
SOCIEDAD DE OCEANOGRAFÍA DE GUIPÚZCOA

LAS GRANDES VÍAS

DE

COMUNICACIÓN

PANAMÁ

I

EN América como en Europa, existen lo que pudiéramos llamar microorganismos políticos; naciones diminutas, que generalmente son las llamadas a alterar el orden y excitar la codicia de las grandes potencias, llegando a ocasionar conflictos graves tanto en política como en negocios. De los Balkanes ha saltado la chispa que inflamó, haciendo explotar el odio reconcentrado, existente entre las naciones poderosas de Europa, que ocultaban cuidadosamente bajo la hipócrita capa de la diplomacia. Servia obró de fuerza centrífuga.

Panamá, en esa pequeña república es en la actualidad donde está fija la atención mundial, con motivo de la áptura de la gran vía de comunicación, de ese canal que une los dos inmensos océanos, canal que ha llegado a construirse en el siglo XX, pero que la idea y los proyectos datan del siglo XVI, a sus comienzos, como demostraremos más adelante.

Panamá está sujeta en su historia a la república de Colombia, a la que perteneció hasta el año 1903.

Cristóbal Colón fué el primero que descubrió el istmo de Panamá; sin embargo, hay quien afirma que los primeros que llegaron al Noroeste de Colombia fueron en 1499 Alonso de Ojeda y Américo Vesputio. Dos años después Rodrigo de Bastidas recorrió desde el río Hacha a lo que hoy es Panama, acompañándole en este viaje Vasco Nú-

ñez de Balboa, que, nacido en Jerez de los Caballeros, salía con Bastidas en busca de fortuna, sin suponer siquiera que no volvería a ver a su querida España, como tampoco podría ocurrirle que él habría de escribir las primeras páginas de la historia de Panamá, enriqueciéndose en su territorio, peleando y venciendo a Curacá, cacique indígena del mayor prestigio.

Vasco Núñez de Balboa no podía sonar ni remotamente figurárselo, que iba a ser la personalidad saliente en el territorio de Panamá; no hubiera creído nunca que pudiera llegar a ser Gobernador del Dariem, para lo cual tenía, como lo fué, que ser expulsado Nicuesa y destituido el bachiller Enciso. ¡Qué glorias tan grandes aguardaban a Balboa y qué amarguras tan horrendas le esperaban después, siendo teatro de todas ellas el territorio panameño!; la ley de las compensaciones, oculta para nosotros, pero siempre de manifiesto en la vida.

La epopeya que comenzó Colón en el puerto de Palos el 12 de Octubre de 1492 con la partida de las tres carabelas, en busca de lo que nadie creía que iba a encontrar, puede decirse que dió fin en su aspecto más interesante y trascendental el 29 de Septiembre de 1513 en las playas del Golfo de San Miguel: dándole Balboa este nombre, por ser aquel día el que la iglesia dedica a este santo, descubriendo el Pacífico Vasco Núñez de Balboa, mar que ya había visto desde las montañas de la cordillera de Bandó, que tuvo que atravesar con grandes penalidades, tomando posesión de él en nombre de los Reyes de España Don Fernando y D.^a Isabel.

La gloria de Balboa había llegado a su paroxismo; poder ofrecer a sus reyes una inmensidad como el grande océano Pacífico, era una página de oro para la Historia de su patria, y el jalón de inmortal para su querida aldea Jerez de los Caballeros; pero en seguida se presentó la inevitable ley de las compensaciones, que unas veces viene con dulzuras y otras con venenos; esta vez se presentó oculta en el pecho de Pedro Arias de Ávila, llamado también Pedrarias Dávila, en forma de envidia emponzoñada, a pesar de ser de noble estirpe, pues era hermano del Conde de Puñonrostro y familia palaciega, íntimo amigo del gran envidioso y enemigo de Colón el Arzobispo de Burgos don Juan Fonseca.

El 12 de Abril de 1514, embarcó en Sanlúcar con su esposa Isabel de Bobadilla y Peñalosa, también de estirpe noble, el malvado de Pedrarias Dávila, acompañado de otros de su ralea y modo de pensar,

entre ellos Oviedo, futuro historiador de Indias, y el bachiller Enciso.

El 29 de Junio llegó a las costas del Golfo de Uraba y se presentó como Gobernador de la Castilla del Oro; no podía concebirse cómo Balboa, de nacimiento obscuro y familia modesta, pudiera haber ganado tanta gloria, que sólo estaba reservada para los nobles.

