

Las alternativas españolas para el “Paso del istmo” en Tehuantepec, Nicaragua, Panamá y Darién

Spanish alternatives for the “Isthmus Transit” in Tehuantepec,
Nicaragua, Panama and Darien

Luis Laorden Jiménez. Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. (España).
luislaorden@ciccp.es

Resumen: No es muy conocido que bajo las aguas del lago Gatún, creado artificialmente por el actual canal de Panamá, están los restos de dos fortificaciones construidas por los españoles para controlar el paso por el río Chagres que era el camino habitual del transporte de la plata del Perú y del comercio entre los Océanos Atlántico y Pacífico. España durante su presencia de más de trescientos años en esta zona estudió alternativas para el paso del istmo centroamericano, no sólo en Panamá, también en Tehuantepec México, Nicaragua y en el Darién en Colombia. Se trata en este artículo de esas alternativas de los exploradores y los ingenieros militares españoles y se hace referencia a las grandes fortificaciones que construyeron y han quedado como testigos mudos de aquella época, entre ellos el castillo de San Lorenzo el Real en la desembocadura del río Chagres, los castillos de Portobelo, la primera Ciudad de Panamá, y el castillo de la Inmaculada en el río San Juan y las del lago Cocibolca en Nicaragua.

Palabras Clave: Tehuantepec; Cocibolca; Castillo de la Inmaculada; Canal en Nicaragua; Caminos en Panamá; Río Chagres; Castillo de San Lorenzo; Portobelo; Darién

Abstract: It is a little known fact that below the waters of Lake Gatun, created artificially by the present Panama Canal, there are two fortifications that were built by the Spanish to control passage along the River Chagres which was the most common route for the transport of silver from Peru and for trade between the two oceans. During their three-century presence in the area, Spain studied several alternatives for transit over the isthmus, not just in Panama, but also in the isthmus of Tehuantepec in Mexico, in Nicaragua and in the Darien in Columbia. This article considers the alternatives that were studied by Spanish explorers and military engineers and refers to the large fortifications that were built and which have remained as silent witnesses to those bygone times. These fortifications include the San Lorenzo el Real castle at the mouth of the River Chagres, the Portobelo castles, the first Panama City and the Inmaculada castle on the San Juan river and those on Lake Cocibolca in Nicaragua.

Keywords: Tehuantepec; Cocibolca; Castillo de la Inmaculada; Canal in Nicaragua; Roads in Panama; Río Chagres; Castillo de San Lorenzo; Portobelo; Darien

1. El principio de la Historia

El istmo centroamericano que estamos considerando fue la zona donde se produjeron los primeros asentamientos españoles en la llamada “*tierra firme*”, antes de que Hernán Cortés pisase México y Ponce de León lo hiciera en Florida. La primera ciudad española en esta “*tierra firme*” fue Santa María de La Antigua del Darien, fundada en 1510 en un punto de la costa del Caribe perteneciente actualmente a Colombia, cerca de la frontera con Panamá. Esta ciudad fue el primer centro de exploración de los españoles en el continente. De

ella salió Núñez de Balboa para el descubrimiento del mar que llamaron “*Mar del Sur*” para distinguirlo del Océano Atlántico de donde venían que era el “*Mar del Norte*” y en ella estuvo Francisco Pizarro antes de partir para Perú. Era la famosa “*Castilla del Oro*” a la que en 1514 fue enviado como gobernador desde España el enérgico capitán Pedro Arias de Ávila, llamado en la Historia como Pedrarias Dávila.

Era lógico que después del descubrimiento de este “*Mar del Sur*”, que pronto sería llamado Océano Pacífico, los españoles se pusiesen a investigar si existía paso natural que comunicase los dos mares a ca-



Fig. 1. Las alternativas para el paso del istmo en Tehuantepec, Nicaragua, Panamá y Darién sobre el Mapa de Vaz Dourado de 1568.

da lado del istmo. Los navegantes españoles recorrieron minuciosamente las costas del Atlántico y del Pacífico entrando en todas las bahías y desembocaduras de ríos para explorar si había paso en la tierra. Conocemos estas exploraciones por los diarios que escribieron y los primeros mapas que dibujaron guardados en el Archivo General de Indias en Sevilla.

Pronto se vio que no existía paso marítimo y entonces los españoles buscaron ríos que desembocasen en uno o en otro de los dos lados del istmo y que fuesen navegables hasta puntos próximos entre sí en el interior o próximos a la otra costa, de forma que se pudiese pasar de uno a otro lado del istmo con unos trayectos fluviales fáciles de navegar y continuados por un camino terrestre que no fuese muy largo o penoso, y al mismo tiempo que se veían estas posibilidades se planteó la gran solución de cortar la tierra con un canal para unir los ríos y hacer navegable todo el trayecto.

