

# DEL DESCUBRIMIENTO DEL PACÍFICO AL CANAL DE PANAMÁ

Manuel MAESTRO  
Presidente del Círculo  
de Letras del Mar

Al legado de Colón, que había dado a España un Nuevo Mundo, se sumó el de Balboa, que le dio un nuevo mar que habría de conocerse como el Lago Español.

En 1519, año en que fue ejecutado Vasco Núñez, el rey Carlos I era proclamado emperador del Sacro Imperio Romano Germánico. Durante su reinado recogería el fruto del descubrimiento del nuevo mar, que se había producido al poco de su jura como rey de Castilla. Viajando por este océano, Francisco Pizarro conquistó el imperio de los incas, formando el virreinato del Perú, y Gonzalo Jiménez de Quesada se posesionó del pueblo de los chibcha, en la actual Colombia. Los capitanes españoles Sebastián de Benalcázar y Francisco de Orellana partieron del reino de Quito en busca del mítico El Dorado. Benalcázar fundó en 1534 la ciudad de San Francisco de Quito, mientras que Orellana, tras fundar Guayaquil, se internó en la Amazonía y descubrió el río Amazonas. Juan Sebastián Elcano dio la primera vuelta al mundo, terminando así el viaje que había comenzado Fernando de Magallanes y sentando las primeras bases de la soberanía española en Filipinas y las Marianas.

Pedrarias siguió al frente del gobierno. Nada más consumir el sacrificio de Vasco Núñez de Balboa, se trasladó al Mar del Sur, y con el afán de borrar la memoria de su descubridor, el 27 de enero de 1519 tomó de nuevo posesión del océano en una pomposa ceremonia, como si él hubiese sido el primero en avistar sus aguas. El 15 de agosto de ese mismo año, al parecerle el lugar más apropiado para servir de enlace con la costa atlántica del istmo, fundó a orillas de este mar la ciudad de Panamá, adonde trasladó a los vecinos y al gobierno desde Santa María de la Antigua. En 1523 envió a Francisco Hernández de Córdoba a una expedición de conquista de lo que sería Nicaragua, donde fundó las ciudades de Granada y León. Envalentonado este con el éxito de sus conquistas, trató de zafarse de la autoridad de su jefe, que lo mandó ejecutar. Pedrarias, otra vez debido a sus influencias, consiguió salir airoso y obtener el nombramiento de gobernador de Nicaragua, donde fallecería a los noventa y un años. Pero la Historia hizo causa común con todas sus víctimas, y lo ha presentado a la posteridad como un conquistador cruel y sanguinario donde

los haya habido, del que no perduran recuerdos memorables en lugar alguno por donde pasó.

No es el caso de Vasco Núñez de Balboa, a quien en absoluto afecta el ostracismo histórico padecido por algunos de los fundadores de naciones o ciudades del Nuevo Mundo. El principal puerto del Pacífico panameño lleva su nombre, así como el distrito que abarca al archipiélago de las Perlas; también lo ostenta la máxima condecoración que otorga el gobierno de la nación; el balboa es la unidad monetaria nacional, y la principal avenida de la capital de Panamá lleva su nombre; en ella está ubicada la estatua más característica de la ciudad, en la que aparece el adelantado erguido sobre el globo terráqueo, con la mirada puesta hacia el Mar del Sur, alzando la espada con la mano derecha y el pendón de Castilla con la izquierda, con la misma gallardía con que lo hizo el 25 de septiembre de 1513.

## **El tránsito**

Tras estos acontecimientos, la nueva capital de Castilla del Oro se convertía en el epicentro desde el que irradiaría el descubrimiento y conquista del continente, hasta entonces conocido como Tierra Firme, razón que hacía necesario mejorar la vía de comunicación que unía el Atlántico con el Pacífico, de cuya inmensidad ya se tenía una idea más cierta.

El año de la muerte de Balboa (1519), Pedrarias, a base de ordenar el empedrado del terreno, terminó de construir una vía de tránsito que unía los dos océanos, mediante un estrecho camino de poco más de metro y medio de ancho y unos ochenta kilómetros de largo que hizo posible el paso de personas y mercancías a lomos de caballerías. El trazado de esta vía, conocida como Camino de Cruces, fue perfeccionándose, y en 1527 el rey Carlos I encargó que se buscara uno nuevo que atravesara el istmo de Panamá, para unir ambos mares, que se llamaría Camino Real. El recorrido de ambos, que confluían, enlazaba la ciudad de Panamá, en el Pacífico, primero con Venta de Cruces mediante una ruta terrestre, para posteriormente navegar por el río Chagres hasta su desembocadura, cercana a Nombre de Dios, en el Atlántico. La ruta fue tomando importancia en la medida en que progresaban los descubrimientos y conquistas, fundamentalmente en el Perú, cuyas riquezas viajaban por este camino tras llegar de las costas suramericanas del Pacífico al puerto de Panamá, para desde allí hacerlo hasta Nombre de Dios, en una primera etapa, y a Portobelo después, desde donde se embarcarían para navegar por el Atlántico hasta llegar a España. En viaje inverso lo hacían todo tipo de artículos y mercancías traídos desde allí con destino a todos los rincones del Pacífico americano. El tránsito implicaba contar con trenes de mulas conducidos por arrieros, remeros que impulsasen las embarcaciones, cargadores en cada una de las escalas, almacenes para guardar las mercaderías, personal que vigilase la ruta y la mantuviese limpia, y una red de ventas que permitiesen los relevos y los descansos. Los barcos que arribaban o partían

comenzaron a sufrir ataques de piratas y corsarios, que acudían al olor de los tesoros procedentes del Perú.

