CAMINO DE CRUCES: LA BÚSQUEDA DEL MÍTICO PASO

Para equilibrar el desafío de los portugueses que controlaban el comercio de la especiería de las Indias Orientales, los Reyes Católicos aprobaron los viajes de Colón, entre otras razones, por su insistencia maníaca durante cuatro años de que encontraría una nueva ruta occidental a los países de los exóticos aliños orientales, navegando al sur de las islas Canarias. Buscando la desconocida ruta, el navegante genovés emprendió cuatro viajes: en el primero tropezó con la isla de Guanhaní, una de las Lucayas, Cuba y Haití; en el segundo viaje llegó a las otras Antillas, Dominica, Mari Galante, Guadalupe, Antigua, Montserrat, Santa Cruz, Puerto Rico y Jamaica; en el tercero arribó a la isla de Trinidad y costeó por primera vez tierra firme desde el Orinoco hasta la costa de Paria, donde está Caracas; y en el cuarto y último tocó la costa de Veraguas y Portobelo de Panamá, sin percatarse que había llegado al istmo que uniría dos océanos, abriendo teóricamente el acceso a la lejana tierra de la especiería, aunque fue la puerta de entrada del oro, plata y azogue(mercurio) del Perú y el Alto Perú, además de mercadería procedente de España y Europa.

En sus cartas a los reyes, se aprecia que Colón, paulatinamente, se olvidó de la especiería y más hablaba de oro y perlas.

A partir de las frustraciones y muerte de Colón, se sucedieron otros viajes que no llevaron a los navegantes al hartazgo del oro. La especiería pasó a ser un sueño de opio. La habían desplazado radicalmente el oro y la plata. Los metales preciosos fueron el flashligth alucinante que destellaba en la mente de los viajeros lanzados por los

vericuetos oceanográficos del Nuevo Mundo. Viendo que Colón había regresado con indígenas y papagayos, pero con escaso oro, y sin un grano de especiería, Fernando el Católico empezó a autorizar a los que le prometían oro, por supuesto, con el quinto del rey.

El monarca aragonés se olvidó de la especiería, adjudicada en exclusiva a Portugal por el Tratado de Tordesillas de 1494 negociado con mediación papal. Autorizó en 1508, después de la muerte de Colón, las capitulaciones de Alonso de Ojeda y Diego de Nicuesa, en expediciones separadas y a su costa y riesgo, para poblar Veragua y Urabá. Las tierras del golfo de Urabá correspondían a Ojeda y las de Veragua a Nicuesa, obligados ambos a construir cada uno sendas fortalezas. Ojeda llevó a Juan de la Cosa como piloto y como guía sapiente al cosmógrafo florentino Américo Vespucci. También recorrió, más allá de los límites de las capitulaciones, las costas de Surinam, merodeó por la isla Margarita y los Frailes, Chichiriviche y el golfo de Coquibacoa, hoy Golfo de Venezuela. Igualmente se expidió otra capitulación a Díaz de Solís y Vicente Yánez Pinzón para explorar Honduras. En la expedición de Ojeda se involucró como socio el abogado Martín Fernández de Enciso, pródigo en litigios y escaso de experiencia náutica y como colonizador, según se comprobó posteriormente en el Darién. Enciso llevó como pasajero clandestino al precursor de los inmigrantes indocumentados llamado Vasco Núñez de Balboa. Diego de Nicuesa, otro impulsivo navegante, en medio de naufragios y calamidades aún peores, llegó a una costa insalubre a la que extrañamente llamó Nombre de Dios. Se le había concedido una amplia pero geográficamente difusa zona comprendida desde la mitad del Golfo de Urabá hasta el cabo Gracias a Dios, a la que provisionalmente llamaron Castilla del Oro, nombre después transferido al Darién. A Ojeda se le concedieron las tierras comprendidas entre el Cabo de Vela y la otra mitad del Golfo de Urabá. Sin embargo, menudearon dis-

cusiones y sablazos por las demarcaciones territoriales y los derechos inherentes. Luego siguió la expedición menor y semiclandestina de Peralonso Niño y Cristóbal Guerra, dos sevillanos ya olvidados, atraídos por el imán de las perlas. Tampoco, como indicamos antes, no pudieron resistir la fiebre viajera el célebre piloto Vicente Yáñez Pinzón, y Juan Díaz de Solís. Cruzaron estos baqueanos de los mares con cuatro carabelas, por primera vez, la línea geográfica divisoria de los mares occidentales: costeando por Brasil contemplaron el espectáculo estruendoso de las cuatro bocas del Amazonas irrumpiendo en el Atlántico. Al no encontrar oro ni perlas, acopiaron plantas que creyeron eran canela y jengibre, y acabaron llenando, en último término, las bodegas de palo de tinte, entonces muy codiciado. Otro intrépido navegante, Pedro Alvarez Cabral, respaldado por el reino de Portugal, arribó a las costas del Brasil.