En 1525 Álvaro Saavedra Cerón fue el primero que mencionó la idea de cortar el istmo con un canal aprovechando el gran lago de Cocibolca en Nicaragua. Hubo polémica entre Pascual de Andagoya, que era el encargado de llevar a cabo la obra y hacía ver las dificultades insalvables, que *"no existía en Europa monarca con poder y tesoros suficientes para realizar la empresa"*, y los partidarios del proyecto como Francisco López de Gomara que opinaba que todo sería posible porque *"dadme quien lo quiera hacer, que hacer se puede; no falte ánimo, que no faltará dinero, y las Indias, donde se ha de hacer, se hará"*.

Hubo oponentes del proyecto porque pensaban que si se hacía el paso no se podría evitar que lo utilizaran también los enemigos de España para pasar,

subrepticamente o por la fuerza, y con ello tendrían más facilidad para atacar a las poblaciones españolas en el Mar del Sur. En una carta fechada en Panamá Vieja el 10 de octubre de 1533 el licenciado Espinosa argumentaba así ante el Rey:

"...porque parece a lo menos al presente no convenir al servicio de Vuestra Majestad que para lo de este Mar del Sur se abriese otra puerta más de ésta, porque si se abre por allí (estrecho de Magallanes), aquella será de todos, que vuestra Majestad no lo podrá resistir ni valer"

El entusiasmo en los años del Emperador Carlos en relación con el paso del istmo por medio de un canal no continuó con su hijo Felipe II, que lo consideró poco viable, o simplemente porque alguna autoridad teocrática dijo que *"el hombre no debe separar la tierra que Dios unió"*. A pesar de la desconfianza, el interés por el canal seguía esporádicamente y a finales del siglo XVII Fray José de Burgos trazó un plano y realizó una estimación de costos para la construcción de un canal navegable entre los dos mares y el 22 de enero de 1691 Fray Domingo Álvarez ponía en conocimiento del Rey el plan de Fray José de Burgos, que trazaba el canal por el paso de Cruces en el río Chagres, donde actualmente está el corte de la Culebra del Canal de Panamá.

Pasó el tiempo y el siguiente impulso para la construcción de un gran canal interoceánico llegó con los Ingenieros militares españoles de la Ilustración a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX, que proyectaron obras que España no pudo construir, porque eran superiores a las posibilidades reales entonces, o simplemente porque España terminó su presencia en América a partir de 1821 con la independencia de México y de las demás repúblicas hispanoamericanas.

2. El paso de Hernán Cortés por el río Coatzacoalcos en el istmo de Tehuantepec

Alejandro Humboldt en su obra *"Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España"* narra que Hernán Cortés estaba empeñado en descubrir un puerto en la costa del Atlántico que distase de la costa del Pacífico menos que el de Veracruz, y pidió a Moctezuma que:

"...le dijese si en la costa había algún río o ancón en que los navíos que viniesen, pudiesen entrar y

estar seguros. El cual le respondió que no lo sabía; pero que él le haría pintar toda la costa y ancones, y ríos de ella, y que enviase españoles á la ver, y que él le daría quién les guiase, y fuese con ellos y así lo hizo. Y otro día le trajeron figurada en un paño toda la costa; y en ella parecía un río, que salía de la mar, más abierto, según la figura, que los otros...".

Guiado por esta información, Cortés mandó en 1520 un destacamento de diez hombres bajo las órdenes de Diego de Orgaz para reconocer el río que le dijeron. Los exploradores lo midieron y no encontraron más que dos brazas y media de fondo en su desembocadura, pero remontando doce leguas, vieron que el río tenía cinco o seis brazas de profundidad y era navegable en un tramo largo. Hernán Cortés en sus cartas a las autoridades en España mostraba su entusiasmo por el descubrimiento de este río que llamó Quacalco, y los nativos llamaban con varios nombres, Huasacualco, Guazacualco, o Coatzacoalcos, y ha quedado definitivamente con el último de los indicados.

Este río Coatzacoalcos está en el istmo de Tehuantepec y desemboca en el golfo de México no lejos de Veracruz. El entusiasmo de Cortés provenía de que a muy poca distancia de su nacimiento en la zona montañosa de Chimalapas nacía otro río que también era navegable y desagaba hacia el Océano Pacífico, y por ello Cortés creyó haber descubierto el mejor camino entre los dos océanos, aprovechando el curso de estos dos ríos, que reducían la distancia terrestre en esta zona a un corto trayecto entre las cabeceras de ambos ríos. Esta fue la razón por la que Cortés colocó en la costa del Pacífico del istmo de Tehuantepec su primer astillero para construir los barcos con los que Álvaro de Saavedra llegó a las Molucas en 1527 en socorro de los expedicionarios de García Jofre de Loaysa y los de las 5 expediciones que mandó entre 1532 y 1539 y descubrieron la península a la que se llamó California haciendo referencia a la mítica reina Calafia del libro de caballería de Las Sergas de Esplandián.

2.1. La utilización después de Hernán Cortés

El camino fluvial del Coatzacoalcos se siguió utilizando después de Cortés, pero decayó su interés cuando se acondicionó el camino entre los dos puertos principales Veracruz y Acapulco que pasaba por Ciudad de México.



Fig. 2. "Plano Figurativo de la Boca del Rio de Guazacualcos..." por D. Francisco Álvarez Barreiro. Hacia 1730". Archivo General Militar de Madrid (IHCM) SH.MEX-6/7.

