

Historia del Canal de Panamá

EL Canal de Panamá, abierto al comercio del mundo el 15 de Agosto de 1914, es la realización de un sueño secular de la humanidad.

El propósito de llegar fácilmente a las costas orientales del Asia, que inspiró a Colón la famosa salida de Palos de Moguer, obsesionó de tal manera a los descubridores del Nuevo Mundo, que no les permitió darse cuenta de la importancia de su descubrimiento.

Colón, primero, creyó haber llegado a los ricos países del Asia oriental, inducido a error por los de Toscanelli y otros a cerca de las dimensiones del globo y confirmado en su creencia por la nomenclatura indígena. Luego, los otros descubridores que siguieron inmediatamente a Colón, casi no vieron en el Continente Americano otra cosa que un obstáculo, la "barrera contra las olas del Atlántico" como tres siglos después lo llamó el sabio Humboldt. De ahí que esos audaces aventureros, más sedientos de oro que de gloria, no se dieran descanso en la tarea de buscar el imaginario estrecho que debía

franquearles, según creían, el paso que por un momento creyó haber encontrado González de Avila en 1521 a través de Nicaragua.

No se encontró, no obstante todos esos esfuerzos, solución de continuidad en el continente, salvo la en extremo meridional y distante hallada por Magallanes

en 1520 con el descubrimiento del estrecho que lleva su nombre. Por eso casi desde los primeros años de la conquista se comenzó a pensar en una vía acuática artificial.

El primero en sugerir la idea de un canal para la comunicación intermarina entre el Atlántico y el Pacífico fue Alvaro de Saavedra Cerón, teniente de Cortez y antiguo compañero de Balboa, quien en 1529 propuso al Monarca español cortar el Istmo de Panamá.

Cuatro vías se propusieron luego: la de Tehuantepec, la de Nicaragua, la de Panamá y la del Darién y, acogido por Carlos V el proyecto, ordenó éste a Andagoya, Gobernador de la Colonia de Tierra Firme, que hiciera practicar exploraciones en el valle del río Chagres y en otros puntos, a fin de determinar el sitio más practicable y conveniente para la ejecución del grandioso proyecto.

Sin embargo, más preocupado el Rey español por los asuntos europeos que por los de sus colonias de América, dejó a su hijo y sucesor el asunto por resolver. Felipe II favoreció también en un principio el proyecto y en 1567 envió al Ingeniero Juan Bautista Antonelli a estudiar la vía de Nicaragua; pero posteriormente, temeroso de dar por ese medio fácil acceso al Pacífico a sus irreconciliables enemigos los ingleses, abandonó la idea, haciendo declarar al mismo tiempo al Consejo de Indias que era sacrilega la pretensión de perfeccionar la obra del Creador y amenazando con la pena

capital a quienquiera que volviera a proponer la construcción de un canal interoceánico entre los dos grandes mares.

Carlos María de la Condamine, enviado por el gobierno francés a América en 1735 con el encargo de medir un arco del meridiano en el Ecuador, presentó a su regreso en 1740 a la Academia de Ciencias de Francia una memoria en que hablaba de la practicabilidad de un Canal por Nicaragua; y posteriormente Cramer, Corral, Galisteo, Milla y otros llevaron a cabo varias exploraciones de las distintas vías propuestas, pero sin más resultado que los respectivos informes. Galisteo fue acompañado en sus estudios por agentes del gobierno británico en la colonia de Belize y éstos a su regreso llamaron la atención de la metrópoli acerca de la practicabilidad de un canal por Nicaragua. Esos informes dieron lugar a la famosa expedición inglesa que salió de Jamaica en 1780, en la cual el futuro héroe de Trafalgar mandaba el contingente naval. La expedición consiguió derrotar en varios encuentros a los españoles y apoderarse del lago de

Nicaragua, con siderado por los invasores como "el Gibraltar de América"; pero hubieron de abandonar la empresa, diezmados por las enfermedades.