Juan Ponce de León y Hernando de Soto fueron atrapados por la leyenda de la Fuente de la Juventud y de la ciudad imaginaria de Bimini; el Oidor de la Audiencia de Santo Domingo Lucas Vásquez de Ayllón, licenciado en Derecho, enlazado a una antigua familia de Toledo de origen mozárabe, recorrió el arco diseñado por las penínsulas de la Florida y Yucatán. Pero aburrido por la vida sedentaria, dejó su perezoso despacho y se lanzó a la travesía de aguas desconocidas en persecución del estrecho inencontrable. Su piloto Gordillo llegó a las costas de Carolina del Sur. No sólo los sastres se convierten en descubridores, como ironizó Colón. El burocratizado abogado tomó el mando en un segundo viaje y costeó el Cabo Peligro —Fear Cod—; creyendo que el peligro era nominal, encontró la muerte en el intento. Siguiendo sus inciertos pasos, el piloto Esteban Gómez viajó más allá de Fear Cod y el Labrador, y se adentró, temerariamente, por las desembocaduras de los ríos Delaware, Connecticut y Hudson.

Otros cartógrafos convencieron a los navegantes europeos aturdidos por el apogeo de Colón y Magallanes que el estrecho podía situarse al norte de México, en el territorio polar por donde habían errado, siglos atrás, los navegantes primitivos de Groenlandia y Escandinavia. Los reyes ingleses no se perdonaron haber desoído al hermano de Cristóbal Colón. Enrique II quiso sacarse el clavo del despropósito británico, apoyando al veneciano Juan Sebastián Caboto, que en 1497 intentó, partiendo de Bristol, llegar al Oriente por rutas de Occidente. Arribó a Terranova y el cabo Hateras. Nunca llegó a las islas orientales, merodeando por el golfo de San Lorenzo. Avalados por el revanchismo portugués, los hermanos Corté-Real anduvieron cerca de Terranova, pero al final desaparecieron no se sabe todavía si en las fauces de los osos, las trampas de los esquimales o por las calamidades invernales. Tanta insistencia, o inconciencia, premió en 1854 a Robert McCluxe, que pasó del estrecho de Behring al estrecho de Davis en el Océano Glacial por la misma ruta, entonces congelada, por donde los cazadores siberianos, persiguiendo, probablemente, un mamut con más carne grasosa que colmillos, llegó a la desolada Alaska, sin saber que había cruzado el puente natural de Asia y América.

Cuando en 1513 Vasco Núñez de Balboa llegó a las orillas del Mar del Sur, la búsqueda de oro había postergado mucho más todavía la exploración de la tierra de la especiería. La información del hijo de un cacique del Darién a Balboa sobre la existencia de un reino de oro abundante, situado al Levante de Panamá, vale decir el por entonces desconocido Imperio Incaico, frenó mucho más la ansiedad de encontrar el camino de la especiería. El descubrimiento del Océano Pacífico exacerbó, también, al sur y al norte del continente, la búsqueda del paso natural entre la Mar del Sur el Mar del Norte.

La búsqueda del mítico estrecho bioceánico parecía haberse frustrado en las primeras décadas del siglo XVI.

Como anota Fernández de Oviedo, *"Opinión ha sido entre los cosmógrafos y pilotos modernos y personas que de la mar tienen algún conocimiento, que hay estrecho de agua desde la Mar del Sur a la del Norte, en la Tierra Firme, pero no se ha hallado ni visto hasta ahora; y el estrecho que hay, los que en aquellas partes hemos andado, más creemos que debe ser de tierra que no de agua; porque en algunas partes es muy estrecha y tanto, que los indios dicen que desde las montañas de la provincia de Esquegna y Urraca, que están entre la una y la otra mar, puesto el hombre en las cumbres de ellas, si mira a la parte septentrional se ve el agua y mares del Norte, de la provincia de Veragua, y que mirando al opósito, a la parte austral o del mediodía, se ve la mar y costa del Sur, y provincias que tocan en ella, de aquestos dos caciques y señores de la provincia de Urracá y Esquegna". "Sumario de la historia natural de las Indias. Historia 16. pgs.174 y 175.*

Pero Oviedo no se limitó a replantear el imperativo estratégico de la Corona, sino que fue más lejos, desechando el hallazgo de un paso abierto por la mano de Dios y proponiendo la construcción de un estrecho, por una ruta más corta: el río Chagres más un camino terrestre como puente entre la mar del Norte y la Mar del Sur:" *desde Panamá hasta el río Chagres hay cuatro leguas de muy buen camino y que muy a placer le pueden andar carretas cargadas, porque aunque hay algunas subidas son pequeñas, y tierra desocupada de arboleda y llanos, y todo lo más de estas cuatro leguas es raso; y llegadas las dichas carretas al dicho río allí se podría embarcar la dicha especiería en barcas y pinazas" ob.cit.176.*

El proyecto de Oviedo repotenció la idea que ya circulaba por aquella época entre los españoles ilustrados que residían en España y Panamá. El licenciado Gaspar de Espinosa escribió a Carlos V en 1533 recomendándole el uso de la vía fluvial del Chagres y la vía terrestre del Camino de Cruces con esclavos africanos para unir a los mares: " lo que parece que sería menester sería hasta cincuenta negros que anduviesen con sus hachas ordina-

riamente limpiando los palos y maderos que hay en el río, que los trae con las avenidas, y desmontando y abriendo los montes que están a la ribera de él, y cantidad de dineros para lo sostener a estos negros al principio, que después, puesto en orden los mismos negros se harán comida y se pondrán en orden." Pedro Martínez Cutillas, Panamá Colonial. pg.162.