En el siglo XVIII el virrey Bucarelli mandó a dos brillantes ingenieros militares, según los consideró Humboldt, Agustín Crame y Miguel del Corral, para que examinasen con la mayor escrupulosidad todo el territorio entre ambas costas del istmo de Tehuantepec y comprobasen las condiciones de navegabilidad de los ríos y si había algún camino practicable entre ellos. Esta exploración se efectuó en los años 1776 y 1777 y de ella existen cuatro planos. Crame y Corral encontraron que había un afluente del río Coatzacoalcos que se aproximaba hasta una distancia de sólo 6 leguas al río Chimalapas y aunque la navegación en él era laboriosa por la existencia de siete "raudales" en su curso, le pareció a Crame que el tema merecía ser estudiado con mayor detalle porque el relieve del terreno podía permitir la construcción del "canal de los dos mares" uniendo estos dos ríos. Humboldt en su obra ya citada hace un resumen muy interesante del estudio de Crame y se extiende sobre las soluciones encontradas al paso de los "raudales" y la red de caminos que accederían a los diferentes embarcaderos.

Estados Unidos mostró interés por esta alternativa de Tehuantepec cuando empezó la "fiebre del oro"

al mismo tiempo que compraba a México el sur de Arizona en la llamada popularmente “Gadsden Purchase” en 1854, y el brillante ingeniero James Buchanan Eads propuso en 1879 un gran proyecto, que no se llegó a realizar, para transportar los barcos de costa a costa arrastrados por dos locomotoras actuando simultáneamente en dos vías paralelas de ferrocarril.

3. La “ruta del tránsito” por el río San Juan y el gran lago Cocibolca en Nicaragua

La franja de tierra que separa los océanos en Nicaragua tiene un ancho superior a la de Panamá, pero en esta zona está el gran lago “Cocibolca”, que comunica con el Atlántico por el río San Juan, “el *desaguadero*” como se le llamó. Descontando el lago y el río queda para el trayecto terrestre una distancia menor que la de la solución en Panamá, y por eso el paso por Nicaragua se consideró muy pronto como una solución posible para el “*paso del istmo*”.

El lago de Cocibolca fue descubierto por Gil González de Ávila o Dávila, cuando se dirigía por el golfo de Nicoya hacia los dominios del indio Nicarao. González Dávila se reunió con este cacique el 5 de abril de 1523 en un punto situado entre las actuales poblaciones de Rivas y el puerto lacustre de San Jorge, en donde ahora está el monumento denominado de “*La Cruz de España*” en recuerdo de la conversación que tuvieron los indios con los españoles que llegaban, en la que los visitantes fueron incapaces de responder a las preguntas existenciales de los pobladores que allí estaban, según relató el cronista Francisco López de Gomara. Nicarao habló del gran lago Cocibolca y González Dávila fue a él inmediatamente para tomar posesión en nombre del Emperador Carlos el 12 de abril de 1523. A continuación Francisco Hernández de Córdoba fundó la ciudad de Granada en la orilla oeste del lago Cocibolca en 1524, y poco tiempo después, se fundó en la orilla sureste la ciudad de San Carlos en la salida del río San Juan.

Los primeros que navegaron por el río San Juan y pasaron sus peligrosos “*raudales*” fueron Martín Estete y Martín Rojas en 1529 y Alonso Calero y Diego Machuca de Suazo en 1539. Al cabo de cierto tiempo fue Diego Gutiérrez el que navegó desde Nombre de



Fig. 3. “Plano Ydeal desde el Estero del Realejo, Puerto Real de la ciudad de Leon en el Mar del Sur...”, 1778. Archivo General Militar de Madrid (IHCM) SH.NIC-2/5. (Nota: la representación en este mapa está con el norte hacia abajo, al revés de lo habitual).

Dios en la costa panameña y remontó el “*desaguadero*” del río San Juan hasta el lago Cocibolca. En 1546 el cronista López de Gomara proponía cortar el istmo en Nicaragua si no era posible hacerlo en Tehuantepec o Panamá.

3.1. La Historia del paso por el río San Juan.

Los ataques ingleses al Castillo de la Inmaculada y a las fortificaciones del lago Cocibolca

En los primeros años España no tenía guarniciones militares en el río San Juan para controlar el paso por esta vía fluvial. Muy pronto los piratas se dieron cuenta de que se podía pasar sin dificultad y mostraron especial interés en saquear los ricos establecimientos españoles en el lago Cocibolca. Francis Drake después de atacar Santo Domingo y Cartagena de Indias en 1585 soñó con conquistar la ciudad de Granada para ofrecerla a su reina como “*la más preciada joya*”, aunque no pudo hacerlo. El primer ataque pirata a Granada que tuvo éxito fue el de Henry Morgan que en 1665 remontó el río San Juan desde su base en Jamaica y saqueó la indefensa ciudad durante tres días retirándose con un rico botín.