Carlos I había ordenado analizar la viabilidad de construir un canal navegable que uniese ambas orillas, proyecto que hubo de desecharse por imposible. Gil González Dávila, al descubrir el gran lago de Nicaragua, informó al Emperador de la posibilidad de construir el paso por esta vía lacustre —un mar de agua dulce de 8.000 kilómetros cuadrados de superficie enclavado en medio del continente—, aprovechando hacia el Atlántico el curso del río San Juan, que servía de desaguadero del mismo, y en dirección a la costa del Pacífico, la estrecha franja de unos veinte kilómetros que separa este océano del lago por el istmo de Rivas, lo que tampoco fue estimado.

Tratando de mejorar la defensa del territorio y el tránsito por el istmo panameño, Felipe II ordenó el traslado de los habitantes de Nombre de Dios hasta una nueva población que se erigiría en la bahía de Portobelo, para lo cual encargó al ingeniero Juan Bautista Antonelli la construcción de una serie de fortificaciones que la defendiesen. Así, el Camino de Cruces se completó como una ruta transístmica mixta, con tres etapas: una, marítima, desde Portobelo a la boca del Chagres; otra, fluvial, desde la boca del Chagres a la Venta de Cruces; y una tercera, terrestre, de la Venta de Cruces a la ciudad de Panamá.

Antes de finalizarse estas fortificaciones, al terminar 1595, Nombre de Dios volvió a sufrir un ataque de Francis Drake, cuyas fuerzas se adentraron por el Camino de Cruces para atacar los trenes de mulas que viajaban desde Panamá cargadas de plata y oro, aunque fracasaron en el empeño. El corsario inglés planeó luego tomar Portobelo y adentrarse por el Chagres hasta Cruces, pero su muerte, en enero de 1596, le impidió llevarlo a efecto. Drake, al que se dio sepultura en aguas de aquella bahía, fue uno más de los muchos que, de una u otra forma, llegaron a aquellas tierras después de culminada la conquista del Perú por Pizarro, tras cuya muerte fueron encontrados muchos yacimientos de plata, entre los que sobresalía el de Potosí, descubierto en 1545. El cerro, aparentemente, era tan rico en metal argentífero que podían hallarse vetas a flor de tierra.

Un grupo de españoles tomó posesión del Cerro Rico, en cuyas faldas fundaron un poblado bautizado como Potosí, que para 1570 contaba con 50.000 habitantes. El viaje se hacía primero en lo que se conocía como «navíos sueltos», pero enseguida, para evitar los ataques de piratas y corsarios, hubo que adoptar el régimen de convoyes o flotas. La flota de los galeo-



Tránsito terrestre a través del Camino de Cruces y el Camino Real.

nes, abandonado el litoral peninsular, primero se ponía rumbo a Cartagena y, de allí, a Portobelo. Al regreso se desplazaba hacia el norte hasta llegar a la altura de las islas Azores, donde el peligro corsario y pirata aumentaba. Allí tomaba rumbo al sureste y recalaba en no raras ocasiones en el Algarve portugués, a fin de descargar el contrabando traído y burlar así la Aduana española. Por último, el viaje remataba en Sanlúcar, desde donde los galeones comenzaban a remontar con dificultad el Guadalquivir hasta llegar al puerto de Sevilla.

Pocos lustros después de su fundación, Portobelo se había convertido en una de las ciudades más importantes de las Indias, debido a las especiales condiciones de su puerto y a su posición geográfica, que lo convertían en punto obligado de arribada y salida de las flotas de galeones. En sus ferias, que tenían una duración mínima de cuarenta días, se cerraban negocios que alcanzaban cifras millonarias. En sus calles y plazas se levantaban puestos de venta donde se podían comprar, entre otras muchas cosas, vinos, aceite, zapatos o ropa confeccionada en España, mientras que desde Panamá llegaban recuas de mulas cargadas con metales preciosos con destino a la Península, y productos naturales destinados a la venta y trueque procedentes de los territorios indios.