Otro contemporáneo de Oviedo y Espinosa, Pascual de Andagoya, sostuvo correspondencia con el Rey sobre el magno proyecto, ratificándose que el acceso a los dos mares era proyecto prohijado por la corona:" *Por otra real cédula, manda V.M. que de su real hacienda se hiciese una barca en el pasaje del río Chagre; éste fue otro buen aviso que a V.M. dieron. Este río de Chagre tiene el mejor vado y paso que río de su tamaño puede tener, porque en todo el año se pasa a pie y a caballo, que no llega a los estribos, y sin ningún riesgo ni peligro... el verdadero juntar de esta mar con la otra es que lo que se debía de gastar en hacer la barca para el pasaje del río, V.M. mande que sea para que de aquí a Panamá se repare el camino y se abriese el río Chagre para andar a la sirga hasta el puerto donde descargan las barcas, que es cinco leguas de Panamá", Relación y Documentos. Cartas que escribió Pascual de Andagoya al rey con fecha en el puerto de Nombre de Dios a 22 de octubre de 1534 en contestación a dos cédulas reales expedidas en Toledo sobre si se podía abrir la tierra del río Chagra al mar del Sur" pg. 218. Historia 16.*

El primer marino español que exploró el curso del río Chagres, el capitán Fernando de la Serna, escribió en 1527 una Relación, certificada por Notario, en la que confirmó que el río era navegable en la mayor parte de su curso para embarcaciones medianas de transporte de mercadería y pasajeros y podía ser una salida al mar altamente aprovechable. En la carta de Pascual de Andagoya a Carlos V en 1534 se destaca la importancia estratégica del Puerto de Cruces como eslabón terrestre en la comunicación interoceánica. El monarca español ordenó que se

construyeran dos casas: una en la boca del río Chagres y otra en el Puerto de Cruces.

Era evidente que, a criterio del emperador y sus asesores, la vía de unión de los mares, buscada infructuosamente, desde los tiempos de Hernán Cortes y, después descubierta por el portugués Hernando de Magallanes y el español Juan Sebastián Elcano, en la región más austral del continente, era resultado de la conexión del Chagre, o río de los lagartos, con el Puerto de Cruces, lo que serviría para operaciones de trasbordo, depósito de mercaderías y campamento de alojamiento. Andagoya, conquistador visionario, y alcalde de Panamá, pensó que el Puerto de Cruces podría reemplazar a la ciudad de Panamá como eje urbano de Castilla del Oro.

Cuando estalló la guerra de los encomenderos contra el Emperador por las Nuevas Leyes el nombre de Las Cruces destella en la correspondencia tanto en los rebeldes como en la de los oficiales del rey. Hacia principios de la década de 1540, Cruces era la estación obligada del tránsito de personas y mercadería del Perú a España. Cruces, Chagre y Nombre de Dios triangulaban el flujo comercial más importante de las Indias a España y viceversa. Los galeones de Sevilla y el galeón de Acapulco dejaban la mercadería de España y México para ser enviada por el camino terrestre de Cruces, hacia Panamá, y Perú. Con audaz visión geopolítica, al estallar las guerras civiles, Gonzalo Pizarro intentó cortar el flujo del oro y la plata a España y envió a Pedro de Hinojosa a Panamá para tomar el control de la flota, apoderarse de los metales y bloquear la comunicación con la metrópoli. Aseveró Guillermo Lohmann Villena que *" es un hecho averiguado que las remesas de los metales preciosos procedentes del Perú, de resultas de la inestabilidad reinante desde 1541,habían experimentado un verdadero colapso, que debió de provocar serias preocupaciones en el ánimo de los responsables de la marcha del Erario Imperial…¿es aventurado especular, ante estas sumarias*

conclusiones sobre la interrupción del flujo económico originado en el Perú, que sus efectos repercutieron como lastre para la explotación del triunfo de Muhlberg y la campaña del Elba?. Las ideas jurídico-políticas en la Rebelión de Gonzalo Pizarro. Universidad de Valladolid. 1977. pgs 60-61.

Cuando Hinojosa desertó del bando pizarrista y le entregó la flota rebelde a Pedro de la Gasca, enviado a debelar la insurrección del Perú, éste empezó a recuperar no sólo el control de la colonia más poderosa sino la estabilidad económica de la corona. Leales y rebeldes realzaron la importancia estratégica de Las Cruces. Esto se corroboró cuando los hermanos Contreras, hijos de María Peñalosa, nietos de Pedrarias Dávila, zarparon de Nicaragua y saquearon Panamá y tomaron el control momentáneo de Las Cruces, en aquellas sangrientas jornadas de 1555. Al recuperar el control de Las Cruces, La Gasca se sintió dueño de la situación y pudo sentirse seguro de regresar a España.