Para que la preciada joya no siguiese indefensa los reyes de España mandaron construir fortificaciones y posiciones de observación en el río San Juan y en el lago Cocibolca. Primero se construyó en 1666 el fuerte de San Carlos en el lago al principio del río San Juan, y a continuación en 1675 la fortificación más importante, la de “*La Pura y Limpia Inmaculada Concepción*”, denominada popularmente “*el Castillo*”, que se alza imponente sobre una colina en el punto del río San Juan donde se encuentra el raudal más peligroso, el llamado “*del diablo*”.



Fig. 4. "Ko-cris o Diseño en el que se procura dar una idea de la Fortificación de San Carlos..." por D. Joseph María Alexandre. Año 1792. España. Ministerio de Defensa. Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército. "Cartografía y Relaciones Históricas de Ultramar. T. IV nº 57.



Fig. 5. Castillo de la Inmaculada en el río San Juan, Nicaragua.



Fig. 6. "Plano del Castillo de la Inmaculada Concepción del Río de San Juan que delineó el Ingeniero Ordinario Don Luis Díez Navarro en el año 1746..." Archivo General Militar de Madrid (IHCN) SH.NIC-1/10.

El sistema defensivo se completaba con dos baterías en el lago, la de San Pablo de la Isleta en una de las islas del archipiélago próxima a Granada y la de la Aduana en el desembarcadero de Granada. También hubo un fuerte muy al principio, el de Santa Cruz, construido en 1602 en una de las bocas del río San Juan, que fue pronto abandonado al comprobarse que no era operativo ya que la desembocadura tenía más de un cauce de navegación.

El río San Juan fue escenario de batallas con piratas y marinos regulares ingleses. En 1762 la jovencísima Rafaela Herrera repelió un ataque inglés al Castillo de la Inmaculada durante la Guerra de los Siete Años y por ello está considerada la heroína nacional nicaragüense. Horacio Nelson ocupó por poco tiempo el Castillo de la Inmaculada en una de sus primeras misiones como oficial de la marina inglesa en 1780.

3.2. Los primeros proyectos españoles de canal en Nicaragua

La idea de construir un canal en Nicaragua planteada muy al principio de la época imperial española volvió a ser considerada en el siglo XVIII de la Ilustración. Antonio de Ulloa, sugirió la construcción de este canal después del viaje que hizo con Jorge Juan para la medición del meridiano en 1735 y con ello despertó el interés europeo.

Después de los intentos de ocupación militar a los que se ha hecho referencia, Inglaterra hizo en 1781 una oferta pacífica de comprar el territorio de Nicaragua. El Rey Carlos III receló de esta propuesta inglesa porque sospechó que detrás de ella estaba la intención de construir un canal interoceánico aprovechando el río San Juan y el lago Cocibolca para llegar más fácilmente a las posiciones españolas en el Pacífico, y envió al agrimensor Manuel Galisteo para que hiciese una nivelación de la franja de Rivas entre el Pacífico y el lago y con ello saber si el proyecto era técnicamente posible. Humboldt en su *"Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España"* señala que los mapas antiguos indicaban la existencia de una comunicación entre el lago y el océano Pacífico, por el llamado río Partido, que tendría dos brazos, uno al mar y otro al lago, además de la comunicación con el Atlántico. Las conclusiones de Galisteo fueron que la distancia entre el lago y el mar era sólo de 4 leguas y que el terreno en el istmo subía primero 170 metros y descendía después 132, por lo que el nivel de las aguas en el

lago estaba a 38 metros sobre el nivel del Océano Pacífico, (se equivocó en la medición sólo 6 metros, en realidad está a 32 metros). Galisteo opinó que el canal era imposible porque si se hacía el lago se vaciaría rápidamente y perdería la navegabilidad. En aquella época no se consideraba la construcción de esclusas. Con el informe de Galisteo el Rey se quedó tranquilo, pero decidió sabiamente no vender.

La alternativa de abrir el canal en Nicaragua fue considerada nuevamente en tiempos de Carlos IV al que sólo le faltó para llevarla a cabo *"una decena de años de paz"*, porque *"emprender aquella obra mientras se guerreaba con la nación británica habría sido llamar la atención del enemigo y exponer aquel punto a una invasión que aumentase los peligros de aquella parte de la América"*, según escribió Godoy en sus Memorias.

En 1797, los precursores de la lucha independentista en Hispanoamérica, Francisco de Miranda, José del Pozo y Manuel José de Salas, intentaron obtener el apoyo del Primer Ministro inglés William Pitt, a cambio de derechos especiales de tránsito por el canal, cuya construcción daban por hecho en Nicaragua o Panamá, una vez que se lograra la emancipación de España, siguiendo el espíritu de Simón Bolívar.

Más tarde, en las Cortes de Cádiz de 1812-1814, José Antonio López de la Plata y José Sacasa, representantes de la Diputación Provincial de Nicaragua y Costa Rica defendieron la idea de la construcción de un canal interoceánico en Nicaragua y lograron la aprobación de un decreto en este sentido, del que nada fructificó por los momentos políticos inciertos que siguieron en España y porque muy pronto empezó el proceso de independencia de las provincias americana y la retirada española.

