

Biblioteca Enciclopédica Popular

- 86 -

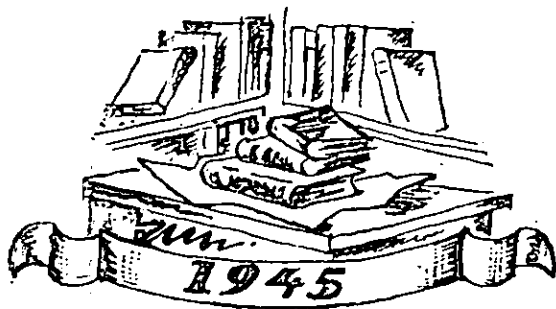
EL CANAL DE PANAMA

Una Epopeya de Nuestro Siglo.

Síntesis Histórico - Geográfica

Por

RAMON GARCIA RUIZ



**SECRETARIA DE EDUCACION PUBLICA
MEXICO**

LA BIBLIOTECA ENCICLOPÉDICA POPULAR publica todas las semanas un pequeño volumen como el presente con textos de carácter histórico, filosófico, artístico, científico, literario, educativo y documental.

Alternan, así, junto con manuales de técnicas aplicadas, breves compendios de higiene y de agricultura, de industria y pedagogía, páginas escogidas de los grandes autores clásicos y modernos, resúmenes de la historia de México y de las demás naciones del mundo, síntesis del pensamiento político nacional e imparciales antologías destinadas a divulgar entre nuestro pueblo los valores más altos y auténticos del espíritu universal.

— Si se interesa usted por obtener esta Biblioteca, sírvase dirigirse a la Secretaría de Educación Pública (Departamento de Publicidad), Argentina y Luis González Obregón, México, D. F., enviando —en giro postal— la cantidad de \$5.00 que le dará derecho a recibir 20 publicaciones distintas a partir del número que usted indique. Si el envío fuera de \$12.00, se registrará el nombre de usted como suscriptor para la serie anual de 52 cuadernos.

*LA PROXIMA SEMANA,
EN ESTA COLECCIÓN:*

Gabriela Mistral en México

Biografía y antología

por

GUILLERMO LAGOS CARMONA

SU SITUACION E IMPORTANCIA

A la mitad de nuestro Continente y muy cerca de la línea del Ecuador, se halla el Istmo de Panamá, parte de Centro América y lazo de unión entre las dos grandes porciones continentales del nuevo mundo.

Todo Centro América es como una continuación del macizo montañoso que desde las cumbres Rocallosas y el mismo Alaska en el Norte, sigue curso irregular, pero majestuoso, hasta el Cabo de Hornos, en el Sur. La cordillera, no importan los nombres que sucesivamente recibe, es verdadero espinazo de América, que se vence en el centro, formando caprichosa cintura en que las aguas casi se abrazan.

Ríos y lagos forman en el Istmo sistema arterial de enlace y fertilización. Los ríos son de anchurosa corriente y profundos, semejando tentáculos que aprietan la tierra al mar, y los lagos de aguas tranquilas son por lo verde oscuro de su fondo, como parte misma del océano, y a lo que parece, se nutren todos por las corrientes que bajan, cara al sol, de las altas serranías.

El clima de la región es tórrido, que los geógrafos denominan ecuatorial, propio de la selva virgen. Un calor húmedo y fatigante domina durante casi todo el año. Lluvias torrenciales distinguen el invierno, estación que suele durar seis meses, y cielo despejado propicio para un sol de fuego cubre el resto del período anual. En los lugares más benignos la temperatura ambiente es tropical, sin grandes variaciones.

Hacia el centro del Istmo panameño y cargado al extremo sur y oriental del estrecho cordón de Centro América, con una inclinación del N. O. al S. E., se halla situado el Canal de Panamá. De la bahía de Limón a la de Panamá, abarca 73 kilómetros, usando en parte el curso del río Chagres, del río Grande, el caudal del lago de Miraflores y del gran lago artificial de



...el Istmo de Panamá, parte de Centro América y lazo de unión entre las dos porciones continentales del nuevo mundo..."

Gatún. Lo demás son esclusas y canales abiertos en la dura roca, elevando y juntando las aguas de dos mares: por un lado el Atlántico, que a la altura del Istmo se llama el Mar Caribe o de las Antillas, y por el otro el Pacífico o Mar del Sur.

El Canal parte en dos porciones la República de Panamá, dejando a un lado pantanos, selvas y serranías del Darién, hasta lindar en la cima de altas cordilleras con Colombia, y en el lado opuesto las llanadas, elevaciones y altiplanos de Veraguas, Las Tablas, Coclé y Chiriquí, limitando entre ciénegas, ríos y cumbres, con la República de Costa Rica.

Forma el Canal el centro de una ancha faja de diez millas, 16,09 kilómetros, conocida como zona del Canal (Canal Zone) que usufructúan y gobiernan, con base en los tratados relativos, los Estados Unidos de Norteamérica. Dentro de esa zona se hallan también, como terminales de la magna obra, las militarizadas poblaciones de Balboa y Cristóbal, con sus bases navales, sus muelles y desembarcaderos; y en el trayecto los cuarteles, campos de aterrizaje, campamentos, carreteras y torres de vigilancia necesarios para la conservación y defensa de aquella estratégica posición, una de las más disputadas claves de comunicación del mundo.

Desde el punto de vista geográfico la República de Panamá es un trozo de tierra insignificante, de caprichosa forma, que se pierde en el mapa, y el Canal es apenas una breve línea que toca y une las grandes manchas azules del océano. La extensión total del país es de 74,500 kilómetros cuadrados y en ellos el Canal representa una serie de esclusas y conductos de agua de apenas 220 pies de ancho en sus partes más angostas y de varios kilómetros en los lugares más abiertos. Pero atendiendo al aspecto económico ese pedazo de territorio de América es de suma importancia y en su uso se encuentran interesados todos los países. En treinta años o poco más que tiene de haberse puesto en servicio, ha significado un movimiento comercial de miles y miles de millones de dólares, y un tránsito humano de proporciones verdaderamente fantásticas.

Desde tiempos inmemoriales por el Istmo han cruzado, en avalanchas humanas, tribus guerreras y pueblos comerciantes, buscando el paso fácil de un mar a otro, para evitar fatigas de meses y de años en recorrido por la tierra firme entre bosque, selva, ríos caudalosos, desiertos y frías montañas. Se preferían a todo eso las rutas claras del mar, costeano el territorio, y al llegar al Istmo un breve salto, para seguir adelante.

En la época de los descubrimientos, hacia la parte del Istmo se destacaron avezados exploradores y capitanes intrépidos, que buscaban caminos más accesibles y tesoros fabulosos, a la par que

la dominación de las tribus indígenas, para agregar lauros a la Corona de sus católicas majestades. Al llegar la Conquista y descubierto ya el Mar del Sur y el rico país de los incas, por la ruta del Istmo pasaron cargamentos de oro, caravanas de misioneros y soldados que hollaron con el trotar de sus corceles, una y mil veces, el suelo de América.

Y su importancia con el tiempo ha aumentado, pues el moderno tránsito requiere de vías prontas y expeditas. Los productos han de llevarse diligentemente a sus mercados; y los motorizados ejércitos urgen el paso franco. Por eso fué de ingente necesidad romper la roca y abrir curso a las aguas, para construir el portento de nuestro siglo que se llama el Canal de Panamá.

Panamá se llama por el nombre del país y éste a su vez lleva ese nombre porque así se designó a Santa María la Antigua del Darién, al ser trasladada, en 1519, al sitio recién descubierto por Tello de Guzmán en el lado del Pacífico y al cual se le puso Panamá, por haberse encontrado cerca unos grandes árboles que los naturales llamaban "panamá"; aunque Pedro Arias Dávila decía que por haber allí muchos peces "e por pescadores dicen los indios panamá". Otros afirman que así se llamó la ciudad porque se hallaron a los indígenas meciendo en una hamaca al cacique y en lengua aborígen panamá significa mecer en hamaca; y hay quien aduce también que tal nombre le fué puesto por ser lugar o tierra de mariposas.

Sea de ello lo que fuere, lo cierto es que Panamá tiene de todo lo que en su nombre quieren sus cronistas recordar: hay árboles copudos y de grueso tronco que cubren de sombra extensas regiones llenas de calor; tiene en sus aguas infinita variedad de peces; vuelan en sus florestas mariposas del trópico, finas, brillantes, multicolores; y es, sobre todo, como la define Méndez Pereira, una especie de hamaca tendida de una a otra porción de América, o un columpio entre los dos inmensos océanos.

Vía de comunicación vital en nuestro tiempo, el Canal rompe los hilos de la hamaca que se transforma en puente, puente entre dos mares y puente para unir los macizos geográficos de

América, por donde las nuevas generaciones pasan anhelosas. Y allí también el Norte y el Sur se dan la mano en estrecho apretón, perpetuando la amistad de los pueblos del Continente, que reciben beneficio indudable con el fácil tránsito de las embarcaciones.

LOS VIAJES DE COLON Y LA LEYENDA DEL GRAN KHAN

HACIA las postrimerías del siglo XIII los venecianos habían logrado distinguirse como navegantes y exploradores valerosos, que mantenían contacto, para fines comerciales, por tierra y por mar, con remotas regiones de Levante. Por varias centurias mantuvieron esa supremacía, al grado de que en el siglo XV muchas naciones, pero principalmente España, Inglaterra y Portugal, les envidiaban su comercio floreciente. Hombres de aquella época de aventura fué Marco Polo, que realizó viajes que duraron años y años, por legendarios países del Asia. Lo que éste escribió al regresar a Venecia, para informar al mundo de sus andanzas, interesó a los navegantes y a los soberanos de los países que por entonces se preocupaban de encontrar más cortos caminos hacia el oriente, rico en especias como la pimienta, el clavo, la canela, la nuez moscada, etc., que tenían gran demanda para dar sazón a los alimentos; pero donde también había oro, sedas, alfombras, marfil y pedrería. Para el comercio de aquella época las rutas terrestres eran las favorecidas; comprendían el paso de las costas del Africa que bórdean el Mediterráneo, las estepas de Arabia y de ahí en adelante los viejos caminos del Asia Menor, por una parte, y por la otra el tránsito por los Balcanes, el paso de los Dardanelos, llegando a Constantinopla para seguir luego por territorio de los turcos y de los persas; pero se encontraban en su recorrido mil incomodida-

des, asechanzas y peligros. El Atlántico seguía siendo el mar ignoto, y sus olas bravías causaban espanto y pavor. Se vivía en plena cultura mediterránea. El mundo conocido llegaba hasta las fronteras de Europa, y cuando más, del que fuera poderoso imperio de los romanos. Más lejos, en el Oriente, quedaban los extensos dominios de Tartaria, las Indias y la estepa infranqueable. Al Occidente el mar sin límites.

Marco Polo con sus descripciones puso de moda el interés por la distante isla de Cipango, —el actual Japón.— por Catay, —lo que es ahora China— y por Tartaria, que abarcaba gran parte de Asia, y al hablar de sus riquezas fabulosas despertó la ambición de llegar a esas tierras usando de vías más fáciles, aunque fuera preciso invertir fuertes capitales en construir embarcaciones lo suficientemente capaces para grandes travesías y con ellas buscar el paso al Oriente. Decía Marco Polo: "He de hablaros de un raro palacio que posee el señor de Cipango. Está todo cubierto de oro fino, tal como nosotros cubrimos de plomo nuestras viviendas y nuestros templos. Es el palacio de un valor incalculable. El pavimento de sus salones, que son muchos, está asimismo cubierto de una capa de oro de más de dos dedos de espesor. Todo está en aquel palacio cuajado de oro. Tiene riquezas deslumbrantes que no se sabe cómo explicar el efecto sorprendente que el sólo verlas produce. Y los habitantes poseen en abundancia perlas de un oriente rosa, preciosas, redondas, voluminosas. Son de tanto valor como las blancas, o más valiosas todavía. No les faltan otras diversas piedras preciosas. Es, en suma, isla muy rica, de incalculable riqueza". Con tal descripción, ¿cómo no había de nacer el entusiasmo para correr la aventura de los descubrimientos? Ricos y pobres, señores y vasallos, se enrolaban esperanzados en cuanto expedición se organizaba. Gente había para conquistar el mundo. Lo que faltaba eran navíos y adinerados que los fletaran.

Los viajes iniciales, entre ellos los patrocinados por el rey de Portugal Enrique el Navegante y los estudios de los geógrafos, venían para entonces destruyendo la idea de que la tierra

era plana y, por el contrario, confirmaban su redondez. Entre los primeros navegantes, aunque no anterior a Colón, estuvo Vasco de Gama, que al servicio de Portugal llegó hasta la punta del África, que llamó Cabo de las Tormentas o de Buena Esperanza, y dió ahí la vuelta hacia la India llevando en triunfo la bandera de su país. Otros marinos y gobernantes de gran visión, pensaron acometer la empresa del siglo: buscar la ruta al Oriente, navegando por el inmenso Atlántico, en dirección contraria. Puesto que la tierra semejaba una esfera, yendo para Occidente podría encontrarse la codiciada tierra del oro y de la especiería.

Al Almirante genovés estaba reservada esa empresa y con ella la gloria del descubrimiento del Nuevo Mundo. Sabido es que buscando la ruta a las Indias, Colón se encontró la América, tierra que él con certeza creyó que era una punta del país de las especias, a donde intentaba llegar. En sus primeros tres viajes no pasó del mero descubrimiento y reconocimiento de las islas de las Antillas y costas del continente, sin adentrarse en la tierra firme. Pero su cuarto viaje, que fué el último, lo emprendió expresamente para buscar el estrecho que a través de las tierras recién descubiertas le franquearan el paso al corazón de la India, hasta el Cipango legendario y los dominios del Gran Khan, rey de reyes, señor de Cambalú, con millones de súbditos, y feliz poseedor de castillos deslumbrantes tachonados de oro y pedrerías. ¡Allá estaba Catay opulento! ¡Allá la isla de Taprobana con grandes selvas llenas de elefantes que daban el más rico marfil y con palacios adornados de esmeraldas, que brillaban a la luz como faros gigantescos! ¡Allá también la isla de Ofir a donde según contaban las historias, llegaban en tiempos muy antiguos las flotas del poderoso Rey Salomón para cargar oro!

Para España y para Colón era preciso dar con la ruta segura antes de que la expedición de Cabot o Magallanes se les adelantaran. De quien llegara el primero sería la gloria, pero más que esa cosa intangible, el regalo y la fiesta del oro, de las perlas, de las piedras preciosas y de la especiería. El afán, pues, era llegar hasta el trono que había hecho grande el poderoso y

batallador Gengis Khan. Lo que había dado la tierra virgen de América en los primeros viajes era bien poca cosa: unas cuantas mesnadas de indios salvajes, pájaros parleros y plantas y plumas sin mayor valor comercial, propios apenas para dar color a los envejecidos museos de las capitales de Europa. Pero el oro ¿dónde se escondía el oro?

Incomprendido, a veces calumniado y perseguido, Colón buscaba vindicarse ante el juicio de la Corte y de los hombres de su tiempo. Creía firmemente haber descubierto las Indias, pero no se le ocultaba que los sitios de fabulosas riquezas quedaban aún lejos, más allá de las tierras que había explorado. Le era entonces forzoso dar con el paso, con la garganta del Nuevo Mundo. En su busca emprendió el cuarto viaje. Venía obsesionado, en persecución de una quimera que, como dice Irving, "había sido forjada por su brillante imaginación y sagaz juicio y si sufrió un desengaño en la esperanza de encontrar un estrecho por el istmo de Darién, fué porque la naturaleza se había a sí misma desengañado, pues ella parece haber intentado formar uno, pero su intento fué vano". Y aunque ciertamente en este su cuarto y último viaje pisó tierra del istmo, no puede reputársele como su descubridor. Se quedó apenas presintiendo la existencia del Mar del Sur y su proximidad; casi, dijéramos, con la sensación de oír el oleaje de otras aguas. Era por la certidumbre que tenía de que por allí cerca podía hallarse el paso y no por simple curiosidad, por lo que fué recogiendo en su tránsito por la costa de Honduras, los datos y el testimonio de los indígenas, que hablaban de un mar que se extendía inmenso, no muy lejos de las altas cumbres del país, en dirección de la puesta del sol. El mismo Almirante comenta en su *Carta Rarisima* del 7 de julio de 1503 los informes de aquella gente, diciendo que "el otro mar se volvía, no lejos del Río Belén, hacia la desembocadura del Ganges, de suerte que las tierras de la *Aurea* (Quersoneso de Oro de Ptolomeo), estaban en igual relación de posición con las costas orientales de Veraguas, que Tortosa en la desembocadura del Ebro con Fuenterrabía en Vizcaya, o que *Venecia con Pisa*".

Muy a pesar de su optimismo la suerte le fué adversa y no pudo llegar al otro océano y ni siquiera fué para él la gloria del descubrimiento del istmo. Tal timbre de honor se lo disputa Alonso de Ojeda, pero lo más cierto es que corresponde, por derecho de prioridad, a Rodrigo de Bastidas, llamado por muchos el mejor y más noble conquistador de España. En busca también del estrecho que condujera a la India, Bastidas se adelantó a Colón y a otros navegantes y estuvo en el istmo en 1501. Pero al genovés en cambio puede considerársele como el descubridor del río Chagres, cuya desembocadura conoció. Por lo que refiere Gómara, a ese río lo llamó de "Lagartos" por el gran número de dichos animales que allí encontró, o con palabras del propio cronista diremos que había enorme cantidad de "peces crocodillos que comen hombres". Parece que al explorar aquellos parajes nadie pudo bajar a tierra por temor a perecer a dentelladas de las bestias feroces.

Tiene importancia el descubrimiento del Río Chagres, porque cuatro siglos después de que Cristóbal Colón incursionó por sus aguas, esa corriente se utilizó para la construcción del Canal. Sin el Chagres se hubiera seguramente preferido otra ruta para las majestuosas obras de canalización, o se habría gastado lo doble o triple de esfuerzo y de dinero para excavar en duro peñascal. Venturosamente el Chagres facilitó el paso y aun sin el Canal se usó durante tres siglos para el tránsito istmeño. A las inmediaciones de su corriente caudalosa florecieron en un tiempo ciudades populosas, como Portobelo y Las Cruces, que en sus ferias congregaban lo más granado en los negocios de las mercaderías de la época, hacían fluir al istmo torrentes de oro que de ahí seguían no siempre seguro curso a las Españas y que daban pábulo a mil truculentas ansias de aventura.

En sus exploraciones Colón dejó señalado un punto crucial para la vida del Continente. Y hoy estamos viendo de qué magnitud es la importancia de la puerta abierta a la navegación, en aquel sitio que él llamó de "los lagartos".

Pasado el desigual combate en que ni tiempo hubo de envenenar las flechas para repeler al blanco invasor, ella era, junto con su padre el cacique Careta, una prisionera, un rehén en manos del enemigo. Pero desde el primer momento, sobreponiéndose al pesar de la derrota, una extraña sensación la hacía estremecerse cuando su mirada se cruzaba con la del hombre que los soldados blancos respetaban y que ante los de su tribu aparecía como señor de espada flamígera y ser sobrenatural venido de muy lejos, por el lado de donde el sol salía.

Balboa por su parte extremaba sus atenciones para la real familia y no permanecía ajeno al dulce mirar de la doncella. Y de este modo, sucedió lo que tenía que suceder: quedóse Anayansi en poder del capitán español, en prenda de amistad, para sellar la alianza del indio con el blanco. Los guerreros de Coiba y el propio Careta recobraban su libertad para luchar de ahí en adelante como aliados de los conquistadores, pero ella se quedaba cautiva, más, quizás, atraída por el hechizo que doblegaba su voluntad, que por la simple fórmula de la guerra. Al fin era mujer, lozana de juventud, llena de dulzura y colocada por el azar de la historia en el umbral de una nueva vida que su intuición le descubría como el triunfo irremediable del más fuerte.

