puso la mira en la apertura del canal de Nicaragua, enlazando el río San Juan, las lagunas y el puerto de San Juan del Sur ó del Papagayo, sin olvidar la costa de Tehuantepec, ni la del Darien y San Miguel ni ninguna de las que contemporáneamente se han estudiado en un Congreso de Ingenieros de París antes de decidir la ruta Panamá.

Fernando de Lesseps, en una conferencia que explicó en París el 27 de Octubre de 1879, se expresaba es estos términos:

Les premiers conquerants espagnols ont constamment cherche a traverser l'isthme par le moyen des fleuves. C'est ainsi que, dans le commencement des rapports de l'Amérique avec l'Espagne, on constate que, des recherches ont été faites pour trouver une jonction entre les fleuves que débouchent les uns vers l'Océan Pacifique, les autres vers l'Océan Atlantique. Mais, toutes ces recherches ont été inutiles. On a alors songé a se servir des eaux interieures pour aboutir dans les deux mers.

Luis Figuiet en su *Année Scientifique*, después de citar los proyectos de Cortés y de los primeros descubridores, dice que «*bien qu'il y ait loin de cette idee a son execution, l'Histoire ne saurait trop honorer les hommes qui les premiers on étudié une question de cette importance*».

Muchas gracias, pero no fueron sólo los primeros descubridores.

España se preocupó siempre de la comunicación de ambos mares; demuéstranlo los variados intentos que hemos presentado á la consideración de los lectores, intentos, unos, muertos apenas nacidos, otros, cuando iban á ponerse en ejecución; todos sofocados en papelorio oficinil y golilesco. Bien entendido que aquí van consignados tan sólo los que se han habido á mano en el archivo de Indias, pero seguramente deben existir otros escondidos en ignorados rincones, y serán no pocos los que se hayan extraviado ¹.

¿Y cómo no pensar que en ello pondrían además sus manos pecadoras,

¹ En el mismo Archivo, y ya corrigiéndose las pruebas de este artículo, viene á nuestras manos otra curiosa noticia. Don Francisco Carrascón, racionero de la Catedral del Cuzco, tuvo, en 1805, un formidable disgusto con su Obispo. Acudió en queja al Rey, y entre los méritos y servicios que alegaba, puede leerse el que sigue: «Y por quanto los documentos que ha remitido este regio tribunal, con fecha de nueve de Marzo y esta Presidencia en el mismo correo de Marzo, y en el mes de Agosto del año próximo, hazen de manifiesto en parte los muchos y graves daños y perjuicios que le ha causado este R. Obispo del Cuzco; como igualmente ha procurado entorpecer por quantos medios ha podido el proyecto que el suplicante ha formado de la perpétua pacificación de estos remotos países con la fácil y ventajosa union de los dos mares que circundan este vastísimo y tan dilatado continente, por la interioridad de sus caudalosisimos ríos y la gran laguna de la Intendencia de la villa de Puno, por el que se facilita, entre otras importantísimas utilidades é intereses á toda la nacion, la pronta, cómoda y segura navegación de mes y medio para la España de lo más interior y vasto de estos dominios peruanos: cuyos informes esta presidencia y virreinato de Lima, ha remitido con la exposicion de su Plan y sus dos grandes mapas demostrativos del expresado Proyecto, levantado por el exponente á toda diligencia y dedicadas á V. M. como Rey y Emperador de estos dominios, las que, unidas por sus líneas de los grados de latitud, forman una de quatro quartas y media de longitud oriental y más de cinco de latitud austral, en lo que he invertido quanto tenía y había podido conseguir del patrimonio de sus padres, etc.» Esta gran laguna, suponemos que será el lago Titicaca y que por el desaguadero de Popó, se buscaría las fuentes del Pilcomayo ó quizá las de algún afluente del Marañón.—(Archivo, 1 6, 4, 12).

no ya los doctos y conocedores, sino los infinitos arbitristas y proyectistas que en aquellos tiempos pululaban acosando á los Principes con invenciones tan peregrinas como la del enfermo y escuálido arbitrista de quien se burla Cervantes en el «Coloquio de los perros?»