3.3. Las propuestas después de la independencia y la intensa actividad internacional en Nicaragua relacionada con el canal hasta nuestros días

Desde el primer instante de su vida independiente, los sucesivos gobiernos de Nicaragua consideraron la posibilidad de construir el soñado canal interoceánico aprovechando el río San Juan y el lago Cocibolca, aunque este proyecto por su magnitud estuvo siempre condicionado a los intereses de las grandes potencias en aquellos momentos, especialmente de Inglaterra y Estados Unidos. Un proyecto fantástico de transporte combinado en tramos sucesivos, marítimo,

fluvial y terrestre fue el del emprendedor Cornelius Vanderbilt en 1849 que funcionó hasta la construcción del ferrocarril en Panamá anterior al canal.

El éxito de Fernando de Lesseps en Suez hizo pensar en la posibilidad del canal en Nicaragua y en 1876 el Presidente de los Estados Unidos convocó una comisión científica que determinó por unanimidad que el canal por Nicaragua era la opción mejor aunque el Congreso Internacional de París organizado por Lesseps llegó a la conclusión de que la mejor opción era la que propugnaba Lesseps en Panamá, a nivel sin esclusas.

En 1902 el Congreso de los Estados Unidos convocó una nueva comisión científica que en medio de una intensa polémica dictaminó que el canal por Panamá era más económico que el de Nicaragua, porque se aprovechaban los terrenos y las obras iniciadas por la compañía de Lesseps, al mismo tiempo que los promotores de Panamá destacaban el peligro en Nicaragua por la existencia de volcanes cerca del lago ante la opinión pública sensibilizada por la catástrofe de la erupción del volcán Monte Pelée en Martinica que produjo 40.000 muertos. El resultado fue que Estados Unidos optó en 1903 por la opción de Panamá y abandonó la idea de Nicaragua. A pesar de ello continuó el interés de los nicaragüenses por su canal, sometido siempre a las interferencias estadounidenses. Es interesante señalar que en la lucha por el canal nicaragüense coincidieron los dos enemigos irreconciliables, Augusto César Sandino y Anastasio Somoza.

4. Los caminos españoles en Panamá

Establecidas por Pedrarias Dávila la ciudad de Panamá en el Pacífico en el año 1519, y la de Nombre de Dios en el Atlántico en 1520, los españoles enseguida trazaron un camino que cruzaba el istmo uniendo estas dos ciudades. En 1528 el gobernador Pedro de los Ríos, que había sucedido a Pedrarias Dávila, se preocupó de acondicionar este camino, y de él hablaría en 1530 el cronista Pedro Mártir de Anglería.

"Pues por aquel istmo, con sumo gasto, ya del Rey ya de los habitantes, rompiendo rocas y guaridas harto emboscadas de varias fieras, hacen un camino por donde pueden pasar dos carros, a fin de que pasando fácilmente, puedan investigar los secretos de ambos mares; pero aún no lo han llevado a cabo".

El inconveniente que tenía la ciudad de Nombre de Dios, donde empezaba el camino, es que no disponía de puerto espacioso, y por ello, cuando el tráfico marítimo empezó a crecer como consecuencia del comercio de la plata descubierta en Perú, y después de un ataque de los piratas ingleses, esta ciudad fue abandonada y la población se trasladó a la nueva ciudad que se construyó en la amplia y protegida bahía de Portobelo. Portobelo era en verdad un emplazamiento extraordinario y en esta bahía los españoles construyeron nada menos que cinco grandes castillos o fortalezas y otras fortificaciones menores que configuraban tres líneas de defensa a los que nos referiremos más adelante.

Al trasladarse la actividad portuaria en el Atlántico de Nombre de Dios a Portobelo, se cambió el principio del camino terrestre a esta segunda ciudad según un ramal de no mucha longitud. Este camino terrestre que se utilizó para llegar al Océano Pacífico partiendo de Portobelo en el Atlántico tenía unas 18 leguas, que no era una distancia excesiva, pero resultaba de paso difícil porque lo invadía la vegetación selvática y había que caminar por terrenos empantanados o por tramos escarpados. En uno de los libros del Ingeniero de Caminos, y gran historiador de la Ingeniería, Ignacio González Tascón figura una referencia al relato del fraile jerónimo Diego de Ocaña del viaje que hizo en 1599 para atravesar el istmo, en el que tardó tres días a lomo de mula, y del que dijo que *"continuamente en todo tiempo hay truenos y relámpagos y aguaceros muy grandes, de suerte que a cualquier hora siempre está tronando y hay tempestades"*. En este camino había varios puntos difíciles de pasar, como los de Santa Bárbara y del Calvario, y el peor era el que Ocaña llamó el *"paso del Credo"*:

"...para pasar aquello no sólo es menester decir el Credo sino toda la doctrina cristiana y encomendarse a Dios; y así se tienen por temerarios los hombres que no se apean para subir y bajar estos pasos."