Se cuenta que Núñez de Balboa, sintiéndose seducido en verdad por el porte y la mirada de la princesa, la tuvo siempre como su mejor presea. Y le tomó tal apego a la criatura que a la par que preparaba nuevas empresas y establecía las bases del gobierno de Santa María la Antigua del Darién, educaba a Anayansi en mil pequeños artificios para vestir, comer y conversar, pero su preocupación mayor consistía en enseñarle el idioma castellano, en captarse su fidelidad y en introducirla en los misterios de la religión. Nunca se comprendían mejor maestro y discípula que en los momentos de sosiego en que dialogaban alejados de todo contacto con los demás hombres de la colonia, frente al inmenso mar, o a la media luz del gran portal de su casa mal concluida, pero eso sí, espléndida de verdura por frutales que ellos dos, por arraigarse en la tierra, cuidaban con ma-

no pródigo. "Señor y amo mío", aprendió pronto a decir con suave candor Anayansi y con estas palabras aplacaba las más fuertes tormentas que bullían de tarde en tarde, ante la calumnia y la intriga, en el alma del conquistador. Fueron de ese modo, por mucho tiempo, el uno para el otro, unidos por un tierno sentimiento de amor. El, reflexivo y calculador, veía en la princesa a la mujer adorada, pero a la vez una graciosa aliada, embajadora e intérprete que sería el mejor apoyo para acometer con renovados bríos el reconocimiento y la conquista de la Tierra Firme. Ella era fino lebrél atrapado en los lazos de su señor, para quien sentía adoración y más de una vez, perseguida en ausencias del amo por la soldadesca o torturada por la ingratitud de él, tuvo ocasión de demostrar su lealtad. Siguiéndolo y cuidándolo se movía por el instinto, con arrebatos juveniles. Y cuando en cruel represalia fué Balboa degollado en aquella mañana de enero de 1517, Anayansi, de tanto llorar, secó las cuencas de sus ojos y se perdió para siempre en el silencio, con el estoicismo de su raza.

La princesa tenía una inteligencia despierta y ágil y en poco tiempo pudo dominar el idioma de los hombres blancos. Entonces de sus labios empezaron a brotar, en el recogimiento de la noche, las viejas leyendas de las tribus del istmo: Es Tuira, decía, el genio creador, el poderoso dios de la tempestad y de los cielos, el que pone espanto en los corazones y el que puede, con su mano, levantar altas cumbres o hundir la tierra. Tuira es dios terrible con el que no se puede reñir.

A veces Anayansi daba forma en dulces palabras a sueños que expresaban su sobresalto ante los peligros que acechaban al dueño de su corazón. Pero un día contó una historia maravillosa:

—Allá lejos, caminando hacia el filo de la alta sierra del Sur, existe una montaña sagrada de cuya cima se divisa un grande mar azul; un mar que sólo cruzan los hombres para traer ricas ofrendas al dios de las estrellas que mora en el gran templo

que se halla en la misma cumbre, defendido noche y día por sacerdotes y guerreros que nadie vencerá. En aquel templo, que a la simple claridad del día reverbera hasta quemar los ojos, se guarda oro, perlas y piedras rojas como lumbre y otras que son como las mismas estrellas del cielo, traídas desde muy remotos lugares, en bajeles, por gente que habla raros idiomas. No puede llegarse sin fatiga hasta la montaña porque la rodean enormes pantanos, lagunas y tupida selva en donde el cocodrilo y la serpiente cuidan el paso para que nadie llegue por este lado al templo. El oro, las perlas y las piedras preciosas que en él se guardan son de los dioses grandes y omnipotentes. Quedan allá lejos, para el lado de otro mar que nosotros no conocemos ni conoceremos jamás.

Era esta la leyenda del Dabaide, tesoro al que la imaginación hacía aparecer rutilante en el cerebro atormentado de los hijos de Castilla. En el espíritu de Balboa la historia abrió cauce a una loca ambición de riqueza y poderío. Se sentía seguro de que él podía llegar allá, al mar desconocido y hasta el tesoro mismo. Sus soldados le seguirían, irían en viaje triunfal y nuevos países quedarían sometidos. Allá, en la distancia, los esperaba rico botín: ¡El tesoro del Dabaibe!

Para los indígenas, Dabaibe era la madre del dios de todo lo creado. Lo mismo el poderoso Tuirá que el Puma sagrado, el sol, la luna y las estrellas, las plantas, el hombre y los animales, venían de su vientre fecundo. Y era Dabaibe dueña de un templo de oro macizo que estaba adornado con tan rica pedrería que ni el cielo mismo se le igualaba en esplendor, en donde se le rendía culto y en su holocausto el puñal de obsidiana rompía las entrañas de las doncellas.

Como de propósito para acicatear más el ansia de conquista del soldado español, poco después Panquiaco, hijo del cacique Comagre, al caer preso y viendo a los soldados disputarse coléricos algunas cuantas piezas de oro, con risa de mofa en los labios dió un puñetazo a la balanza donde pesaban las joyas, derramándolas por el suelo y los increpó diciendo: Si yo su-

piera, cristianos, que sobre mi oro habíais de reñir, no os lo diera, pues soy amigo de toda paz y concordia. Me maravilla vuestra ceguera y locura que os lleva a deshacer las joyas bien labradas para hacer de ellas palillos, y que siendo tan amigos riñáis por cosa vil y poca. Más os valiera estar en vuestra tierra que tan lejos de aquí está, si es que hay allá tan sabia y pulida gente como afirmáis, y no venir a reñir en la ajena, donde vivimos contentos los groseros y bárbaros hombres que llamáis. Pero si tanta gana de oro tenéis que os cause desasosiego y por eso matáis a los que lo tienen, yo os mostraré una tierra donde podréis hartaros de él.

Dijo también Panquiaco que si no fiaban en su palabra lo llevaran atado y si no resultaba verdad cuanto había dicho, que lo colgasen de un árbol. Se sorprendieron los españoles de la buena plática y del claro razonamiento de aquel mozo indio. Lo instaron a que dijera a qué tierra se refería, y contestó: Es la tierra de Tumanamá, distante de aquí seis o siete soles hacia el sur, pasando por unas sierras caribes, antes de llegar a la otra mar. El camino es peligroso, debéis de llevar mucha gente y buenas armas, pues de otro modo seréis destruidos. Id, allá encontraréis oro en grande abundancia.

La incitación de Panquiaco hecha ante el azoro general de aquella gente codiciosa, no caía en oídos de sordo, ni era tampoco el momento para dejarse llevar por el temor. Por lo demás, estaban ciertos todos de que el indio no mentía. Lo decían sus ojos. Lo decía su actitud. Lo decía aquel tono elevado de sus palabras.

Núñez de Balboa oyó lo de la otra mar y abrazó a Panquiaco, agradeciéndole en esa forma las nuevas que les daba. Y a partir de ese momento conservó su amistad, que de mucho había de servirle en sus correrías por el istmo.

DESCUBRIMIENTO DEL MAR DEL SUR

PARA el 20 de enero de 1513 Vasco Núñez de Balboa estaba seguro de encontrar el rico tesoro del Dabaibe. Defendiéndose de las intrigas del Bachiller Enciso y de las maniobras de sus malquerientes, escribió al Rey, con el mayor optimismo, en esa fecha: "...este cacique Dabaibe tiene gran fundición de oro en su casa... Yendo más la costa abajo hasta cuarenta leguas está un cacique que se dice Comagre y otro que se dice Pocorosa. Dícenme todos los caciques e indios de aquella provincia de Comagre que hay tanto oro cogido en piezas en casa de los caciques de la otra mar que nos hacen a todos estar fuera de sentido; dicen que hay por todos los ríos de la otra costa, oro en mucha cantidad y en granos gordos... Yo creo que en aquella mar hay muchas islas, dicen que hay muchas perlas en mucha cantidad y muy gordas y que tienen cestas de ellas los caciques..."

Todo esto, sabido ya por Pedrarias, por Enciso, por Colmenares y muchos más que a la sombra buscaban la protección real para sustituir a Balboa en la empresa de conquistar el Istmo, no hacía más que acarrearle mayores odiosidades. Las cartas no llegaban al Rey o si llegaban no lo convencían. La lealtad de Balboa, que nunca tuvo vacilaciones y que lo hizo cumplir siempre como el mejor con los deberes hacia la corona, era, sin embargo, puesta en duda porque otros hombres ambiciosos se

encargaban de empuñarlo, y de calumniarlo sin descanso. Así, pues, él no recibía contestación a sus apremios de ayuda, ni hombres ni caballos, ni municiones ni víveres; ni siquiera la autorización expresa que tanto urgía para emprender la expedición. Impaciente y desesperado sentía como siglos los días y las semanas, que transcurrían sin poder dar principio a la magna empresa. Para el mes de agosto no podía esperar más. Como pudo, y ocultando sus verdaderos planes, organizó su ejército reclutando ciento noventa hombres de los más intrépidos y más de seiscientos indios de carga para la travesía. Se prepararon los perros y salieron a relucir los arcabuces, las ballestas y las espadas. Gran regocijo tenían todos, sabiendo que se iniciaba la marcha, y que nuevas aventuras podían darles riqueza, bienestar y honores.

Santa María la Antigua vió partir la expedición a bordo de un buque y diez grandes canoas indígenas, el primero de septiembre de 1513, con rumbo a los dominios del cacique Careta, aliado de Balboa. Buen plan, porque quedaban cubiertas las espaldas y los indios amigos les darían hospitalidad y provisiones en abundancia, como fué, en efecto; no siendo ajena Anayansi al cordial recibimiento que su padre hizo a los españoles.

De las tierras de Careta partió la expedición tras de breve descanso. Siguiéron días penosos de lucha contra los elementos. La selva virgen, los pantanos, los miasmas y los ríos atrapaban a cada paso a los hombres. Los lagartos acechaban entre lodazales inmensos y se tragaban al sólo abrir sus fauces, indios y perros; los moscos y los tábanos castigaban sin compasión la carne dolorida y zumbando al oído enloquecían y provocaban la cólera de la gente, y de cuanta espesura de los bosques había que atravesar, se desprendían enormes garrapatas que incrustaban sin piedad sus garfios en el cuello, en las piernas, en la espalda y en los brazos, de donde se soltaban sólo arrancando pedazos de piel. Luego también había de temerse a la víbora, a los mocos que aullaban hasta causar espanto y a la fiebre maligna que tumbaba a los más fuertes en medio del delirio atroz o en esca-

lofrios de muerte. Y para no faltar quebrantos, de repente el cielo se cubría de espesas nubes que desataban la tempestad que había que sufrir en despoblado, sin abrigo o pegados a los gruesos troncos de la selva, con peligro de ser fulminados por el rayo. El lodo mismo se chupaba a los soldados que resbalaban, si a tiempo no acudían los indios expertos para sacarlos de los tre-medales. Balboa tenía razón al decir: "...muchas veces nos acaece ir una legua y dos y tres por ciénagas y agua, desnudos, y la ropa cogida puesta en la tablachina encima de la cabeza, y salidos de unas ciénagas entramos en otras y andando de esta manera dos y tres y diez días..."

Cuando el hambre apretaba y no llevaban más que comer en las alforjas, el cuadro era horroroso. Los rostros se ponían demacrados y pese a la humedad los labios quedaban resecos, como con calentura. No importaba el cansancio. Había que caminar adelante. Los más atrevidos comían hojas, frutos amargos y raíces, a riesgo de morir envenenados. Por eso "en muchas partes holgábamos de hallar una cesta de maíz que otra de oro".

Así fué el tránsito de aquellos hombres por la selva, pasando fatigas, padeciendo sed y hambre, torturados por un clima implacable y por plagas de insectos, por los miasmas, por la lluvia, por las fieras. No eran soldados, sino esforzados titanes. Y no sólo la naturaleza despiadada se levantaba en su contra. También tribus hostiles que disparaban flechas de pedernal con veneno en la punta, ocultándose, para no ser vistas, entre las ramazones o en la sombra de la noche. Balboa tuvo primero que vencer a Ponca, después a Torecha. Este estuvo a punto de hacer sucumbir a toda la expedición, al atacar dirigiendo sus hombres aguerridos que cerraban el paso con sus flechas y sus macanas, y haciendo un griterío terrible, en las tierras llamadas de Cuarecuá. Para entonces los españoles iban ya agotados, sin provisiones, cargando a los enfermos, muchos con mordeduras y sangrantes; pero ni eso los pudo arredrar. Arcabuces y ballestas se hicieron funcionar a una sola voz, para romper el cerco, ganando en pocos minutos la batalla, y quedó el campo sembrado

de cadáveres, entre ellos el del cacique Torecha. Los que no perdieron allí mismo la vida fueron luego perseguidos y destruidos por los perros hambrientos.

Por fortuna el mar no estaba ya lejos. Se sentía su brisa suave y refrescante y el sol en esa tarde, entre fulgores del ocaso, anunciaba distinto despertar.

A la mañana del día siguiente, que ya era 24 de septiembre, había que hacer el ascenso a una alta montaña. Casi ninguno de los soldados pudo dormir, en parte por las torturas de la guerra, en parte por las molestias de sus cuerpos, en parte también por el anhelo de llegar al punto final de la jornada. A buen temprano fué necesario emprender la marcha y salió a la cabeza el propio Balboa seguido de sesenta y seis soldados blancos que se hallaban con salud y energías bastantes para la nueva caminata y algunos cuantos indios más cargando la impedimenta y señalando las veredas entre el bosque de la sierra. No pudo llegarse en el día hasta la cima, de manera que la gente pasó muy mala noche, sufriendo con el frío y las rachas de aire que entumecían los huesos. Por fin el 26, en lo alto de la cumbre, estremeció a todos el maravilloso espectáculo del mar, que de ahí se divisaba inmenso y majestuoso. De rodillas caían los recios soldados, rodeando a su capitán que con el casco de guerra en la mano levantada, tomaba posesión de aquellas tierras y del Mar del Sur en nombre de los reyes de España. El escribano Andrés de Valderrábano, gran amigo de Balboa, se encargó de levantar el acta que legalizaba y daba solemnidad mayor al gran acontecimiento. Decía el documento: "Los caballeros e hidalgos y hombres de bien que se hallaron en el descubrimiento del Mar del Sur con el magnífico y muy noble señor el capitán Vasco Núñez de Balboa, gobernador por sus Altezas en la Tierra Firme, son los siguientes: Primeramente el señor Vasco Núñez y él fué el que primero de todos vido aquella mar y la enseñó a los infrascriptos, Andrés de Vera, clérigo; Francisco Pizarro... etc. . . . Andrés de Valderrábano, escribano de sus Altezas; en la Corte y en todos los reinos y señoríos, estuvo presente y doy fe de ello

y digo que son por todos sesenta y siete hombres estos primeros cristianos que vieron el Mar del Sur, con los cuales yo me hallé y cuento por uno de ellos; y este era de San Martín de Valdeiglesias”.



“...Balboa entró en el mar, paso a paso, llevando en alto la espada desnuda, que brillaba al sol...”

Después bajaron hacia las aguas salobres, llegando a una playa extensa y tranquila por un lugar llamado Yaviza. Era el medio día del 29 de septiembre de 1513. Balboa entró en el mar, paso a paso, llevando en alto la espada desnuda, que brillaba al sol. En la otra mano empuñó, el pendón de Castilla. Sin voz de orden sus hombres formaron a la orilla misma del agua y al hacerse el silencio, Balboa, mejándose hasta la rodilla, gritó con emoción vibrante: “¡Vivan los altos y poderosos monarcas don

Fernando y doña Juana, soberanos de Castilla y León y de Aragón!, en cuyo nombre y por la corona real de Castilla tomo posesión real y corporal de estos mares y tierras, y costas, y puertos y provincias que les pertenecen. . .”

El Padre Vera bendijo entonces al océano inmenso que en olas de espuma venía a rendir a los pies de aquellos hombres. Todos se conmovieron y, pasada la ceremonia, se acercaron a probar a sorbos el agua, para saber si era también salada. Con piedras y deshechos del mar construyeron una pirámide y en los árboles cercanos grabaron el símbolo de la cruz.

Concluyó el escribano haciendo constar: “Estos veintidós y el escribano Andrés de Valderrábano fueron los primeros cristianos que los pies pusieron en el Mar del Sur y con sus manos todos ellos probaron el agua, que metieron en sus bocas para ver si era salada, como la de la otra mar; y viendo que lo era, dieron gracias a Dios”.

La bahía en que esto pasó se llama desde entonces, por voluntad de Balboa y recordando la fecha en que fué descubierta, Golfo de San Miguel. Lejos aún, pero presentado ya por los blancos, se extendía el rico y poderoso imperio de los Incas. ¿No sería allá el sitio donde se guardaba el legendario tesoro del Dabaibe?

MARTIRIO Y SUEÑOS DE NUÑEZ DE BALBOA

EL mérito como descubridor del Mar del Sur no puede negársele a Vasco Núñez de Balboa. Fué el primero que llegó a él y también el primer conquistador que cruzó el istmo. Esto sólo bastaba para que los soberanos de España hubieran discernido en su favor ~~otra~~ otra clase de honores que le significaran autoridad, y apoyo moral y material para continuar su obra. Pero la estrella del capitán Balboa no lució jamás de frente. Intrigas cortesanas, voces al oído de los poderosos, incomprendiones, todo lo que hay de deleznable en la vida palaciega, se confabuló en su contra para causarle, más que perjuicios materiales, que los tuvo, y muchos, amarguras en el alma.

Lo que sigue de su vida después del 29 de septiembre de 1513 es su martirio. Un cúmulo de calumnias se fraguaban a cada momento por los envidiosos de su fortuna. Era de natural bondadoso y apacible, sobre todo en su trato con los indígenas a quienes sólo en casos extremos aplicó castigos severísimos, y acusábasele en la Corte de una conducta cruel y despótica; buscaba la paz con los caciques, se atraía su voluntad, convencido de que su alianza era preferible a una lucha de aniquilamiento, y propalábase la versión de que los perseguía sin necesidad; tras de cada combate repartía el botín de oro y perlas en forma liberal entre sus soldados, previa separación del quinto para el rey,

y acarrearbasele enemistad poniendo en duda la equidad de sus repartos. En fin, todo lo malo se fraguaba para vencerlo. Ninguna ruindad detuvo a sus detractores. Fué siempre leal, obró sin vacilaciones por el bien de la corona; en su puño el pendón de Castilla se paseó triunfal, y levantósele el cargo de traición, las lenguas de sus malquerientes decían que se alzaría con el gobierno de las tierras descubiertas. Y hasta de ciertos naufragios de algunas embarcaciones y del mal resultado de exploraciones de que él no llegó a saber y en que menos pudo intervenir, se le hacía responsable.

Es verdad que cada uno de los que luchaban en su contra obraban por cuenta propia movidos por el gusanillo de la ambición, pero coincidían en el propósito de desposeerlo de sus derechos y lo denigraban sin compasión. Por ahí andaba, con terquedad digna de mejor causa, el Bachiller Enciso; sus amigos muy queridos Caicedo y Colmenares, con notoria ingratitud; se confabulaban para traicionarlo; al obispo Fonseca, que manejaba las cosas de Indias con pasión sectaria y personalísima, no le entraron jamás razones en abono de la rectitud y de la capacidad de Balboa a quien juzgaba como un aventurero, usurpador y capitán desleal del que convenía deshacerse. El cabildo mismo de Santa María la Antigua, que existía por el empeño democrático, institucional, de Balboa, no desaprovechaba ocasión para desconocer sus poderes como Gobernador de la colonia y en su seno tenía asiento el más bajo chismorreó.

