

con de la Gama el limpiado del Chagre y aderezo del camino carretero á Panamá, hasta el 10 de Octubre de 1533 que Espinosa pidió al Emperador la ruptura del istmo, mediaron su par de años. Desgraciado es Espinosa acerca del particular; los modernos van mucho más adelante que yo en esta prioridad de canalización, pues se la atribuyen entera á un tal Angel Saavedra, en 1520 unos, y otros en 1528.

O yo me equivoco mucho, y no será extraño, ó los que ponen á este Saavedra como iniciador del canal, lo han confundido, en el nombre, con el Duque de Rivas que murió hacia 1865, y en los hechos, con Saavedra Cerón, que no buscó tal estrecho, sino derrota entre los Malucos y las costas occidentales de Nueva España, como lo dice Gómora en su *Hispania-Victoria*.

«Fernando Cortés envió de la Nueva España el año de 1528, á Alvaro de Saavedra Cerón con cien hombres, en dos navíos, á buscar los Malucos y otras islas por allí que tuviesen especias y otras riquezas, por mandato del Emperador y por hacer camino para ir y venir de aquellas islas á la Nueva-España, y aun pensando hallar en medio ricas islas y tierras.»

La carta de Gaspar de Espinosa al Empe-

rador, fechada en Panamá á 10 de Octubre de 1533, dice así :

«Los indios de las provincias del Perú es gente muy diestra en hacer y abrir caminos é calzadas...; podrían hacerse acequias de aguas de Chagre hasta la mar del Sur, é que se navegase; son como cuatro leguas de tierra llana. Juntamente se traerían los que por sus delitos merecen graves penas, y sería compensación de más de diez mil indios que de aquí se han llevado al descubrimiento y conquista del Perú.»

El alborozo con que se aceptó este proyecto lo va á poner delante de los ojos lo que se contestó á él desde Toledo; pero antes voy á copiar una oportuna reflexión del Sr. Don Marcos Jiménez de la Espada, acerca de estos conatos de unir ambos mares: «Los españoles, al poblar y civilizar las nuevas Indias, no siempre se envilecieron con la fácil y tentadora ganancia del oro en que abundaban la tierra y la hacienda de sus naturales, sino que también trataron de adquirir la riqueza á costa de trabajos é industrias, cuya idea ó proyecto bastan en nuestros días á la gloria de quien los concibe de nuevo ó se propone imitarlos.»

La cédula entera de contestación puede verse en este autor á continuación de las pa-

labras que de él dejó preinsertas, y también en la colección de Navarrete, entre los «Papeles traídos de Sim., leg. 3.º, A. de I.»

Copiaré aquí el extracto que hace tiempo tengo de ella, que es éste: «Al Gobernador ó Juez de residencia y oficiales de Tierra firme llamada Castilla del Oro. Sabiendo que el río Chagre se puede navegar con carabelas cuatro ó cinco leguas, y tres ó cuatro con barcas; y que abriendo canal desde allí hasta el mar del Sur podría navegarse de una mar á otra, juntándose la del Sur con dicho río, vos mando que tomando personas expertas, veáis qué forma podrá darse para abrir dicha tierra y juntar ambos mares. Enviad pintura de la tierra, montes, etc., del costo de la obra y tiempo en que podrá hacerse, según vuestro parecer. Entended en ello con toda diligencia, como cosa que tanto importa.» Está fechada á 20 de Febrero de 1534.

Francisco de Barrionuevo no debió recibir la comunicación que se le dirigió desde Toledo. Había ido, como dijimos, al Perú para ver de terciar entre los conquistadores y D. Pedro de Alvarado, y así se lo escribía al Emperador desde Panamá á 1.º de Julio de 1534, antes de ponerse en camino. Esta circunstancia fué, á lo que creo, la que dió el golpe de gracia hasta nuestros días á la

ruptura del istmo de Panamá con la correspondiente canalización del Chagre.