Era importante encontrar una buena solución para el *"paso del istmo"* porque aparte de las mercaderías ordinarias poco voluminosas que se transportaban fácilmente, estaba el transporte desde España del mercurio necesario para el laboreo de las minas de plata del Perú hasta que se descubrieron las minas de Huancavelica en el mismo Perú, y en la otra dirección los lingotes de plata que desde Perú se enviaban a España. Las dificultades de los caminos terrestres que cruzaban el istmo



Fig. 7. Los caminos españoles para el paso del istmo en Panamá.

fueron consideradas por el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo que en el año de 1530 se dirigía al Rey proponiendo la alternativa del paso por el río Chagres.

El Consejo de Indias deliberó sobre las soluciones posibles y finalmente Carlos I dispuso una Real Cédula en la que no figura fecha pero debió ser de 1532 en la que ordenaba al gobernador de tierra firme que tomase las medidas necesarias para definir minuciosamente todo lo relativo con la navegabilidad del río Chagres y la posibilidad de completar el camino fluvial entre los dos mares y al año siguiente se autorizaba al gobernador Francisco Barrionuevo para que gastase mil pesos en oro en limpiar la boca del Chagres y edificar allí una casa donde se guardasen las mercaderías. En cumplimiento de esta Cédula se designó en Panamá una comisión exploradora con el gobernador Antonio de la Gama y tres regidores y un mayordomo que salieron por tierra de Panamá y se unieron con los que remontaron el río Chagre y llegaron a la conclusión de que el río era navegable para navíos de cien toneladas hasta el lugar que llamaron Venta de Cruces.

El río Chagres vertía sus aguas en un punto del Océano Atlántico muy cerca de donde ahora está la ciudad de Colón, que constituye la entrada por el norte al actual Canal de Panamá, a unos cincuenta o sesenta kilómetros por mar al oeste de la bahía de Portobelo. El navegante Lope de Olano fue el primero que se adentró por el curso del río unas cuantas leguas en 1510 y le puso el nombre de *"río de los lagartos"*. Más tarde este río fue llamado *"de Chagre"* haciendo referencia al cacique indio de la zona y posteriormente los españoles al constatar que había más de un cacique indio decidieron llamarle *"de Chagres"*, que es su nombre actual. Remontando a partir de su desembocadura, este río seguía un trazado serpente-

Fig. 8. Castillo de San Lorenzo el Real de Chagres y desembocadura del río Chagres en el Océano Atlántico. "Fortificaciones en Iberoamérica". Ramón Gutiérrez. Cortesía de Ediciones El Viso.



ante por la selva hasta Venta de Cruces donde cambia dirección y pendiente y deja de ser navegable porque va hacia su nacimiento en la cadena montañosa que separa las cuencas de los dos océanos, a sólo siete leguas del Pacífico en línea recta. Decimos que vertía o que seguía porque este río Chagres ya no existe como tal río al haberse construido el actual canal de Panamá encima de él.

El primero que navegó por el río Chagres entre Venta de Cruces y la mar abierta del Caribe fue el capitán Hernando de la Serna en 1527. La navegación era laboriosa porque en el paso de la selva caían a menudo árboles con todo su ramaje, arrancados por las crecidas o las tormentas, y en varios puntos, donde la pendiente era más fuerte, y la velocidad por tanto mayor, se pro-

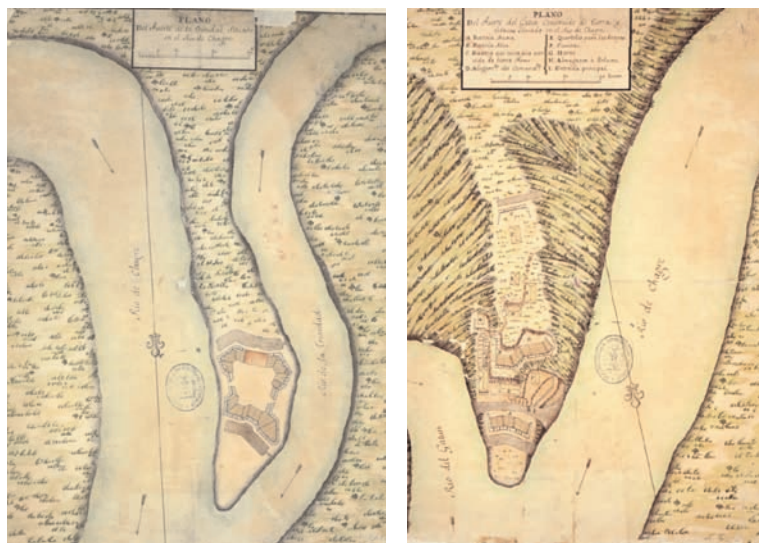
ducían "raudales" de poca profundidad en los que afloraban las rocas y quedaba escaso calado disponible. Para la navegación comercial se usaban embarcaciones planas, que se denominaban "bongos", las más pequeñas de hasta once pies hechas de una pieza, lo que da idea del tamaño de los árboles que allí había, y "chatas" las más grandes, de varias piezas, con capacidad de hasta 600 o 700 quintales y una tripulación de remeros de 18 o 20 fornidos indígenas.