Desgraciadamente perdura esa creencia todavía, y muchos ignorantes que por injustas protecciones llegan a escalar puestos de la aristocracia, plutocracia, burocracia, etc., no admiten que los inferiores puedan concebir ideas, ni desarrollar planes, ven las cosas de distinto modo que los demás y se convierten en egóstatas, envidiosos y mal intencionados.

Con la llegada de Pedrarias Dávila comenzaron las amarguras y sufrimientos de Balboa, pago que generalmente dan los poderosos a la valentía, al arrojo, al desprecio de la vida y a las glorias que para ellos conquistan los humildes, como si por ley divina creyesen que a ello tenían derecho. Pero, por desgracia, las intrigas, venganzas, calumnias y traiciones que habían de caer sobre Balboa, manchando con su baba venenosa e infamante los fecundos terrenos de Panamá, habrían de permitir que se cumpliera la profecía hecha por «micer Codro» y que Vasco Núñez refirió, según cuenta Herrera, que había salido del horóscopo del adivino italiano.

Vasco Núñez de Balboa acusado de traidor, rebelde y usurpador, fué ejecutado en la plaza pública de Acla el 12 de Enero de 1519, por orden de Pedrarias Dávila, que puede verse en la «Colección de documentos inéditos», relativos a la conquista y descubrimiento de América, de Luis Torres de Mendoza, tomo 57; la que no reproducimos por su gran extensión y que termina diciendo: «Esta es la justicia que manda hacer el Key nuestro Señor, y Pedrarias en su nombre a este hombre, por traidor y usurpador de tierras pertenecientes a la Real Corona».

La posteridad ha hecho justicia a Balboa y la ciudad de Panamá, fundada por Pedrarias en 1519 para perpetuar la muerte del traidor Vasco Núñez, verá alzarse a la entrada del Canal una colosal estatua del descubridor del Pacífico glorificándole para siempre; y así lo propone en una carta firmada por Belisario Porras, Presidente de la República de Panamá, y refrendada por el Ministro de Negocios Extranjeros D. Ernesto T. Lefèvre, la cual, fechada en el Palacio Nacional de Panamá en 31 de Enero de 1913, fué entregada a Don Alfonso XIII

por D. Julio A. Orillac, encargado de Negocios de la República de Panamá, en Francia.

En dicha carta se ensalza la gran figura de Vasco Núñez de Balboa, y se le quiere inmortalizar, pero para nada se habla de Pedrarias Dávila, ni de su séquito de malvados.

Tarde, pero al fin la verdad y la justicia triunfan.

Ya hemos dicho que la historia de Panamá está unida a la de Colombia, pero nadie puede negar los hechos acaecidos en su territorio y que hemos expuesto a grandes rasgos, que son la historia de Panamá, pese a los autores que no quieren separarla de la de la Gran República que libertó y fundó el célebre Bolívar.

Panamá se independizó el 3 de Noviembre de 1903, siendo Presidente de la República de Colombia D. José Manuel Marroquín.

Bajo la protección del Presidente de los Estados Unidos Mr. Roosevelt, y alentados por éste, se pusieron sobre las armas Domingo de Obaldía que era Gobernador del Departamento; Tomás Arias y Nicanor Obarrio les secundaron con otros panameños menos conocidos y todos proclamaron la República, que se apresuró a reconocer Roosevelt, y por tanto la zona del Canal interoceánico quedó de hecho bajo la administración directa de los norteamericanos, que era lo que perseguían.

Inmediatamente se forma una Constitución (Enero de 1904) que reconoce dos poderes, Ejecutivo y Legislativo, se planimetra el territorio resultando 87.480 kilómetros cuadrados de superficie y se divide en siete provincias: Panamá, Los Santos, Colón, Chiriquí, Veragua, Coloe y Bocas del Toro.

El Poder ejecutivo lo ejerce el Presidente de la República, elegido por elección directa, en la que toman parte todos los que hallándose en el pleno goce de sus derechos civiles han cumplido 21 años.

La elección es por cuatro años y no puede ser reelegido en un período de tiempo igual, debiendo recaer el nombramiento en un individuo del país que haya cumplido 25 años.

Tiene seis Ministerios que son: Presidencia, Interior y Justicia, Negocios Extranjeros, Hacienda, Instrucción Pública y Obras públicas. Depende el servicio de Comunicaciones del Ministerio del Interior y la Navegación, de Obras Públicas.

El Poder legislativo lo ejerce una Cámara compuesta de 32 miembros, elegidos por cuatro años y por el mismo cuerpo electoral que el

del Presidente; los individuos del Parlamento no pueden ser menores de 25 años.