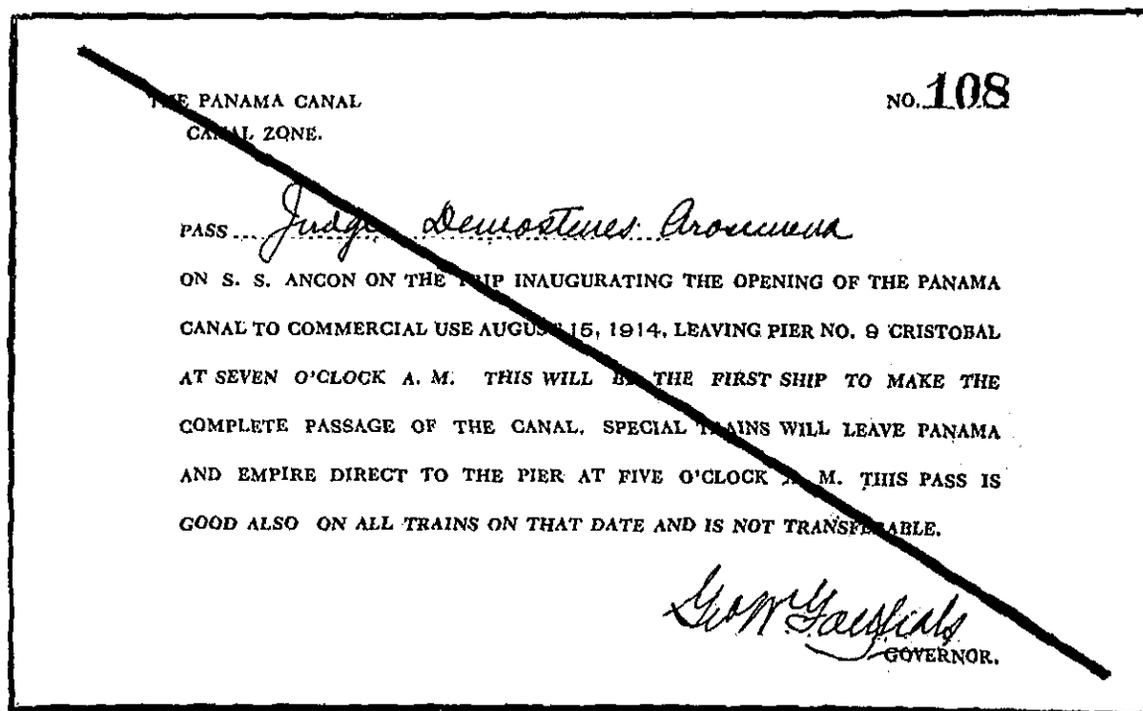
En 1797 el ilustre venezolano Francisco Miranda sugirió a William Pitt, a la sazón Primer Ministro de Inglaterra, que se apoderara del Istmo de Panamá, en

vista de la importancia que estaba llamado a tener en el futuro y con el objeto de abrir más tarde un canal interoceánico por su territorio; pero Pitt, muy preocupado entonces por los asuntos europeos, no prestó gran atención al proyecto.

En los primeros años del siglo XIX Alejandro de Humboldt hizo muy interesantes exploraciones desde Méjico hasta la América del Sur y llamó la atención del mundo hacia la necesidad de cortar el continente americano. Al efecto propuso las siguientes nueve vías: primera, aprovechando el curso de los ríos Mississippi, Missouri, Peace y Columbia, con un corte a través de las Montañas Rocallosas; segunda, por el río Bravo o Grande, al Norte de Méjico, hasta salir al río Colorado en el golfo de California; tercera, a través del Istmo de Tehuantepec, cuarta, por Nicaragua; quinta, desde la ciudad de Panamá hasta Cruces, término navegable del río Chagres; sexta, desde la bahía de Cupica hasta el golfo del Darién, siguiendo el curso de los ríos Napipí y Atrato; séptima, unión de las cabeceras de los ríos San Juan, Quito, Andagega, Citara y Atrato por medio de un pequeño canal; octava, de la desembocadura del río Callaga, en el Perú, hasta las cabeceras del Amazonas, y novena, desde el golfo de San Jorge, a través de la Patagonia.