Estos intentos se repiten durante tres siglos; no se reducen, como creen los extranjeros, á los del tiempo de la conquista. Así que ninguna razón tiene Luis Figuier al suponer (*Année Scientifique*) que sólo existieron proyectistas extranjeros; que *malheureusement l'Espagne préta peu d'attention à ces vues, et les projets qui lui furent adressés pendant trois siècles consécutifs sur un objet qui se liait intimement à ses intérêts les plus puissants, allerent s'enfouir inutilement dans les archives de l'Escorial.*

¡El Escorial! ¿Y por qué en el Escorial? ¡Ah! es por que este nombre da á la cosa cierto baño romántico y tenebroso.

Paparrucha solemne es que la Corte española prohibiera, con graves castigos, hablar y escribir de todo cuanto se relacionase con la corta de istmo. Agradecemos á los autores que tal aseveran, no hayan señalado en qué página y recoveco de las leyes de Indias han hallado tan precioso dato, que pinta á la España enemiga de las luces. Jamás, dice Humboldt, el Ministerio de Madrid ha mandado al Virrey de Nueva Granada tapar ó cubrir el barranco de la Raspadura (véase el canal del cura de Nóvita) ni castigar con pena de muerte á los que restableciesen un canal en el Chocó.

En cuanto al cargo de que España no ha querido jamás abrir el canal interoceánico por el recelo de que lo utilizaran las demás potencias en daño suyo, es muy merecedor de que se examine con todo sosiego. El problema que debe plantearse previamente es: ¿por qué España no ha abierto el canal interoceánico?

Por no sentir su falta no será; por ignorancia tampoco.

La magna obra del desagüe de Huehuetoca, de Méjico, por una galería subterránea de tres leguas, perforando una montaña, obra en que se invirtieron tres años y millones de pesos, demuestra que cuando se juntaban la utilidad, la conveniencia y la política sabían acometerse empeños de mucha monta.

¿Por qué no cuajó ninguno de los proyectos?

Es muy expuesto á errores el común procedimiento de atribuir á un efecto una sola causa. Por poco que se escudriñe en la historia de las Cien-

cias, se verá á cuántas equivocaciones, á cuántas falsedades ha dado lugar, y cómo ha entorpecido el verdadero conocimiento de algunos hechos. Lo propio sucede en la Historia. En ella, como en mecánica, un movimiento es producido por una fuerza ó por la resultante de muchas. Ninguno de los proyectos se ha llevado á cabo porque no ha habido recursos para ello, es verdad. El monarca (Carlos V), dice Ayala, no pudo destinar caudales suficientes, porque con sus continuas guerras y empresas se vió necesitado á gastar mucho más de lo que tenía y á contraer empeños cuya carga oprimió á la nación mientras ocuparon el Trono monarcas de su familia. El mismo Ayala impugna el proyecto de Gijón porque conceptúa imposible allegar ni la décima parta del dinero necesario.

Nestares, al remitir las Enunciativas, escribió que, si no se había conseguido la apertura del canal tantas veces proyectado, se vé, por la misma serie de providencias, que pendió de no seguir con tesón, no exigir contestaciones prontas y eficaces y fiarse de promesas de particulares que sólo suelen cifrarse á sus intereses. Muñoz, partidario entusiasta de que se confiase al ingeniero Squiaqui la confrontación del proyecto de De Fer alega: «que en los tiempos anteriores no se haya logrado el buen éxito que se premeditaba no debe hacer desmayar. Véanse los pasos que se dieron, y se reconocerá que ni hubo tino en el mandar, ni constancia en proseguir, ni estímulo para hacer obrar, ni medios con que emprender».

En efecto, recuérdese cómo el licenciado Gama y los jueces y los oficiales reales se resistían, un mes y otro, á cumplimentar una cédula real, hasta que Cáceres, ó Valdenebro, ó quien fuese el mísero autor, se descorazonaba, y su obra desaparecía en el olvido; recuérdese cómo á Quintanilla se le imputaba que, so color de abrir el canal, lo que buscaba era darse buen tiempo con las licencias de esclavos que se le concedieran. Recuérdense todas esas minucias y anótense, con la falta de dinero, como otros tantos motivos de fracaso.

Vamos ahora á la inculpación más importante; quizá ahí ande envuelta una de las causas más decisivas.

¿Ha retraído de la empresa al Gobierno español el temor de que otras Potencias procurasen, con todas sus fuerzas, apoderarse de tan útil posesión?