Tiene Panamá la forma de un puente colosal, según la describe el geógrafo colombiano J. María Samper, echado sobre los dos océanos o de un inmenso arco prolongado en su extremo occidental. Trazando una línea recta desde la desembocadura del río Escribanos en el mar de las Antillas, hasta la punta Mariato en el Pacífico, hállase la anchura mayor del istmo que es de 190 kilómetros, y entre el río San Blas y la boca del río Chepó se mide la más angosta que es de 50 kilómetros, aunque el ferrocarril tiene 79.

Constituida esta pequeña república bajo la protección indirecta de los Estados Unidos, y llena por su parte la del Norte de América de miras egoístas, comenzó en 1904 bajo su administración la construcción del Canal interoceánico, que habrá de mezclar las aguas del Atlántico y el Pacífico en medio del Globo, sin necesidad de buscar el cabo de Hornos ni las regiones ignotas del Polo.

Mucho se ha hablado ya del célebre Canal de Panamá y mucho se ha escrito también sobre el asunto francés relacionado con el mismo; pero aquí no vamos a hacer crítica y sí relación de hechos, y, por tanto, nos abstendremos de transcribir actos que avergonzaron a Francia y sonrojaron su rostro durante algún tiempo.

La iniciativa acerca de la construcción del Canal de Panamá, de esa gran vía de comunicación, la tercera que abre la mano del hombre en paso de coloso hacia el progreso, se la atribuyen a varios personajes conocidos en la Historia y en la Ingeniería; los franceses a Fernando Lesseps en 1882, autor y director del Canal de Suez; los americanos a Francisco Miranda en 1797, que hizo filigranas en su carrera de ingeniero; también dicen nuestros hermanos del Nuevo Continente, que en 1822, el gran libertador D. Simón Bolívar, que supo romper las cadenas opresoras y el yugo de la tiranía en Venezuela, Colombia, Perú, Ecuador y Bolivia y acudir en auxilio de Argentinos, Uruguayos, Chilenos y Paraguayos, aquel hombre que dijo que la vida sin patria es igual que ser hijo espúreo de una madre criminal, tenía su proyecto de abrir un canal entre el mar Caribe y el Pacífico, afirmando algunos que iba a poner manos a la obra cuando le sorprendió la muerte.

Los alemanes dicen que en 1804 Humboldt presentó un proyecto; otros escritores pretenden demostrar que Fullarton es el autor en 1829.

También pretenden hacernos creer, que de acuerdo ingenieros ingleses y norteamericanos trazaron el primer proyecto en 1848, afirmando que nadie hasta la fecha citada se había acordado de semejante canal, y como prueba concluyente, de hecho, aducen el convenio Clayton-Bulwer celebrado en 1850, entre Inglaterra y los Estados Unidos del Norte de Arriérica, declarando el canal abierto a todos, obligándose ambos contratantes a no pretender en él privilegio alguno y a mantener la neutralidad y seguridad del mismo; pero este convenio sufrió un rudo golpe con la declaración hecha por los Estados Unidos en 1881 por medio de la nota que firmó Blaine, de que se atribuían el derecho de dominación exclusiva en América, y recientemente han manifestado su propósito de fortificar y artillar dicho canal, lo cual ha motivado varios recelos para el porvenir de la libertad de navegación por el canal, en caso, que tiene que llegar, de una guerra, en que intervengan los Estados Unidos, en especial contra el Japón.

Federico Enrique Alejandro Humboldt, Barón de Humboldt, que nació en Berlín en 14 de Septiembre de 1769, se distinguió por su sabiduría y pasó mucho tiempo en América haciendo exploraciones enormes y señalando como consecuencia de ellas *nueve puntos* por los cuales, según mejor conviniera, podría intentarse la apertura del canal; todos ellos estaban comprendidos entre Nueva Granada y Méjico, o mejor dicho, entre los istmos de Tehuantepec y Panamá: aunque a él le gustaba y creía más factible el paso por el Dariem.

El General Simón Bolívar encargó un proyecto al General de su Estado Mayor Obregón, quien formó una comisión con José de Garay, Lady y Tolmore, pero, como ya hemos dicho, la muerte de Bolívar puso fin a sus proyectos.