En 1814 aprobaron tardíamente las Cortes españolas una ley que disponía la construcción de un canal por el Istmo de

Facsimile de un boleto para el viaje de inauguración del Canal



Facsimile of ticket for the trip inaugurating the opening of the Panama Canal

Bazar Francés

ENRIQUE HALPHEN & CIA

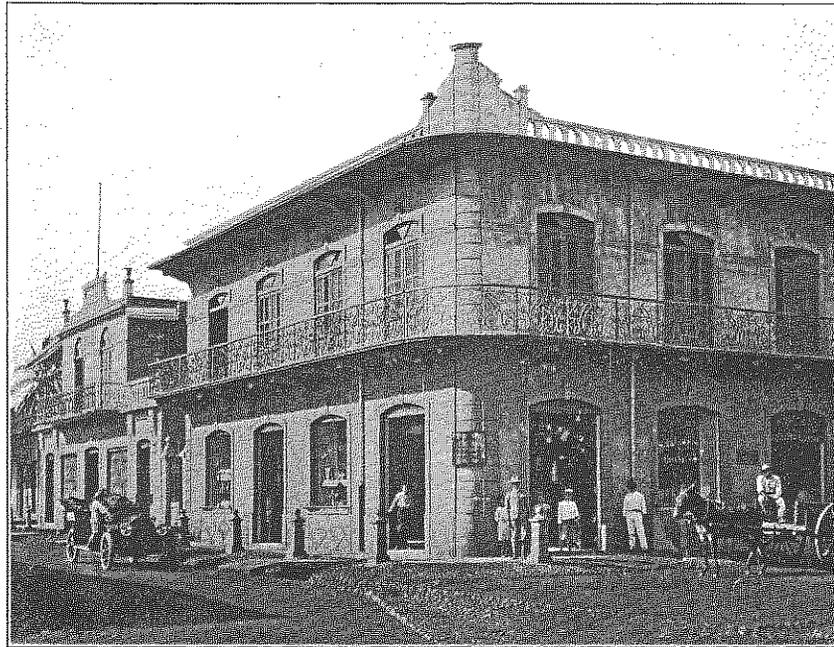
DAVID

CHIRIQUÍ

REP. DE PANAMÁ

DIRECCIÓN CABLEGRAFICA—EHALPHENC

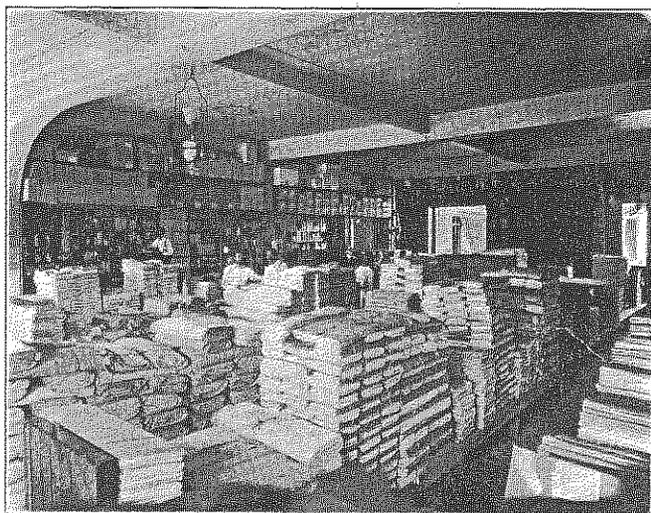
CLAVES EN USO. A.B.C. 5a. Edición y Lieber



Comerciantes al por mayor y menor, Importadores de mercancías en general. Comisionistas y Exportadores de productos del país. Negociantes en Ganado. Propietarios de transportes marítimos.

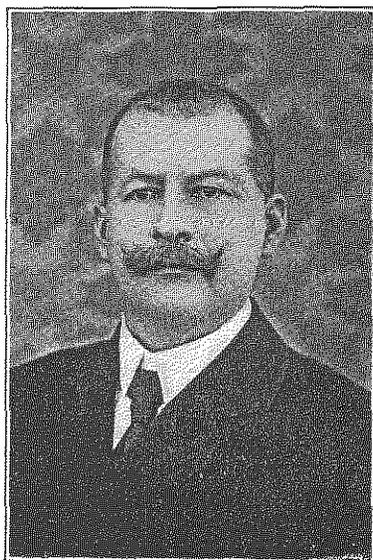
Constante surtido de mercancías Europeas y Americanas.

Por cada Vapor recibimos las últimas novedades.



