

Revista Conservadora #108
(Se respeta la ortografía)

El Canal Interoceánico por Nicaragua a través de la historia

1501: Rodrigo de Bastidas, uno de los más grandes conquistadores españoles, fue el primero en ver las costas del Istmo centroamericano. Visitó el Golfo de Urabá y navegó las costas hacia el Oeste de El Retrete, o quizás Nombre de Dios, en el Istmo de Darién, de donde regresó a España.

1502 "En este mismo año, 1502", dice Galvano, "Cristóbal Colón realizó su cuarto viaje por orden de Don Fernando para buscar el estrecho que, según decían, dividía la tierra". Y Gomara, por su parte dice "Queriendo (Colón) buscar estrecho para pasar de la otra parte de la Equinoccial, como lo avía dado a entender a los reyes, fuese derecho al poniente hasta dar en el cabo de Higueras. Siguió la costa meridional y corrió la hasta llegar al nombre de Dios. De donde volvió a Cuba". El 12 de septiembre de 1502 Colón descubrió la Costa Atlántica de Nicaragua. Desde entonces comenzó la exploración en la búsqueda del canal por medio del cual esperaba llegar a las grandes riquezas de Cipango y Catay. No habiendo encontrado traza alguna del "estrecho dudoso", regresó a España en 1504, donde murió dos años después.

1506: Solís y Pinzón navegaron hacia el oeste a lo largo de la costa de Honduras con el objeto de descubrir el estrecho y dos años más tarde fueron de nuevo enviados por España para continuar la búsqueda.

1509: Alonso de Ojeda fue nombrado Gobernador de Nueva Granada (Colombia) para que continuara la búsqueda del estrecho.

1513: Vasco Núñez de Balboa descubre el Océano Pacífico. Al ser informada la Corona de tal descubrimiento se dan instrucciones para que navegantes y exploradores se empeñen en resolver el "secreto del estrecho", el escondido paso que unía necesariamente el Océano Atlántico con el recién descubierto Océano Pacífico.

1516: Al ascender al trono de España, Carlos V ordenó a todos sus gobernadores realizar cuidadosas exploraciones de todas las bahías y ríos de Tierra Firme con el objeto de encontrar el deseado pasaje. Hernán Cortés con el objeto de llevar a cabo el plan del Emperador, obtuvo de Montezuma un dibujo de las costas del

Golfo de México y de las tierras Mar sur. Su lugarteniente Gonzalo de Sandoval exploró aquellos lugares, aunque no encontró el estrecho.

1522: Gil González Dávila, bajo las órdenes de Pedrarias Dávila, Gobernador de Tierra Firme (Panamá), navega hacia el norte y descubre el Golfo que bautiza Fonseca. Allí baja a tierra, cruza hacia el sur el territorio y descubre el país y el lago que han de llevar el nombre de Nicaragua.

1523: Carlos V continúa interesado en la búsqueda del estrecho. Escribe a Cortés para que realice una cuidadosa exploración en buscar del paso que conecte las costas orientales y occidentales del Nuevo Mundo y que ha de acortar en dos tercios la ruta de Cádiz a Catay.

1524: Hernán Cortés contesta al Emperador que si el estrecho se encuentra, lo considerará el mayor servicio que pudiera hacerle pues le haría Señor de tantas tierras que bien podría considerarse el Amo del mundo. Francisco Hernández de Córdoba, lugarteniente de Pedrarias, funda las ciudades de Granada y León. La idea de una comunicación artificial por medio de un corte del istmo comenzó a perfilarse lo mismo que la búsqueda de algún lugar entre los dos océanos, donde pudiera hacerse.

1525: Martín de Estere, por orden de Pedrarias, explora el río San Juan pero se detiene ante la dificultad de los primeros raudales. Funda San Carlos, en la boca del río, con ánimo de establecer una ruta transistmica y, de acuerdo con el Cronista Herrera, proyecta un canal al lado de los raudales del San Juan y otro en la faja de tierra que separa el Lago de Nicaragua del Océano Pacífico.

1529: Diego Machuca de Suazo en compañía de Alonso Calero, explora el río San Juan con una fuerza de doscientos hombres. Cruza los raudales que llevan su nombre y llega hasta el Atlántico y de allí baja hasta Nombre de Dios (Panamá). Con esta queda establecida una ruta comercial entre la ciudad de Granada y España, Cuba y Sur América, un servicio que duró por más de dos siglos.

1529: Pedrarias Dávila se empeñó en establecer en Nicaragua

la ruta del canal. A su muerte en este mismo año la ruta de Nicaragua quedó establecida como rival de la de Panamá y Tehuantepec. El historiador Gomera dice de estas tres rutas: "Si e son pero manos hay. Dadme quien lo quiera hacer, que hacer se puede. No falta ánimo que no faltara dinero. Y las Indias donde se ha de hacer, lo da.

Para la contratación de la especiería, para la riqueza de las Indias y para un Rey de Castilla poco es lo imposible".

1534: Pascual de Andagoya, Gobernador de Tierra Firme, llevó a efecto un estudio con el objeto de investigar la ruta más práctica para la unión de los dos mares. En su informe le decía al Rey: "Ningún Príncipe sobre la tierra es capaz, por poderoso que sea, de juntar ambos mares... ni de soportar los gastos que tal empresa requiere".

1536: Decreto de la Reina con respecto al Lago y el río que fluye hacia el Atlántico.