Estuviera ó no en Panamá Barrionuevo, su teniente de gobernador Pascual de Andagoya, ó contestando á la cédula si Barrionuevo no estaba, ú oficiosamente si estaba, decía así al Emperador desde Nombre de Dios, á 22 de Octubre del mismo año de 1534: «No he osado, con ser tan antiguo en la tierra, escribir á V. M. hasta que tratando por mí las cosas, he sido cierto de lo que conviene al bien de ella... Manda V. M. que se vea por dónde se podría juntar esta mar [del Norte] con la otra. También fué este aviso de hombre de muy leve ingenio, y que habrá de haber paseado y entendido poco la tierra. Yo haré lo que V. M. manda, en este verano que entrará ahora por Navidad, porque sin quemarse las zabanas, ni se puede andar, ni ver. Certifico á V. M. que no creo que hay príncipe en el mundo que con todo su poder saliese con ello, cuanto más poderse hacer con ayuda de los vecinos de estas partes. El verdadero juntar de esta mar con la otra es que lo que se había de gastar en hacer la barca para pasaje del río, V. M. mande que sea para que de aquí á Panamá se repare el camino y se abriese el río de Chagre para poder andar á la sirga hasta el punto donde

se descargan las barcas, que es cinco leguas de Panamá, etc.»*.

Cuando llegó á noticia de los españoles el gran trabajo que se trataba de llevar á cabo, se alborozaron todos con él, como no podía ser menos: así escribió Gómora en su ya citada *Hispania-Victoria*.

«Del Nombre de Dios á Panamá hay diecisiete leguas, y del golfo de Uraba al golfo de San Miguel veinticinco, que son las otras dos partes y las más dificultosas de abrir; sierras son, pero manos hay. Dadme quien quiera hacer, que hacer se puede; no falte ánimo, que no faltará dinero, y las Indias donde se ha de hacer, lo dan. Para la contratación de la especiería, para la riqueza de las Indias y para un rey de Castilla, poco es lo posible.» Y poniendo ejemplo de obras parecidas llevadas á cabo con gran constancia y empeño, añade: «Nicanor comenzó de abrir cien leguas y más que hay de tierra, sin los ríos, para portear especias y otras mercaderías del mar Caspio al Mayor ó Pónico; empero como lo mató Tolomeo Cerano, no pudo ejecutar su generoso y real pensamiento.»

Andagoya arrojó el guante hace trescientos sesenta y dos años á cuantos intentarían romper el istmo por Chagre, Cruces y Pa-

namá. Carlos V, aspirante á la Monarquía universal, lo dejó en el suelo; el *Gran francés* lo ha levantado en nuestros días: con él en la mano recorrió el conde de Lesseps casi toda Europa; habló, gestionó, y en Agosto de 1879 emitió 800.000 acciones del canal de Panamá. Están, pues, fronteros uno á otro en este asunto el insigne ingeniero conde de Lesseps y el cazurro de Andagoya. La justa autoridad que daba al Sr. Conde la ruptura del istmo de Suez; el viaje que en unión de una numerosa Comisión técnica hizo al teatro de las obras del canal panameño; lo que las hojas sueltas y periódicos, asalariados los más, encarecieron el infalible resultado de la obra, fueron causa de que el proyecto tomara cuerpo, aunque no se habían podido colocar las 800.000 acciones anteriormente emitidas. Se redactaron los estatutos de la Compañía y se sacaron al mercado acciones del canal por valor de 600 millones de francos, distribuídos por mitad entre Europa y América.

El tristísimo resultado de la Compañía universal del canal interoceánico es tan sabido, que pudiera dar aquí por terminado cuanto á la cortadura del istmo se refiera. Pero como por una parte sea materia de actualidad (algo añeja), y por otra (que para los

españoles es de interés) nos baldonen tanto los extranjeros y americanos de raza hispana de nuestro descuido y apatía, de lo que perdíamos el tiempo disputando y guerreando unos conquistadores con otros, y, sobre todo, haciendo mal lo poco bueno que en América emprendimos, voy á dar una breve y autorizada sinopsis de cuanto de importancia ha ocurrido en el conato de unir un mar con otro, para que los hijos de las repúblicas hispano-americanas, que sienten no haber sido su tierra conquistada de franceses, hallen algún lenitivo al dolor que les causa haberlo sido de españoles.