Departamento Bancario donde se hacen toda clase de operaciones en el ramo; atendemos á remisión de fondos á cualquier parte del mundo; nos encargamos de cobros, compra y venta de giros sobre las principales plazas del exterior; depósitos de fondos á la orden ó en cuenta corriente; aceptamos depósitos de ahorros en condiciones liberales.

Corresponsales del International Banking Corporation.



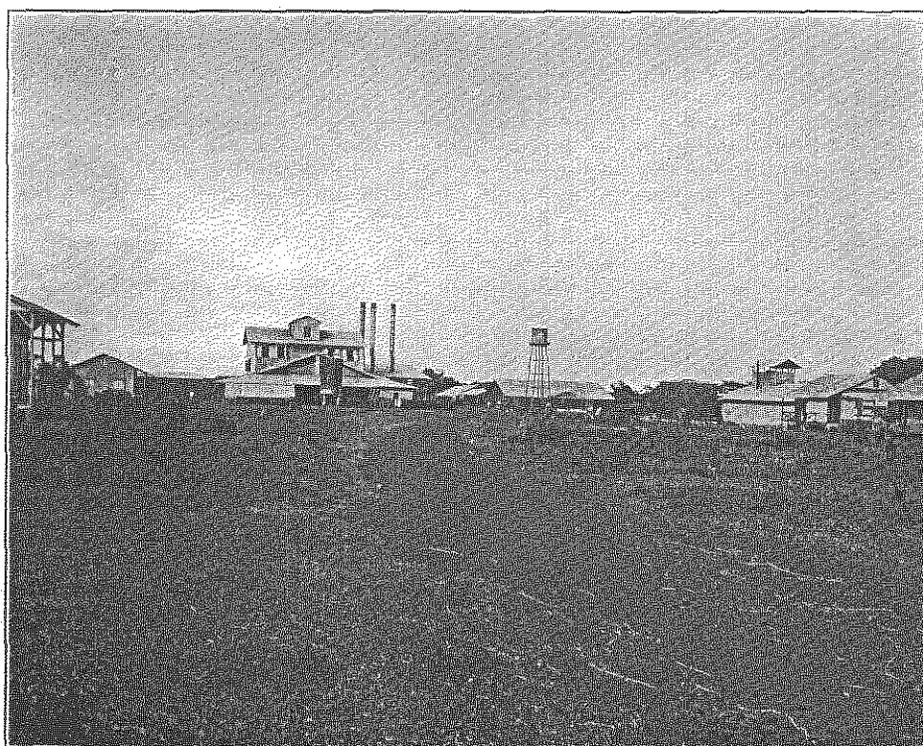
David Delvalle Henríquez

INGENIO
Santa Rosa

AGUADULCE
PROV. DE COCLE



Arturo Delvalle Henríquez



CAPACIDAD: 300 TONELADAS

Venta de Azúcar y Aguardiente por Mayor

DELVALLE HENRIQUEZ & CIA

PROPIETARIOS

Avenida Central, Panamá, Rep. de Panamá

Panamá. Las circunstancias hicieron que esa ley fuera letra muerta.

Nueve años más tarde las Provincias de Centro América, emancipadas de la metrópoli, se dirigieron al gobierno de los Estados Unidos de América solicitando su co-operación para la apertura de un canal por Nicaragua, y el Secretario Clay atendió la solicitud; pero como demorara la resolución del gobierno americano, la República de Centro América otorgó independientemente en 1826 una concesión a Aaron H. Palmer para la construcción de la proyectada vía. Palmer no pudo conseguir ni en los Estados Unidos ni en Inglaterra el capital que juzgó necesario y suficiente—cinco millones de dólares!—y fracasó por consiguiente la empresa.

Por este mismo tiempo Bolívar, a la sazón Presidente de Colombia, visto el fracaso de la concesión otorgada por el gobierno de esa República al Barón de Thierry, encargó a Lloyd y a Falcmar, Ingeniero inglés el primero y Capitán de Navío sueco el segundo, los estudios necesarios para la construcción de un canal a través del Istmo de Panamá. El informe de estos comisionados, que escogieron la vía sustancialmente adoptada muchos años después por la compañía constructora del Ferrocarril de Panamá, contenía el curioso error de una pretendida diferencia de niveles entre los dos océanos y el Libertador no volvió por eso a pensar en la ejecución del proyecto.