Las riquezas que afluían a Portobelo fueron una fuerte tentación para piratas como Henry Morgan, quien a fines de junio de 1668 la tomó por sorpresa antes de atacar Panamá. La escasa guarnición española, impotente para enfrentarse a una fuerza de nueve buques y 460 hombres, se refugió en el castillo de San Jerónimo, donde resistió el ataque, mientras el gobernador de Castilla del Oro, Agustín de Bracamonte, intentaba sin éxito reunir una fuerza para repeler a los piratas. Morgan le exigió el pago de 100.000 pesos para no destruir la población, adjuntándole al mensaje su pistola, con el recado de que con ella había tomado Portobelo y de que regresaría para recuperarla. El gobernador, por su parte, le remitió su anillo de esmeraldas, implorándole piedad para los lugareños. Reunida la cifra exigida por el pirata, Morgan se retiró; pero, en menos de tres años, regresó y tomó la ciudad de Panamá, con lo que cumplió su promesa de recuperar su pistola. El capitán general de Tierra Firme respondió al asalto ordenando volar los depósitos de pólvora de la ciudad, lo que provocó un devastador incendio que devoró la ciudad vieja por los cuatro costados. Morgan y sus hombres permanecieron tres semanas dedicados al pillaje y al saqueo. Sin embargo, el gobernador había tenido la previsión de cargar todo el oro y la plata en barcos que partieron rumbo a España. La arribada a Panamá del nuevo gobernador, el ingeniero Alonso Mercado de Villacorta, cuya misión principal era concluir la reconstrucción de la ciudad y sus fortificaciones, creó confianza entre la población, recelosa de nuevos ataques corsarios, los cuales, sin embargo, se sucederían sin solución de continuidad hasta que Inglaterra y España firmaron la paz.

La firma de esta paz coincidió con el auge de la vía del cabo de Hornos, merced a que para entonces se contaba con un mejor conocimiento de la ruta y los buques tenían mayor porte y reunían mejores condiciones de navegación. A ello había que sumar la existencia de importantes bases donde hacer escala,



Mapa del tránsito a través de Nicaragua.

como Guayaquil, El Callao, Valparaíso, Buenos Aires y Montevideo, desde las que se tenía fácil acceso a las principales ciudades del Imperio. Este conjunto de circunstancias trajo consigo, hacia mediados del siglo XVIII, la decadencia del istmo y de su tránsito, lo que se prolongó hasta después de la independencia de España y la integración, en 1821, de Panamá en la República de Nueva Granada.

Poco después, William Henry Aspinwall, un capitán mercante norteamericano, inició el tránsito con barcos propulsados por vapor, lo que impulsó el hasta entonces escaso tránsito a través del istmo panameño en virtud de los barcos que llegaban a Portobelo desde Nueva York y Nueva Orleans, para, una vez efectuado el paso por tierra, embarcar nuevamente en Panamá y llegar hasta los puertos sudamericanos o a los de la costa oeste de Estados Unidos. Así evitaban doblar el cabo de Hornos, ruta en la que se invertían hasta seis meses para recorrer las 15.000 millas que separaban ambas orillas de la gran nación, y se rehuían los peligros de viajar por tierra en caravanas de carretas tiradas por mulas, que debían transitar por caminos inexistentes y haciendo frente a los ataques incesantes de los indios.

La noticia de que se había descubierto oro en California, que el *New York Herald* dio como primicia el 19 de agosto de 1848, atrajo hasta San Francisco a más de 300.000 personas, procedentes tanto de Estados Unidos como del resto del mundo. Las 8.000 millas de camino que los viajeros se ahorraban hicieron que la balanza se inclinase hacia Panamá. El hallazgo de los yacimientos auríferos en Sutter's Mill, cerca del pueblo de Coloma, desató una auténtica fiebre del oro. Los efectos fueron espectaculares. San Francisco, que antes de esta fiebre no pasaba de ser una aldea, se convirtió en una urbe, de

modo que en 1850 California era admitida como estado de la Unión. Pero la fiebre también tuvo efectos negativos, entre otros, que los capitanes de los barcos arribados para satisfacer las necesidades de los recién llegados se enfrentaban a deserciones masivas de la tripulación, cuyos miembros abandonaban el barco para ir a los campos de oro. Estas deserciones convirtieron los muelles del puerto en una escombrera de barcos abandonados, cuyos mástiles llegaban a formar auténticas junglas de madera.

En Panamá la vida sufrió un gran cambio solo comparable con el acaecido durante la primera época de la conquista. La demanda de pasajes fue en aumento; y así, de seis vapores que comenzaron haciendo el servicio se pasó a veintiuno, y en 1850 se duplicó el número de viajeros en relación con los del año anterior. Los barcos de vela que se ocupaban en el tránsito se mantuvieron por algún tiempo. Dada la demanda de transporte, hubo momentos en que los viajeros que llegaban al istmo panameño debían esperar semanas para obtener un camarote en alguno de los barcos que se dirigieran a California.