La apertura del canal de Suez puso á dos pasos de Europa todo el Sur del continente asiático, y el comercio á que dió lugar la unión de los mares Mediterráneo y Rojo centuplicó en breve el que poco antes se hacía por el cabo de Buena Esperanza. Repetir audacia análoga dividiendo en dos el gran continente americano, y bajo la dirección del hombre que, nuevo Hércules, había separado África de Asia, era para hacer época en la historia y para alborozar á cuantos tuvieran levantados pensamientos acerca del ingenio humano.

Pero los hombres de nuestros días, positivistas hasta lo indecible, no dieron tales

señas de alborozo, porque en realidad de verdad, y perdóneseme el atrevimiento, á ellos les iba poco ó nada en la nueva apertura proyectada. Los norteamericanos, tendiendo un rail tras otro por el istmo, hacía años habían precintado para sí la América; y Europa entera, contenta con poder enviar al Nuevo Mundo, á través del istmo, sus fierros, pastillas de jabón y angaripolas, no se preocupaba, poco ni mucho, del férreo brazo con que Monroe y Compañía habían ceñido la delicada cintura de la joven América. La apertura de un canal por el centro de América era un pensamiento necesario después de llevado á cabo el de Suez, una de esas ideas que á intervalos se apoderan de los hombres, como se apoderó la de dar dirección á los globos, la de establecer un idioma universal, etc.; ideas que privan á ratos, y que no teniendo para su realización dificultad alguna intrínseca, suelen darse por realizadas fácilmente.

El canal americano llevaba, sin embargo, gran ventaja á todos *los posibles* de navegación aérea, fácil volapú, etc., etc.; pues en su nota constitutiva no lleva otra cosa sino la de abrir un gran zanjón por el que confundan sus aguas dos océanos. Y ¿qué resiste hoy á la fuerza expansiva de la dina-

mita, de la panclastita y de otra multitud de agentes explosivos?

Cuando, como ahora se dice, ya la apertura del canal había hecho alguna atmósfera, se celebró en Amberes el primer Congreso geográfico, año de 1871. Fué tan deficiente el proyecto de canal que en él se presentó, tanta la tibieza de los congregados, que no se tomó otro acuerdo sino el de que se recomendara eficazmente á las potencias marítimas el estudio del canal con todo detenimiento y espacio.

Y tan despacio, efectivamente, lo tomaron, que hasta cuatro años después no volvieron á reunirse los vocales. En esta segunda sesión, tenida en París en 1875, se examinaron los proyectos presentados. Monsieur de Lesseps intervino en las discusiones, y volvió á acordarse otra recomendación eficaz á los Gobiernos interesados en la apertura del canal para que pesaran su necesidad y su importancia. Creo que pesaron poco, porque en Mayo de 1876, por iniciativa de la Sociedad de Geografía comercial, y sin contar para nada con los Gobiernos de las potencias marítimas, se formó el «Comité francés», del cual fué nombrado presidente el conde de Lesseps.

Los trabajos del Comité fueron ahora

prácticos: se nombró una Comisión numerosa para estudiar de nuevo el asunto de cortar el istmo. Dos años empleó en sus tanteos y levantamiento de planos, y al cabo de ellos, con datos, mapas y numerosas noticias de referencia, con detenidos estudios (decían los periódicos) y reconocimientos prolijos de los istmos de San Blas y Darién, y amén de todo esto con la luminosa Memoria escrita sobre el particular por Mr. Wyse, presidente de la Comisión exploradora, en colaboración con el oficial de marina Mr. Reclús, se creyó oportuno convocar otro Congreso internacional para tratar en él, y de una manera decisiva, de unir las aguas de ambos océanos, bajo la dirección del *Gran francés*. El Congreso se celebró, efectivamente, en París, año de la Encarnación de Cristo de 1879.

Oídos los pareceres de los exploradores, se acordó el nombramiento de cinco Comisiones, que marcharon á ampliar los reconocimientos ya adquiridos para el mejor trazado del canal. Catorce proyectos dieron á luz los comisionados. De ellos, diez proponían el canal con exclusas, y de ellos, lo querían cuatro á nivel; pero no todos conformaban en lo más substancial, que era determinar por dónde había de separarse el continente de sí mismo. Optaban unos que fuera por Te-

huantepec, otros por el lago de Nicaragua, quiénes por Panamá ó el Chocó, quiénes por San Blas ó el Darién, uniendo el Atrato con su afluente el Napipi, y terminando así la canalización en el golfo de San Miguel, frente á las Perlas.