Poco después vino a Nicaragua, constituida ya en República independiente, John Bailey, enviado por una compañía inglesa con el objeto de obtener una concesión semejante a la de Palmer; pero el gobierno nicaragüense rehusó otorgársela, limitándose a aprovechar los servicios de Bailey para que explorara y estudiara el país e indicara una vía practicable.

En 1829 el General Werweer, belga, obtuvo del gobierno de Nicaragua una concesión en favor del Rey de los Países Bajos, formados entonces por Bélgica y Holanda; pero la oposición del gobierno americano a ese proyecto y la posterior secesión de Bélgica en el año siguiente, dejaron sin efecto la concesión.

Cancelada la concesión Werweer, volvieron a dirigirse los gobiernos centroamericanos al de los Estados Unidos, tratando de interesarlo nuevamente en la construcción de un canal por Nicaragua, y después de una resolución aprobada en 1835 por el Senado Americano, el Presidente Jackson encargó a Charles Biddle los estudios necesarios; mas éste, en vez de dirigirse a Nicaragua, se encaminó a Panamá y luego a Bogotá donde, desentendiéndose por completo de su misión, logró obtener en su propio interés la concesión Thierry para la construcción de un camino carretero a través del Istmo de Panamá.

Posteriormente Morazán, Presidente de la Unión Centroamericana, encargó a los Ingenieros Bailey y Bates

nuevos estudios sobre la vía de Nicaragua, mas sin ningún resultado práctico.

Horacio Allen, Ingeniero newyorquino, logró interesar más tarde a varios capitalistas americanos en un proyecto de canal por Nicaragua y éstos presentaron en consecuencia un memorial al Congreso en el cual solicitaban que los Estados Unidos se pusieran de acuerdo con las potencias europeas para la apertura de esa vía. El Congreso americano se limitó a aprobar una resolución manifestando gran interés en el proyecto y nada más se hizo entonces.

En 1839 el gobierno de los Estados Unidos confió a John L. Stephens la misión que años antes encomendara a Biddle. Stephens estudió la vía de Nicaragua y propuso la construcción de un canal cuyo costo estimó en \$25.000.000.00, agregando que el estado de perpetua anarquía en que se mantenía la América Central no ofrecía seguridades para la inversión de tan cuantiosa suma de dinero.

Más tarde el Gobierno de Guatemala se dirigió a la Sede Romana solicitando la co-operación del Pontífice para la construcción de un canal por la América Central; mas el Vaticano no prestó mayor atención a la solicitud.

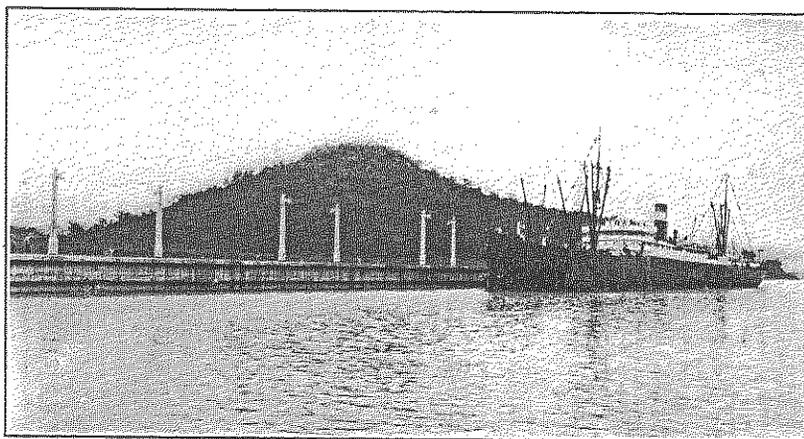
Al propio tiempo el Gobierno de la Nueva Granada otorgaba amplísima concesión a una empresa francesa que pretendió haber encontrado entre Portobelo y Panamá una depresión de la cordillera que alcanzaba sólo una elevación de diez metros y medio sobre el nivel del mar, y que trató de interesar al gobierno francés en la construcción de esa vía. El Rey Luis Felipe comisionó entonces al Ingeniero Napoleón Garella para verificar la exactitud de tal aseveración y éste, después de importantes

estudios, constató el error y propuso la construcción de un canal con veinticinco esclusas, navegable por buques de seiscientos toneladas, a un costo de \$40.000.000.00.