Pero los panameños no podían dormirse en los laureles. Otro capitán mercante americano, Cornelius Vandervilt, comenzó a plantearles una batalla comercial mediante el tránsito de viajeros y mercancías por la ruta de Nicaragua. Los viajeros que llegaban en barco al puerto atlántico de San Juan del Norte transbordaban a otras embarcaciones más pequeñas, con las que remontaban el río San Juan hasta llegar a San Carlos, de donde partían en un vapor de más porte que les llevaba por el gran lago de Nicaragua hasta Granada, donde viajaban por tierra hasta El Realejo, en el Pacífico, para allí embarcarse rumbo a San Francisco. Debido a los limitados medios de transporte existentes para cruzar el territorio nicaragüense, a su larga duración, y a la incertidumbre de conseguir conexiones adecuadas para embarcarse rumbo a California, en un principio la ruta no debía quitar el sueño a los panameños; no obstante, los navieros establecidos en Nicaragua se esforzaron en resaltar las bondades del clima y los menores costes y, a pesar de los inconvenientes del viaje, la belleza de la floresta tropical y del lago cautivaron a algunos viajeros amantes de la naturaleza. Vanderbilt consiguió firmar en 1849 un contrato con el gobierno nicaragüense para abrir de forma oficial el tránsito a través de aquel país, y a tal efecto encargó la construcción de dos vaporcitos de poco calado que pudiesen remontar sin transbordos tanto el río como el lago, así como un vapor oceánico, con lo que el viaje total duraría seis días menos que por Panamá. En 1851 quedó inaugurada la ruta nicaragüense del tránsito que, prácticamente, monopolizó el marino norteamericano, quien también se había garantizado derechos exclusivos y privilegios para la construcción de un canal, lo que dio origen a diversos estudios y proyectos que fueron abandonados por falta de recursos. En 1855 la ruta por Nicaragua ya competía con la de Panamá. Sus vapores arribaban y zarpaban con regularidad, y confortables diligencias rodaban entre los caminos por tierra que completaban el tránsito. Sin embargo, la invasión del país por el filibustero William Walker dio al traste con la Compañía Accesorio del Tránsito, que acabó definitivamente sus operaciones en 1868. Pero para entonces el auténtico competidor ya era otro.

## El ferrocarril de Panamá

Desde 1847, en la cabeza de Aspinwall y sus socios Chauncey y Stephens bullía la idea de construir un ferrocarril que uniese el Atlántico con el Pacífico a través del istmo panameño. Siempre pensó que se trataba de un proyecto irrealizable debido al terreno y al clima a que debían enfrentarse, pero el marino norteamericano era un hombre con un tesón y una valentía a prueba de bomba. En 1850 la fiebre del oro californiano apretaba con fuerza, y en mayo se dio la primera palada para el comienzo de las obras. Aspinwall y sus socios habían constituido en Nueva York la Panama Railroad Co., que dos años antes había conseguido del gobierno de Nueva Granada el permiso para la construcción. Panamá dejó de ser la población tranquila de principios de siglo. La nueva ciudad, surgida tras la destrucción de la vieja en 1671 por Morgan, en los inicios de la construcción del ferrocarril sumaba 10.000 habitantes, número que se incrementó con trabajadores venidos de todas partes, sobre todo negros oriundos de las islas del Caribe y chinos, lo que le concedió desde un principio un marcado carácter cosmopolita.

Al enemigo de la burocracia pronto vinieron a sumarse otros impedimentos que habían subestimado: las destructivas fuerzas de la naturaleza del trópico y sus endemismos. No les fueron a la zaga los problemas derivados de la insalubridad del istmo, pues dolencias que no afectaban a los naturales de la zona, como la malaria, la fiebre amarilla y la disentería, hacían su aparición en la larga temporada de lluvias que iba de mayo a noviembre. Los salarios de la mano de obra y el coste de los materiales se dispararon, por lo que hubo que importar trabajadores, componentes y herramientas de lugares recónditos, principalmente de Cartagena de Indias.

Tras numerosos cálculos, el arranque del ferrocarril desde el Atlántico debió hacerse desde la isla de Manzanillo, en el lado este de la bahía de Limón, por lo que la compañía hubo de negociar de nuevo con el gobierno neogranadino. A la promesa de ganancias que representaba la fiebre del oro se oponían con fuerza las dificultades de todo tipo y el mayor costo de la construcción. Las dificultades con que se hubieron de enfrentar los ingenieros responsables del desarrollo del proyecto de la vía férrea motivaron que algunos de estos considerasen imposible, en un futuro, la construcción de un canal que uniese por el istmo los dos océanos. El 27 de enero de 1855 se tendió el último raíl, y al día siguiente una locomotora pudo viajar desde un océano hasta el otro. Durante los cuatro años siguientes se levantaron las estaciones, se instaló una red telegráfica en paralelo a la vía, se sustituyeron los puentes de madera por otros de hierro, y se repararon todas las averías existentes en los 80 kilómetros de recorrido. Lo único irreparable fueron las vidas humanas.

La cifra de muertos es una de las muchas incógnitas aún sin respuesta de esta epopeya. Se estima que fueron unos 12.000, aunque los registros solo consignasen 293 trabajadores blancos muertos por distintas causas —de los negros y los chinos no se llevaba control—. Los cadáveres fueron un negocio excelente: las facultades de medicina y sus hospitales universitarios demanda-



Ferrocarril transístmico de Panamá.

ban cuerpos para las prácticas de sus alumnos, y pagaban muy bien los cadáveres no identificados que la compañía del ferrocarril enviaba al extranjero en barriles con sal, remesas cuyo beneficio contribuyó de forma decisiva al mantenimiento de su propio hospital.