En el año de 1575, aplacadas las rebeldías del Perú, el oidor de la Audiencia de Panamá Alonso Criado de Castilla reconoció el Camino de Cruces como eslabón de primera jerarquía para el trasbordo del oro de los incas a España y de mercadería hispana a Panamá y las ciudades de Centro y Sudamérica. *"Los barcos suben desde la ciudad de Nombre de Dios de llevar la mercadería que vienen de las flotas de España por el río de Chagras a la casa que llaman de Cruces, que es como un depósito a do se ponen y juntan las mercaderías. Es esta casa propia de la ciudad de Panamá. Ay en ellas hechas cámaras que alquilan a los mercaderes, cada una por medio peso cada día. En el sitio de la dicha casa de Cruces podría aver población de vezinos y sería muy cómodo, en especial para labranzas de mayz y otras sementeras para provimiento de la gente que sube por el río y concurre en dicha casa". "El Archivo de Indias y las exploraciones del Istmo de Panamá en los años 1527 a 1534, pgs. 433-442, Madrid.1911. Citado por Omar Jaén*

Suárez en "Geografía de Panamá". Tomo I. Universidad de Panamá. 1985. Imprenta del Banco Nacional de Panamá.

Doscientos años después, en el siglo XVIII, cuando ya se había desvanecido el mito de la especiería de las Indias Orientales, y los virreyes actuaban no como poetas sino como administradores más o menos eficientes, los geógrafos españoles Jorge Juan y Antonio de Ulloa, autores de la por mucho tiempo prohibida "Noticias Secretas de América", escribieron una "Relación del Istmo Central de Panamá" en la que se transparenta que la ruta del Chagres y Puerto de Cruces tenía mayor vigencia comercial. Se había consolidado como el camino a medias fluvial, a medias terrestre, para llegar a las ferias de Portobelo. Se había levantado el fuerte de San Lorenzo en la boca del Chagres y en las cercanías había un pueblo de casas de paja habitado por negros, mulatos y mestizos, que tomaban las armas cuando lo requería el gobernador del edificio militar. El destacado historiador panameño Alfredo Castillero Calvo anota en documentado estudio sobre las rutas coloniales que el Camino Real era más rápido y costoso que la combinación del Chagres y Camino de Cruces. Por su menor costo y porque el transporte fluvial soportaba mercadería de mayor volumen y peso que el circuito terrestre de mulas, probablemente gran parte de los comerciantes exportadores e importadores eligió la ruta del Chagres, no obstante las penalidades descritas de la travesía en medio de la selva, relatadas unas con patetismo, pero otras con sentido del humor, como la narración de Fray Diego de Ocaña, alrededor de mil seiscientos, quien en su viaje evitó caerse al río y que lo rescataran los auxiliares afropanameños para que no se dijera "aquí cayó el fraile jerónimo, me apeaba de contínuo en semejantes paso, teniendo por mejor que digan aquí se apeó el fraile jerónimo, que no decir cayó".

Chatas y bongos repletos de tesoros incaicos y mercadería española autorizada por las aduanas de Cádiz y Sevilla y de paños europeos de contrabando se deslizaban

por las aguas turbias del Chagres plagadas de lagartos, que raudamente dejaban las orillas cuando caían desperdicios y uno que otro pasajero pasado de vino. Árboles frondosos del bosque húmedo abastecían la construcción de bongos y chatas que podían cargar de 600 a 700 quintales de mercaderías vigiladas por veinte estibadores africanos. Monos, faisanes, pavas, garzas, revoloteaban entre las ramas de los árboles, mientras que por las sendas alfombradas por hojas podridas paseaban venados de cola blanca y felinos, reptiles y roedores de toda especie. El pueblo de Cruces tenía como gobernador un Teniente Alcalde. Por doquier se alineaban las bodegas y aduanas donde se registraba las mercaderías antes de seguir tránsito, ya a Portobelo por el norte, ya a las islas de Perico, Flamenco y Naos, donde se balanceaban los galeones. Por entonces, el mayor tráfico naviero internacional se concentraba en Perico.

Por los empedrados senderos del Camino de Cruces palpitó la historia de varias naciones. De las minas de plata de Potosí; de los socavones sombríos de los Andes centrales donde se extraía un oro jaspeado por el denso azul del cobre; y de las minas cargadas de azogue de Huancavelica, partían las recuas de llamas y mulas rumbo a Arica y Mollendo, donde los metales se embodegaban para zarpar rumbo a los puertos de El Callao y Paita y desde allí a Las Cruces y Nombre de Dios y después a Portobelo. Se alteró radicalmente la ruta del comercio continental. Quedaron atrás, como pergaminos archivados, los proyectos de búsqueda de la pimienta, el anís y el cardamomo. La conquista creó nuevos centros de poder económico. Del comercio de especies y de esclavos, Europa giró a la etapa capitalista de los metales preciosos que financiaron las campañas de Flandes con préstamos de banqueros genoveses. La globalización económica iniciada en el siglo XV se afirmó en el siglo XVI. Gracias a Las Cruces, se infló el mapamundi del intercambio económico.

Se gestó y consolidó de esa manera el primer camino a medias terrestre a medias fluvial en territorio panameño. Fue el primer canal. Fue el precursor del canal de Panamá. El proto canal.