Del análisis hecho á estos proyectos resultaron desechados el de Tehuantepec por largo y costoso; el de Nicaragua por tenerse que atravesar terrenos volcánicos y resultar incompleto; los de San Blas, Chocó y Darién por otros inconvenientes. En el apéndice van las ampliaciones con datos de interés.

Quedó, en definitiva, que la apertura se hiciera del Chagre á Panamá por canal á nivel, proyecto de Wyse y Reclús, y el que tuvo las simpatías de Lesseps. Con estos datos, y bajo estos auspicios, se formó la Compañía universal, á cuyo frente estuvo desde el primer momento el laureado conde de Lesseps, y en frente de todos Pascual de Andagoya desde 1534.

La Compañía universal del canal interoceánico de Panamá hizo suyo, no sé por cuánto, el proyecto Wyse y Reclús, y Colombia (Nueva Granada) otorgó el permiso para la perforación del Estado libre é independiente de Panamá, uno de los nueve de la Confederación colombiana.

Dados estos pasos y conseguidos tan halagüeños resultados, fué cuando empezó el señor conde de Lesseps sus conferencias interoceánicas por Europa, sin lograr colocar las 800.000 acciones que dijimos. Se hacía absolutamente indispensable algo que atrajera la atención del mundo sobre el canal, y se ideó que Mr. de Lesseps fuera á ver el sitio por donde debía pasar; y dió excelente resultado el arbitrio, pues á resultas del viaje y de su presencia en Panamá, se emitieron aquellas otras acciones por valor de 600 millones de francos, mitad á cada continente interesado.

Los agasajos que en Panamá se hicieron al *Gran francés* fueron verdaderamente inusitados: sobresalió en ellos el Ilmo. Sr. Don Telesforo Paúl, obispo diocesano, que para todo tenía tiempo. Ni lo perdió Lesseps tampoco, pues rectificó el proyecto Wyse-Reclús, cuya realización subía á 1.200 millones de francos. Las modificaciones que en él introdujo el Conde lo dejaron reducido primero á 843, luego á 659, y, por último, los contratistas del canal, Mr. Courreux y Herment, lo adelgazaron hasta 512. Si hasta ahora nada ha pecado de veloz en este asunto, si no son las rebajas, entra lo luctuoso.

Hasta la fecha de estos arreglos, ni se

tenía un plano topográfico, ni noticias exactas de la constitución geológica del terreno que debía atravesar. Urgía, con todo, empezar las obras de cualquier modo que fuese, para que los accionistas no se desanimaran. El 10 de Enero de 1880 estaba anunciado por los periódicos y en muchas lenguas que empezarían las obras del canal. Debía inaugurarlas en persona el Hércules francés, y en breve, brevísimo plazo, las aguas de uno y otro océano, corriendo á impulsos de una secreta y desconocida simpatía, se unirían para siempre en estrecho y fraternal abrazo.

Y llegó el 10 de Enero de 1880, día de expectación universal. Lesseps, con aquella misma mano que acababa de separar dos continentes, dió fuego á bien cebado barreno, y un montecillo situado en la región que debía ser atravesada por las aguas del canal dejó de pertenecer á la geografía ístmica. Por todo el año de 80 retumbó el estampido del barreno, sin que nada, absolutamente nada, ni una azadonada siquiera, turbara el eco de los barrenos, difundido á través de uno y otro mar.

Al fin, el 5 de Enero del siguiente año de 1881 salió de París la Comisión organizadora de las obras del canal. Armando Reclús como agente principal de la Compañía, y Blan-

chet como representante de los contratistas, debían empezar al punto sus respectivos trabajos.

Pero ¡ay! pisaban ya aquella tierra de atmósfera emponzoñada con las disensiones de Pedrarias y Vasco Núñez, de Almagro y de Pizarro, y Blanchet y Reclús también se emponzoñaron.