1539: Rodrigo de Contreras, Gobernador de Nicaragua, organiza una expedición colonizadora del río San Juan, a la que se opone violentamente fray Bartolomé de las Casas. Después de unos meses de lucha entre el Fraile y el Gobernador la expedición se realiza.

1544: Vecinos de Granada piden al Rey que el río San Juan sea dragado. Pedíanle negros esclavos, dinero y autorización para abrir el camino por tierra y acondicionar los raudales del Desaguadero.

1552: Francisco López de Gomara se dirige al Rey diciendo: "El viaje de España a las Molucas por el Estrecho de Magallanes es tan largo y dificultoso que hablando de ello muchas veces con gentes informadas de las Indias y con otros que han estudiado la historia y tienen mentes investigadoras, hemos oído de un buen paso, aunque costoso, que no sólo sería ventajoso sino motivo de gloria para su creador. Este paso que ha de ser construido está... por el desaguadero del Lago de Nicaragua, al que suben y bajan grandes embarcaciones y el Lago no está más que unas tres o cuatro leguas del Mar Sur".

1555: Ruy López de Valdebro sometió al Consejo de Indias un proyecto para eliminar los

raudales del Río San Juan y hacerlo navegable en todas las épocas del año. El Consejo envió el proyecto a la Casa de Contratación de Sevilla, mas no se hizo esfuerzo alguno para llevarlo a cabo. El Emperador Carlos V abdicó y con ello se acerca el abandono de la idea primitiva del canal interoceánico.

1567: Juan Bautista Antonelli, ingeniero italiano al servicio de Felipe II, es enviado a estudiar la ruta de Nicaragua. Informa que las dificultades de la empresa son muy grandes.

Este informe y el temor del Rey por el creciente poderío marítimo de Inglaterra unido a la creencia que la unión de los dos océanos era contrario a la voluntad Divina le hizo cambiar de opinión sobre la construcción del canal.

1570: Los Caribes y los Sambos de la Costa de los Mosquitos, aliados de los piratas, ayudan a éstos en la búsqueda de una ruta fácil al otro océano y en sus actividades piráticas de toda la región.

1574: Juan López de Velasco escribe de Granada lo siguiente: "...Está situada en un llano en las riberas de un gran lago que tiene más de 100 leguas de longitud y más de 35 de anchura, con abundancia de peces de toda clase y de una especie de závalos muy grandes. Este lago desagua en el Mar del Norte, a 30 leguas de distancia, y por medio de él y de su desaguadero toda la provincia de Nicaragua se provee de artículos de España que llegan a Nombre de Dios y de allí vienen en fragatas que son construidas en el Lago, aunque la navegación de Granada al Mar del Norte no es muy segura".

1579: Sir Francis Drake invade el Pacífico e interfiere tanto con la ruta de Panamá que la de Nicaragua adquiere mayor importancia.

1590: José de Acosta, jesuita, publica su Historia Natural y Moral de las Indias en el que de las objeciones hidrodinámicas y religiosas del canal interoceánico, diciendo: "...Algunos han propuesto cortar este pasaje... Otros se han opuesto a la idea porque inundaría la tierra, pues creen que un mar es más bajo que el otro, tal como en tiempos antiguos fue necesario abandonar el intento de conectar el Mar Rojo y el Nilo

por la misma razón en los días del Rey Sesostris y más tarde bajo el Imperio Otomano. Por mi parte sostengo que tal empresa es imposible aun cuando aquel obstáculo, acerca del cual no estoy cierto, pudiera ser superado, pues estoy convencido que ningún poder humano podría demolerla sólida e impenetrable serrañía que Dios ha colocado entre los dos mares para resistir los embates de ambos. Y aun cuando los hombres lo encontraran factible creo que sería un motivo de temer el castigo divino si se atrevieran a alterar la forma que el Creador, con suprema sabiduría y previsión, ha diseñado la estructura de este universo".

Los historiadores están acordes que esta obra del Padre Acosta Influyó en el ánimo de Felipe II para que decretara la prohibición de la construcción del canal y aun la discusión del asunto bajo pena de muerte.

Con esto terminó todo intento de canalización en el siglo XVI.

1600: Samuel Champlain en su "Narración de un viaje a las Indias Occidentales y México en los años de 1599-1602" dice: "...Uno puede juzgar que, si las cuatro leguas de tierra... de Panamá al Chagres se cortaran... se podría acortar la ruta en más de mil quinientas millas, y toda la América se convertiría en dos islas".

SIGLO XVII

1616: Diego Fernández de Velasco, Gobernador de Castilla del Oro, recibe instrucciones de Felipe III para que explore la región en busca de un sitio más favorable para establecer la comunicación interoceánica. El acarreo de las mercaderías a lomo de mulas a través del Istmo de Panamá era tan pesado y costoso y los puertos, especialmente al lado del Atlántico, tan pequeños e insalubres que el Rey pedía sugerencias de lugares más convenientes y saludables.

1620: Diego de Mercado, de origen flamenco pero por muchos años residente de Guatemala, sometió un informe al Rey exponiendo con entusiasmo las ventajas de la ruta de Nicaragua, diciendo: "Llamo la atención de Su Majestad hacia dos puertos, uno en el Mar del Norte y otro en el Mar del Sur, ambos llamados San Juan... El puerto de San Juan en el Mar del Norte es muy seguro y amplio... tiene gran profundidad, buena entrada y salida, sin barra de arena y está bien protegido de los vientos del norte... 'la

Pasa a la Página 13