En el noroeste del continente, sin embargo, siguió buscándose intensamente otro estrecho natural. Clavado en México por el sedentarismo y el apoltronamiento de la administración colonial, el capitán Hernán Cortés, siempre dispuesto a repetir hazañas, observaba, con algo de de nostalgia viajera y de envidia, los logros de Pedrarias Dávila. No le satisfacía la conquista de México y Guatemala. Quería que los puertos mexicanos sobre el Pacífico tuvieran tanto movimiento de pasajeros y mercadería como Panamá. Para eso se requería nutrido tráfico comercial. Así fue que Cortés se convirtió en hombre de negocios, con agentes comerciales en Panamá y en Lima. También poseyó astilleros. Sus naves, construidas en un astillero en Tehuantepec, hacían cabotaje en ambas posesiones españolas, intercambiando alimentos, pasajeros, equinos, plata. *Cf. José Luis Martínez. Hernán Cortés. FCE.* Pero sus intereses comerciales acompañaban su afán aventurero. Escribió al rey en 1527, poniéndose a sus órdenes para encontrar el paso de los mares y llegar a las islas Molucas. En realidad, lo que ambicionaba era ampliar sus conquistas no sólo a Guatemala sino llegar a Honduras. Nombró cabeza de la expedición a las Hibueras a su ambicioso lugarteniente Cristóbal de Olid. Pedrarias estaba al tanto de las ambiciones de Cortés y de los movimientos de sus agentes comerciales en Panamá. Adivinó que el tráfico marítimo y el comercio, no escondían sus ambiciones expansionistas por el istmo centroamericano. Por ello es que, para desalentar su proyección sobre Panamá, Pedrarias decidió atajarlo en Honduras, para lo cual envió una expedición al mando de Gil González Dávila. Sin embargo, tanto Olid como González Dávila abrigaron codiciosos y desleales planes personales sobre esas tierras y optaron por traicio-

nar a sus jefes. Ya se sabe cómo castigaban Cortés y Pedrarias las insubordinaciones. El segoviano ganó de manos al extremeño y envió a Pedro Hernández de Córdoba a la conquista de Nicaragua, conteniendo la invasión inminente de Francisco de las Casas, a órdenes del conquistador de México. Estos contrapuntos le costaron quizás a Pedrarias no encabezar la conquista del Perú.

Hernán Cortés no era hombre que aceptaba fácilmente la derrota. La expedición de Juan de Grijalva había proveído las primeras informaciones sobre islas y tierra firme, sin noticias de algún paso oceánico en las proximidades del imperio azteca. Por instrucciones del rey, salió a la búsqueda de la nave Trinidad que, al mando de fray García de Loaisa, navegaba en pos de las islas de la especiería. Armó Cortés tres navíos que partieron de Acapulco y enrumbaron por Mindanao y Vizcaya, pensando en atracar en Java, Malaca y otras islas y llegar a costear la China. Fanfarroneó Cortés sobre las miras y alcances de la expedición de rescate. El mal tiempo desbarató los navíos; las lanzas y flechas de los nativos, así como la mala disposición de los colonos portugueses, diezmaron la tripulación. Fue una suerte de adelanto fatídico de lo que aguardaba a los españoles por aquellos rumbos orientales. A pesar de ello, no arredró la obstinación viajera de Cortés. En España, en 1529, suscribió un convenio con la corona mediante el cual financió cuatro expediciones al norte del Mar del Sur. Dedujo Cortés que podía encontrar por los rumbos inexplorados al norte de México un acceso del Pacífico al Atlántico, tomando como referencia el mito del estrecho de Andián.

Renació así la leyenda repetida por los navegantes y gente de los puertos de un segundo estrecho por el norte del continente, donde se creía que yacían fabulosos caudales de metales preciosos. El convenio con la corona concedía el valor agregado de un diez por ciento de ganancias perpetuas para el Marqués del Valle y sus descendientes.

Proyectos quiméricos que, en vez de enriquecerlo más que los tesoros de Monctezuma, contradictoria e ingenuamente, acabaron disminuyendo la cuantía de las ganancias del conquistador. Cuatro expediciones, cuatro desastres. A la cabeza de la primera fue su pariente Diego Hurtado de Mendoza con la misión de explorar tierras más allá de los límites de la Nueva Galicia, donde gobernaba su encarnizado rival Nuño de Guzmán. Cortés era rápido en hacer amigos cuanto enemigos. Más que fascinó se diría que hipnotizó a Monctezuma y a la Malinche con su don de persuasión. Pero hubo españoles envidiosos de su gloria que no le perdonaron sus conquistas y le desterraron de México y le persiguieron y maltrataron con saña y perfidia hasta su muerte.

El segundo viaje de exploración degeneró en amotinamiento y asesinatos. Fortín Jiménez, segundo en el mando, asesinó al capitán de la expedición Diego de Becerra y se desembarazó de sus leales, llegando a la península de Baja California, donde encontró nativos semidesnudos en un estadio cultural inferior al de los mexicanos. Los abusos sexuales a las mujeres y otras tropelías engendraron venganzas que fulminaron a Jiménez, quedando un puñado de sobrevivientes a los que, al llegar a Nueva Galicia de regreso, Nuño de Guzmán les capturó la embarcación cuyo propietario era Cortés.