En cada nueva embarcación que se acercaba por los contornos del Darién llegaban enviados secretos que habían de investigar la conducta del recto capitán. Pero éste no se descorazonaba, pensando que su día pronto había de llegar. Escribía largas cartas al rey, protestaba fidelidad, nombraba emisarios que conducían a España regalos y documentos probatorios de su inocencia. Todo inútil. Su estrella no había de brillar. Tras una tregua de quietud, cuando iba entrando la confianza en su pecho y gozaba con la ilusión de ver confirmados sus poderes, pues nunca como entonces estaba cierto de la justicia real, llega a la Anti-

gua el arrogante Pedro Arias Dávila (Pedrarias), investido con la máxima autoridad para gobernar la Tierra Firme, la rica Castilla de Oro y los mares y las costas apenas descubiertos. Era Pedrarias, por mote llamado *El Justador*, un favorecido del obispo Fonseca. Hombre de pocos escrúpulos, ambicioso y autoritario, desde el primer momento puso en práctica sus planes aviesos contra Balboa, a quien humilló y procesó por supuestas faltas en la gobernación de la colonia; de su cuenta lo hubiera liquidado sin tardanza al desembarcar, pero no faltó alguna voz amiga y además la propia conveniencia dijo a Pedrarias que era hombre necesario para conocer por sus mismos labios la geografía del país recién descubierto, para entablar relaciones con los caciques y para saber algo de los fabulosos tesoros de la comarca. Esta circunstancia y ciertos despachos que por entonces llegaron designando a Vasco de Balboa Adelantado del Mar del Sur, con autorización para colonizar más allá de la jurisdicción dada ya al *Justador*, lo hicieron aparentar una reconciliación. Extendió la mano, detuvo el proceso y en el colmo de la felonía dió en señal de su fingida amistad la mano de su hija, doña María Peñalosa, a Vasco Núñez, que ni pedía aquel casorio, ni lo necesitaba, pues se llevaba bien y era feliz con su Anayansi. Vale que doña María estaba allá en las Españas, mar de por medio, parece que metida en un convento e ignorante por lo mismo de la perfidia de su padre. Balboa de todos modos quiso sacar partido de la nueva situación, claro que con lágrimas de su princesa india, y para sus planes nada mejor que alejarse de la colonia en que sufría tantas humillaciones. Con el consentimiento de Pedrarias pasó a fundar una fortaleza al otro lado del mar, en Acla, como punto de donde habían de partir futuras expediciones. De nuevo su genio organizador pudo manifestarse; en poco tiempo hizo una ciudad, muy lejos de imaginar que en ella había de encontrar desventura y muerte. Acla llegó a ser una población confortable. Tenía calles alineadas y en su centro sombreada plazaleta; luego, las casas del cabildo y las de los soldados, más allá las fortalezas desde donde podía defenderse de las incursiones de los indios. Nada podía pedirse de más comodidad, dados los elementos.

Hizo nuevas expediciones al otro lado del Istmo, para explorar el Mar del Sur. De una regresó herido y en ese estado hubo de soportar nuevas vejaciones. La otra la realizaba cuando Pedrarias lo llamó. Para navegar por el Pacífico construyó embarcaciones con madera que mandó cortar y labrar en la costa del Atlántico y que logró que se transportara a través de la selva y los pantanos en hombros de indígenas. Dos veces hubo que realizar la penosísima maniobra, pues el primer envío se perdió en una inundación. Eso pinta su temple.

El pago a sus áfanes fué la puñalada traperera, la ruindad y el atraco. En el pecho del vanidoso Pedrarias anidaban seguramente víboras, pues por pura envidia instauró nuevo proceso, que en realidad fué una farsa sangrienta, acusando al Adelantado de que tramaba rebelársele y levantarle a la gente. No valió nada ante la furia del *Justador*, ni ruegos ni avenencias. En trámite violentísimo se dictó la orden para decapitarlo en la propia plaza de Acla que con amor había trazado. Se hizo aparecer a cuatro infelices como cómplices, para que la intriga se creyera en la Corte, y tras breve encarcelamiento de los reos, diéronse pasos para ejecutar la sentencia (*).

Cuéntase que noches antes de morir Balboa dormía en su prisión y tuvo un sueño profético. Veía el Istmo por él descubierto, sus ríos y sus ciénagas; a uno y otro lado del mar, las aguas que él conocía bien. De repente, muchos hombres, blancos, indios, negros, se aparecían con estrafalarias vestimentas en las cumbres y en la selva, surcaban el agua de los ríos, abrían caminos entre la maleza. Una fiebre extraña por demoler y luego por construir devoraba aquellos peles que usaban picos y palas y máquinas enormes. Los peñascales hacían estrépito tremendo y las alimañas de la jungla, los moscos y las mariposas, las aves y los lagartos, los monos y las culebras, el puma y el guacamayo, todos, en tropel macabro salían de entre los matorrales que se incendiaban. El cielo se oscurecía presagiando tempestad, pero a la vez sur-

(*) Murleron decapitados con Balboa: Valderrama, Botello, Argüello y Hernán Muñoz.

gia lejos, por el lado del Sur, una población con altos edificios donde vivían hombres blancos. Las calles de aquella urbe veíanse muy rectas y en sus muelles había barcos abarrotados de víveres, listos para zarpar. De repente todo era confusión y aparecía un torrente de oro, mucho oro, ¡más oro! y luego unas doncellas color de tierra conducían en cestas perlas fantásticas y piedras de variadísimos colores; otra vez más oro y de nuevo los hombres aparecían chorreando de sudor al abrir caminos y al echar abajo árboles inmensos; otra vez más oro luciendo en sortijas y en monedas de diverso cuño, ¡mucho oro! Nueva confusión y con ella el derrumbe de los cerros. Los ríos se juntaban; el mar se unía y por ahí pasaban navíos empujados suavemente por las olas... Hombres blancos, negros y cobrizos seguían trabajando y otros los saludaban al pasar desde sus altas naves. Pero de nuevo más oro... oro... ¡mucho oro!

¡Locura del cerebro por la muerte que se avecina!, debe haber exclamado Balboa al despertar. ¡Pero no era locura!

PRIMERAS TENTATIVAS

DESDE los días del descubrimiento de América existió la idea de encontrar una vía natural de unión entre los mares o de crearla artificialmente, por el centro del nuevo mundo, a fin de acortar las distancias a las Indias orientales. El Almirante genovés buscó esa ruta, sin encontrarla. Siguiendo sus pasos Alonso de Ojeda, Rodrigo de Bastidas y Núñez de Balboa incursionaron por el istmo en distintas direcciones. Balboa de hecho construyó, venciendo el lodazal y la manigua, lo que puede llamarse la primera carretera ístmica, que aprovechó después Pedrarias.

El conquistador Hernán Cortés no fué ajeno a los planes que tendían a la apertura de un canal. En carta que en 1524 dirigió a Carlos V encarece la unión del Atlántico con el llamado Mar del Sur, diciendo que hacia el Darién la tierra es muy rica y es de opinión que por aquella bahía sale un estrecho que llega a la otra mar, "que es la cosa que yo en este mundo más deseo topar, por el gran servicio que se representa dello". Pero el capitán no se concretó a dar su opinión. Por su empeño, se estableció incipiente comunicación interoceánica por el istmo de Tehuantepec, usando en parte la corriente de los ríos.

Cortés tenía un pariente cercano llamado Alvaro Saavedra y Cerón, a quien se concede el honor de haber sido el autor del primer proyecto para abrir el canal que uniera los océanos, por Centroamérica. De ello da testimonio el escritor portugués Antonio de Galvao que afirma que por expresas instrucciones de

Carlos V (y seguramente a instancias de Cortés), Saavedra regresaba de las Molucas con el propósito de obtener el mandato del emperador para abrir la tierra de Castilla de Oro y Nueva España, de mar a mar. Desgraciadamente no pudo llegar a su destino, pues murió en el viaje, lo cual, dice Galvao, fué motivo de honda pesadumbre.

En muchas otras mentes causaba preocupación idéntico problema. Por ejemplo el licenciado Gaspar de Espinosa, que financió expediciones para realizar el descubrimiento del Perú, escribió sin muchos rodeos al emperador: "El Chagres se navegará a muy poca costa y será lo más hermoso y útil del mundo. Podría hacerse acequia del agua del Chagres, y que se navegase". Esta opinión dió lugar a la cédula real ordenando al Gobernador de Castilla de Oro, en el año de 1534, que encargara a personas expertas y conocedoras de la región, que "vieran la forma que podría darse para abrir dicha tierra y juntar ambos mares". Estas instrucciones cayeron en manos del Adelantado Pascual de Andagoya, que no compartía el optimismo de Espinosa y rindió informe declarando con desaliento que "con todo el dinero del mundo no se saldría con ello".

El cronista López de Gómara interviene, tratando de inclinar la voluntad del soberano. Declara que el proyecto es viable y "el cual no solamente será provechoso empero honroso para el hacedor". Y entonces también es cuando dice *manos hay y hacerse puede*, terminando con clara excitativa que revelaba la seguridad de su juicio, en la siguiente forma: "... Para la contratación de la especiería, para la riqueza de las Indias y para un Rey de Castilla, lo posible es poco".

Sin embargo, no valieron razones, por más que en toda España se presentía la importancia del estrecho centroamericano. Sobraron autorizadas voces que lo explicaran así, pues hasta Fray Tomás de Berlanga, por entonces Obispo de Panamá, daba su opinión afirmando que el istmo era "la cumbre del mundo". El escritor Fernández de Oviedo no se queda atrás y manda también su opinión a la corte: "Mira Vuestra Majestad qué

maravillosa cosa y grande disposición hay para lo que es dicho que aqueste río Chagres naciendo a dos leguas de la mar del Sur viene a meterse en la del Norte. Este río corre muy recio y es muy ancho y poderoso y hondable". Nada. Se cruzan de brazos en Madrid y en Sevilla. Es cuando viene la declaración definitiva para quitar toda esperanza a los inquietos: "El hombre no debe separar lo que Dios unió". ¿Fue intencionadamente dicha esta frase como amenaza religiosa y para imponer en ella obediencia? (La expresión real es de la Biblia. Está en San Marcos, capítulo 10, versículo 9). Indudablemente sí, pues más de un obispo de la corte tomó en forma pública el partido de su majestad el rey Felipe II y amonestó a los fieles para que no volviera a hablarse del asunto.

Para fijar la posición de la corona se dijo a Barrionuevo, Gobernador de Castilla de Oro, por cédula real de 1535: "... parece convenir estorbar que por el estrecho no fuesen ningunos navios, porque sería abrir la puerta a los portugueses y aun a los franceses y que antes se debiera poner orden en la guarda de este estrecho". Cumpliendo este mandato se reforzaron las murallas, se aumentaron los destacamentos y se tenía alerta a los soldados.

Con el tiempo, de esta actitud de España nacieron dificultades con los ingleses, que tenían sus ambiciones respecto a la dominación de los recién descubiertos territorios del istmo de Centro América, llegándose a auspicar, validos de negros cimarrones y otros caciques del gobierno español, el reino de Mosquitia, donde un cacique indígena tomó en serio su papel de vasallo de su majestad británica. En las incursiones de los piratas Drake y Morgan, hubo mucho de resentimiento contra la corona española. Y en tiempos de la reina Isabel, Sir Walter Raleigh abiertamente le aconseja la captura del istmo, en la parte del Darién, "para arrebatar a España las llaves del mundo". Un avenimiento oportuno, seguido de arreglos diplomáticos, salvaron al istmo de la dominación inglesa, aunque de todos modos España fué dura y constantemente hostigada en sus comunicaciones con la

América, por corsarios y piratas, que si les convenía se amparaban en la bandera británica y si no, obraban por su plena y libre voluntad.

Dos hechos más conviene recordar. Uno, el viaje que por encargo del rey de Francia hizo Samuel de Champlain, el fundador de Quebec, para visitar las colonias españolas del Caribe. Seguramente su recorrido no era de placer, pues rindió diligente y documentado informe, con esta referencia categórica: "En este lugar de Panamá se reúne todo el oro y la plata que viene del Perú. Se transportan estos metales por un río que viene de las montañas y que desemboca en Portobelo". Champlain aludía al Chagres.

El otro es el que recuerda Humboldt. Este explorador habla de que un monje de un pueblo llamado Nóvita, con ayuda de los vecinos logró abrir una gran zanja por la quebrada que se nombra de Raspadura, que se llenaba de agua durante la época de lluvias y permitía el paso, de un mar a otro, de canoas cargadas de cacao. La comunicación, indica el sabio, existió hasta por el año de 1788, uniendo el río Quito, afluente del Atrato, con el río San Juan que lleva sus aguas al Pacífico.

La actitud de España respecto a la apertura del Canal hace recordar los versos de Alonso de Ercilla, citados más de una vez:

"...esta secreta senda descubierta
quedó para nosotros escondida..." (*)

(*) *La Araucana*, Cap. I.

FIEBRE DE ORO

LA fiebre del oro no se contuvo con el descubrimiento de las verdes islas del Caribe y de las costas continentales de exuberante vegetación. No había por esas tierras lo que se buscaba; en lugar de palacios los descubridores encontraron chozas miserables; en lugar de pueblos ricos, chusmas de indígenas desnudos que mal se defendían apuntando sus flechas emponzoñadas y blandiendo sus macanas. Los imperios poderosos en donde gobernaban los monarcas dueños del oro, como el de Tenochtitlán y el del Cuzcó, no fueron conocidos sino años después, con las expediciones de Cortés y de Pizarro, que realizaron su conquista. Por los días del descubrimiento era bien poco lo que se arrebatava de manos de los indios y por eso mismo quizás se avivó el señuelo de las riquezas fabulosas y creció la ambición. Los hombres de la época padecían verdadera tortura, desvaríos y alucinaciones por el afán de alcanzar las fuentes de donde manara, más que en hilillo constante, en torrente precipitado y lujurioso, el oro y las perlas, las piedras preciosas, el jade, la esmeralda, amatistas y rubíes, y mil tesoros más, no soñados por el mundo.

En sus exploraciones por tierras de Veraguas, Colón halló algo de oro y escribió optimista al Rey: "he visto en los dos primeros días más oro que lo que he visto en la Española en cinco años". Y por eso se dió a aquella costa el nombre de Castilla de Oro. Pero pronto, al paso mismo de los hispanos, quedó exhausta la tierra de lo poco que había, lo más en poder de los na-

turales, que al ser interrogados, como lo fueron por Balboa los caciques Comagre y Pañquiaco, extendían la mano hacia el Sur, dando nueva esperanza a la gente insaciable.

La expedición de Francisco Pizarro al Perú, aparte de las razones de la propia codicia de este capitán, fué inspirada por Pedrarias que soñaba con hacerse poseedor de todas las riquezas de más allá del istmo, pues ya con ese propósito, en atentado monstruoso, el muy feón había hecho matar al Adelantado del Mar del Sur, don Vasco Núñez de Balboa. Al frente de 180 hombres, Pizarro, que supo valerse de las disputas internas de los incas en apoyo de sus planes, tal como Cortés aprovechó las discordias de las tribus del Anáhuac, realizó en poco tiempo la conquista del grande imperio de Atahualpa, haciendo una fantástica requisita de plata y de oro que le permitió convertirse no sólo en rico señor, sino en muy poderoso señor, atreviéndose en su soberbia a descalificar sin mucho trámite a sus socios Pedrarias, Luque y Almagro.

Al ser confirmadas las noticias sobre las grandes riquezas de los incas llevaron hacia el Perú legiones de aventureros y de hombres de armas tomar, de los muchos que ya andaban a caza de fortuna por las tierras de América y de otros más que a toda prisa, ansiosos de alcanzar la mesa puesta, se embarcaban en España.

Tan grande afluencia de gente dió al puerto de Panamá importancia excepcional. En sus muelles hacían provisión de víveres y se organizaban las expediciones; allí tornaban de regreso las conductas para la corona, los leguleyos, los frailes, y, en ocasiones, los ya hartos de fatigas en los soles quemantes. El intenso tránsito dió prosperidad a la región del istmo, haciendo crecer en pocos años, la ciudad de Panamá y las poblaciones de Nombre de Dios, Portobelo y Natá de los Caballeros.

El camino para cruzar el istmo era penoso, porque a lomo de mula había de pasarse la cordillera, vía Las Cruces. Negros cimarrones, descendientes de los traídos del Africa por los conquistadores para las duras faenas en las florestas húmedas de

agotante calor, realizaban constantes tropelías, asaltando y robando las conductas del oro. También ellos padecían la fiebre fatídica. Para asegurar el camino se concentró a los negros en Portobelo y las autoridades coloniales fundaron en el trayecto pequeños poblados donde hubo destacamentos militares que protegían las encrucijadas de la selva y del monte.

Pero mayor peligro en la vida ya llena de asechanzas de los primeros colonizadores, llegaron a constituirlo los piratas y corsarios que por sorpresa atacaban en alta mar las embarcaciones y que mantenían en amenaza constante a las poblaciones de la costa. Para ellos no había ley ni rey, ni temor alguno podía detenerlos en sus fechorías. Gentes dadas a todos los riesgos y a las mayores audacias, vivían al atisbo de los galeones hispanos que al peso de fabulosos cargamentos hundían la quilla en las encrespadas olas del Caribe. Cuando incursionaban por tierra, los mismos negros los seguían jubilosos, con ímpetu más que de libertad, de depredación, sembrando ruina por doquier; en el mar se imponía su valor temerario, el conocimiento que tenían de los parajes, de las rutas del comercio y hasta de los rumbos del viento, unido todo a su sed de sangre y de riquezas.

Digno ejemplar de la piratería del siglo XVI fué Francisco Drake, corsario inglés que tuvo en jaque a la escuadra, poderosa entonces, de España. Fué Drake el más osado aventurero del mar, contrabandista y soldado de extraordinario temple. Protegiéndose, puso su espada al servicio de Su Majestad la Reina de Inglaterra para hostilizar y destruir las rutas del comercio español del nuevo mundo, empeño en que no hacía sino seguir la inspiración de su soberana que a la sazón buscaba la dominación de nuestros pueblos. En sus correrías Drake pasó por el estrecho de Magallanes, se paseó señero por el Océano Pacífico, del sur al norte, destrozando y saqueando al abordaje cuanta embarcación atreviase a salirle al encuentro. En sus manos cayeron cargamentos de oro y plata que del Perú se enviaban a los reyes hispanos y fantásticas cantidades de perlas del más fino oriente, como que eran del Archipiélago llamado por eso de

las Perlas, frente al istmo de Panamá. Al lado del Caribe, a sangre y fuego se apoderó de las entonces florecientes ciudades de Cartagena y Nombre de Dios, robando sin compasión y dejando recuerdo de exterminio. Regresó a Inglaterra por las Molucas, para doblar el cabo de Buena Esperanza. En premio a sus hazañas se le distinguió con el título de Caballero de la Reina y años después figuró como Almirante de los buques corsarios que su país envió para dar la batalla por el dominio de las Antillas. Cuando afilaba sus fieras garras para caer sobre Panamá, la muerte lo sorprendió en Portobelo. Allí quedaron, bajo las tranquilas aguas de la bahía de ese nombre, en una urna de plomo, sepultados para siempre, los restos del corsario Drake que tras la aventura, la gloria y el oro, recorrió y tiñó de sangre todos los mares.