En 1844 Francisco Castellón, comisionado especial del gobierno nicaragüense, propuso al mismo Rey Luis Felipe el establecimiento de un protectorado francés en Nicaragua y la construcción de un canal por su territorio. El Monarca hizo poco caso del proyecto; pero Luis Napoleón Bonaparte, a la sazón prisionero político en la fortaleza de Hamm, se interesó grandemente en él y, aunque el gobierno francés se negó a otorgarle la libertad que pedía a condición de no volver a mezclarse en la política interior del país, logró obtener siempre en 1846 una concesión del gobierno de Nicaragua en favor de una compañía francesa que debía abrir el "Canal Napoleón de Nicaragua"; mas elevado el Príncipe a la Presidencia de Francia por la revolución de 1848 y proclamado después Emperador, no volvió a ocuparse en su antiguo proyecto.

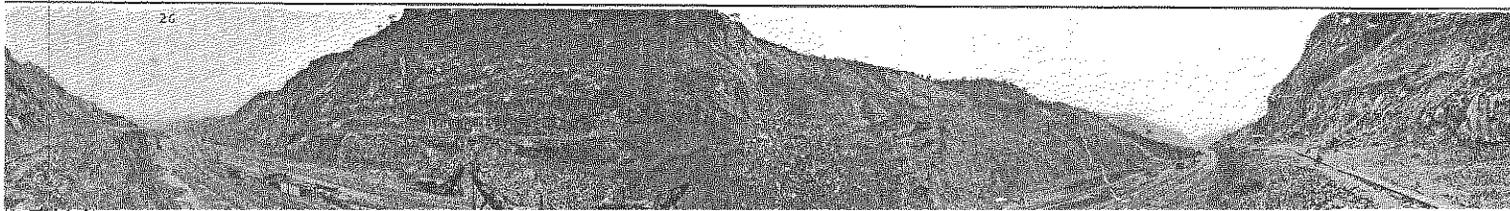
En 1849 Elijah Hire, enviado especial del gobierno americano, firmó en Nicaragua un tratado por medio del cual ese país concedía a los Estados Unidos privilegio exclusivo

Inauguración del Canal per el vapor Ancón—Agosto 15 de 1914



S.S. "Ancon" inaugurating the opening of the Panama Canal August 15, 1914

El famoso corte de Culebra en excavación



para la construcción de vías de comunicación interoceánicas a través del país, a cambio de que la Unión Americana garantizara la independencia y soberanía de Nicaragua. El Senado americano consideró comprometido dar esa garantía e improbo el tratado.

Al año siguiente una compañía organizada y dirigida por Cornelio Vanderbilt obtuvo nueva concesión del gobierno de Nicaragua; pero posteriormente el mismo gobierno canceló el privilegio, alegando que los empresarios habían faltado a ciertas estipulaciones del contrato, y, no obstante las protestas de éstos, otorgó en 1858 concesión más amplia aún al ciudadano francés Felix Belley. Esta concesión fue objetada por el gobierno de Washington, porque concedía a Francia el derecho de mantener permanentemente dos buques de guerra en el lago de Nicaragua y, en vista de eso, fue inmediatamente cancelada.

Posteriormente hubo distintas concesiones y diversos proyectos, entre éstos el ingenioso del Capitán James B. Eads, que revivía uno lanzado antes por el Ingeniero francés Sedillot, consistente en la construcción de un ferrocarril a través del Istmo de Tehuantepec, capaz de trasportar de uno a otro mar buques hasta de siete mil toneladas; pero ninguno de esos proyectos pasó de serlo, ni tales concesiones tuvieron efecto alguno, hasta la que en 20 de Mayo de 1878 obtuvo del gobierno de Colombia Lucien Napoleon Bonaparte Wyse, traspasada luego a la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique, que presidió el Conde Ferdinand de Lesseps.