Antes de que finalizasen las obras del ferrocarril, la Panama Railroad Co. ya era una mina de oro: en 1853, con solo 45 kilómetros en servicio, transportó 30.000 pasajeros. El precio del pasaje era exorbitado, pero los

viajeros lo pagaban con gusto, ya que el costo por otra ruta era muy superior. Pero los problemas hicieron nuevamente aparición. En 1869 el ferrocarril de la Union Pacific uniría la costa este y oeste de Estados Unidos, y Nueva Granada, que en 1863 había tomado el nombre de Colombia, a la vista de los buenos resultados apretó las tuercas en sus convenios.

## El canal de Suez

Entretanto, Napoleón III había anunciado su propósito de conducir a Francia hacia una nueva era de progreso, y con esta mira creó un marco idóneo en su nueva corte, en la que sobresalía la figura de la emperatriz, la española Eugenia de Montijo. Mujer vivaz y amante de la aventura, secundó, tanto en el orden institucional como en el personal, la política de su marido, en la que implicó su capital personal invirtiendo en los sectores impulsados por la naciente revolución industrial, fundamentalmente en el desarrollo de los ferrocarriles. La abuela de la emperatriz, doña Francisca Grevigné, era hermana de Catherine, madre de Ferdinand de Lesseps, brillante diplomático y empresario, cuya persona muy pronto suscitó el interés de su prima segunda Eugenia, pues se movía muy bien en la corte imperial, en cuyos corrillos y foros abogaba por la intercomunicación de todos los pueblos, a través de la apertura de caminos y canales que acortaran distancias y propiciaran el progreso de las naciones.

Las teorías de Lesseps habían comenzado a fraguar durante su estancia como vicecónsul y cónsul general de su país en Alejandría. Su padre ya había ejercido, por mandato de Napoleón Bonaparte, de comisario general en Egipto, periodo durante el que había establecido una excelente relación con el bajá Mehmet Alí, lo que propició que este depositara la confianza en Ferdinand para la educación de su hijo Mehmet Said. Al calor de ello fue forjándose una amistad que resultaría vital para desarrollar la idea de construir un canal que uniera el mar Mediterráneo con el Mar Rojo. Invitado por su pupilo, Ferdi-



nand Lesseps llegó a Alejandría a primeros de noviembre de 1854, y a los pocos días Mehmet Said firmó un acta de concesión en la que otorgaba a su amigo Lesseps el poder exclusivo de constituir y dirigir una compañía universal para abrir el istmo de Suez y la explotación de un canal entre los dos mares. La concesión tendría una duración de noventa y nueve años, la compañía pasaría a llamarse Compagnie universelle du canal maritime de Suez, y Lesseps sería su primer director. No obstante, los británicos, opuestos al acuerdo, presionaron en contra, deseosos de ser ellos quienes dominasen aquella ruta, vital para las comunicaciones con sus colonias en Asia, sobre todo con la India. Tras llegar a acuerdos que satisficieron a otomanos y, en alguna medida, al imperio británico, la compañía se constituyó oficialmente y se pudo abrir la suscripción de acciones de la empresa que habría de construir el canal de Suez. Las obras comenzaron oficialmente el 25 de abril de 1859, y en 1869 el paso de 195 kilómetros que unía Port Said, en el Mediterráneo, con la ciudad de Suez, en el Mar Rojo, ya estaba culminado.

## **El canal francés**

El éxito obtenido en Suez desató la ambición de Ferdinand de Lesseps, que muy pronto vislumbró la idea de unir los océanos Atlántico y Pacífico mediante la construcción de un canal navegable, proyecto en el que estarían interesados tanto Francia e Inglaterra como Estados Unidos, que comenzaba a pisar fuerte en el concierto internacional como gran nación. Las tres potencias ya se disputaban dicho proyecto, estudiando las rutas alternativas de Panamá y Nicaragua. Hubo quienes le recomendaron calma, a lo que Lesseps no hizo caso, quizá debido a que el calendario contaba en su contra, pues en aquellos momentos ya había cumplido los setenta años. Lejos de ello, en nombre de la Société du canal interocéanique, que él fundó, hizo viajar a Panamá al oficial de la Marina francesa Lucien Napoleón Bonaparte Wyse para estudiar sobre el terreno la factibilidad de la obra.

Un año después, por mandato de la Société géographique de Paris, Wyse se trasladó a Bogotá, donde, tras arduas negociaciones, el 18 de mayo de 1878 consiguió firmar un contrato en virtud del cual el gobierno colombiano —Panamá era entonces parte de aquella república— autorizaba a Francia a llevar a cabo el proyecto y le concedía su explotación durante noventa y nueve años. Justo un año más tarde se convocó en París el Congreso Internacional de Estudios del Canal Interoceánico, al que asistieron 136 delegados en representación de 23 países, la mitad de los cuales eran franceses —entre ellos se hallaba Gustave Eiffel, constructor de la torre que lleva su nombre—. Los participantes, luego de fatigosas reuniones y discusiones, decidieron que la vía interoceánica uniría los dos mismos puntos que el ferrocarril: las bahías de Limón —donde está enclavada la actual Colón— y Panamá, y que lo haría por medio de un canal a nivel, obra cuya dirección asumiría el ya septuagenario Ferdinand de Lesseps.