El sucesor de Drake en las inauditas tropelías del mar, fué Enrique Morgan, nacido por la región de Gales, en la isla británica. Se distinguió por mediados del siglo XVII. Ante él todos, marinos intrépidos y soldados de tierra firme, doblegaban la espada, sabedores de su poderío.

¡Que viene Morgan!, era grito que por los pueblos del istmo ponía en los rostros espanto y temor. No había almenado castillo, ni muralla, ni ejército, capaz de contenerlo. El era el amo y nadie podía atreverse a poner freno a sus desmanes. Más confiaba la gente en el ceremonial de sus rogativas, que en la eficiencia de sus armas. Y así, en la penumbra de los conventos, en el interior de las iglesias, en las calles de las poblaciones, hacíanse periódicamente procesiones para implorar la protección divina y quedar a salvo de las correrías del pirata. Ciertamente el grito de ¡Viene Morgan! ponía carne de gallina no sólo entre los pacíficos transeúntes, sino entre los mismísimos regidores y los hombres de los destacamentos. Pero entonar un salmo en las solénnnes procesiones y rezar un Padre Nuestro era buen paliativo para el miedo. Mejor eso que coger un palo, que era lo más a la mano para defenderse. Cumplido el ritual con todas las de

EL CANAL DE PANAMA

rigor, la crédula gente exclamaba con unciosa frescura y echando al aire hondo suspiro: ¡Ya no vendrá ese diablo!

La verdad es que el diablo no se ahuyentó. Por diez años fué Morgan el dueño del Caribe y de sus islas y costas, por donde nadie pasaba sin rendirle y sin vaciar en las arcas de sus naves victoriosas, oro, plata, perlas y joyas. Su ejército de filibusteros fué poderoso, y, a su amparo, de un rincón a otro de las tierras del istmo anduvo codicioso, logrando apoderarse, en violenta pelea, de la ciudad de Panamá que incendió como remate de espantoso y desenfrenado saqueo. Se afirma que muy a pesar de la destrucción de la ciudad por el incendio, y a la circunstancia de que muchos de sus moradores alcanzaron a huir con sus propiedades, los hombres de Morgan reunieron un botín tan cuantioso, que para transportarlo hacia el río Chagres necesitaron 175 mulas. Parte de las derruidas construcciones que ellos dejaron todavía se conserva en Panamá la Vieja, cómo recuerdo de su bestial saqueo. Están ahí, simbolizando una época en que dominaba el ímpetu y la audacia y el derecho del más fuerte.

Estos ejemplos hablaban bien a las claras de la fiebre del oro que repercutió en todos los países, pero que en el istmo de modo particular dejó huella profunda. Ni españoles, ni portugueses, ni holandeses, ni ingleses, fueron ajenos al mal de aquellos siglos que siguieron al descubrimiento. Para saciar la sed de riquezas y de poderío, todos los medios eran buenos. Por eso la piratería se extendió al amparo de las banderas de reinos aparentemente pacíficos, pero movidos en realidad por idéntica alucinación de la conquista y del descubrimiento: la fiebre del oro.

Bandoleros y piratas hicieron del istmo su vía preferida por cerca de tres siglos, explorando del Darién a Veraguas entre ríos, pantanos y cordilleras. Y la narración de sus tropelías, con indicación precisa de los parajes, había de ser, con el tiempo, estímulo o acicate para convencer y mover a los hombres de empresa sobre la necesidad de abrir la ancha ruta del Canal.

De modo que, sin proponérselo, hasta la maldad humana coadyuva en este caso para crear una vía que acerca las naciones.

NOTICIAS DEL BARON DE HUMBOLDT

DE interés permanente para los estudiosos de los problemas de América son las referencias que el ilustre viajero y hombre de ciencia, y pudiéramos decir el primer americanista, o como aseguran otros "el segundo descubridor de América", Humboldt, consigna en su "Ensayo Político de la Nueva España" a propósito del Istmo de Panamá y a la construcción de una vía para unir los océanos. Su estudio al respecto es documentado y certero, como casi todo lo que salía de la pluma guiada por su cerebro privilegiado. Ciento y pico de años antes de la apertura del Canal, él presentía al Istmo como el "punto que la naturaleza ha destinado a mudar la faz del sistema comercial de las naciones". Pero mejor será trasladarnos a la lectura completa de las páginas que dedica a la posibilidad de unir por Panamá el Mar del Sur, con el Océano Atlántico. Dice Humboldt:

"El primero que atravesó el istmo de Panamá fué Vasco Núñez de Balboa, en el año de 1513. Desde esta época memorable en la historia de los descubrimientos geográficos, se ha hablado siempre del proyecto de un canal; y, sin embargo, hoy día, después de 300 años, no existe ni una nivelación del terreno, ni una determinación exacta de la situación de Panamá y de Portobelo. La longitud del primero de estos dos puertos se ha tomado con relación a Cartagena; la del segundo se ha fijado con respecto a Guayaquil. Las operaciones de Fidalgo y de Malas-

pina merecen sin duda gran confianza; pero los errores se multiplican insensiblemente, cuando una posición se hace dependiente de otra, habiéndose hecho las operaciones cronométricas, que abrazan toda la costa de la tierra firme desde la isla de la Trinidad hasta Portobelo, y desde Lima a Panamá. Importaría mucho transportar el tiempo directamente desde Panamá a Portobelo, y ligar así las operaciones ejecutadas en el Mar del Sur con las que el gobierno español ha hecho practicar en el Atlántico.

“El río Chagre, que desemboca en el mar de las Antillas al O. de Portobelo, a pesar de sus tortuosidades y rápidas, presenta una grande facilidad para el comercio; tiene de ancho en su embocadero 120 toesas (*) y 20 cerca de Cruces; sitio en donde empieza a ser navegable. Hoy se sube el río Chagre desde su boca hasta Cruces, en cuatro o cinco días; pero si están muy altas las aguas, es menester luchar contra la corriente diez o doce días. De Cruces a Panamá se conducen las mercancías a lomo por un trecho de cinco leguas cortas. Las alturas barométricas observadas en el *Viaje de Ulloa*, me inclinan a suponer que en el río Chagre, desde el mar de las Antillas hasta el Embarcadero o Venta de Cruces, hay una diferencia de nivel de 35 a 40 toesas. Esta diferencia debe parecer muy pequeña a los que han subido por el río Chagre, porque olvidan que la fuerza de la corriente pende tanto del grande aumento de agua cerca de los manantiales del río, como de su declive general, esto es, del que presenta el Chagre río arriba de Cruces.

“Al proponer los ingenieros a la corte de Madrid que el río Chagre sirviese para establecer la comunicación entre los dos Océanos, proyectaron construir un canal desde la Venta de Cruces hasta Panamá, haciéndole pasar por un terreno montañoso, cuya altura es del todo desconocida. Sólo sabemos que desde Cruces se sube al principio rápidamente y que después se baja

(*) Toesa: Antigua medida francesa de longitud, equivalente a un metro y 949 milímetros.

por espacio de muchas horas hacia las costas del Mar del Sur. Es bien extraño, que al atravesar el istmo, ni *La Condamina* y *Bouguer*, ni *don Jorge Juan* y *Ulloa*, hayan tenido la curiosidad de observar su barómetro, para decirnos cuál es la altura del punto más elevado del camino desde el castillo de Chagre a Panamá. Estos ilustres sabios pasaron tres meses en esta región de tanto interés para el mundo comercial; pero esta larga estada ha añadido muy poco a las antiguas observaciones que debemos a Dampier y a Wafer. Sin embargo, parece indubitable que la cordillera principal, o por mejor decir, una serie de colinas, que se pueden considerar como una prolongación de los Andes de la Nueva Granada; se encuentra por el lado del Mar del Sur entre Cruces y Panamá. En este sitio es donde se ha creído mirar a un tiempo los dos Océanos, observación que no indicaría sino una altura absoluta de 290 metros. Lionel Wafer se queja, no obstante, de no haber podido gozar de tal espectáculo; y asegura además que las colinas que forman la cadena central están separadas unas de otras por varios valles que dejan paso libre al curso de los ríos. Si esta última aserción es fundada, podría creerse en la posibilidad de un canal que condujese de Cruces a Panamá, y cuya navegación no estaría interrumpida sino por muy pocas esclusas.

“Otros puntos hay en los cuales, según algunas memorias escritas en 1528; se ha propuesto cortar el istmo, uniendo por ejemplo las fuentes de los ríos llamados Caimito y Río Grande, con el de la Trinidad. La parte oriental del istmo es más estrecha, pero también parece el terreno más elevado; a lo menos así se observa en el espantoso camino que lleva el correo de Portobelo a Panamá, ruta de dos jornadas que va por el pueblo de Pequeni, y que presenta las más grandes dificultades.

“En todos tiempos y en todos los climas se ha creído que de dos mares vecinos el uno está más elevado que el otro. Ya se encuentran vestigios de esta opinión vulgar entre los antiguos. Estrabón refiere que, en su tiempo, se creía el golfo de Corinto, cerca de Lechea, más alto que el nivel de las aguas de Cen-

chrea. Se imaginaba que sería muy peligroso cortar el istmo del Peloponeso en el sitio en que los corintios, por medio de máquinas particulares, habían establecido una manera de transporte. En América, en el istmo de Panamá, es común opinión, que el Mar del Sur está más elevado, que el de las Antillas: opinión que se funda sólo en una apariencia. Después de haber luchado uno muchos días contra la corriente del río Chagre, cree haber subido mucho más de lo que baja luego por las colinas vecinas desde Cruces hasta Panamá; y en efecto, nada hay más engañoso que el juicio que se forma de la diferencia de nivel, cuando la pendiente es prolongada y, de consiguiente, muy suave.

“La imperfección de los instrumentos meteorológicos de que se hacía uso entonces y la falta de toda corrección termométrica aplicada al cálculo de las alturas, podía dejar todavía algunas dudas. Aún podían éstas haber adquirido mayor valor, desde que los ingenieros franceses de la expedición de Egipto hallaron el Mar Rojo seis toesas más elevado que las aguas medias del Mediterráneo. Hasta que no se ejecute una nivelación geométrica en el istmo mismo, hay que atenerse a las medidas barométricas. Las que yo ejecuté en el embocadero del río Sinu, en el mar de las Antillas, y en las costas del Mar del Sur, en el Perú, teniendo en cuenta las correcciones por razón de la temperatura, prueban, que si hay alguna diferencia de nivel entre los dos océanos, no puede pasar de seis a siete metros.

“Reflexionando sobre el efecto de la *corriente de rotación* (*) que en las costas boreales lleva las aguas de E. a O. y las acumula hacia las de Costa Rica y de Veragua, se inclina el juicio a admitir, contra la opinión general, que el mar de las Antillas está un poco más elevado que el Mar del Sur. Algunas pequeñas causas locales, la configuración de las costas, las corrientes y los vientos (como sucede en el estrecho de Bab-el-Mandeb) pueden perturbar el gran equilibrio que necesariamente debe existir entre todas las partes del Océano. Las mareas en Portobelo suben a

(*) Llama Humboldt corriente de rotación, al movimiento general de las aguas, de Este a Oeste, que se observa en la parte del Océano comprendida en la Zona tórrida.

un tercio de metro; en Panamá, a cuatro o cinco metros de altura; debe, pues, también variar el nivel de los dos mares vecinos según las diferentes épocas del establecimiento del puerto; pero estas desigualdades, lejos de impedir las construcciones hidráulicas, podrían por el contrario favorecer el efecto de las esclusas.

“No puede dudarse que si el istmo de Panamá fuese roto por alguna gran catástrofe semejante a la que abrió el paso por las columnas de Hércules, la *corriente de rotación*, en vez de ascender hacia el Golfo de México y desembocar por el canal de Bahama, seguiría un mismo paralelo desde la costa de Paria hasta las islas Filipinas. El efecto de este rompimiento o nuevo estrecho se extendería mucho más allá del banco de Terrañova y haría, o desaparecer enteramente, o por lo menos disminuir la velocidad del río de agua caliente que se conoce con el nombre de Gulf Stream, y que dirigiéndose al principio al nor-nordeste desde la Florida hasta el banco de Terranova, tuerce a los 43° de latitud al este, hacia las costas de Irlanda y al sudeste hacia las costas de Africa. Un paso de varias leguas de anchura formado en el Istmo de Panamá por temblores de tierra o por desgarramientos volcánicos, produciría cambios físicos análogos a los de que se conservan memorias en las tradiciones de los samotracios. ¿Pero, habrá quien se atreva a comparar las mezquinas empresas de los hombres con los canales abiertos por la naturaleza misma, con estrechos como el Helesponto y los Dardanelos?

“Estrabón parece se inclinaba a creer que las ondas del mar romperían algún día el istmo de Suez. No se debe esperar una catástrofe semejante en el istmo de Panamá, a no ser que algunas enormes revoluciones, poco probables en el estado actual de reposo de nuestro planeta, causen trastornos extraordinarios. Una lengua de tierra, prolongada de E. a O. en una dirección casi paralela a la de la corriente de rotación, escapa, por decirlo así, del embate de las olas. El istmo de Panamá estaría amenazado, si dirigiéndose del S. al N., se encontrase situado en la provincia de Costa Rica, entre el puerto de Cartago y el emboca

dero del Río San Juan, y si la parte estrecha del nuevo continente estuviese situada entre los 10° y 11° de latitud.

"La navegación por el río Chagre es difícil, tanto por sus muchas vueltas y revueltas, como por la rapidez de su corriente, que es, por lo común, de uno a dos metros por segundo. No obstante, estas sinuosidades ofrecen la ventaja de una *contra corriente* que se forma por varios remolinos hacia las orillas; y a favor de la cual suben los barquichuelos llamados *bongos* y *chatas*, ya a remo, ya ayudándose con una percha o bien haciéndose a loar. Si se suprimiesen estas tortuosidades, desaparecería esta ventaja, y se tendrían muchos trabajos para llegar, desde el mar de las Antillas a Cruces.

"El *minimum* de anchura del istmo de Panamá no es de 15 millas como lo indicaban los primeros mapas del *Depósito Hidrográfico* de Madrid, sino de 25 millas y tres cuartos (de 950 toesas cada una o de 60 millas por cada grado) es decir, de ocho y media leguas marítimas, o 24,500 toesas; porque las dimensiones del golfo de San Blas, llamado asimismo Ensenada de Mandinga, con motivo del riachuelo del mismo nombre que desagua en ella, han dado ocasión a grandes errores. Este golfo entra en la tierra 17 millas menos de lo que se había supuesto en 1805, al describir el archipiélago de las Islas Mulatas.

"Por todas las noticias que durante mi residencia en Cartagena y Guayaquil procuré adquirir, parece que debe abandonarse la esperanza de un canal de 7 metros de fondo y de 22 a 28 metros de anchura, que a manera de un paso o estrecho atravesase de mar a mar el istmo de Panamá y recibiese los mismos buques que navegan en Europa a las Grandes Indias. La elevación del terreno obligará al ingeniero a recurrir ya a galerías subterráneas, ya al sistema de esclusas; y, por consiguiente, las mercancías destinadas a atravesar el istmo de Panamá no podrían transportarse sino en barcos chatos, incapaces de navegar en el mar. Sería menester formar depósitos comerciales en Panamá y Portobelo; y todas las naciones que quisiesen hacer el comercio por esta vía serían dependientes de la nación que fuese señora

del istmo y del canal: inconveniente que principalmente sería muy grande para los navíos expedidos desde Europa. Así, aun en el caso que se abriese el cañal, es probable que el mayor número de estos navíos, temeroso de los retardos que producirían las múltiples esclusas, continuaría sus viajes por el cabo de Hornos; al modo que vemos que el paso del Sund es frecuentado a pesar de existir el canal del Eyder que reúne el Océano con el Báltico.

“No sucedería lo mismo con las producciones de la América occidental o con las mercancías que Europa envía a las costas del Océano Pacífico, a las de Quito y del Perú; porque su travesía por el istmo sería menos costosa y más segura, especialmente en tiempo de guerra, que doblando el extremo austral del Nuevo Continente. En el estado en que hoy se halla el camino, la conducción de tres quintales, a lomo de mulo, desde Panamá a Portobelo, cuesta de tres a cuatro pesos fuertes. Pero el estado eriazó en que el gobierno ha dejado el istmo es tal, que el número de bestias de carga, desde Panamá a Cruces, es sumamente escaso para que pueda conducirse por esta lengua de tierra el cobre de Chile, la quina del Perú y, sobre todo, las setenta mil fanegas de cacao que anualmente exporta Guayaquil; y así se da la preferencia a la peligrosa, lenta y costosa navegación por el cabo de Hornos.

“En 1802 y 1803, hallándose el comercio español obstaculizado en todas partes por los corsarios ingleses, se hizo pasar una gran parte del cacao de Guayaquil por el reino de Nueva España, llevándolo a embarcar a Veracruz con destino a Cádiz. De modo que se prefirió al peligro de aquella otra larga navegación y a la dificultad de subir contra la corriente a lo largo de las costas del Perú y Chile, la travesía de Guayaquil a Acapulco y un camino, por tierra de 135 leguas desde Acapulco a Veracruz. Este ejemplo prueba que si es mucha la dificultad que ofrece la construcción de un canal de travesía del istmo de Panamá o del de Coatzacoalcos a causa de las muchas esclusas que serían necesarias, el comercio de la América occidental ganaría inmensamente haciendo buenos caminos desde Tehuantepec

hasta el embarcadero de la Cruz, y desde Panamá a Portobelo. Es cierto que en el istmo son hasta ahora los pasos poco favorables al mantenimiento y multiplicación de los ganados; pero en un terreno tan fértil sería fácil formar sabanas talando los bosques, o cultivar el *Paspalum purpureum*, el *Milium nigricans* y sobre todo el alfalfa (*Medicago sativa*) que se da abundantemente en el Perú y en los países más cálidos. La introducción de camellos sería también el medio más seguro de disminuir los gastos de transporte. Estos navíos de tierra, como llaman en Oriente a estos animales, no existen hasta ahora sino en la provincia de Caracas, a donde los ha hecho venir el marqués de Toro desde las islas Canarias.

“Por lo demás, no hay ninguna consideración política que pueda oponerse a los progresos de la población, de la agricultura, del comercio y de la civilización en el istmo de Panamá. Cuanto más cultivada esté esta lengua de tierra, tanto más dispuesta se hallará para resistir a los enemigos exteriores. Si alguna nación emprendedora quisiera apoderarse del istmo, lo podría hacer mejor en el estado actual, en el cual presenta muchas y buenas fortificaciones, pero falta de brazos para defenderlas. La insalubridad del clima, aunque ya se ha mejorado mucho en Portobelo, haría por sí sola harto difícil un ataque militar en el istmo. Desde San Carlos de Chiloé, y no desde Panamá, puede ser atacado el Perú. Son menester de tres a cinco meses para navegar contra las corrientes desde Panamá a Lima, mientras que la navegación de Chile al Perú es fácil y constantemente rápida. A pesar de las desventajas que presenta el istmo, su posesión no deja de ser de grande importancia para una nación emprendedora. La pesca de la ballena y del cachalote, que en 1803 hizo pasar 60 navíos ingleses al Mar del Sur, la facilidad del comercio con China, y de las peleterías de Nootka Sund, son cebos muy seductores, y podrían bastar para atraer tarde o temprano a los señores del Océano hacia un punto del globo que la naturaleza parece ha destinado a mudar la faz del sistema comercial de las naciones”.