El viaje completo no terminaba en la desembocadura del río Chagres porque allí las condiciones de la costa no ofrecían abrigo natural y sólo se pudo hacer en ella un punto de parada o "Aduana" que no constituía un verdadero puerto. Los orígenes o destinos del tráfico eran el puerto de Portobelo en el lado del Atlántico, que se relacionaba con España, y el de Panamá en el lado del Pacífico que se relacionaba con Perú. Por lo tanto el viaje completo del paso del istmo en Panamá tenía tres tramos sucesivos: primero por mar abierto desde Portobelo hasta la Aduana en la desembocadura del Chagres, segundo fluvial desde la Aduana hasta los almacenes en Venta de Cruces y tercero terrestre desde Venta de Cruces hasta Panamá.

Los ingenieros Jorge Juan y Antonio de Ulloa en su obra "Relación Histórica del Viaje a la América Meridional", publicada en Madrid en 1748, narran el paso del istmo por el río Chagres en el viaje que hicieron en 1735 por orden de Felipe V para participar en la misión científica de la "Academie Royale des Sciencies de Paris" que tenía como objetivo medir un arco de meridiano en el Ecuador. La navegación por el Chagres hasta Venta de Cruces llevó una semana a Jorge Juan y Antonio de Ulloa, con peligros y situaciones difíciles. Desde Venta de Cruces a Panamá, por tierra, tardaron un par de días, con lo que su viaje en total, incluyendo descansos fue de catorce días. El paso por el río Chagres fue el más utilizado por los españoles. El historiador Juan Manuel Zapatero informa de un estudio realizado por el ingeniero militar Agustín Crame, elevado al Rey Carlos III en 1779, que se conserva en el Archivo del Servicio Histórico Militar en Madrid y es un antecedente del proyecto del Canal de Panamá.

4.1. Los ataques piratas y las fortificaciones de Panamá y Portobelo

Fue natural que ante la riqueza que se manejaba en el llamado "triángulo estratégico" de Portobelo, Chagres y Panamá, los piratas y los marinos de todas



Figs. 9 y 10. "Plano del Fuerte de la Trinidad, situado en el Río de Chagre". Año 1750. Y "Plano del Fuerte del Gatun...". Año 1750. Archivo General Militar de Madrid (IHCM) SH.PAN-4/10 y 4/11.



Fig. 11. "Planta del diseño de la nueva villa de Portobelo hecha por el General de batalla D. Luis Venegas" 1688. Archivo General de Indias, MP. Panamá 97

las nacionalidades, especialmente los ingleses, intentasen aprovecharse de las oportunidades fáciles para asaltar las poblaciones españolas.

El más nombrado de los piratas ingleses fue Henry John Morgan, ya citado antes, que vivió obsesionado por atacar los barcos y posiciones españolas en América. El objetivo de Morgan no era ocupar territorios para Inglaterra, sino simplemente destruir las poblaciones y saquear las riquezas españolas, y una vez que lo conseguía se retiraba dejándolo todo en ruinas. Su episodio más famoso fue la toma del castillo de San Lorenzo el Real de Chagres y el saqueo de Panamá Vieja en 1671. Después de esto la población española se trasladó a una nueva ciudad, que llamaron Panamá la Nueva, a poca dis-

Fig. 12. Fortificaciones de Portobelo.



tancia de la Vieja, a la que dotaron con adecuadas fortificaciones, y es la actual capital de Panamá. También hubo ataques ingleses a Portobelo que en algunos casos tuvieron éxito.

4.2. La utilización del río Chagres y el camino de Cruces después de los españoles

Después de los españoles pasaron por el río Chagres y el camino de Venta de Cruces toda clase de viajeros y aventureros a partir de la "fiebre del oro" desatada en el año 1848 en California. Antes del ferrocarril transcontinental en los Estados Unidos muchos estadounidenses optaban por viajar en barco a Panamá y cruzar el istmo siguiendo el camino español. Se debe decir que no todos los viajeros que pasaron por Venta de Cruces iban buscando el oro de California ni merecen el calificativo de aventureros. El general Ulysses S. Grant que más tarde sería el Presidente nº 18 de los Estados Unidos pasó por este camino en el año 1852 conduciendo una tropa de 700 soldados destinados a California. Finalmente el ferrocarril construido en 1855 por la "Panamá Rail Road Corporation" sustituyó al camino español antes del Canal de Panamá.

5. Las posibilidades del Darién estudiadas por los ingenieros militares españoles del siglo XVIII

La "Ilustración" se sintió con un gran esplendor en las provincias españolas de América, especialmente en las de Nueva España, y una de sus manifestaciones más importantes fue la aportación de los oficiales del Real Cuerpo de Ingenieros Militares que se dedicaron a la mejora de las condiciones de vida en las poblaciones, y en las comunicaciones en general, para permitir un mejor transporte y mayor intercambio o relación entre ciudades y países.