Ferdinand de Lesseps.

Posteriormente, le tocaría batallar, como al resto de los componentes de la sociedad, en allegar los 400 millones de francos de capital social necesarios, de los que solo se consiguieron 300. Ello no frenó la operación, y para mostrar su confianza en la misma, Lesseps inauguró simbólicamente las obras, cuya dirección encargó a su hijo Charles pues, pese a lo que se creía, Ferdinand no era ingeniero sino un hombre de empresa: desconocía la técnica y la logística a emplear y su gran fuerza se basaba en la fe que tenía en el proyecto y en la confianza en su éxito que irradiaba entre la gente.

El proyecto se puso en marcha de forma apresurada y sin rigor, concluyendo que no habría problemas en la excavación de la cordillera central

panameña por lo que, para unir los dos mares, podría hacerse el canal a nivel. Las negociaciones dieron como resultado la compra del Ferrocarril de Panamá, con la idea de utilizarlo como un elemento de gran importancia en la construcción, pero nunca se utilizó para esos fines.

La malaria, junto con la fiebre amarilla, comenzó a hacer estragos entre la fuerza laboral. La cifra escandalosa de muertes, igual que había ocurrido durante la construcción del ferrocarril, puso en riesgo el proyecto. En 1884 la mano de obra alcanzó la cifra de 19.000 operarios, que debían ir siendo reemplazados según iban falleciendo.

Los cambios de contratistas y la terquedad de Lesseps, empeñado en desoír los consejos de sus directivos, que comenzaban a tener clara la inviabilidad del canal a nivel, proponiéndole la construcción de un lago artificial y una serie de esclusas que permitiesen vencer las diferentes alturas del terreno, sumado a la escasez de fondos, fueron el prólogo de un final que muchos comenzaron a vaticinar. Ante la ciencia de los ingenieros y los brazos de los obreros se interpuso la gran masa de piedra y tierra conocida como Corte Culebra, que frenó el avance y confirmó la teoría de que eran necesarias las esclusas para avanzar con el proyecto. Para ahondar en esa alternativa, Charles Lesseps contrató los servicios del ingeniero francés Phillipe Bunau-Varilla, un nombre que pasaría a formar parte de los principales artífices de que el canal pasase de utopía a realidad. Pero el dinero había ido consumiéndose como el agua desaparece al abrirse las compuertas, y Lesseps debió centrar sus esfuerzos en calmar la presión de los accionistas, la prensa y los políticos, cada vez más hartos de las cifras a que ascendían las pérdidas de la empresa y



Construcción del canal durante la etapa francesa.

de las especulaciones acerca del número de víctimas, cuya cifra real se desconocía, ya que eran sistemáticamente ocultadas.

La Compagnie se había convertido en un potro desbocado con destino a la quiebra al que su cochero no podía frenar. Así, en enero de 1889 los accionistas de la Compagnie universelle du Canal Interocéanique de Panama decidieron disolver la sociedad. El 4 de febrero de 1889 se liquidó la Compagnie, cuyos 85.000 accionistas perdieron todo el capital invertido en lo que supuso la peor crisis financiera de la época. No obstante, el proyecto canalero siguió adelante, aun sin fondos, hasta el mes de mayo siguiente. Al complicado proceso judicial subsiguiente a la quiebra se sumó la causa abierta contra Lesseps y el resto de los miembros de la Compagnie por fraude y abuso de confianza, caso que pasaría a la Historia como «el escándalo Panamá» y que se saldaría con su condena a cinco años de prisión. Gracias al trabajo de un esforzado equipo de juristas, en 1893 el Tribunal de Casación francés dejó en libertad a Ferdinand y a Charles, tras anular el fallo que les había condenado, junto a Gustave Eiffel y al exministro de Obras Públicas Charles Baïaut, a cinco años de prisión.

Concluido el juicio, Lesseps se sumió en una gran depresión y poco se supo de él hasta un año después, cuando murió a los ochenta y nueve años. A título póstumo, Francia le hizo justicia y le rindió los debidos honores en su funeral, en reconocimiento de sus dos obras —una de ellas inconclusa—, que fueron indispensables para el desarrollo del comercio mundial. En 1882 Inglaterra ya había recogido el fruto sembrado por Francia cuando tomó el control

absoluto de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez y el proyecto de Panamá seguiría adelante bien que tomando un rumbo distinto.

La fundación de la Compagnie nouvelle du Canal Interoceánico, ideada por Bunau-Varilla, sirvió para reactivar las obras del canal de Panamá y recuperar los fondos perdidos; pero su escaso capital, de tan solo 12 millones de dólares, y la pérdida de confianza del gobierno y del pueblo francés no dejaron otra alternativa que el traspaso de la compañía a Estados Unidos, que vio cumplidos sus deseos de contar con un paso que facilitase la navegación entre sus dos costas.