En su sobras, el acucioso viajero cita otras posibles rutas para abrir el Canal: Tehuantepec, Nicaragua, Darién. Pero a lo que se sabe ninguna le pareció más realizable que la del río Chagres, para salir a Panamá. En la seguridad que pone Humboldt en recomendar esta vía como la destinada a mudar los sistemas de navegación y del comercio, parece haber algo de la fina visión del banquero británico Patterson, que en 1698 decía, anheloso de dar al Rey de Inglaterra la oportunidad de dominar las grandes rutas del comercio: "Quien posea el istmo asegurará las llaves del Universo, capacitando a sus poseedores para dar leyes a ambos mares y para ser árbitros del comercio del mundo".

Humboldt no se equivocaba. Un siglo después, sus predicciones fueron válidas. Seguro de que era posible unir los mares, movió el interés de los americanos en la empresa. Bolívar lo escuchó y a su consejo quiso él llevarse la gloria de la apertura del Canal. Si no lo logró, no puede negarse que eso fué noble empeño de su espíritu de constructor de pueblos y del bienestar de América. Otros eran los hados del nuevo mundo.

LOS IDEALES DE BOLIVAR

HABLANDO siempre en grande, con aliento que estremece en eco sonoro de una punta a la otra el continente de Colón y en ademán que es en sí mismo arrebatado e impreca- ción, hemos de encontrar, por las cimas y los recodos de la his- toria, al Libertador Bolívar. Ningún problema de la patria común dejó él de conocer. "Para nosotros la patria es la América", dijo en edad temprana, cuando iniciaba sus luchas por la emancipación que lo llevaron a los primeros planos de la guerra y de la política. De ahí en adelante su sueño fué la unión de los americanos en un mundo libre, por cuyo ideal luchó en Ayacucho, en Boyacá, en Carabobo. Su grito aún nos llama: "Una debe ser la patria de todos los americanos".

Pensaba Bolívar que el bien de América debía de garanti- zarse firmemente en la existencia de instituciones que dieran forma a los anhelos redentores de todos los países del nuevo continente, como vínculo de paz perdurable y a la vez como sistema de cola- boración internacional. Por eso él como nadie tuvo conciencia exacta del papel que al istmo le correspondía jugar, tanto desde el punto de vista geográfico, como en el sentido político e histó- rico. Lo segundo en razón de lo primero.

Su idea de hacer del territorio del istmo el asiento de los altos poderes de América, tendía a fundir en una sola nacionalidad las dispersas nacionalidades del Continente y a dar a todas un esta-

tuto orgánico de igualdad. Con ese criterio dice en la Carta de Jamaica, en 1815: "Es grandioso pretender formar de todo el mundo nuevo una sola nación con un solo vínculo que ligue sus partes entre sí y con el todo. Ya que tiene un solo origen, una lengua, unas costumbres y una religión, debería por consiguiente tener un solo Gobierno que confederase los diferentes Estados que hayan de formarse". Y desde entonces tuvo la intuición de reunir en Panamá los elementos que hicieran de aquella región privilegiada la capital o centro de una América libre y poderosa. Movido por ese ideal, exclama: "¡Ojalá que algún día tengamos la fortuna de instalar en Panamá un augusto Congreso de los representantes de las repúblicas, reinos e imperios, a tratar y discutir sobre los altos intereses de la paz y de la guerra con las naciones de las otras partes del mundo!..."

Pero en forma mucho más precisa señaló la urgencia de abrir la ruta ístmica al comercio mundial, afirmando con palabras proféticas: "Esta magnífica posición entre dos mares, podrá ser con el tiempo el emporio del Universo. Sus canales acortarán las distancias del mundo; estrecharán los lazos comerciales de Europa, América y Asia, y traerán a tan feliz región los tributos de las cuatro partes del globo. Acaso sólo allí podrá fijarse algún día la capital de la tierra, como pretendió Constantino que fuese Bizancio, la del antiguo Hemisferio".

Para no dejar en simples frases esbozado su anhelo, el Libertador, que no sólo era soñador, sino hombre de acción de temple extraordinario, en cuanto se encontró investido de los necesarios poderes de gobernante de Colombia, envió a Londres a persona de su confianza para que promoviera la financiación de las obras de un canal interoceánico, interesando al efecto a los comerciantes y capitalistas ingleses. Después de infinidad de fallidos intentos y demoras, el agente de Bolívar consiguió interesar en el proyecto de construcción a varios hombres de empresa, que aceptaron suministrar las cantidades requeridas, pero a condición, *sine qua non*, de que una potencia marítima capaz de mantenerla, garantizase la absoluta neutralidad del Canal. Por no poderse llenar este requisito, que además no era legítimo, pues ponía reservas a

la independencia de la república granadina, de que Panamá formaba parte entonces, la gestión fracasó.

Asesorando de cerca a Bolívar, Alejandro de Humboldt supo mantener vivo el afán de aquel hombre genial, por el establecimiento de la comunicación entre los mares. A sus instancias Bolívar destacó dos ingenieros para que hicieran concienzudos estudios sobre el terreno y ellos concluyeron por recomendar la construcción de un canal a nivel, entre la Bahía de Limón, en el Atlántico, y un lugar cercano a Panamá, en el Pacífico. Este trazo coincide en muchos puntos con la ubicación actual de las portentosas obras.

El Libertador no logró ver convertidos en realidad sus sueños para la unión de los océanos. Los ingenieros que él envió para calcular la nivelación, el trazo y el importe de la construcción, hicieron su estudio en el año de 1828, según referencia del propio Barón de Humboldt. Bolívar moría en diciembre de 1830. Los dos años que median entre estas fechas se desperdiciaron por hallarse entregado a negocios de la guerra, por las discordias intestinas y seguramente también por falta de recursos. Pero para ese tiempo la obra del sabio explorador alemán en que explicaba la posibilidad de la nueva ruta, se había difundido mucho por Europa, y los gobiernos empezaron a interesarse en firme por financiar y tomar a su cargo la magna empresa. En Holanda, con el patrocinio del monarca Guillermo I, se organizó una compañía dispuesta a acometer de inmediato las obras de excavación, por la vía de Nicaragua, una de las varias recomendadas por Humboldt; lo cual determinó que el gobierno de la Nueva Granada formulara airadas protestas ante Centroamérica, por considerar que sus derechos eran primordiales y no aceptaba que le fuesen conculcados.

Ya en el Congreso de 1826, que fué convocado por Bolívar, diversos enviados y representantes europeos y americanos se presentaron con instrucciones de estudiar el problema de la construcción del Canal. Los propios delegados de los Estados Unidos, país que hasta entonces no había hecho público ningún evidente

interés por encargarse de las obras, fueron convenientemente instruidos por su cancillería para que si el asunto de la construcción del canal se sometía a la consideración de la asamblea, ellos deberían "sostener que si aquella obra se ejecutaba algún día en forma que permitiese el paso de uno al otro océano, los beneficios de la misma no deberían ser exclusivamente aprovechados por una nación cualquiera, sino que se extenderían a todas las partes del mundo, mediante el pago de una justa compensación o derechos razonables de tránsito".

No prosperaron las gestiones de la compañía holandesa, como tampoco el contrato que la Nueva Granada autorizó en favor del ciudadano francés, Barón Carlos de Thierry, (1835), para la construcción de la ruta por el trazo de Panamá. Poco después se organizaba la Compañía Granadina, integrada con personas emprendedoras del país, y la que aparte del interés comercial, perseguía el fin patriótico de poner a salvo la integridad nacional, desplazando el peligro que inminente se veía llegar, de intervenciones del extranjero. Movida por tan sana aspiración la Compañía obtuvo el privilegio para construir la vía de comunicación de mar a mar, bien fuese carretera o ferroviaria; pero no habiendo podido reunir el capital que se necesitaba para las obras de tan gran magnitud, quedó legalmente disuelta cinco o seis años después de su constitución y tras de una serie de esfuerzos, no escasa de enojosos incidentes. La voluntad se tuvo; faltaron recursos y organización.

Para las fechas de la disolución de la Compañía Granadina, tanto en Europa como en los Estados Unidos se gestaban manobras de mayor alcance, y la obra del Canal empezaba a considerarse en su justo valor, como elemento de dominación mundial. La disputa para obtener la concesión crecía, se formulaban alegatos en los Parlamentos, se revisaban los planos, la prensa expresaba abiertamente sus opiniones, se hacía política de altura con el señuelo de la vía interoceánica, a la par que se propiciaban las intrigas de bajo fondo. Y ya muchos, en los ministerios y en la bolsa de valores, tomaban como propias las palabras del muy

ladino López de Gómara, que en 1552 escribía a propósito del pesimismo del Adelantado don Pascual de Andagoya:

...sierras son, pero manos hay. Dadme quién lo quiera hacer, que hacerse puede. No falte ánimo, que no faltará dinero, y las Indias donde se ha de hacer, lo darán...”

NUEVA FIEBRE DE ORO

EL istmo de Panamá tiene el sino de un renovado florecimiento por la influencia del oro. Surgió a la historia como punto de embarque hacia el soñado Dabaibe; fué trampolín para la conquista de los incas. Más de una vez se levantó de las ruinas cuando la piratería arrasaba con las poblaciones. El país mismo no tiene el áureo metal en sus entrañas, pero desde tiempos remotos su ubicación ha sido ideal para el tránsito de huestes perseguidoras o guardianas de tesoros. Sus principales ciudades se establecieron para que en ellas descansaran las caravanas de los exploradores y las conductas para la corona y como sitios de aprovisionamiento de infatigables buscadores de riquezas. En la época colonial el Perú dió vida al istmo, donde se construyeron, en los lugares de los antiguos parajes de los indígenas, risueños caseríos de gente despreocupada y feliz. Vino la independencia americana y el tránsito cesó en el istmo, pues dejaron de ir a España, para llenar las arcas reales, los cargamentos de reluciente metal. La vida se hizo difícil y muchos moçadores acabaron por emigrar a otras comarcas, en pos de bienestar y de fortuna, o regresaron a sus pueblos de origen. Acostumbrada la gente a una vida de regalo y con gobiernos carentes de todo interés local, la agricultura era raquítica, la industria nula; el comercio fluctuaba en interés de los viajeros. Todo parecía perdido para los istmeños, y las autoridades de su propio país les regateaban la concesión de elementales servicios, juzgando oneroso sostener allí, en poblaciones en irremediable decadencia, lo que la moderna vida de los pueblos de-

mandaba: centros de salubridad, correos, policía, escuelas, drenaje y agua potable. Pero de esta postración el istmo había de levantarse, a la mitad del siglo XIX, de nuevo al conjuro mágico del oro.

En efecto, otra fiebre de oro tuvo allá repercusiones. Como a la influencia de una corriente eléctrica los músculos adormecidos cobran nueva agilidad y nueva vida, así las ciudades y poblaciones del istmo surgieron, progresistas y otra vez risueñas, cuando la búsqueda del oro en California hizo ir del Este al Oeste de los Estados Unidos a una enorme cantidad de gambusinos y colonizadores. El Oeste era un imán y ejercía verdadera fascinación en las conciencias, como nuevo Dabaibe o El Dorado. He aquí un relato que pinta esta especie de despertar:

“Dando vueltas por su finca de California, el agricultor Marshall vio de pronto en las aguas de un cristalino arroyuelo pedacitos de un amarillo y reluciente metal. Entusiasmado Marshall penetró en la corriente y sacó de su fondo dos pedacitos, al parecer, de oro. Inseguro de que fuera oro lo que acababa de encontrar e impulsado por la duda corrió a casa del platero.

“El platero sometió las muestras del metal a las pruebas más seguras: las puso al fuego, derramó sobre ella ácidos destructores. Los pedacitos de metal resistían a todas las reacciones, porque eran de oro de la más fina ley.

“Aunque Marshall rogó al platero que guardara el mayor secreto, éste no pudo contenerse y la noticia corrió veloz por todas partes. Primero los vecinos del barrio y luego todos los hombres del poblado fueron presurosos hacia los “placers” en donde Marshall trabajaba infatigable recogiendo oro. Y a la postre, no obstante que en aquella época no había telégrafo, ni radio, la noticia se extendió por todos los Estados Unidos como si fuera en alas del viento.

“En todos los Estados Unidos la gente no hablaba sino de su viaje a California. Los marineros dejaron sus buques, los soldados desertaron de sus cuarteles, los maestros despidieron a sus alumnos y hasta los médicos abandonaron a sus enfermos para ir

a la tierra del oro. Todos se desesperaban por alcanzar de alguna manera las costas de California.

“Para muchos su equipaje consistía en unas pocas prendas de vestir, su pistola y sus enormes botas de minero, junto con las más rudimentarias herramientas para cavar la tierra y laborar las minas. Todas las demás precauciones las dejaban a su buena estrella y a los arrestos de su alma aventurera.

“En aquellos días en que no había ferrocarriles que unieran el Este con el Oeste de los Estados Unidos y el centro de ese país estaba sólo poblado por tribus agresivas de pieles rojas, era una empresa temeraria seguir el camino de tierra.

“Por eso la ruta más segura para los expedicionarios que salían de las ciudades del Atlántico, en los Estados Unidos, para California, era la vía del istmo de Panamá.

“Al efecto se establecieron varias compañías de navegación con buques de vela o movidos a vapor, que transportaban a los puertos del istmo a miles de aventureros que corrían en busca de los tesoros de la California.

“Generalmente los barcos llegaban a los puertos de Chagres en el Atlántico, y Panamá en el Pacífico. Luego se seguía como en los tiempos de la colonia la ruta fluvial del río Chagres hasta Cruces y de allí al camino de tierra hasta Panamá.

“Así volvieron las poblaciones del istmo a tener movimiento y vida. Nuevamente se organizaron los negocios de “posadas” y de transporte para los viajeros.

“En Chagres y Cruces las bogas mantenían el servicio de transportación fluvial. Pero fué tanta la afluencia de gente que seguía rumbo a California, que los servicios no correspondían al número y a la urgencia de los pasajeros. Todos los expedicionarios tenían empeño en llegar cuanto antes a la tierra ambicionada.

“En aquellos venturosos días todo el mundo ganaba dinero a manos llenas: el propietario que alquilaba sus casas, el comerciante y el hotelero, el dueño de transportes terrestres, el humilde

boga del Chagres que trabajaba por Bs. 5.00 (*) y el esforzado carguero que cobraba Bs. 10.00 por llevar sobre sus hombros a los pasajeros enfermos que no podían valerse por sí mismos.

“Estos años de abundancia se semejaban a los felices tiempos de las ferias de Portobelo, pero eran diferentes a los aciagos y tristes días que acababan de pasar. Pues tan sólo diez años atrás, en 1840, la situación del istmo era deplorable: edificios en ruinas, multitudes vagando por las calles en busca de trabajo, el comercio y la ganadería en la miseria, pues una res valía Bs. 4.00 y un caballo se compraba con Bs. 2.00.

“Era tan apretada y desesperante la situación de los istmeños que un notable escritor, al ver la miseria reinante, en carta dirigida a un amigo le decía: “El que quiera conocer Panamá, que venga pronto, porque se acaba”.

“Pero la triste predicción no se cumplió. Una corriente de oro, que no venía ahora del Perú, sino de la California, volvió a darle vida y esplendor al istmo”. (A TRAVÉS DEL ISTMO. Lecturas para grados superiores, del profesor Rubén D. Carles. Panamá, 1943).

¡Loco arrebatado de la riqueza, fiebre fatídica! Como en los cuentos de hadas, tu misterioso poder levanta ciudades de sus escombros y a los corazones llevas un nuevo palpitar.

Bien lo dijo, pues, en desinteresada a la par que valiente defensa de los intereses panameños, el estadista colombiano don Francisco Soto: “Los hombres, así como los pueblos, no pueden resistir el imperio de la naturaleza”. ¿Y con cuánta mayor sencillez, no expresó lo mismo Balboa cuando exclamó: Dícenme que hay tanto oro que nos hace a todos estar fuera de sentido...?

Pero, ¿y López de Gómara, del cual son estas palabras: Poníanse los españoles color de tericia o mal amarillo, aunque también toman esta color en toda la Tierra Firme y Perú. Puede ser que del deseo que tienen al oro, en el corazón se les haga, en la cara y cuerpo aquel color?

(*) Bs.: Balboas, moneda nacional panameña. Un Balboa equivale en la actualidad a un dólar.

Se afirma, y es verdad, que existen causas económicas a las cuales el hombre, por más que quiera, no puede substraerse. Esas causas gobiernan su vida. Y al fin y al cabo el señuelo del oro, que llega a ser fascinación incontrolable y mal del alma, no es sino ansia, deseo vehemente de holgura y bienestar. Rastreando en la tierra para buscar su acomodo y en él incluido un patrimonio, el hombre hace caminos que son eternos, a menos que un cataclismo los destruya.

La ruta fácil de Panamá es uno de esos caminos perdurables

EL FERROCARRIL DEL ISTMO.

1855 .

EL intenso tránsito a que dió lugar la búsqueda del oro de California, determinó, a la vez que un preciso conocimiento del territorio del istmo, el interés de los empresarios por la construcción de una vía férrea que uniera el Atlántico con el Pacífico. La idea no era nueva, pues en ella había puesto también su atención el Gobierno de Nueva Granada y su realización se había considerado, décadas antes, dentro del privilegio concedido en favor de la fracasada Compañía Granadina.

Si en un tiempo la vía fué necesaria, ahora, con la corriente humana que no se interrumpía con rumbo a los placeres auríferos, significaba verdadero apremio. Los mismos propietarios de barcos y de chalanes apoyaban el proyecto, ya que tenían el convencimiento de que sólo así se mantendría la prosperidad de la región. En estas condiciones se formó la compañía constructora del Ferrocarril, bajo la dirección de un hombre emprendedor: Guillermo Aspinwall.

La obra se inició en el año de 1850, sin ceremonia alguna. Un buen día machete en mano los indígenas empezaron a abrir la maleza y al golpe del acero los árboles caían. Quedó concluida el 27 de enero de 1855, corriendo el primer convoy de uno a otro extremo, al día siguiente, el 28, en medio del desbordante júbilo de los habitantes de la región que al fin veían realizarse un caro sueño.

En cinco años de trabajos muchas penalidades hubieron de pasar los constructores. Primero les fué preciso reclutar el número de jornaleros y peones de vía indispensables para la magna empresa; después había que avituallar a toda aquella gente, construir viviendas en el recorrido de la ruta, luchar contra las plagas que infestaban la zona y contra las fiebres que diezaban a los trabajadores. Los primeros peones se trajeron de Irlanda, pero éstos al poco tiempo tuvieron que retirarse, extenuados por el clima mortífero. Los irlandeses se substituyeron por chinos, a quienes se mantenía en pie, en apariencia vigorosos, insensibilizándolos con opio. Fatal medida, porque en medio de cruel desesperación y enloquecidos, aquellos infelices hombres se quitaban la vida en las formas más espeluznantes. Unos abrían hoyos en la arena de la playa, se metían allí y sin moverse esperaban el avance de las olas al

bir la marea; otros amanecían colgados de sus peluquines en los árboles de los campamentos; otros desertaban y nunca más se sabía de ellos. Muchos se degollaban con sus propias herramientas.

El resultado fué que muy pocos de los asiáticos pudieron regresar a su país.

Entonces se buscó la mano de obra en sitios más cercanos, en costas de Colombia y en la isla de Jamaica. Iban allí los negros sufridores a todas las fatigas, los negros resistentes, los negros de sañudo mirar. Ellos sí dieron la talla, pero no sin regar la tierra panameña con su sangre generosa. ¡Más de 25.000 bajas registró aquel ejército de hombres, que cayeron víctimas de la malaria y de la fiebre amarilla! Por esto muchos afirman que el ferrocarril transistmico fué tendido, no en durmientes de madera sino sobre esqueletos humanos. Lo menos tres razas del orbe juntaron allí sus huesos, como en símbolo de paz y de progreso.