¿Es cierto esto? Muñoz, Gijón y otros lo niegan; pero léase la Memoria de Aranda, y en ella se verá bien explícito ese recelo; nótese que todos los proyectistas cuidan de la fortificación del canal. Véase, por último, que

la Mesa, al desahuciar el proyecto de De Fer, alega que no es practicable *ni conveniente*; obsérvese el brusco cerrojazo con que terminan todos los expedientes, y, sobre todo, el de De Fer, á cuyo pie se lee orden del Rey de no convenir en ello. No hay por qué negarlo: el canal era una obra útil, necesaria; pero no reunía la conveniencia política, ó al menos, tal era la opinión en las esferas del Gobierno.

¿Era fundado ese recelo? Ayala se refiere á la obra de los ingleses Reid y Donallan, titulada *Razón de los establecimientos de los españoles en América*; en ella se ocupan de la fundación de la nueva Edimburg, colonia de escoceses, establecida á fines del siglo xvii en el golfo de Darien.

Describen la bondad del puerto y la oportunidad para abrir comunicación con el golfo de San Miguel en el mar del Sur. «*Por las vivas instancias de nuestra Corte y los intereses de la Compañía inglesa de las Indias Orientales, pudo lograrse del Ministerio británico que aboliese la Compañía escocesa y su nueva colonia. Traen esta especie los citados autores para dar aviso á su nación de las riquezas que podria producirle el dominio del istmo y de la utilidad de ocuparlo si alguna guerra proporciona ocasión.* Parécenos que sólo con esta muestra quedan justificados los recelos de España. Los autores extranjeros, ingleses y franceses, que encomian la utilidad del canal para sus respectivos países, son numerosos.

Humboldt, uno de los viajeros que menos injustamente han tratado á España, escribe en su *Viaje á las regiones equinociales*, cuando todavía la América central era española: *Yo me abstendré de discutir la cuestión de saber si este terreno (Panamá) debe formar una República aparte, bajo el nombre de Junciana (de jonction, unión), dependiente de los Estados Unidos.*

A renglón seguido estampa que el canal debe ser propiedad de todas las naciones suscritas á la obra, y que penetrando en lo futuro su imaginación, se fija en una lucha entre dos pueblos poderosos, causada por el deseo de aprovecharse de la nueva vía. Con este desembarazo, propio de Manesmann, se ha tratado de nuestros intereses en América por los que no explotaban sus tesoros, pero los aguardaban al paso.

Y ya hemos visto que Aranda, embajador de España en París, señalaba á nuestra Corte, con extrañeza, la comezón del Canal de Panamá, de que los franceses se hallaban poseídos.

¿De manera que es cierto? Por el recelo de perder su hegemonía en

América, ¿España ha desatendido por espacio de trescientos años las proposiciones de doctos extranjeros, las ha amontonado en los lóbregos subterráneos del Escorial y ha retardado la ejecución de una empresa que tantos bienes ha de reportar á la humanidad? Perdonen los escandalizados. Si los de Corinto hubieran sospechado que la apertura de su istmo los dejaba expuestos á los ataques de los Atenenses; si Nechao hubiese creído que su proyecto de canal entre el Mar Rojo y el Mediterráneo lo dejaba á merced de etíopes á buen seguro no se hubiesen ocupado de semejante cosa. Pero se dirá que esa es historia antigua, que las ideas modernas son de fraternidad universal y que España ha cometido un negro pecado contra ese amor y esa dulcedumbre.

Hagamos, pues, un poco de historia moderna.

Era á mediados del siglo XIX. Fernando de Lesseps estaba en los comienzos de su admirable obra: el canal de Suez. La prensa inglesa combatía á sangre y fuego la colocación de las acciones del canal: Palmerston hacía saber al Virrey de Egipto que el principio de los trabajos sería considerado como un *casus belli*. Se solicitaba del Sultán que no se confirmase el acta de concesión: Muktar Bey, enviado turco, mandaba parar las obras, que sólo se reanudaban á consecuencia de una enérgica nota francesa. Más adelante, Turquía, instigada por Inglaterra, que le mostraba la apertura del canal como una conculcación de su soberanía en Egipto, pidió tales privilegios y concesiones, que volvieron á desanimarse los trabajos.

En la Cámara de los Comunes, Roberto Stephenson, hijo del ilustre Jorge, caldeaba las pasiones contra Lesseps y los franceses en furibundos discursos de carácter técnico. Pero acaeció la guerra de Abisinia, y Lord Napier se dió por muy contento de haber transportado sus soldados á lo largo del Mar Rojo: sólo entonces la oposición de Inglaterra se convirtió en un tenaz propósito de acaparar todas las acciones hasta hacer del canal una puerta inglesa.