De sus reyertas salió un plazo de dos años más para empezar las obras. Pero seamos justos; si no había más plano topográfico de la región que debía cruzar el canal sino el que sirvió para el proyecto Wyse-Reclús, y éste sobre incompleto era de muy reducida escala, la geología del terreno estaba en cambio tan ignorada como en tiempo de Nicuesa, ó sea en 1510. ¿Qué habían de hacer?

Puesto que no había plano del canal, ni creo se haya todavía levantado, se convino en señalar sobre el terreno el eje del canal, obligándolo á pasar por los puntos señalados en el deficiente plano de Wyse-Reclús.

Se empezó, pues, la apertura de la trocha que comprendiese el trazado del canal. Los entendidos en ello dicen que la anchura que se le dió de 100 metros estaba bien calculada; pero como así salía carilla, los directores de la obra la redujeron de un golpe á cincuenta metros, y luego de otro á veinti-

cinco; que andar quitando cuatro ó seis metros de cada vez no era decoroso: al fin la dejaron en diez, é inútil. De hombres es errar, y en semejante gigantesca obra mucho más.

Pero que en el último cuarto del siglo XIX (1871-1882), tras once años de preparativos, viajes, conferencias, visuales, comisiones y convites, haya tenido la Compañía del canal de Panamá que contentarse para la base de sus trabajos con el plano de la vía férrea hecho un cuarto de siglo antes por los norteamericanos, sólo se concibe en los españoles, á los que, como dicen sus vecinos transpirináicos, todo se les va en proyectos. Va ya esto largo, y acabo.

Ocho años se marcaron de término para dejar expedita la comunicación entre ambos mares: van ya pasados trece ó catorce sin que haya trazas de canal. Respecto al gasto, lo calcularon unos en 1.500 millones de francos ó pesetas; otros en 600, y en 500 otros. Lo cierto es que la Comisión nombrada por el liquidador de la Compañía del canal pide ahora 900 millones más para acabar la obra.

La ligereza en los cálculos y en los estudios previos para tãmaña obra ha sido grande sobre toda ponderación. Los datos llevados al Congreso de 1879 indujeron á asegurar que la cordillera, por ser de roca compac-

ta, permitía taludes casi verticales para el cajero del canal, y la experiencia ha hecho ver que no hay tal roca, sino bancos de arcilla más ó menos dura y delicuescente en la superficie. El plazo de prórroga estipulado para la conclusión de las obras en 31 de Enero de 1881, acaba en igual fecha de 1899.

Los escándalos dados en París en 1893 con motivo del empleo de los fondos destinados al canal, podrá verlos quien quiera en las sesiones del Parlamento francés. El bárón de Reinach, Cornelio Herz, Lesseps (hijo), los periodistas comprados para mentir y extraviar la opinión pública, los ministros complicados en todo este negocio, menos limpio aún que el cieno removido en el fondo del Chagre, si harán un verdadero fin de siglo, no tienen importancia alguna.

Un dinero distraído de su objeto, con otro dinero se repone, y el mundo no se empobrece por el judiaco escamoteo y reparto de 1.500 millones de francos. Lo que, á mi juicio, y podrá ser que me equivoque, lo que á mi juicio preparó el camino para la filtración de la millonada, fué que estaba en la conciencia de todos que el canal no se acababa; que los trabajos ejecutados, lo mismo que los por ejecutar, no resolvían el pro-

blema. El pronóstico de Andagoya triunfa por ahora. Vamos á otro canal.

A 4 de Enero de 1540 salían del Cuzco para conquistar y poblar á Chile 150 españoles á órdenes del inmortal Valdivia. En el Enero del siguiente año, y á los quince días corridos de este mes, tras breves descansos, llegaron los españoles al valle del Mapocho, donde, de acuerdo con el cacique Huelenguale, fundaron la ciudad de Santiago.

Las conocidas alternativas de la guerra que sin cesar se sostuvo con los araucanos, y las muchas bajas ocasionadas por ella, no habían permitido que la población creciera tan rápidamente en Chile como en otras partes de América; y así, aunque buena parte de los terrenos próximos á Santiago carecían de riego, no se echó de ver, ó, mejor dicho, no se sintió la falta de aguas que los fecundara, hasta que crecida la población, se volvieron á ellos los ojos con dolor de no verlos regados y cultivados en solaz y beneficio de Santiago por las aguas del Maypú, pues las del Mapocho sólo alcanzaban á humedecer una exigua parte de ellos.