La tarea, bien que de poca extensión, pues fué de escasos 75 kilómetros, resultó titánica. Hubo que rellenar brazos de mar, cubrir en trechos la arena movediza y cerrar y apisonar con piedra dura los pantanos y ciénagas. Se trabajaba con el barro hasta la cintura. De ese modo el avance fué lento y fatigoso. En grandes distancias se fué horadando, en largos túneles, el matorral donde

abundaban alimañas de toda índole: tigrillos, boas, serpientes de cascabel, el mosquito voraz y las arañas. Soportando y luchando con estas plagas, los hombres trabajaron; muchos eran vencidos por el sopor y por la calentura, pero otros en su lugar se levantaban con el pico en alto, para seguir adelante. El europeo no pudo, no pudo tampoco el asiático. El negro es el que se irguió allí, pleno de paciencia y de voluntad, fuerte a la fatiga, fuerte a la enfermedad, haciendo que sus músculos chorrearan sudor, para tender una vía que a la postre serviría al hombre blanco y al mestizo de América. Aquellos hombres hercúleos, que manejaron pesadas herramientas y arrastraron por millones carretillas de tierra y de barro, tuvieron en sus manos la vida del Canal.

La ruta del ferrocarril se extiende, en la actualidad, del puerto de Colón, a la ciudad de Panamá. Cuando el Canal se construyó, la vía quedó a un lado, en línea casi paralela, como sistema auxiliar de enlace entre los dos mares.

Donde ahora está Colón, frente al mar Caribe, estuvo hasta la construcción de la vía férrea una isleta coralífera llamada de Manzanillo, que hubo que unir a la tierra firme por medio de un terraplén, entre hermosa arboleda de palmas y manglares. Gracias al ferrocarril la ciudad de Colón creció con rapidez, siendo a la fecha por su importancia, la segunda población del istmo de Panamá y de la República de ese nombre.

Concluida la obra colosal vino una paralización de los antiguos medios de transporte. Las aguas del río Chagres volvieron a verse tranquilas, la arriería se acabó, los mercaderes dejaron de lucrar en el antes penoso tránsito, los hoteleros no pudieron seguir haciendo su agosto. Pero la civilización se abrió paso, retumbando en el pito de las locomotoras y causando fenomenal estrépito. Así es la historia: sobre la antigua vereda por donde Balboa y sus soldados discurrieron esperanzados en busca de fabulosos tesoros, por donde bucaneros y piratas merodearon sembrando ruina y terror, los rieles de acero llevaron la nueva vida. Si López de Cómara se asomara por allí, ya no diría que una multitud de monas

de diversas hechuras y tamaños, se subían con piedras a los árboles para tirar con ellas a los que pasaban y quebrar los dientes de sus ballesteros. Ahora quedaría asombrado de la placidez del viaje.

Algunos calculan que el valor total de las obras de construcción del ferrocarril interoceánico del istmo fué de más de ocho millones de dólares, cantidad que en pocos años fué recuperada con creces por los productos de su explotación. Otros le asignan un valor de siete millones. La propietaria de la vía era la Panamá Railroad Company, pero hace tiempo que esa empresa vendió la totalidad de sus acciones al Gobierno de los Estados Unidos.

En homenaje a Aspinwall se pretendió dar, su nombre a la ciudad de Colón. La idea tuvo simpatía sólo en algunos sectores de opinión. El Congreso de Colombia decretó honrar, en el nombre de la naciente urbe, la memoria del descubridor. Aunque a Aspinwall no se le recuerde en el nombre de una población, no cabe duda que su obra fué grandiosa y en ella puso gran sentido de organización, capacidad y tesonero esfuerzo.

FERNANDO DE LESSEPS

DE sorpresa en sorpresa el mundo pudo contemplar, en la segunda mitad del siglo XIX, hechos y descubrimientos de extraordinaria magnitud, como el telégrafo y el teléfono, precedidos ya por el ferrocarril y acrecidos en importancia por el desarrollo del comercio en todos los mares y en todos los continentes, que indicaban a las claras el logro de un progresivo y firme dominio sobre los elementos. Uno de esos hechos, ligado a la necesidad de acortar las distancias, y quizás el más asombroso de la época, fué la apertura del Canal de Suez, que unió las aguas del Mar Mediterráneo con el Mar Rojo y que a la vez separó, en el istmo de su nombre, el Asia del Africa. Inspirador y realizador de esa obra gigantesca fué un ilustre francés: el Conde Fernando de Lesseps.

Por lo que toca al de Panamá, Lesseps tuvo también participación decisiva que merece recordarse.

Nació Lesseps en Versalles el 19 de noviembre de 1805; murió el 7 de diciembre de 1894, a los 89 años de una vida fecunda y generosa. Por sus hechos meritorios, su fama rebasó las fronteras de su país de origen; por su acción tenaz, gracias a la cual fué posible abrir una nueva ruta a la navegación, las generaciones de hoy le deben homenaje y la posteridad conservará su nombre entre los benefactores del progreso.

Por tradición de familia Fernando de Lesseps recibió una esmerada educación para seguir la carrera de la diplomacia. Muy

joven se encontró en condiciones de pasar a prestar sus servicios en ese ramo, y en el consular. En el desempeño de sus funciones estuvo en Túnez, en El Cairo y en Alejandría (1828-35), distinguiéndose siempre por su gran actividad. En esta primera etapa de su vida pudo conocer palmo a palmo la región en donde después su nombre quedó inmortalizado. No es de dudar que desde entonces concibiera la idea de construir el Canal, y con esa obra revolucionar las comunicaciones marítimas. Su labor en Egipto se consideró eminente y le fué recompensada otorgándosele la Cruz de la Legión de Honor.

Años después, estando en Barcelona, (1842), tuvo una actuación relevante por lo humanitaria a la par que enérgica, al ser bombardeada la población por el general Espartero. Todos los países aplaudieron su conducta y aparte de otros honores fué promovido a oficial de la Legión de Honor. Los barceloneses por su parte lo hicieron objeto de señaladas distinciones.

Un incidente motivado por su franqueza y rectitud, determinó su retiro voluntario de la diplomacia, cuando ya casi completaba el tiempo para tener derecho a la jubilación, en 1849. Esa desazón en su carrera, si bien le dió no pocas amarguras, determinó en cambio su inmortalidad.

Invitado por Mohamed Said, Bajá de Egipto, pasó a este país en 1854. Allí maduró su proyecto de comunicar el Mar Mediterráneo con el Rojo, por la vía de Suez. Con vehemencia discutió sus planes, logrando convencer a Said, que puso en sus manos los elementos necesarios para la obra y le brindó ilimitado apoyo. Se desató contra Lesseps la hostilidad del Sultán de Turquía, el encono de muchos funcionarios, la crítica despiadada de los pesimistas y la desconfianza popular; pero ni eso ni muchas otras adversas circunstancias lo hicieron desmayar. Su espíritu perseverante venció de todos los recelos, y a los que dudaban de la posibilidad de la unión de los dos mares, les respondió con hechos. Entre los obstáculos que se le oponían contaron muchas veces los problemas internos del Egipto y la deserción de los trabajadores que mejor querían cuidar de sus sementeras y no las rudas

jornadas de la excavación. Sin concluirse aún la obra murió el Bajá Said, lo que fué para Lesseps el mayor descalabro; pero tampoco el quedarse solo lo desanimó en la empresa. Aquel hombre parecía no conocer el desaliento.

Gracias, pues, a su tenacidad y a su fe pudo ofrecer al mundo una vía fácil para el Asia que acortaba la navegación en miles de millas marinas, por parajes mejor protegidos geográfica y militarmente. Tuvo necesidad de emplear máquinas y dragas desproporcionadas, no conocidas hasta entonces. Mucha de aquella maquinaria se construyó por su inspiración y su requerimiento. El Canal se terminó en 1869. Es propiamente un paso a nivel, pero para lograr que así fuera Lesseps hubo de resolver el problema de la diferencia de altura de las aguas en los dos mares. A la inauguración de la obra colosal, que tuvo lugar el 20 de noviembre de ese año, asistieron sabios de varios países, soberanos, funcionarios y diplomáticos, en gran cortejo. Por este triunfo Francia le concedió la Gran Cruz de la Legión de Honor, y la Sociedad de Geografía de París discernió en su favor un premio en efectivo de 100,000 francos. El mundo entero supo de su hazaña.

Lesseps era un visionario y su voluntad correspondía a la de un hombre de acción. Por eso fué que cuando todavía no se marchitaban en su frente los laureles de Suez, inició una vigorosa campaña para la apertura del Canal de Panamá, siendo secundado en tal empeño por toda la prensa francesa. Para entonces (1879), las crecientes demandas del comercio y del tránsito marítimo hacían necesaria una ruta expedita, a la manera del Canal africano-asiático, en el continente americano. Por otra parte, las ambiciones imperialistas de Inglaterra, de Estados Unidos y de la misma Francia, le daban valor de actualidad al Canal de Panamá, en proyecto de varios siglos atrás. De esas circunstancias Lesseps sacó partido, allegándose la simpatía de fuertes sectores de opinión y las aportaciones en metálico del pueblo francés, que en él confiaba. Su sola personalidad era garantía de venturoso éxito.

Por esos días el ingeniero francés Bonaparte Wyse habla lo

grado concertar con el gobierno de Colombia un convenio para la construcción del Canal, por el istmo de Panamá. Wyse interesó a Lesseps y le vendió sus derechos. De ese modo nació la Compañía Universal del Canal Interoceánico, cuya presidencia quedó a cargo del propio Conde de Lesseps.

La empresa de Panamá, que se esperaba concluir en el término de doce años con una inversión de ciento sesenta y ocho millones de dólares, estuvo llena de quebrantos y vicisitudes. A los primeros descalabros muchos hombres empezaron a dudar y Lesseps, para infundir confianza y para demostrar que el clima del istmo bien podía resistirse, se trasladó con su familia a Panamá. Entre sus hijos lo acompañaba la pequeña niña de siete años Fernanda del Canal, a quien en símbolo de inocencia y de ciega esperanza se encomendó dar la primera paletada en la tierra nueva de América, acontecimiento que tuvo verificativo el 10. de enero de 1880, en un sitio llamado La Coca. Hubo en aquel acto enorme expectación y regocijo. Miles de gentes presenciaron llenas de júbilo la solemne, cuanto por largo tiempo esperada ceremonia. Lejos también, tanto en el mismo continente como en Europa, una sensación de optimismo palpitaba en muchos corazones. ¡Allí estaba Lesseps, el triunfador de Suez!

Por desgracia, al poco tiempo la ciega esperanza trocóse en temor, luego en franco pesimismo y terminó en desbandada, con su coro de escándalo en todos los países. Se vió casi a la iniciación de la obra que la sola excavación representaba dificultades muy superiores a las que se habían supuesto. De los proyectos existentes el propio Lesseps, asesorándose de un distinguido ingeniero istmeño, don Pedro J. Sosa, escogió el que le parecía más práctico de realizar. Aquellos hombres soñaban, ¿y por qué no habían de soñar?, en repetir la hazaña de Suez, conquistando así frescos lauros y gloria deslumbrante. Pero un inmoderado afán de lucro echó todo a rodar. A los cuatro vientos se despilfarraban los fondos de la Compañía. El clima, las fiebres, hacían el resto. Viejo ya Lesseps, despreocupado, con la certeza de que su alto prestigio podía salvar la obra, no supo o no pudo

ejercer personal vigilancia en los manejos que llevaron la empresa al desastre. Después de la ceremonia de inauguración, tan solemne, tan preñada de buenos augurios y tan emotiva, se perdieron lastimosamente dos años y días para empezar en firme las excavaciones; se adquirió maquinaria costosa, y más que costosa inútil, como ciertos aditamentos destinados a las locomotoras para limpiar el hielo de la vía. ¡El hielo, en un país de clima tórrido! También se adquirieron en Francia algunos miles de antorchas que se habrían de utilizar para alumbrar, en fantásticas luminarias, la noche aún distante en que se hiciera la apertura oficial de la nueva ruta.

Toda aquella cosa fastuosa y aquel derroche habían de producir, sin remedio, la peor cosecha de escándalo y destrozos. Las segundas figuras de la Compañía se enriquecían a ojos vistas; algunos funcionarios bebían champaña en París, a cuenta del sudor de los pocos que en verdad trabajaban en Panamá. Y acá también se perdía tiempo y no se medían los gastos. Máquinas todavía flamantes se dejaban enmohecer y desde trenes de lujo los directores de las obras observaban, más que las faenas de los peones, el paisaje del trópico.

El desastre llegó. La vida plácida no podía prolongarse mucho. La compañía quebró, y los accionistas, que no eran los grandes negociantes de Francia, sino empleados, agricultores, pequeños industriales, modistillas, gente del pueblo, en suma, reclamaron por medio de la prensa, en las asambleas y en los tribunales. Al investigarse y hacerse el juicio, multitud de funcionarios del gobierno francés, miembros prominentes de la compañía y especuladores, tuvieron que pagar en la cárcel su mala fe y sus pillerías. Hubo suicidios, escapatorias, huídas en la sombra, escándalo mayúsculo que conmovió al mundo. Era igual que si de improviso una pústula llena de humores y pestilencia se abriera ante los ojos de una espectante multitud. Una fría impresión de desaliento, como agua helada que baja entumeciendo los huesos, substituyó de inmediato al optimismo reinante. Salpicado de lodo inmundo el ídolo rodó también...

Del juicio mismo Lesseps salió inocente, por más que no quedó exento de pagar alguna pequeña multa por su parte de responsabilidad. Verdad es que a la postre él pagó más caro que todos, pues su naturaleza, ya achacosa, no resistió el duro golpe. Una somnolencia senil lo acercó lentamente y librándolo del dolor, a su postrer morada.

Pese a tan sonado fracaso se le considera como el verdadero iniciador del Canal de Panamá. El puso el ejemplo. El, con su profundo optimismo, señaló el camino a seguir. Sin la construcción de Suez y sin las experiencias que él dejó escritas, sin su tenacidad y su aliento, lo de Panamá se hubiera seguramente detenido por largo tiempo más. El trazo de Lesseps es el que sirvió, sin grandes variaciones, para la conclusión de la obra. Con buenos colaboradores habría dado aquel hombre fin al Canal, cuyos beneficios indudables en el futuro él vislumbró con ojos experimentados. ¡Lástima! Pudo ser mayor su gloria.

Haciéndole justicia, Gambetta lo llamó, hablando en el Parlamento: "el gran francés".

INFIERNO Y MUERTE EN LA SELVA

“**P**OR primera vez, en todo su horror, se ensanchó ante mí la selva inhumana. Árboles deformes sufren el cautiverio de las enredaderas advenedizas, que a grandes trechos los ayuntan con las palmeras y se descuelgan en curva elástica, semejantes a redes mal extendidas, que a fuerza de almacenar en años enteros hojarascas, chamizas, frutas, se desfondan como un saco de podredumbre, vaciando en la hierba reptiles ciegos, salamandras mohosas, arañas pelucias.

“Por doquiera el bejuco matapalo, rastrero pulpo de las flores, pega sus tentáculos a los troncos, acogotándolos y retorciéndolos, para injertárseles y trasfundírseles en metempsicosis dolorosas. Vomitan los bachaqueros sus trillones de hormigas devastadoras, que recortan el manto de la montaña y por anchas veredas regresan al túnel, como abanderadas del exterminio, con sus gallardetes de hojas y de flores.

“El comején enferma los árboles, cual galopante sífilis que solapa su lepra suplicatoria; mientras va carcomiéndoles los tejidos y pulverizándoles la corteza, hasta derrocarlos, súbitamente, con su pesadumbre de ramazones vivas. Entretanto, la tierra cumple las renovaciones sucesivas; al pie del coloso que se derrumba, el germen que brota; en medio de miasmas, el polen que vuela; y por todas partes el hálito del fermento, los vapores calientes de la penumbra, el sopor de la muerte, el marasmo de la procreación”

Así habla el poeta de la selva americana, José Eustasio Ri-

vera, describiendo los tupidos bosques de más allá del Guainía, en el corazón continental; bosques hermanos de la negra floresta del Amazonas y del Orinoco, que abarcan buena porción de tierra colombiana. Y agrega: "¡Oh selva! ¿Qué hado maligno me dejó prisionero en tu cárcel verde?"

Podría ser de Panamá éste cuadro con tal de que a la fiebre de la vegetación se le aumentara el pantano traicionero, las aguas prietas y fétidas, la ciénaga oculta entre el bosque; nidos del insecto voraz y de la fiebre con todos sus tormentos. Intentando cruzarlos, los conquistadores quedaban muchas veces atrapados por el lodazal inmundo que parecía chuparles las carnes, tragárselos, para ahogarlos en un abrazo pegajoso. El tremedal es implacable. De sus entrañas, por bandadas brotan el mosco y el zancudo, a la larga más temibles que el caimán y la víbora, porque aquéllos tienden manto de desolación a distancias mayores, volando para hundir en la piel de hombres pacíficos sus arteras lancetas.

Las fiebres de los climas tórridos eran cosa corriente en el istmo. De la humedad de la selva volaban a las poblaciones en el cuerpo del anofeles. Por eso todos los trabajadores traídos de lejos y aun de regiones comarcanas, no acostumbrados al calor enervante, ni con resistencia física para el cansancio de los calosfríos, sucumbían apenas al llegar, atacados por el paludismo. El mosquito acechaba en los pantanos, entre el ramaje, en los campamentos, entre las inmundiciás, para matar sin piedad, insaciables de sangre humana.

¡Qué locura de la gente cuando se sentía presa del temblor y empezaba a sudar! Primero el frío intenso y el castañetear de los dientes, que ya no dejaba articular palabra. Los rostros se volvían demacrados, como sin sangre y con las bocas laceradas de sed. Luego la calentura, que entraba por un sopor, y el anodamiento, y el cansancio y el desvarío. El pensamiento se iba. ¡Qué! ¿Sirve para algo el pensamiento? Una cosa alada revoloteaba dentro de la cabeza, ágil y suavemente; venía después un vuelo torpe, y ¡zas!... Una sensación de penumbra y de

pesadez; algo hueco, pero pesado y duro, como montón de piedras, para convertirse a ratos en un agudo dolor y a veces en alucinación torturante. De pronto los hombres se sacudían, salía de su pecho algo como estertor, y empezaban a gesticular viendo entre sueños barcazas, zapapicos que les hacían sangrar los ojos hinchados, imágenes borrosas de sus lares distantes, sacos de piedras preciosas, reptiles babeantes en trance de apretar los colmillos a la carne dolorida ya, la agonía misma de lo inalcanzable y cercano; Tántalo jugando con su desgracia. Todo se juntaba en la pesadilla para abatir el ánimo. De súbito un débil grito de angustia y un despertar en soledad con mucha sed, ¡sed, sed infame...! y tras de la sed la lasitud de los miembros negándose a moverse. Cansancio también del cerebro renunciando a coordinar las ideas más simples. Embotamiento total de los sentidos y de la voluntad.

Estó parecía la venganza de la selva. Su desquite airado. ¿Por qué había de dejarse destruir impunemente?

En ataques sucesivos de la fiebre, el hombre, los hombres, quedaban agotados, con las entrañas deshechas. Guñapos despreciables. Pellejos mal untados a feas osamentas.

Infinidad de trabajadores en tal estado de aniquilamiento volvieron a sus hogares. Pero otros más tuvieron que sucumbir. Otros sin remedio se trastornaban del cerebro, como los chinos que con ojos blancos de espanto se iban a tirar al mar, o que amanecían colgados de los árboles convertidos, por su desesperación, en podrida y seca ramazón, moviéndose al aire en espectáculo macabro donde los zopilotes saciábanse golosos.