Con los ojos inyectados de sangre por la rapacidad de su enemigo, organizó un tercer viaje en medio de las advertencias del virrey de la Nueva España. Esta vez iba en persona a conjurar agravios y entuertos. Nuño de Guzmán bajó la guardia, y le dispensó trato cordial al ver que reverdecían los laureles guerreros del veterano capitán, acompañado de contingentes de soldados bien armados. En mayo de 1535 arribó a la Baja California Sur, donde quiso establecer una colonia permanente a manera de base logística para futuras empresas. Fracasó el empeño por la parvedad de las provisiones para abastecer a los

colonos. Por otro lado, las quejas de los colonos, obligaron al capitán de la empresa Francisco de Ulloa a abandonar la cabecera de playa californiana por instrucciones del virrey. De regreso a México recibió noticias del Perú a través de una carta de su primo Francisco Pizarro a Pedro de Alvarado, clamando por el auxilio de soldados y armas porque Manco Inca lo tenía acorralado en Lima.

Testarudo sin atenuantes, Cortés preparó un cuarto y definitivo viaje avanzando al golfo de California de aguas bermejas arrastradas por la desembocadura del río Colorado. Tomaron posesión de aquellas desoladas tierras a las que en son de burla llamaron California en alusión a una ciudad fantástica que aparece en la novela de caballería "Las Siergas de Esplandián". Francisco de Ulloa, el primer europeo que visitó los territorios de los estados de Baja California y Sonora, llegó hasta la desembocadura del Río Colorado. Escribió Ulloa una Relación de su recorrido por la que Cortés denominó Bahía de Santa Cruz. El pionero español dejó sus huesos en aquella tierra pobre de cerros pelados, tan opuesta a la riqueza y verdura de Tenochtitlán. Como epitafio al fracaso de las cuatro expediciones, escribió López de Gómara: *"Pensaba Fernando Cortés hallar por aquella costa y mar otra Nueva España, pero no hizo más de lo que dicho tengo, tanta nao como armó, aunque fue allá él mismo. Créese que hay muy grandes islas y muy ricas entre la Nueva España y la Especiería. Gastó doscientos mil ducados, a la cuenta que daba en estos descubrimientos, que envió muchas más naos y gente de lo que al principio pensó y fueron causa, como después diremos, que hubiese de tornar a España, tomar enemistad con el virrey don Antonio y tener pleito con el rey sobre sus vasallos; pero nunca nadie gastó con tanto ánimo en semejantes empresas". Historia de la conquista de México. pg. 312. Biblioteca Ayacucho.*

El descubrimiento del paso entre los mares fue desafío omnipresente y pertinaz entre los navegantes españoles y europeos. El gobernador de Jamaica Francisco de Garay

exploró sin éxito durante ocho meses las costas del Golfo de México entreTampico y la Florida. Tras fracasar en el intento, pretendió convertirse en colonizador de tierra firme, pero se le había adelantado Hernán Cortés. No tuvo más remedio que aceptar la primacía del capitán al que entregó los soldados y las cuatro naves. Por otro lado, entre 1579 y 1580, el notable navegante y cosmógrafo Pedro Sarmiento de Gamboa salió del puerto peruano de El Callao hacia el estrecho de Magallanes, con la misión de construir una cadena de fuertes artillados a lo largo de la entrada y bloquear las incursiones de Francis Drake y otros piratas europeos; de paso, podían cerrarle el paso a navegantes de otros países, sobre todo enemigos de España. En este primer viaje al estrecho por la ruta del Pacífico, Sarmiento dio la vuelta por el Atlántico, hasta salir a Cádiz, después de navegar de isla en isla, de la isla de Ascensión a las islas del Cabo Verde, de las Canarias a las Azores.

Se verificó, con la sucesión de viajes entre las Antillas, el Pacífico y el Atlántico, que el estrecho de Magallanes era el único estrecho natural, pero un estrecho con un mal tiempo desaconsejable, situado a innúmeras leguas de distancia de los puertos de desembarco de mercaderías, por lo cual resultaba completamente antieconómico y peligroso.

La única opción viable, desde todo punto de vista, fue la de Panamá. El Chagres y el Camino de Cruces, y provisionalmente la vía terrestre del Camino Real de dieciocho leguas de longitud utilizable únicamente durante la estación seca, viajando de Nombre de Dios a Panamá, se consolidaron como una fusión de ingeniería humana y dones de la naturaleza al servicio de la comunicación entre América y Europa. Cesaron las exploraciones a lo largo y ancho del continente en busca del paso que no encontraron Colón, Cortés y sus émulos.