También el Príncipe Napoleón se dedicó a la redacción de un proyecto mientras estuvo preso en Ham, para lo cual le facilitó toda clase de datos un marino francés llamado Doré; su entusiasmo fué tan grande y tan asiduo su estudio y trabajo, que logró terminarlo y lo propuso al Gobierno de Nicaragua, pero como no obtuvo la libertad que pidió al Gobierno de Luis Felipe para ponerse al frente de las obras, el proyecto quedó olvidado, hasta que Belly en 1857 lo recogió y quiso llevar adelante la empresa, demostrando la importancia de ésta, no sólo desde el punto de vista comercial, sino también haciendo ver que cuantas más facilidades tuvieron y dieran las pequeñas Repúblicas y mayores e importantes fuesen los medios de comunicación, estarían

más unidas y podrían hacer frente mejor a la temida invasión de los Estados Unidos.

Trabajó mucho Belly en este sentido y logró firmar un convenio en Rivas, entre los Presidentes de Costa Rica y Nicaragua de una parte y de otra él mismo y Mr. Milland, pero a pesar de este convenio y de haber introducido algunas innovaciones en el proyecto, que se consideraron necesarias; éste no prosperó.

En 1870 el Gobierno americano, después de pensarlo mucho y convencido de la necesidad de abrir una vía entre los dos océanos, nombró una comisión numerosa, de la que formaban parte ingenieros de gran prestigio, marinos reputados de inteligentes, astrónomos, ayudantes, topógrafos, delineantes, etc., destinada a hacer estudios sobre el terreno, que después habrían de servir de base para el proyecto definitivo de un canal interoceánico; a este efecto se dividió la comisión en cuatro subcomisiones, que se distribuyeron en la siguiente forma: 1.^a estudio de Tehuantepec, 2.^a de Nicaragua, 3.^a Panamá y 4.^a San Blas y Darien; al cabo de tres años de trabajos incesantes presentaron ocho proyectos, pero como todos ellos eran con esclusas, resultaron incompletos.

En 1871, teniendo lugar en Amberes la celebración del primer Congreso geográfico, examinóse un proyecto presentado por Lacharine y Gogorza, pero como se encontró deficiente, sólo se acordó recomendarlo a los gobiernos de las potencias marítimas.

Reunido en 1875 y en París el segundo Congreso, entra en escena Lesseps, interviniendo en las discusiones con la autoridad que le daba la construcción del Canal de Suez y afirmó que había que rechazar todos los proyectos con esclusas, pues únicamente podría resolverse el asunto con el canal a nivel; se deshechó uno y se nombró una comisión que no hizo nada práctico.

Por fin el Presidente de la República de Colombia, autorizado por una ley especial del Congreso de 21 de Mayo de 1876, concedió privilegio por noventa y nueve años, dando gratuitamente los terrenos para el canal, los caminos de hierro, el telégrafo y 250.000 hectáreas de terreno del dominio público, siendo completamente libres los puertos de los dos extremos y las aguas del canal para todas las naciones del mundo.

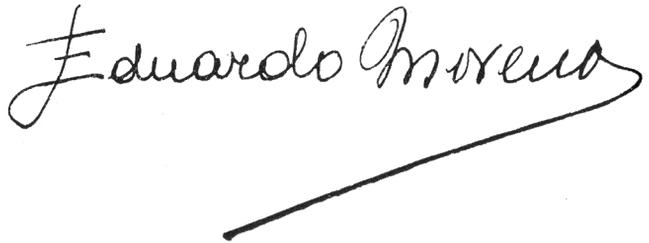
El resultado de todo esto fué una Memoria que escribieron Wyse y Reclús con infinidad de detalles acerca del asunto y para la formación

de un proyecto, Memoria que dió por resultado la celebración de un Congreso extraordinario internacional en Paris el año 1879; en él se acordó nombrar cinco Comisiones. que después presentaron catorce proyectos, diez con esclusas y cuatro a nivel; los primeros eran: uno por el istmo de Tehuantepec, cuatro por el lago de Nicaragua, uno por el istmo de Panamá, uno por el Dariem y dos por el Chocó; los segundos eran: uno por Panamá, otro por San Blas, otro por el Dariem y otro por el Chocó.

Se aceptó el proyecto Wyse y Reclús, que era desde el Golfo de Limón a la bahía de Panamá; se constituyó una compañía universal, que compró el proyecto, y al frente del asunto se puso el Conde de Lesseps. Aquí empieza la historia del feo negocio de Francia, que nosotros no hemos de relatar.

La inauguración oficial de las obras fué el 10 de Enero de 1880, volando Lesseps un montículo por medio de un barreno, que se situó en una región que había de atravesar el canal.

(Concluirá.)

A large, stylized handwritten signature in black ink, reading "Eduardo Moreno". The signature is written in a cursive, flowing style with a long horizontal stroke extending to the right.