Un año después se reunió en París un Congreso Internacional llamado de Ingenieros no obstante que de sus 136 miembros sólo 42 lo eran, y al estudio de esa corporación se sometieron los diez proyectos siguientes:

- 1° Tehuantepec, de 280 kilómetros, con 140 exclusas;
- 2° Rivas (Nicaragua y Costa Rica), de 292 kilómetros, con 21 exclusas;
- 3° Panamá, de 72 kilómetros, con 25 exclusas, de Panamá á Colón, vía Chagres;
- 4° Panamá, de 73 kilómetros, a nivel, con o sin túnel, de la bahía de Limón a la de Panamá, vía Chagres y Rio Grande;
- 5° Panamá, de 72 kilómetros, con 11 exclusas y lago central artificial;
- 6° San Blas, de 53 kilómetros, a nivel, con un túnel de 15 kilómetros, desde el golfo de San Blas a la desembocadura del río Bayano;
- 7° Darién, de 125 kilómetros, a nivel, con un túnel de 17 kilómetros, de Acandí al golfo de San Miguel;
- 8° Darién, de 235 kilómetros, con 22 exclusas y un túnel de 2 kilómetros, del golfo de Urabá al de San Miguel, vía del río Atrato;
- 9° Chocó, de 210 kilómetros, a nivel, con 2 túneles de 3 y 8 kilómetros, del golfo de Urabá a Paracuchichí, vía de los ríos Atrato y Truando;

10° Chocó, de 290 kilómetros, con 22 exclusas y un túnel de 6 kilómetros, del golfo de Urabá a la bahía de Chirichiri, vía de los ríos Atrato y Napipi.

De estos proyectos, en cuatro de los cuales colaboró eficazmente el notable Ingeniero panameño Pedro J. Sosa, se escogió el 3° por 75 votos contra 23. El resto de los Delegados se había retirado ya de la conferencia cuando esa resolución fue adoptada.

El 1° de Febrero de 1880, siendo Presidente del Estado Soberano de Panamá el Dr. Dámaso Cervera, inauguró solemnemente los trabajos el Conde de Lesseps.

Administración poco escrupulosa y deficiente, clima insalubre y maquinaria inadecuada, determinaron años después, en Diciembre de 1888, el ruidoso fracaso de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique, que gastó cerca de cuatrocientos millones, habiendo ejecutado sólo dos quintas partes de la obra cuyo costo total se había calculado en ciento veinte. También se ha considerado—acaso con razón—como uno de los factores de esa tremenda catástrofe financiera, la falta de conocimientos técnicos del "Gran Francés," quien no era Ingeniero, como generalmente se cree, sino lo que en los Estados Unidos de América se llama gráficamente un *promotor*.

El fracaso francés dio nueva vida al viejo proyecto de Nicaragua, del gobierno de cuyo país, así como del de Costa Rica, obtuvo el Ingeniero A. G. Menocal en 1889 una concesión que traspasó luego a la Compañía Marítima de Nicaragua y que caducó por dificultades económicas de la empresa, la cual dejó allí, como recuerdo de su paso, tres cuartos de milla de canal.

En 1894, al propio tiempo que se trataba en París de la organización de una nueva compañía para continuar la obra de Lesseps, intentó Philippe Bunau Varilla de obtener la cooperación de los gobiernos de Francia y de Rusia para la apertura de la vía acuática panameña; pero la muerte del Presidente Carnot y del Emperador Alejandro pusieron fin a las negociaciones, a las cuales se había manifestado especialmente favorable el Conde de Witte, Ministro de Hacienda de Rusia.

Casi en seguida, en Junio del mismo año, se organizó en Francia la Compagnie Nouvelle du Canal de Panamá que, con un capital relativamente reducido—sesenta millones de francos—tomó a su cargo la continuación de la obra. Esta nueva Compañía, más seria y mejor administrada que la anterior y pudiendo disponer ya de maquinaria más eficiente, llevó adelante los trabajos con honradez y economía hasta 1901, año en que, en virtud de la independencia de Panamá y del Tratado Hay-Bunau Varilla, los Estados Unidos de América tomaron a su cargo la colosal obra de ingeniería que hoy admira el mundo, llevada a feliz termino por el ilustre Coronel George Washington Goethals con el concurso eficaz de Hodges, Gaillard, Sibert, Williamson y otros.