Pese a la mala imagen que se había creado alrededor de Lesseps en particular y de los franceses en general, hay que resaltar que su esfuerzo no fue totalmente inútil, pues entre las dos empresas creadas por Francia se excavaron 59 millones de toneladas de material, un 25 por 100 de las cuales fueron extraídas del Corte Culebra, punto que, por sus dificultades, se convirtió en el auténtico talón de Aquiles de la epopeya canalera; además, los estudios e incluso los fracasos de los franceses fueron de mucha utilidad en los primeros años de la etapa norteamericana.

## **El canal norteamericano**

No menos importante fue la labor de su buen amigo el ingeniero francés Philippe Bunau-Varilla, auténtico eslabón entre las dos etapas, la francesa y la norteamericana. Bunau-Varilla, trascendental en la cristalización final del proyecto, consiguió que el canal se construyese por Panamá merced a su infatigable tesón, y su labor tuvo su punto decisivo en su intervención ante el Senado norteamericano. En ella mostró unos sellos del Correo de Nicaragua en los que aparecía el volcán Momotombo en plena erupción, lo que evidenciaba la sismicidad de la zona y el riesgo que los volcanes nicargüenses entrañaban para la vía acuática. De este modo persuadió a los senadores de que el canal debía construirse en Panamá. Bunau-Varilla, con sus apremios, también fue el artífice de que Theodore Roosevelt, presidente de Estados Unidos, se implicase directamente en el proyecto para que saliese adelante.

Roosevelt ya estaba influido por Alfred Thayer Mahan, cuyas teorías se recogían en su obra *La influencia del poder naval en la Historia*, en la que el oficial de la Marina estadounidense abogaba por una base en las islas del Caribe y otra en el lejano Pacífico, así como por la construcción de un canal que facilitase a los barcos americanos su tránsito entre los dos océanos, lo que consolidaría a Estados Unidos como potencia mundial en el terreno económico, pues sería un cruce de primer orden en las rutas comerciales; y en el político y militar, al convertirse en un paso vital para sus escuadras. El control de Cuba, Puerto Rico, Hawai, Guam y Filipinas era ya una realidad tras la guerra con España y, al iniciar su andadura el siglo xx, tan solo faltaba el canal que permitiese un rápido tránsito entre las orillas este y oeste de Estados Unidos.

Tras despejarse las dos opciones existentes entre Nicaragua y Panamá, después del giro decisivo producido tras la intervención del ingeniero francés,

una ley aprobada en 1902 autorizó a Roosevelt a adquirir el ferrocarril panameño y todas las propiedades francesas de la Compagnie abandonadas tras el fracaso de Ferdinand de Lesseps. Definida la ruta, solo quedaba conseguir la autorización de la República de Colombia para iniciar las obras sobre lo que aún era territorio bajo su soberanía. Pero los colombianos rechazaron la propuesta estadounidense, lo que enfureció al presidente norteamericano, quien, impaciente por iniciar el proyecto canalero, zanjó las negociaciones. El proyecto parecía naufragar definitivamente, pero el ingeniero Bunau-Vari-lla era un maestro en el cabildeo, cualidad que dejó patente en sus maniobras para conseguir la secesión de Panamá de Colombia. En esta tarea contó con el concurso el doctor panameño Manuel Amador Guerrero —que sería el primer presidente de la nueva república—, quien también viajó a Estados Unidos para confirmar el apoyo a la causa secesionista, que obtuvo su triunfo el 3 de noviembre de 1903, fecha en que Panamá declara su independencia de Colombia, lo que abrió de forma definitiva la posibilidad de que Estados Unidos pudiese construir el canal por territorio panameño.

La nueva república istmeña nombró al ingeniero francés como primero de sus embajadores en Washington, y en su calidad de enviado extraordinario y ministro plenipotenciario firmó con el secretario de Estado norteamericano, John Hay, un tratado por el que se otorgaba a Estados Unidos la concesión de las obras del canal y su explotación a perpetuidad, así como una zona de soberanía que abarcaba cinco millas de ancho a cada extremo de la línea de la vía acuática, lo que para los gobernantes panameños era la mejor de las soluciones, pues la marcha atrás era una quimera.

La construcción del canal conllevó afrontar tres problemas principales, relativos a la ingeniería, la sanidad y la organización. Tres fueron, también, los presidentes norteamericanos que tuvieron bajo su mando la responsabilidad de la obra: Teodoro Roosevelt, William Howard Taft y Woodrow Wilson. Y tres fueron los hombres clave en el éxito de la empresa: en la ingeniería, John F. Stevens y George W. Goetals, que hubieron de hacer frente a los grandes obstáculos que la naturaleza les oponía; y en la sanidad, William Gorgas, quien ganó la batalla a los minúsculos mosquitos, que en la etapa francesa



El vapor *Ancón*, en 1914, efectuando el primer tránsito por el canal de Panamá.