El estudio de nuevas alternativas para el "paso del istmo" se orientó hacia la parte del Darién que era la más estrecha de la Nueva Granada, actual Colombia. Además de Agustín Crame y Miguel Corral que ya han sido mencionados, hicieron estos estudios, Luis Díez Navarro, Francisco de Navas, Anguiano, José de Ynsaurrandiaga, José María Alejandre, José Antonio de Pineda, Pedro Carbonell, Fernando Murillo, Manuel Hernández, Juan de Herrera y Sotomayor, Ignacio Salla y Antonio Arévalo, entre otros.



Fig. 13. "Copia de un plano de parte del istmo de Panamá y del golfo de Darién, por Antonio de Arévalo. Año 1782." AGI, Panamá, Santa Fe y Quito, 270.

Una alternativa al río Chagres fue la bahía de Cupica en el Pacífico, al Este de Panamá. Desde esta bahía se vio factible abrir un canal de cinco o seis leguas que condujese a un embarcadero en el río Naipi que es afluente del gran río Atrato que desemboca en el Caribe. El piloto Goyeneche fue el primero que llamó la atención sobre esta posibilidad que acortaría notablemente el camino entre Perú y España.

Otra alternativa basada en el río Atrato fue la de la quebrada de la Raspadura, que une las fuentes vecinas de los ríos de Noanama, llamado también de San Juan, y Quito que es uno de los afluentes del Atrato. La distancia entre las costas en esta zona es de 75 leguas, y Humboldt cuenta que un fraile del pueblo de Novita en la Raspadura puso a sus feligreses a trabajar y consiguieron entre todos hacer en 1788 un canal entre los ríos mencionados, sin que nadie les ayudase, que se llenaba en época de lluvias y les permitía llevar en barcazas el cacao que producían a los puertos tanto del Atlántico como del Pacífico. ♦

Referencias:

–CASTILLERO CALVO, Alfredo. *La ruta transistmiana y las comunicaciones marítimas hispanas, siglos XVI a XIX*. Comunicación presentada al Seminario Puertos y fortificaciones en América y Filipinas 1984. CEDEX, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, CEHOPU, Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo. 1984.

–CASTILLERO CALVO, Alfredo (2). *Los metales preciosos y la primera globalización*. Banco Nacional de Panamá 2008.

–CATÁLOGO EXPOSICIÓN DOCUMENTAL, *El Canal Interoceánico en la Historia de Nicaragua*. Instituto de Historia de Nicaragua y Centroamérica. Universidad Centroamericana (UCA). Managua 1998.

–CRONISTAS DE INDIAS, NICARAGUA. Fondo de Promoción Cultural. Banco de América. 1975. El n° 1 incluye textos de Anglería, Andagoya, Sánchez Bortero, Las Casas, Motolinia, López de Gomara, Benzoni, Ciudad Real, López de Velasco. El n° 2 incluye textos de Herrera, Torquemada, Remesal, Vázquez de Espinosa, Me-

xia de Obando, Fuentes y Guzmán, Ximénez, Díez Navarro, Alcedo, Porta Costa.

–GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio. *Ingeniería española en Ultramar. (Siglos XVI-XIX)*. Ministerio de Obras Públicas y Transportes, CEHOPU, CEDEX y Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos. Madrid 1992.

–HUMBOLDT, Alexander Von, *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España*, con Estudio preliminar notas y anexos de Juan ORTEGA y MEDINA, edición de Editorial Porrúa, México 1991.

–LA ORDEN MIRACLE, Ernesto, *Castillos españoles en Nicaragua*. Desglosado de *Castillos de España*, Asociación Española de Amigos de los Castillos. 1980

–LAORDEN RAMOS, Carlos. *Obra civil de los Ingenieros del Ejército en Ultramar*. Tomo 1°. *Virreynatos de Nueva España y Nueva Granada*. Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica. Madrid 2008.

–MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Mª del Carmen. *Hernán Cortés. Cartas y Memoriales*. Junta de Castilla y León. Consejería de Cultura y Turismo. Universidad de León. 2003

–PORTILLO, Álvaro del, *Descubrimientos y exploraciones en las costas de California 1532-1650*. (1947). Ediciones Rialp S.A. 2ª Edición, Madrid 1982.

–RIPPY, J. Fred. *Justo Rufino Barrios and the Nicaraguan canal*. The Hispanic American Historical Review. Vol. 20, 1940.

–RODRÍGUEZ SERRANO, Felipe. *El Canal por Nicaragua. Estudio de la negociación canalera y su proyección en la Historia de Nicaragua*. 1968.

–RÚSPOLI, Enrique. *Memorias de Godoy*. La Esfera de los Libros S.L. Madrid. 2008

–SANCHIZ Y BASADRE, Eliseo. *Una visita a las obras del Canal de Panamá*. Imprenta de E. Maroto y Hermano. Madrid 1886. (Este libro está en la Biblioteca del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en Madrid).

–SOLER PASCUAL, Emilio. *Viajes de Jorge Juan y Santacilla. Ciencia y Política en la España del siglo XVIII*. Biblioteca Grandes Viajeros. Ediciones B. S.A., Barcelona 2002.

–ZAPATERO, Juan Manuel. *Historia del Castillo San Lorenzo El Real de Chagre*. Ministerio de Defensa, Servicio Histórico Militar y Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, CEHOPU. Madrid 1985.