Nadie quedaba libre de las fiebres palúdicas. Si entre la peonada veíase el constante estrago de la muerte, no faltaban destrozos entre los altos jefes. Muchos de ellos también pagaron con la vida su osadía. Cuando la administración de los franceses, uno de los constructores devolvió a Francia, en tres ataúdes, a su esposa y a sus dos hijos. Por cada mil habitantes se registraban entonces promedios hasta de 180 defunciones al año. En los cementerios faltaba espacio para tanta y tanta mortandad.

Pero no sólo el paludismo rondaba en el zumbido lúgubre del mosco carnívoros. También la fiebre amarilla hacía constantes víctimas. En ocasiones la gente caía enferma, veníanle hemorragias, vómitos y un dolor atroz. Antes que el médico llegara para diagnosticar el mal, ya iban con el difunto camino de la sepultura. ¡Alarma, que hay epidemia!, era exclamación corriente en la zona de construcción del Canal. Los médicos se quedaban perplejos sin encontrar la forma de combatir tanto estrago. Se estaba entonces muy lejos siquiera de localizar y aislar los microorganismos causantes de esa enfermedad infecciosa y se carecía de medios eficaces para combatirla.

Y a éstos ya de por sí graves males se agregaba la tuberculosis, que hacía su presa en los cuerpos debilitados, aquellos que no eran ya sino sombras o espectros que se movían como autómatas en el campo de la muerte. ¡Todo era agonía, todo pavor, en las caras macilentas! Temple de acero en el corazón y voluntad a toda prueba se necesitaban para no correr y mantenerse estoicos allí, resistiendo el peligro. Y había uno más: el agua. Agua sin transparencia. Agua pesada y turbia que se untaba a la lengua y al paladar y no calmaba la sed. Pero... la bebes o la derramas. No hay otra. Y aceda había que tragarla.

Los parásitos contenidos en el líquido devoraban el intestino y de ahí venían las enfermedades de los coli-bacilos que cundían entre la población y se hacían endémicas. Los que más tenían que padecerlas eran los empeñosos que abrían la zanja del progreso. Queriendo y no, su salud venía a menos. Casi tanto excavaban construyendo el Canal, como haciendo hoyancos destinados a dar cristiano entierro a los que caían para no levantarse.

Mosquitos, paludismo y muerte, es el triste balance de varios años de lucha por la apertura de la vía del istmo. Sí, los esqueletos de muchos hombres quedaron allí, como firme cimiento a los muros de concreto. El recuerdo de sus torturas y de sus padecimientos no podrá, aunque se quiera, separarse de la historia viva de la flamante ruta.

Bien merecía la selva los versos del Dante:

Por mí se va a la ciudad del llanto,
Por mí se va al eterno dolor...
¡Oh vosotros los que entráis,
abandonad toda esperanza!

TRIUNFO SOBRE LOS ELEMENTOS

AL fracasar en sus empeños la Compañía Universal del Canal Interoceánico, creada por los franceses, y con la experiencia del ferrocarril, los Estados Unidos hicieron sentir un claro interés por encargarse ellos de las obras del Canal. Ese interés no fué meramente político, sino más bien de orden económico. Su expansión siempre ha sido consecuencia de su gran potencialidad. Para mediados del siglo pasado ya habían logrado extenderse por tierra de mar a mar y desde el río San Lorenzo hasta el Bravo. Rebasaron después sus fronteras continentales lanzándose al dominio del Caribe y de las Filipinas. Unido esto a la urgencia de los nuevos mercados para su industria en creciente desarrollo, determinó la necesidad de una vía corta que mantuviera el contacto con la metrópoli. Las islas de Cuba y Puerto Rico y la América Central representaban puntos vitales, en su red de comunicaciones, a fin de abastecer regularmente sus mercados y obtener al propio tiempo materias primas.

También la adquisición de Luisiana, que dió a los Estados Unidos la completa posesión del Mississippi, tiene que ver con el Canal. El Mississippi desemboca en el Golfo de México, que es una cuenca cerrada, casi como un desierto. Su importancia comercial no correspondía con su anchuroso curso; era como río muerto y había que darle uso económico. Podía ser la puerta de salida natural para los productos elaborados en los cientos y miles de fábricas asentadas en su largo trayecto, con una condición: prolongarlo en la vía marítima como brazo que alcanzara el cen-

tro y sur del Continente y hasta las Hawaii, las Filipinas, y el lejano oriente. Y esto solo podía hacerse construyendo el Canal.

Para fines del siglo estos hechos y las razones de estrategia militar, indicaban a los Estados Unidos que era el momento de dar el paso necesario, a todo trance. De ahí que lo que antes había sido simpatía o velado interés, se trocó en abierto afán para acometer por su cuenta la empresa de la época. Se abrirían así ilimitadas perspectivas para su expansión económica.

Se llevó el asunto al Senado, que discutió las ventajas del trazo de Panamá y sus inconvenientes, no faltando funcionarios que abonaran como más viable la construcción de la vía por Nicaragua, pensando que sería menos costosa al utilizarse sus grandes lagos. Encontrados intereses mantuvieron un estira y afloja entre uno y otro proyecto. De repente se aceptaba por Nicaragua, mas al poco la causa de Panamá volvía a ganar adeptos. En contra del proyecto por territorio nicaraguense se esgrimían razones de orden físico: los sismos y la actividad volcánica, que significaban, sin duda, grave peligro. Tanto se habló de esto que el Presidente Zelaya, de la República de Nicaragua, envió un cablegrama a Washington asegurando que desde 1835 no se habían registrado más erupciones de volcanes en su país. Entonces Buneau Varilla, accionista de la compañía francesa, que por lo tanto se encontraba interesadísimo en la realización de las obras por Panamá, acudió a ingenioso ardid. Se hizo de regular número de timbres postales de Nicaragua en que aparecía el volcán de Motobombo en plena erupción; envió un timbre a cada senador con una leyenda: "Un testigo oficial de la actividad volcánica de Nicaragua". El ardid prosperó. Pero el hecho decisivo que precipitó la aprobación del proyecto por territorio panameño fué de orden militar: En 1898, encontrándose los Estados Unidos en guerra con España por el problema de la independencia de Cuba, el acorazado "Oregón" se vió obligado a recorrer a toda máquina 14,000 millas desde San Francisco en la costa occidental, rodeando por el cabo de Hornos, para hacerse presente en la guerra del Caribe. Tan largo recorrido estuvo a punto de ocasionar un desastre.

En noviembre de 1903 Panamá se separó de Colombia proclamando su independencia. Una de las causas fundamentales del movimiento revolucionario fué la inconformidad de los panameños por el rechazo que el Senado de Colombia dió al Tratado Herrán-Hay, que los Estados Unidos concertaban como base para la iniciación de las obras, cuando ya tenían adquiridas las acciones y reconocidos en su favor los derechos de la antigua Compañía Francesa. La naciente República revisó el caso y en nuevo Tratado (Hay-Buneeu Varilla), otorgó las mayores facilidades para que el Gobierno de Norteamérica realizara al fin la construcción.

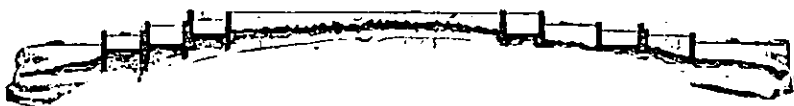
Los norteamericanos recibieron las inconclusas obras como quien llega a una casa vieja. Había que asear, quitar el polvo, poner orden, limpiar los patios. Con ese criterio simplista se arregangaron la camisa y se pusieron a trabajar sin demora.

La experiencia de los franceses sirvió mucho. Un estudio cuidadoso hizo ver la conveniencia de adoptar, en lugar del proyectado paso a nivel, el sistema de esclusas.

Se percataron de que lo más urgente era resolver el problema de la sanidad, a fin de preservar la salud de los trabajadores y dar seguridades de tránsito en el futuro. De nada serviría continuar excavando, si allí la gente seguía diezmándose por epidemias crónicas; en poco ayudaría abrir el Canal por región tan insalubre. Por tal motivo las primeras brigadas no fueron de peones armados de pico y pala, sino de médicos, enfermeros e ingenieros sanitarios. Había que destruir hasta en las más escondidas madrigueras el mosquito transmisor de la fiebre amarilla y del paludismo, había que drenar toda la zona, purificar el agua, limpiar de pantanos la región, acondicionar las habitaciones y curar a la gente enferma. Miles de inspectores de sanidad fueron destacados para dictar e imponer medidas de protección: charcos y lagunas, zanjas y depósitos artificiales de agua, se cubrieron de chapopote; las puertas y ventanas de todos los hogares se reforzaron con tela de alambre, se hizo obligatorio el uso de mosquiteros, se dió curso a las aguas negras por modernos sistemas de

alcantarillado, las calles de las poblaciones se asfaltaron, se suprimió el servicio de reparto de agua en chirriantes carretas que la conducían en pipas lamosas, y en los muelles y en los mercados se estableció riguroso control médico de personas y mercancías. Al cabo de poco tiempo tanto fervor para limpiar de focos infecciosos la región, dió los mejores resultados. Este triunfo inicial decidió el resto de los trabajos.

Para 1906 las obras de excavación se reanudaron en firme. Las cargas de dinamita empezaron a atronar el espacio lanzando al aire peñas y lodo. Las dragas, unas dragas de dimensiones colosales, se abrían luego paso para despejar el campo. Palas mecánicas capaces de contener más de cincuenta personas se hundían en el barro para ensanchar los conductos del agua. Trenes y más trenes transportaban material. Por todas partes trabajaban las cuadrillas con denodado vigor, semejando un motorizado ejército.



*“...Nada lo define y explica más atinadamente que eso:
escaleras de agua...”*

Y ya no sólo los negros de Jamaica resistían. También participaron, libres del peligro de las fiebres, los hombres blancos, venidos unos de España, otros de Italia, muchos de Grecia e infinidad de los propios Estados Unidos; los asiáticos, llegados de China y de la India. Todas las razas, de nuevo venían a pegar con desnudo en la tierra de América.

Gracias a las magníficas condiciones de sanidad, al agua buena, al hogar confortable, se acabaron las pesadillas de la ca-

lentura y los hombres ya no enloquecieron ni se los llevó la muerte.

Como Ingeniero en jefe de la construcción, mantenía en todo su ojo avizor el Coronel George W. Goethals. Merece admiración por su tenacidad. Pero tanto o mayor tributo de admiración que él lo merecen los sabios que aportaron sus conocimientos para la batalla por la sanidad, Findlay entre ellos, que aunque no presente en el istmo, descubrió en Cuba el mosquito agente de la malaria.

El pleno dominio sobre los elementos logrado en Panamá representa una bella lección.

LAS ESCALERAS DE AGUA

EL término de "escaleras de agua" no es mío. Lo tomo de una obrita del profesor panameño don Rubén D. Carles, mi dilecto amigo, para mejor ilustración sobre el funcionamiento del Canal. Nada lo define y explica más atinadamente que eso: escaleras de agua.

En el istmo, los constructores se encontraron con problemas que parecían insolubles. En primer lugar una pequeña diferencia de alturas en la pleamar entre los dos océanos, hacía pensar en una catástrofe si se unían sus aguas a nivel, como originalmente lo proyectó Lesseps. En segundo la elevación de la cordillera central y su constitución rocosa convertían el paso en infranqueable. La muralla levantada por la naturaleza daba que pensar en lo insignificante y vano del esfuerzo del hombre. Ya Felipe II con todo su poder, ante la magnitud de la empresa por culpa de aquella serranía, se había declarado vencido y para excusarse sin que la malhadada gente dudara de sus regias atribuciones, exclamó sentencioso: "¡El hombre no debe separar lo que Dios unió!"

Los hombres del siglo XX no pensaron lo mismo. Su genio quería imponerse. Para algo la mecánica había evolucionado con sus mil artificios para dominar la naturaleza. El agua dulce del Chagres haría lo demás. Y así, mientras las máquinas estremecían la comarca, la corriente del río fué detenida. Ya no tenía caso que en el arrastre hacia el mar empujara chalanes y barcazas.

Era preciso dar mayor profundidad a sus aguas y desbordarlas en una amplia extensión, para inundar las tierras bajas. Así nació el gran lago artificial de Gatún, con hondura suficiente para permitir el paso de buques de mayor calado y a una elevación de 26 metros sobre el nivel del mar. El río fué dominado. Eso constituyó un paso en firme.

Cierto que muchos pueblecillos que fueron alegres y disfrutaban de prosperidad a la vera del Chagres, río patriarcal, desaparecieron. Con lágrimas en los ojos sus habitantes emigraron a comarcas distantes, pero no había otra manera de arreglar aquello si se deseaba seguir. ¡Qué remedio! Del perjuicio de unos pocos, el beneficio de una mayoría. Desapareció una comarca con sus viejos caseríos entre las aguas, pero ganó el mundo.

¿Pero qué iba a hacerse con el agua represada del Chagres? Lo primero fué construirle bordos de concreto de casi un kilómetro de espesor. Luego se le abrieron compuertas para dar salida al caudal de agua que no fuera necesario para el servicio de la navegación y para tener constantemente regulado su volumen.

Con el lago Gatún se adelantó bastante en la obra del Canal. Ya sólo en lo más alto se interponía el grueso de la cordillera ístmica, llamado paso Culebra. Fué en ese sitio donde por años se puso a prueba el poder de monstruos de acero, que tales eran las máquinas y dragas llevadas por los norteamericanos. El corte quedó hecho, con un largo de 13 kilómetros y con una anchura en su fondo de más de 90 metros, y se le llama Corte de Culebra o de Gaillard, en homenaje a uno de los ingenieros constructores.

¿Y cómo habían de subir las embarcaciones hasta las aguas represadas del río Chagres y de sus pequeños afluentes? Era indispensable idear una escalera por donde pudiera ascender y descender. Un barco no dispone de pies ni de manos que le ayuden a trepar, y dando saltos su enorme mole, aun siendo metálica, quedaría hecha añicos. Esto debería tener una solución y la tuvo con presteza. El sistema de esclusas vino a constituir la

descada escalera. Las esclusas son enormes depósitos de concreto que se vacían o se llenan de agua según se necesite. Las cierran puertas metálicas que se mueven mecánicamente por operadores eléctricos; cada una de ellas pesa cerca de mil toneladas. Al cerrar, ajustan herméticamente.

Las viejas esclusas, y digo viejas porque ahora se construye una nueva serie de mayor capacidad, tienen, cada una, longitud de 305 metros y anchura de 33.5 metros, con una altura interior de 25 metros. Por ellas han podido pasar vapores de más de 42,000 toneladas, como el "Empress of Britain", hundido en 1940 por los alemanes.

Cuando un barco va a atravesar del Atlántico al Pacífico tiene que subir al lago Gatún por tres escalones de agua. Entra a la primera esclusa, como al primer peldaño de una escalera, cuando ésta tiene sus aguas al mismo nivel que las del mar. Al quedar dentro, las puertas se cierran, y puestos a funcionar los sistemas de alimentación del primer depósito, sube el agua hasta llegar al nivel de la esclusa siguiente. Se da paso a la embarcación y cerrada la puerta de la segunda esclusa el agua asciende. Entonces pasa el barco a la tercera, que da acceso directo a la superficie del lago, en donde el tránsito se hace sin dificultad en una extensión de 38 kilómetros, que incluye el paso del Corte de Culebra. Nuevas esclusas encuentra en un punto llamado Pedro Miguel, que son ya para iniciar el descenso, primero al lago de Miraflores y por fin al Pacífico. De este lado son tres pares de esclusas que significan otros tantos escalones de agua. Las esclusas van en pares, porque el Canal es de doble tránsito, de manera que no se interrumpen las comunicaciones en uno y otro sentido.

A su paso por los enormes depósitos que forman las esclusas, las embarcaciones no hacen uso de sus máquinas, sino que quedan sujetas al arrastre de pequeñas locomotoras que a los lados, impulsadas por electricidad, se mueven suavemente jalando los grandes barcos. Desde dispositivos especiales se gobiernan,

por botones eléctricos, todas las maniobras, así como el juego de las tuberías subterráneas y de las puertas de las esclusas. Es cosa de sueño imaginarse como, lo que en apariencia es una labor complicada, se reduce por los mecanismos de que dispone la ingeniería moderna, a una cosa tan sencilla como apretar un botón de esos mismos que sirven para encender o apagar la luz en nuestras casas. Pero no es sueño tal maravilla. Extraordinarios pesces de miles de toneladas, cadenas de grandes dimensiones, compuertas, chorros de agua que podrían dar lugar a un desastre, son manejados, dentro del delicado mecanismo del Canal, como con hilos de seda y mano suave. El agua en las esclusas se ve rebullir y el barco se queda quieto o a lo más con lenta oscilación. Los tubos, ocultos a la mirada del viajero, arrastran el volumen justo de líquido, ni más ni menos. Las puertas se abren o se cierran en el momento preciso, con movimiento de repliegue muy lento.

Así han pasado desde la inauguración del Canal en 1914 hasta nuestros días más de 100,000 embarcaciones de todos tamaños: trasatlánticos, que son verdaderos palacios de los mares, acorazados imponentes con las bocas de sus cañones, tanques petroleros, buques pesqueros, barcos abarrotados de turistas, submarinos y hasta pequeños navíos de vela. Todos han hecho uso, sin peligro, del sistema sorprendente de las escaleras de agua.

Desde una caseta de observación en el centro del Canal, los técnicos llevan el control de todos los movimientos, mediante dispositivos ingeniosos que marcan en miniatura los niveles del agua, pesos, cambios de presión. Por leve que sea cualquier falla, desde luego se localiza y puede corregirse.

AMERICA PARA LOS AMERICANOS

EN el año de 1823 el Presidente Monroe, de los Estados Unidos, proclamó ante el mundo, por medio de un mensaje que se ha hecho histórico, la llamada Doctrina Monroe, que dice en esencia: Consideramos peligroso para nuestra paz y seguridad, todo intento de los países europeos para extender sus sistemas a cualquier porción de este hemisferio con el cual tenemos necesaria e inmediata conexión; toda intervención europea en los asuntos de América será tomada como acto poco amistoso respecto a los Estados Unidos.

Esta declaración tan rotunda ha sido largamente discutida, analizada, interpretada, rebatida y aun rectificada, por espacio de más de una centuria. Como al través de una lupa una a una sus palabras se han examinado a la luz de los más variados criterios. En su aspecto positivo representa la confirmación de la independencia de los pueblos de América y una aspiración proteccionista por parte del país de más alto desarrollo institucional del nuevo mundo, en el intento de preservar a todo el continente de una posible vuelta del colonialismo. Por su lado negativo implica, en primer lugar, un propósito de aislamiento y en segundo un instrumento de hegemonía. Tal parece que con ella los Estados Unidos quisieron tomar por sí y ante sí la responsabilidad de la paz y la tranquilidad en nuestro hemisferio.

En un sentido económico la Doctrina Monroe sirvió de inmediato como vehículo de aseguramiento del dominio comercial

para los Estados Unidos, que a su amparo iniciaron, en vasta escala, su penetración capitalista en el extenso territorio que abarca desde el río Bravo hasta la Tierra del Fuego, incluyendo las Antillas. Sabían los Estados Unidos que todos los países situados al sur de sus fronteras disponen de materias primas de que ellos carecen o no tienen en abundancia, —petróleo y metales en México, azúcar en Cuba, café y plátano en Centro América, caucho en Brasil, estaño en Bolivia, salitre en Chile, finas maderas en todos los bosques ecuatoriales, carne en la Argentina— y como condición esencial para adquirirlos había que desplazar, de los mercados del nuevo mundo, la competencia de los países de Europa, principalmente Francia y la Gran Bretaña.