¿Será preciso creer que la conducta de Inglaterra estuvo inspirada en el más puro altruísmo y en el bien de toda la humanidad? No: Inglaterra veía con malos ojos que Francia despejase el camino de la India: su punto de vista fué puramente el de conveniencia nacional, y aceptado éste, obró lógicamente y en consecuencia.

Análogo estado de oposición suscitó de nuevo en Inglaterra y en los Estados Unidos el proyecto de canal de Panamá de Lesseps. Historia reciente y de fácil recordación.

Inglaterra tenía ya intereses en Honduras, y á Pitt le halagaba el pensamiento de dominar en el istmo: en 1790 una expedición dirigida por Nelson subió por el río San Juan. Imagínese si esto influiría en la repugnancia de la Corte de Madrid hacia los proyectos de canal.

Pero hasta principios del siglo XIX los proyectos concebidos por ingenieros españoles é ingleses no habían alcanzado la precisión de estudios necesaria en un trabajo de este género. *On ne croyait pas—dice Lesseps—jusqu'a ce que l'istme de Suez eut été creusé, qu'on pût, pour établir une communication entre les deux Océans, simplement percer la terre pour faire un canal maritime. C'est ce que avait arrêté tous les faiseurs de projets.*

Don Antonio de la Cerda, miembro de la Asamblea constituyente de Nicaragua, propuso la corta por el San Juan y las lagunas, como habían propuesto Mercado y otros españoles. Inmediatamente se inició en Nueva York una campaña contra esa empresa.

Guillermo I de Holanda envió al ingeniero Nerveer á Guatemala para estudiar ésta ó semejante solución, pero las revueltas de 1830 fueron causa de que se desistiese del proyecto. Sucedió á ésta la curiosa tentativa del príncipe Luis Napoleón; desterrado en la residencia que él llamaba la Universidad de Hum, dedicábase al estudio. Allí concibió el pensamiento de abrir el canal de Nicaragua. Se hizo dar la concesión por este Gobierno y mandó personas que ultimasen el estudio: tratábase de la misma ruta señalada por los españoles: el río San Juan, los lagos de Nicaragua, por León.

En Abril de 1846 el representante de Nicaragua Sr. Marcoletta, firmó con el Príncipe un tratado que confería á este diplomático todos los poderes necesarios para organizar en Europa una Compañía titulada del *Canal Napoleón de Nicaragua*. Los sucesos de 1848 paralizaron todas las gestiones.

Luis Felipe dió comisión al ingeniero Garella para que volviese á estudiar la ruta Panamá. Garella cortaba la cordillera con un tajo de 140 metros, lo cual resultaba impracticable.

En 1854 tres ingenieros americanos, Totten, Hugues y Tautwine construyeron el ferrocarril de Colón-Panamá que sigue casi el verdadero trazado del canal.

En seguida apareció Lesseps, cuyo proyecto revolvió de nuevo el mal humor de los Estados Unidos. Cuando en 1855 — cuenta el mismo en su conferencia de 1879 — se reunió en París un Congreso Geográfico Inter-

nacional, presidido por el almirante Barón de la Roncière Le Noury, todos los autores de proyectos, todos los hombres que habían estudiado esta cuestión se presentaron. Examinados sus proyectos, se reconoció que no se había pensado en utilizar más que las aguas interiores para el canal marítimo y que se había olvidado completamente el estudio de los medios que pudieran permitir el corte de la tierra de un mar á otro mar.

En aquel memorable Congreso de 1879 fué adoptado el proyecto sin esclusas de Wyse y Reclus, franceses, y de Pedro Sosa, ingeniero colombiano, desechando la posibilidad del canal de agua dulce por Panamá y la ruta señalada por Humboldt, que forman el Atrato del lado del Atlántico y el Tuyra del lado del Pacífico, proyecto del ingeniero colombiano Gogorza, puesto que no se comprobó el aserto de los indios de que en las grandes mareas del Pacífico llegaban las aguas remontando el Tuyra hasta alcanzar el Atrato. Aserto que díjose constaba en los archivos de los antiguos Gobiernos españoles.