En la "Carrera de Indias", Camino de Cruces fue una pieza insustituible en el engranaje de comunicación

comercial y administrativa organizado por la corona, con ventajas superiores por la calidad del intercambio de metales preciosos y de mercadería española, así como, por la menor distancia de los lugares de explotación y remesa de oro, plata y azogue del Perú, como las minas de Potosí y Huancavelica y los puertos de Arica, Mollendo, El Callao y Paita, como el destino de distribución y consumo de ida y vuelta, abarcando el enlace a las flotas de Veracruz y Cartagena, Acapulco y Manila. Algunos historiadores, Mena García, Castillero Calvo, investigaron en el Archivo de Indias el importante rol del transporte a lomo de mulas en el circuito vial que concluía en Nombre de Dios y Portobelo. Debe estudiarse, también, el extraordinario aporte de los auquénidos autóctonos del Perú y Bolivia en el transporte de los metales de los yacimientos de plata a los caminos de herradura y los puertos. Cargaban en sus lomos lanudos grandes alforjas de metales en bruto o en barras sin quejarse, sin requerir herraduras o aparejos, por elevados senderos andinos por los que no transitan bestias de origen occidental. Llamas y alpacas constituyeron una ganadería precolombina excepcional por su capacidad y resistencia, cruelmente tratada por mineros y comerciantes. Sin esos auquénidos nativos no habría sido posible el transporte de minerales desde los yacimientos andinos ubicados a más de tres o cuatro mil metros sobre el nivel del mar. Con ojos impasibles, las llamas aguardan la reivindicación de los historiadores.

Camino de Cruces no solamente sirvió como vía de comunicación terrestre sino, asimismo, como depósitos para atesorar y custodiar las mercaderías. El contrabando de mercaderías francesas e inglesas excavó forados en las remesas de mercadería española que no se daban abasto para atender la multiplicación de pedidos a través de la Feria de Portobelo. El Consejo de Indias y la Casa de Contratación a menudo cerraron los ojos a la filtración de mercadería francesa y británica que pasaba como manu-

facturas de origen español, mientras el contrabando y la corrupción de los altos y menores funcionarios se enganchaban al desgreño aduanero, que mermaron cuantiosamente las arcas fiscales. De acuerdo a Pedro Martínez Cutillas, recopilador exhaustivo de relatos de viajeros y comerciantes de las rutas panameñas y el comercio de las ferias, "las personas que desempeñaban mediante compra los cargos de tesorero, contador o factor, responsables por tanto de fiscalizar y registrar toda la contratación de las Ferias de Portobelo, tenían que recuperar en cuatro o cinco años la inversión inicial y embolsarse además sustanciosas ganancias". ob. cit. pg. 358.

A medida que las cortes virreinales sofisticaron el gusto por atuendos, joyas y perfumería, se refinaba, asimismo, la importancia del Camino de Cruces. La Armada del Sur recorría las costas de Ecuador, Perú y Chile, coincidiendo con el arribo de los galeones españoles para transportar mercancías sudamericanas a la Feria de Portobelo, centro de transacciones comerciales del que dependía, en grado cada vez más creciente, el Camino de Cruces, almacen de mercadería de tránsito alrededor del cual se movían comerciantes, pilotos, marineros, estibadores. Desde el punto de vista de la distribución de mercaderías, fue precursor de la Zona Libre de Colón.

En el siglo XIX, se consideraron varios proyectos alternativos en relación a la comunicación interoceánica. Mariano Arosemena en "Apuntamientos Históricos" informa prolijamente sobre cada uno de esos proyectos planteados con remarcable flexibilidad. "El gobierno español hizo reconocer y explorar aquel suelo, dando por resultado —explica Arosemena— la posibilidad de hacerse la comunicación entre los océanos ventajosamente, por las orillas del río Chagres para salir a la bahía de Limón, o por la montaña que divide a la ciudad de Panamá de la de Portobelo. Por esta última vía era de necesidad horadar el cerro del Algarrobo, que es bastante elevado, pero

daba el beneficio de aprovecharse el importante puerto de Portobelo, el mejor de los que tiene el Istmo, por su profundidad, abrigo y grandor, siendo capaz de recibir 500 o 600 buques a la vez.". Asimismo, Arosemena registra un audaz proyecto para aprovechar los ríos del Darién en la comunicación interoceánica: "La provincia del Darién está calculada, para abrirse por ella un canal marítimo. Corren por allí el río Atrato, que tiene su nacimiento en dos lagunas del Chocó, que forman los ríos Quito i San Pablo, los cuales luego se unen para caer en el Atlántico; el río Chucunaque, que lleva sus aguas por el frente del Real de Santa María, i recogiendo algunos arroyos, desciende al Pacífico; el Tuira, que nace cerca del mar del Norte, i atravesando casi todo el Darién, desemboca en el golfo de San Miguel, mar del Sur, formando la bahía de Garachiné; i el Tarena, que deriva del centro de las montañas del Darién, i dirigiéndose al Este, recoje las aguas de otros ríos más, i entra en el Atlántico por cuarenta bocas, formando tres grandes islas en el golfo del Darién. Favorece para la idea de la canalización, que el Chucunaque se navegue hasta el pueblo de Tucutí, i cerca se encuentre el río Terremiguandó, que desagua al Atrato. La provincia de Veraguas, poseyendo la laguna de Chiriquí y varios ríos es apta también para la excavación de un canal interoceánico". Hay que discernir si este colosal proyecto de aprovechamiento de la cuenca hidrográfica del Darién fue una iniciativa personal de Mariano Arosemena, político, además de historiador y periodista, o si fue una idea acariciada por el gobierno español. Arosemena poseyó una imaginación exuberante y abogó por la materialización de la vía interoceánica con argumentos comerciales de gran modernidad. Don Mariano igualmente informa sobre los decretos legislativos de 25 y 27 de mayo de 1935, que declararon libres de pagos de aduanas, alcabala, importación y exportación de mercaderías, y de anclaje de naves, durante 20 años los cantones de Portobelo y Panamá para el comercio interna-