Las tentativas hechas para sacar un canal del Maypú y regar con sus aguas el llano de este nombre y aumentar con ellas las del Mapocho, fueron antiguas.

La que conozco de fecha más remota pertenece al año 1713, en que gobernando á Chile el malparado Ustáriz, digno, á lo que creo, de más vasto teatro de gobierno, comisionó al P. Guillermo Millet y al Hermano Pitterich para que reconocieran el terreno é informasen por dónde debía trazarse el canal que con las aguas del Maypú diera verdor y lozanía al estéril valle de Santiago.

Resucitó de nuevo la idea en 1726 el gobernador D. Gabriel Cano de Aponte, el cual, habiendo reunido á 8 de Mayo del otro año el Cabildo y propúéstole remediar la cada vez más sensible falta de agua, manifestó abiertamente que sin un gran capital y sin quien dirigiera con inteligencia los trabajos, nunca se llegaría al deseado logro de canalizar el caudaloso río.

Cano y Aponte, que había residido largo tiempo en los Países Bajos, conocía la muchedumbre de canales que en todas direcciones los cruzan, y teniendo cerca un río tan caudaloso como el Maypú y un llano tan estéril como el del valle de Santiago, se propuso regar éste con las aguas de aquél, y á todo trance.

Excitados los hacendados y labradores ricos con la persuasiva frase del Gobernador, erogó cada cual lo que pudo ó quiso, y Cano,

para no dejar enfriar el asunto, nombró al instante la Junta que había de entender en tan necesaria obra. Compúsose ésta del regidor D. Juan de la Cerda, del agrimensor D. José Gatica, del P. Guillermo Millet, que poco antes había llevado las aguas del Maypú á la hacienda de la Calera, y de Francisco Arnous Loriel, francés, que decía era arquitecto. Se reconoció el terreno y se calculó por la Junta pericial que montaría el gasto á unos treinta y un mil pesos.

En Agosto de 1726 se empezaron los trabajos; mas como no se había reunido ni la mitad de lo presupuestado, se dejó la obra.

Hace notar el P. Enrich en su reciente obra de la *Historia de la Compañía de Jesús en Chile*, que el director de los trabajos de canalización era el P. Millet, de lo cual no hace mención alguna Barros Arana. La verdad es que dicho P. Millet estuvo muy desacertado en el cómputo de los gastos, una vez que tasó toda la obra en 16.100 pesos, ó se figuró que todos irían ganando lo que él.

Los años que siguieron al de 1740 fueron en extremo secos y enfermos; esto hizo volver los ojos al empezado canal, y precisamente cuando gobernaba en Chile el señor D. José Manso de Velasco, brigadier de ejército y amicísimo de la prosperidad de

sus gobernados. Tomó con gran calor la continuación de las obras dichas, y á 8 de Junio de 1742, reunido por él el Cabildo para tratar del asunto, abogaron los Capitulares con empeño en su pro, resultando aprobada la continuación de la obra bajo el pie que se la llevaba en tiempo del gobernador Cano de Apon-te. Sacóse á pública subasta, y como nadie se presentara, se quedó el Cabildo con ella.

En Octubre de dicho año salió la Comisión para ver y estudiar el deseado proyecto; componíase del corregidor D. Juan Francisco Barros, del capitán (no sé de qué) Francisco Navarro, y del P. Petri, de la Compañía. Todos convinieron en que sería cara la obra. Vieron, estudiaron y sacaron mal el plano, pues hicieron la boca-toma fuera del sitio debido.

A poco de empezado el trabajo (1743) conocieron su error, y como no había ingeniero alguno en Chile, consultóse Manso de Velasco con un piloto de la destrozada escuadra de D. José Pizarro, que estaba surta en Valparaíso, el cual piloto opinó que la boca-toma debía haberse hecho más arriba.

Fué el cielo tan largo en aguas en 1744, cuan escaso había sido en los tres años anteriores á él. Con esto verdeció la árida llanura del Maypú, salió de madre el Mapo-