Por algún tiempo la tesis del Presidente Monroe, aplicada en sus propósitos de expansión, significó una cruenta lucha del fuerte contra el débil. Este tipo de política se llamó del palo grande o del "garrote" —big stick—, lo que dió lugar a reservas mentales, fricciones e incidentes enojosos. Andando el tiempo los mismos Estados Unidos han cambiado esa política para adoptar una nueva doctrina de amistad que se deriva en colaboración leal y franca, en respeto recíproco y entendimiento digno. Expresión de este viraje es la tesis del Presidente Franklin D. Roosevelt que se conoce como política del *Buen Vecino* y que entraña no ya la soberbia del poderoso contra el desvalido, sino el enaltecimiento de los valores morales, políticos y económicos de los pueblos del Continente, como garantía fundamental de su convivencia pacífica. De Roosevelt son estas palabras que definen las nuevas bases de cooperación entre los países americanos: "No puede haber estabilidad ni paz dentro de las naciones, ni entre ellas, más que bajo leyes y tipos morales aceptados por todos". En la práctica la política del *Buen Vecino* ha tenido magníficos resultados al rectificarse viejos errores que eran especie de cadenas que entorpecían el avance de los pueblos latinos. Ya la doctrina de los Estados Unidos ha dejado de ser América para los Norteamericanos. Ahora es: *América para los Americanos*, que da un sentido de unión y cooperación verdaderas, premisas y salvaguardia de un destino común en la lucha, en la victoria y en la paz.

Por lo que toca al Canal, su realización quedó auspiciada por la Doctrina Monroe, en el aspecto político. Desde el General Taylor hasta Teodoro Roosevelt, se descubre evidente afán de disponer de la nueva ruta para servicio fundamental de las relaciones interamericanas. Pero el tono de las palabras varía de un Presidente a otro, haciéndose sensible en los últimos años del XIX la plena disposición de los Estados Unidos, como consecuencia de urgencias económicas y militares, para llevar adelante las obras, hasta su terminación. Puede esto constatarse en la simple lectura de los puntos de vista y declaraciones de quienes en diversos períodos tuvieron a su cargo el gobierno de la nación.

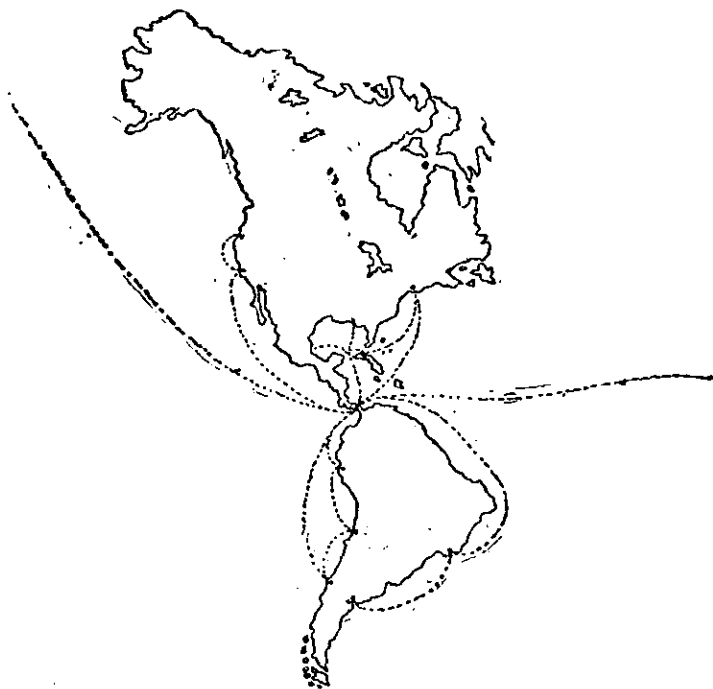
En mayo de 1818, Henry Clay expresa este pensamiento: "Los metales preciosos están en Sudamérica y atraerán los artículos deseados en Sudamérica, que los comprará. Nuestra navegación se beneficiará del transporte y nuestro país realizará beneficios comerciales. Ya es importante el capítulo de nuestras exportaciones manufacturadas que se dirigen especialmente a las Indias occidentales y a la América española". Ved. Se reconoce la necesidad de extender las líneas del comercio, pero aún no asoma nada respecto a la apertura del Canal.

Para la reunión de Panamá en el año de 1826, a los delegados de los Estados Unidos se les dieron instrucciones, no para obtener derechos de construcción, sino para que, si el caso se ofrecía, se hiciera declaración expresa por parte de las naciones concurrentes sobre la neutralidad y uso común de la vía en proyecto. No se presentó la ocasión de pedirlo, porque no se habló del problema.

Ya el General Taylor, en su primer mensaje al Congreso, declara algo más concreto; dice: "En el caso en que el Canal interoceánico se construya bajo la protección común de todas las naciones para su igual provecho, no será justo ni razonable que una gran potencia marítima gobernase esta comunicación; ninguna potencia debe ocupar una posición tal que quede en capacidad de ejercer tamaña influencia sobre el comercio del mundo que resulte para ello en verdadero control, ni que pueda inter-

ceptar una vía de semejante importancia, que debe quedar a disposición y para uso de la humanidad."

El ilustre General Grant opina sin ambages: "...Un Canal americano, en el suelo americano, que pertenezca al pueblo americano". ¿Es Doctrina Monroe, o es anticipo de Buena Vecindad?



"...Es el Canal un verdadero nudo en el tránsito marítimo..."

Por su parte, el Presidente Hayes, en mensaje que dirige al Congreso el 8 de mayo de 1880 parece soslayar la cuestión política, para destacar la importancia comercial del Canal. El se

expresa en los siguientes términos: "Un Canal interoceánico a través del istmo americano cambiará de manera esencial las relaciones geográficas entre las costas del Atlántico y del Pacífico de los Estados Unidos y el resto del mundo".

Vino la guerra con España. Los nuevos intereses adquiridos por los Estados Unidos en el Océano Pacífico al anexarse las islas del Hawaii y las Filipinas, agregaron, a las razones simplemente políticas y comerciales, las de orden estratégico. Fué entonces cuando el Presidente McKinley declara (7 de diciembre de 1898): "La construcción de un canal interoceánico es hoy más que nunca indispensable para la comunicación pronta y rápida entre nuestras riberas orientales y occidentales, exigida por la anexión de las islas Hawaii y la perspectiva de nuestra influencia y de nuestro comercio en el Pacífico. Nuestra política nacional exige ahora más imperiosamente que nunca, que dicho canal sea dominado por nuestro Gobierno". Es claro que el Canal, a la luz de la declaración de McKinley, se convierte en punto vital de la defensa de las posiciones allende los mares.

Después de este resumen puede concluirse: ahora el Canal está ahí, modificando la geografía de nuestro Continente. Su construcción vale como una epopeya y es orgullo de la técnica del siglo que vivimos. Es de desearse que, como hasta hoy, siga sirviendo para el acercamiento de los pueblos libres del mundo, y, particularmente, para fortalecer la unión estrecha y amistosa de las naciones de nuestro hemisferio, la América del porvenir, de manera que sea siempre verdad el lema que concilia: *América para los Americanos*.

¿No es éste el aliento de Washington y de Lincoln, que lucharon por la libertad? ¿No es la voz y la herencia de Bolívar?

EL CANAL DE PANAMA: LLAVE DEL MUNDO

ES el Canal de Panamá una de las obras más portentosas realizadas por el ingenio y la voluntad del hombre. Verdadera maravilla de la civilización, ejemplo de tenacidad y proeza de la era mecánica, ha hecho posible la unión de los océanos para el fácil paso de las naves del mundo, salvando, en su espina dorsal, nuestro Continente. De este modo, en travesías de uno a otro mar, del Pacífico al Atlántico o viceversa, los barcos ahorran semanas de navegación y se hace ya innecesario el enorme rodeo hasta el remoto estrecho de Magallanes, en la punta austral de América.

Es el Canal un verdadero nudo en el tránsito marítimo. Quienes viajen de los Estados Unidos a Chile necesitan pasar por él; quienes vengan del Ecuador, o de Perú, o del Brasil y Colombia, a México, se detendrán también allí. Todos los que viajen del Norte para el Sur del Continente, o los que de las regiones andinas se encaminen al septentrión, tomarán por fuerza, como respiro en el largo trayecto, cual si fuera estación de postas, horas o días de descanso a la altura del Canal. En la misma forma barcos que naveguen del Asia a Europa, o de Vladivostok a Nueva York, o que simplemente vayan de una costa a la otra de los Estados Unidos, del puerto últimamente nombrado a San Francisco, por ejemplo, harán escala en Panamá, para cruzar,

de unas aguas a otras, la vía que corta el Istmo centroamericano.

"Un barco que salía de Nueva York para cualquier puerto del Pacífico, a través del Estrecho de Magallanes; sólo entraba en aguas de este océano cuando había recorrido 6,890 millas, y hoy, tomando la vía del Canal de Panamá, tiene que recorrer apenas 1930 millas. A su vez, entre una y otra ruta, un navío de procedencia europea, del Havre, de la Coruña, de Hamburgo o de Plymouth, para los puertos occidentales de América, se economiza no menos de 2,000 millas mediante el servicio del Canal". (Historia de la Comunicación Interoceánica.—Ernesto J. Castellero R.—Panamá.—1941). Con estas referencias, es ocioso insistir en las ventajas del tránsito por la vía interoceánica del Istmo. Los puertos y los países se acercan, la comunicación se vuelve segura y rápida.

Esto explica la importancia extraordinaria que en el mundo moderno ha cobrado la ruta ístmica, como centro de enlace en el comercio y la navegación. El estrecho natural de Gibraltar le aventaja posiblemente en interés militar, el Canal de Suez puede igualársele en importancia comercial, pero como obra de ingeniería, el de Panamá es muy superior, y su valor como puente de América es inmenso. Separa en unos cuantos metros los dos bloques principales del continente, pero es punto de referencia entre los pueblos del nuevo mundo y llave de unión de sus intereses políticos y económicos. Así lo han reconocido muchos estadistas y los hombres de estudio, políticos y gobernantes, guerreros y economistas, desde Balboa a Bolívar, desde Fray Tomás de Berlanga al primer Roosevelt, desde Humboldt a Fernando de Lesseps. Un presidente colombiano fué el que dijo, al conocer el Canal: "Parece ser que se ha construido para un fin; para acercar unos a otros todos los pueblos del Nuevo Mundo, para que de esta manera se forme y robustezca el alma americana".

Puede calcularse el costo de las obras de construcción en unos 663.000.000 de dólares, a los que deben agregarse poco menos de trescientos millones erogados en obras auxiliares y en

gran número de inversiones superfluas, verdaderas dilapidaciones hechas en el tiempo de la Compañía Francesa. En total el costo del Canal se estima por los conocedores en Dls. 937.000.000. Esta enorme suma se ha pagado con creces.

Indice de su importancia comercial es el siguiente dato: Del 15 de agosto de 1914 en que el vaporcito "Ancón" de diez mil toneladas hizo el viaje inaugural del Canal, hasta el 30 de junio de 1937, lo habían atravesado 92,990 embarcaciones con peso total aproximado de 550 millones de toneladas.

Baste agregar a lo dicho que el Canal de Panamá se encuentra situado en el lugar de cruce de las grandes corrientes humanas, de tal manera que el bien y el mal pueden llegar al Istmo en que se halla, de los cuatro puntos cardinales, según que las avalanchas sean de civilización o de barbarie, de cultura y espiritualidad, o de fuerza bruta. Ningún otro lugar del mundo tiene se destino, y, con él, peligros tan inminentes.

Una vieja canción de los indios *cunas* que habitan en el Archipiélago de las Mulatas, en Panamá, tiene estos versos:

El cantor entra en la fiesta,
van a usarse los vasos extranjeros,
van a usarse los vasos blancos,
van a usarse los vasos extranjeros azules
venidos de las grandes ciudades lejanas...

Así es. Todas las razas se dan cita en Panamá: blanca y cobriza, negra y amarilla, por virtud del Canal. Chinos, japoneses, españoles, sirios, italianos, alemanes, suecos, portugueses, hindúes y colombianos, transitan por sus muelles y avenidas; lo mismo el de obscura piel del Indostán que el erguido sajón de Gran Bretaña; igual el pámpero de Argentina que el negro de Jamaica o del Africa, y el comerciante en finas telas y juguetes de los países de Europa que el que vende el grano nativo, o el salitre, todos forman conjunto abigarrado de idiomas y nacionalidades, cual moderna torre de Babel, o como hormiguero humano. En tan poca extensión de territorio ninguna otro punto del

mundo aglutina y confunde tan variada población, de tan distintas opiniones y de tan diversos destinos. El insignificante trozo en color con que se indique a Panamá en el mapa, es así, en realidad, imagen reducida del universo, asamblea de razas y exposición libérrima de empresas, costumbres y actividades.

Dice el escudo de Panamá: Pro Mundi Beneficio. ¡Por el beneficio del mundo! Pero ya antes de crearse la República, varios siglos antes, Vasco Núñez de Balboa había presentado al Istmo como "llave del universo". En su tiempo y después de él, muchos lo han confirmado, y con mayor evidencia que las palabras, las hazañas de nuestro siglo en el dominio del mar, en el desenvolvimiento del comercio, en el progreso de la navegación, en el desarrollo de la mecánica, son testimonio de lo que el Canal representa para el tiempo que vivimos y de lo que representará en el porvenir, como ruta segura y de libre tránsito para los pueblos del mundo ávidos de comunicarse y de ensanchar la cultura, fortaleciéndose y creciendo el amplio y cierto sentido de fraternidad y de cooperación pacífica que hará posible el bienestar y la felicidad para todos los hombres.

No de otro modo lo han soñado nuestros próceres, los guías de la América Nueva, Bolívar el primero, cuyas palabras han de recordarse eternamente:

"Esta magnífica posición entre dos mares podrá ser con el tiempo el emporio del universo. Sus canales acortarán las distancias del mundo, estrecharán los lazos comerciales de Europa, América y Asia y traerán a tan feliz región los tributos de las cuatro partes del globo. Acaso sólo allí podrá fijarse algún día la capital de la tierra, como pretendió Constantino que fuese Bizancio la capital del antiguo hemisferio".

Con la vista puesta en este ideal, el Libertador se interesó, en el apogeo de su gloria, en crear en Panamá la asamblea de plenipotenciarios o congreso anfictiónico que diera impulso a los intereses comunes de los estados americanos y dirimiera las discordias que pudieran suscitarse en lo venidero. Y por largos años tuvo la certeza de que el Congreso produciría inmensos be-

neficios a las nuevas repúblicas y "poniéndolas en contacto unas con otras, y estrechando más los lazos, crearían el espíritu de unión y de patriotismo que las había de hacer felices en lo interior y respetable sen el exterior". Aunque la asamblea fracasó, quizás en razón de su misma grandiosidad, al fin y al cabo quedó como primera piedra de una nueva época en la historia del mundo, siendo el Canal ahora, con el tránsito interminable de navíos y banderas por sus esclusas, el símbolo verdadero de la unión por él soñada.

Y, como decía el buen obispo Berlanga a su Majestad el Emperador Carlos V: "Si este paso se remedia, no hay necesidad de buscar otro estrecho, porque Vuestra Majestad será señor de un tan gran mundo, como el que en esta Mar del Sur se descubre, e espera se descubrirá, e tenerlo todo como debajo de llave. . ."

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- A TRAVES DEL ISTMO.** Lectura para Grados Superiores de la Escuela Primaria.—Rubén D. Carles. Panamá, R. de P., 1943.
- BOLIVAR, GUIA DEMOCRATICO DE AMERICA.**—Humberto Tejera. Volumen 12 de la Biblioteca Enciclopédica Popular, de la Sria. de Educación Pública. México, 1944.
- BOLIVAR PACIFISTA.** Orígenes de la Cooperación Internacional en América.—Enrique Finot. L. & S. Printing Co. New York, 1936.
- CARTAS DE RELACION DE LA CONQUISTA DE MEXICO.**—Hernán Cortés. Espasa Calpe, S. A., Madrid, 1940.
- CENTRO AMERICA.**—Publicación No. 25 del Instituto Panamericano de Geografía e Historia.—Ing. Pedro C. Sánchez. México.
- COLOMBIA Y LOS ESTADOS UNIDOS.**—Antonio José Uribe.—Imp. Nacional, Bogotá, 1931.
- EL CÁNAL DE PANAMA.**—Octavio Méndez Pereira. Panamá, R. de P.
- EL CANAL DE PANAMA.**—Reseña Histórico-política.—Alvaro Rebolledo.—Editorial Hispano América. San Francisco, California. E. U. A., 1930.
- EL CANAL INTEROCEANICO.**—Diego Mendoza. Bogotá, 1930.
- ENSAYO POLITICO SOBRE EL REINO DE LA NUEVA ESPAÑA.**—Alejandro de Humboldt. 6a. Edición castellana. Editorial Pedro Robredo. México, D. F., 1941.
- GEOGRAFIA DE PANAMA.**—Ramón M. Valdés. Benedetti Hermanos. Panamá, 1925.

GEOGRAFIA DESCRIPTIVA DE LA REPUBLICA DE PANAMA.—M. M. Alba C. Panamá, 1929.

HISTORIA DE LA COMUNICACION INTEROCEANICA.—Ernesto J. Castellero R. Imprenta Nacional. Panamá, 1941.

HISTORIA GENERAL DE LAS INDIAS.—Francisco López de Gómara. Espasa Calpe, S.A. Madrid, 1932.

LA LEYENDA NEGRA SOBRE PANAMA.—Conferencia leída en la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística.—Manuel M. Valdés. Tip. Basave. México, D. F., 1939.

NUÑEZ DE BALBOA.—El Tesoro del Dabaibe.—Octavio Méndez Pereira. Ediciones Nuestra Raza. Madrid.

PANAMA.—Breve Historia de la República.—Ernesto J. Castellero R. Sociedad Impresora Americana. Buenos Aires. 1939.

SEIS MESES DE LABOR EN PANAMA.—Artículos publicados en la Revista de Educación, de la Secretaría de Educación Pública.—Ramón García Ruiz.—México, D. F., 1937 y 1938.

THE PANAMA CANAL.—Construcción del Canal.—Seal of the Canal Zone Isthmus of Panama, 3-30-32.

THE PANAMA CANAL.—General Information.—Seal of the Canal Zone Isthmus of Panama, 12-24-21.

TIERRA FIRME.—El Tesoro de Morgan.—Octavio Méndez Pereira. Star & Herald Co. Panamá, 1940.

INDICE

	Página
Su situación e importancia	5
Los viajes de Colón y la leyenda del Gran Khan	10
Anayansi y el tesoro del Dabaibe	15
Descubrimiento del Mar del Sur	20
Martirio y sueños de Núñez de Balboa	26
Primeras tentativas	31
Fiebre de oro	35
Noticias del Barón de Humboldt	40
Los ideales de Bolívar	49
Nueva fiebre de oro	54
El ferrocarril del Istmo. 1855	59
Fernando de Lesseps	63
Infierno y muerte en la selva	69
Triunfo sobre los elementos	74
Las escaleras de agua	79
América para los americanos	83
El Canal de Panamá: Llave del Mundo	88
Referencias bibliográficas	93

*ESTE LIBRO QUE CORRESPONDE AL
TOMO 86° DE LA BIBLIOTECA ENCI-
CLOPEDICA POPULAR DE LA SECRE-
TARIA DE EDUCACION PUBLICA,
TERMINO DE EDITARSE EL DIA 21
DE DICIEMBRE DE 1945*