cional, excepto las naciones enemigas del gobierno de la Nueva Granada. Buscando la construcción del canal marítimo, o vías férreas o carretera, se acordaron importantes concesiones a extranjeros. Uno de ellos fue la concesión al Barón de Thierry para abrir un canal por los ríos Grande y Chagres y la bahía de Limón, otorgándosele derechos exclusivos de navegación y vastos terrenos para construir muelles y obras al servicio del canal. Los diputados istmeños concurrieron al Congreso de Bogotá, abogando por la concesión de la vía ante el gobierno de Santander. Aconteció que el Barón de Thierry no materializó la concesión en el tiempo acordado, por lo cual se expidió otro decreto en 1836, dándole mayores incentivos fiscales a los empresarios interesados. Luego se interesó en el proyecto el ciudadano norteamericano Carlos Biddle, quien se asoció con ciudadanos panameños, pero caducó la concesión por incumplimiento. El comerciante francés Augusto Salomón adquirió la mayoría de acciones de la empresa. Pero se frustraron las esperanzas de la apertura de la comunicación, quizás porque no obtuvieron apoyo financiero de la banca internacional o porque no contaron con la mano de obra requerida para obras de envergadura en un medioambiente selvático.

Empresarios privados de Estados Unidos se interesaron en la comunicación ferrocarrilera de Panamá como vía de acceso al oro de California. La construcción del ferrocarril sacó a la ciudad del somnoliento letargo en que había caído. Embarcaciones de diversas banderas se mecían en las islas de la bahía. Según Alfredo Castillero Calvo, "inicialmente la navegación a vapor había encontrado mucha resistencia y desconfianza, sobre todo por la dificultad de aprovisionamiento de carbón, y la lentitud y poco fruto de los primeros viajes. Sin embargo, vencido el primer problema e introducidos los necesarios perfeccionamientos técnicos, rápidamente el vapor fue ganando terreno a la navegación a vela y despertando creciente confianza en-

tre los inversionistas, y para fines de la década de 1830 ya estaban constituidas algunas de las más grandes compañías británicas de navegación atlántica que todavía se encontraban activas en pleno siglo XX". *"Ciclos y coyunturas en la economía panameña: 1654-1869"*. Circularon hasta tres diarios en idioma inglés. El viajero Chauncey D. Griswold afirma que, a orillas del Chagres, se levantó una colonia de 800 norteamericanos. Cruces conservó el camino empedrado, aunque ya sin el auge de la época colonial. Epilogó convirtiéndose en la ruina melancólica de un pasado magnificente.

Hacia 1876, los franceses volvieron a posar la mirada en el proyecto del canal. Luis Napoleón envió a Lucien N.B Wyse y a Armand Reclus para explorar la ruta Chagres-Cruces. Reclus ha dejado un animado relato que podría ser la materia prima histórica de un guión cinematográfico. Surgió una multitud de bandidos que atacaban las caravanas que regresaban con pepitas de oro californiano. Chagres fue un vocablo sinónimo del terror. Hasta que apareció una suerte de sheriff norteamericano de 20 años —Ran Runnels era su nombre— que organizó comités de vigilancia que, a falta de policía rural, limpió la zona de bandoleros, como relata Juan David Morgan en "El caballo de oro". Ciertas notas de exotismo fatalista brotaron de los trabajadores irlandeses y chinos contratados por la Compañía del Panamá Trascontinental. Los irlandeses murieron arrasados por los mosquitos; los chinos se suicidaban en masa, desbaratados por la tristeza y el opio.

La separación panameña de Colombia, y su secuela, la construcción del canal por Estados Unidos, opacaron la edad de oro de Chagres y Cruces. La república de Panamá se desentendió del destino de la ruta histórica. Desdichadamente, la picota del progreso y la abulia estatal amenazan la supervivencia de las ruinas del Camino de Cruces, santuario histórico y ecológico en el que se cruzan, no sólo caminos, sino importantes culturas. En 1992

se creó el Parque Nacional Camino de Cruces con una superficie de 4.590 hectáreas que corren paralelas al canal. La urbanización Camino de Cruces es de 16 hectáreas. Los ecologistas están alarmados por el riesgo de la biodiversidad. Pero pocos hablan del significado histórico de Cruces. Al ritmo de la indolencia, pronto podríamos ver nuevas urbanizaciones en las ruinas de Panamá la Vieja. Los cañones de Portobelo se fundirán para venderlos al peso. No sé si la urbanización Camino de Cruces carcome el camino empedrado. Pero si sé que lo que se ha conservado más o menos desde el siglo XVI al siglo XXI, puede desaparecer por completo si se mantiene la permisividad urbanizadora. Debajo de esas piedras, late el arrojo de los pioneros españoles, el sacrificio de los indígenas, el sudor de los africanos, la codicia de los gambusinos norteamericanos, la tragedia de los irlandeses, la nostalgia letal de los chinos. A unos les preocupa la suerte de los monos titís y de los venados de cola blanca que transitan por el corredor ecológico. A mí me mata la indiferencia por la historia de Panamá.