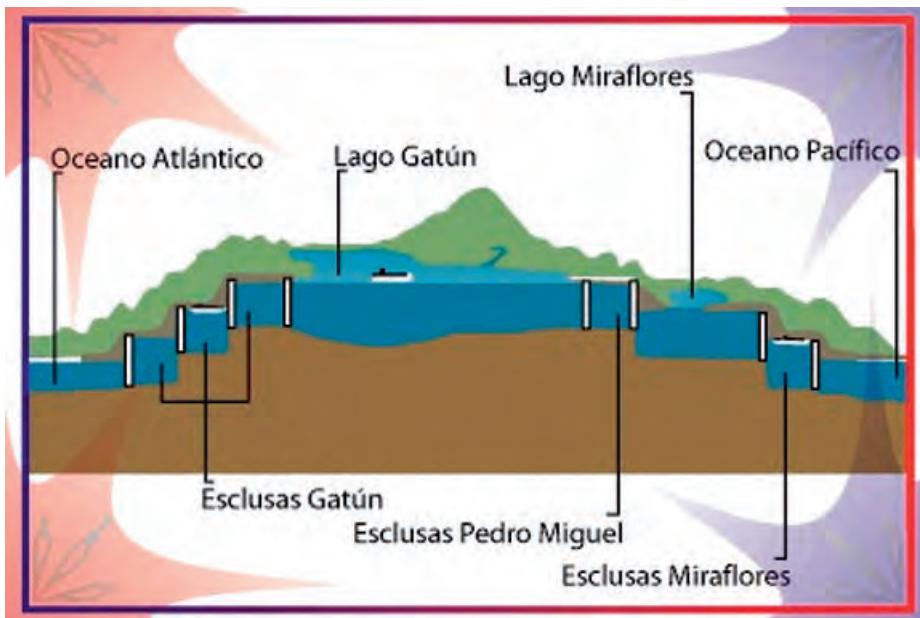
Plano actual del canal de Panamá.

habían causado 20.000 víctimas mortales. Pero los verdaderos héroes de aquella epopeya fueron los trabajadores anónimos venidos de todas partes del mundo. Fueron ellos quienes hicieron posible que el 15 de agosto de 1914 el vapor *Ancón* realizase el primer tránsito canalero. El promedio de mano de obra empleada durante la construcción fue de unos 50.000 trabajadores, de los que un 17 por 100 fueron españoles.

Quinientos años después de que Vasco Núñez de Balboa descubriese el nuevo océano, y a un siglo de ser inaugurado el canal de Panamá, los 200 millones de material excavado, para cargar el cual sería preciso un tren cuyos vagones darían cuatro veces la vuelta al mundo, permiten que un barco, partiendo de la costa oriental de Estados Unidos con dirección a Japón, ahorre 3.000 millas si pasa por Panamá en vez de por el cabo de Hornos, o que otro procedente de Ecuador ahorre 5.000 millas en su viaje a Europa utilizando la misma ruta.

De estas economías en tiempo y dinero han disfrutado los más de 800.000 barcos que a lo largo de su historia han transitado, en poco más de veinticuatro horas, por la vía canalera, de unos 80 kilómetros de distancia. En ella, tres juegos de esclusas, de dos direcciones cada una, sirven como ascensores acuáticos que elevan los barcos hasta el nivel del lago Gatún, 26 metros sobre el del mar, para luego bajarlos al nivel de este del otro lado del istmo.

Durante esta operación se cierran las compuertas de las cámaras de las esclusas, para permitir que el agua fluya por gravedad desde el cuerpo superior hacia el inferior. En cada una de estas operaciones se emplean cerca de



Perfil de tránsito canalero.

197 millones de litros que, procedentes de los ríos de la cuenca, van a parar al mar. Aunque, en su tránsito, los buques utilizan su propia propulsión, en su paso por las esclusas son asistidos por locomotoras eléctricas que, desplazándose sobre rieles, tiran de las naves usando cables. Las cámaras de las esclusas miden 305 metros de largo por 33,5 de ancho y 26 de profundidad.

Desde el 31 de diciembre de 1999, como consecuencia del tratado Torrijos-Carter, por el que se acordó la reversión del canal, su administración corre a cargo de los panameños. Recientemente, ante el creciente tráfico por la ruta canalera, que en este momento representa el 5 por 100 del comercio mundial, su entonces presidente, Martín Torrijos, aprobó un ambicioso proyecto de ampliación del canal que tendrá un costo de unos 6.000 millones de dólares y será autofinanciable. Consistirá en la construcción de un nuevo juego de esclusas, lo que permitirá un paso superior a los 40 tránsitos diarios. Con la meta puesta en que entre en servicio en 2014, cuando se conmemore el centenario de su inauguración, paralelamente se pretende que puedan transitar por el canal buques de dimensiones superiores a los de tipo Panamax, únicos cuyas medidas —294 metros de eslora, 32 de manga y 12 de calado— permiten actualmente su tránsito por las esclusas. El 3 de septiembre de 2007 se inició oficialmente el proyecto de la Ampliación del Canal, que lidera la empresa española Sacyr. Será el epílogo de una historia que, quinientos años antes, tuvo un prólogo también español.