Ahora bien: la persistencia con que apenas iniciado el siglo XIX llovieron los intentos de canal interoceánico, llamó la atención de los Estados Unidos, que no perdían de vista este negocio, y en 15 Abril de 1850, el inglés Bulwer y el norteamericano Clayton firmaron un tratado por el cual se convino que ni Inglaterra ni la Unión podrían construirlo bajo su intervención exclusiva, que los buques de guerra de ambas naciones gozarían á su paso de los mismos derechos preferentes, que en caso de guerra el canal sería neutralizado y que no se permitiría levantar fortificaciones. Este convenio sería válido cualquiera que fuese el trazado preferido, Panamá, Nicaragua, Darien, Atrato, etc., y como se ve, parecía admitir solamente la posibilidad de proyectos ingleses ó norteamericanos excluyendo á los franceses, que tanto habían trabajado *pour la gloire*.

La decisión del Congreso de 1879 (donde había ingenieros españoles) acordando el canal en Panamá y sin esclusas, contrarió grandemente á los norteamericanos.

Viendo los Estados Unidos rechazados sus dos sistemas, el de Nicaragua por los lagos ó el de Panamá con esclusas, acudieron á la socorrida doctrina de Monroe, al mismo tiempo que investigaban seriamente la ruta del Atrato al Napipi. Sabido es que el lema de Monroe: «América para los americanos» se parece á las respuestas de los oráculos, que tenían doble sentido y así cada uno entendía el que más le cuadraba. Pero es

confiar demasiado en la sencillez de la gente pretender que se tome la palabra *americanos* en su acepción de nacidos en las Américas: por esto el Senado de la Unión no se anduvo con logomaquias y sutilezas, sino que por boca de Mr. Barnside declaró que el canal de Panamá, puesto bajo el patrocinio de potencias extranjeras, constituía un acto hostil á los Estados Unidos. Desde entonces la mira de éstos fué la dominación del paso interoceánico.

Aparentando grandísimo interés por abrir el canal de Nicaragua, desalentaban á los accionistas de Lesseps con ánimo de acaparar sus acciones, no sin algún temor de que Inglaterra quisiera hacer valer el convenio de 1850.

Pero aconteció el escándalo del Panamá, el más estupendo que han visto las edades pasadas y esperan ver las venideras, y la poderosa Unión, hallando libre el campo, decidió construir el canal por donde fuese. En Panamá había que contar con los accionistas y con Colombia, y pareció más hacedero volver á lo de Nicaragua. Pero los Estados Unidos de 1900 no eran ya los que habían tratado en 1850 con Inglaterra: una corriente de imperialismo y de orgullo había pasado por ellos y se negaron á revalidar el tratado. Inglaterra ofreció contentarse con la neutralización del canal, el libre acceso de sus barcos de guerra y la prohibición de fortificar, renunciando á toda intervención ó *contrôle*.

Los Estados Unidos no aceptaron condición alguna, y vióse, á Inglaterra, después de algunas rabietas y protestas, ceder en todo y renunciar á todo; así le pagaban los americanos su embozado apoyo y su simpatía en ocasión de la guerra con España.

Lo demás, no hay porque recordarlo. En 1900 los Estados Unidos adquirieron de la Compañía francesa sus derechos. En 1903 se hizo público el proyecto de tratado con Colombia en el cual los Estados Unidos se comprometieron á no atentar á su soberanía.

Pues bien: seguramente no querrán los americanos persuadirnos de que cuando impedían por todo género de artes la construcción del canal de Panamá ó cuando procuraban apropiárselo laboraban *pro mundi beneficio*. Con eso y con todo, nadie ha vituperado la conducta de Inglaterra en Suez ni la de los Estados Unidos en Panamá.

Nosotros, al estimar quizás medida de prudente política no abrir el istmo, para evitar seguras intrusiones, hemos retrasado el progreso del mundo; ellos, al entorpecer las dos empresas, han dado muestras de po-

ser grandes patriotas y estadistas. Con esta medida se nos ha medido siempre. Hoy mismo, si no se construye el túnel de la Mancha, ¿no se debe á recelos políticos?

Digamos, pues, que si no hemos abierto el canal de Panamá en el tiempo de trescientos años, habrá sido, sí, por falta de dinero y por sobra de intrigas, de incuria y de nimiedades; pero también ha sido tal vez porque no nos convenía, ó por lo menos así se juzgaba.

Quiera Dios que Méjico, Centro América y la misma Colombia puedan decir siempre que el canal de Panamá, maravilla de la edad presente, orgullo de la poderosa República Norteamericana, sirve solo «Pro mundi beneficio»¹.

1 Leyenda del escudo del Panamá.

