

Canalización para la colonización: la Comisión Corográfica y el Canal de Panamá*

Juan José Pérez Rancel

1. Una nación entre dos mares

Las importantes provincias norteñas colombianas del Magdalena y de Bolívar fueron las últimas en ser exploradas (1858-1859) por la Comisión Corográfica dirigida por Agustín Codazzi, quien no pudo culminar esa tarea, dejando inconcluso el ambicioso plan del Atlas Físico y Político de la Nueva Granada. Paradójicamente, estos dos territorios, junto con la Provincia de Panamá, son la clave principal de la identidad de esta nación, ubicada entre el mar de las Antillas y el Océano Pacífico, particularidad geográfica que se constituye para el mundo occidental, desde los inicios de la República, en el símbolo de su importancia estratégica. Se puede verificar esta visión ante las numerosas versiones del escudo de Colombia desde su constitución como nación independiente, en las que casi siempre se muestra como imagen central de la Nación el istmo de Panamá entre los dos océanos, al cual se aproximan desde el norte y el sur dos naves que intentan eternamente atravesarlo (Fig. 1).

Las exploraciones naturalistas, científicas, geográficas, cartográficas, navales o militares de la Nueva Granada, efectuadas entre los siglos XVIII y XIX, tenían como motivo de fondo la necesidad de conocer un territorio determinante para las comunicaciones y el comercio entre Occidente y Oriente. La comprensión de esta importancia llevó a relacionar íntimamente aquellas exploraciones con las sucesivas hipótesis formuladas para un paso interoceánico y para la ocupación efectiva del istmo centroamericano y, en fin, de todo el territorio neogranadino.

El instrumento principal puesto en práctica para acercarse a esa meta fue la Comisión Corográfica, de la cual fue encargado el Coronel de Ingenieros Agustín Codazzi por el presidente Mosquera. Durante el año 1849 y mientras ejercía las funciones de Director del Colegio Militar, Codazzi preparó los itinerarios y las exploraciones de la Comisión que iniciaría sus expediciones en 1850. El proyecto se basó en las experiencias más recientes de la disciplina geográfica de entonces, pero fundamentalmente en la obra precedente de Codazzi para Venezuela. Fue concebido en los mismos términos integradores: geografía física, política, económica y humana, y consistió en un mapa general del país (Fig. 2), un atlas con 52 mapas –delimitaciones provinciales, hidrografía, geología, minería, orografía, clima, etnología, catastro, comunicaciones, etc.– y una sección descriptiva con datos sobre la historia, la demografía, los asentamientos humanos, la agricultura, la industria, las redes de comunicación reales y posibles, las obras públicas existentes y por realizar, la organización social y cultural, la propiedad de la tierra,

* Cómo citar este artículo: Pérez R., J. J. (2010). Canalización para la colonización: la Comisión Corográfica y el Canal de Panamá. En: *Apuntes* 23 (2): 132-149.



Airiau, A. (1859). "Carte géographique pour servir à l'étude de Canal Interocéanique, par l'isthme de Darien". Paris: Compan.

Litografía de A. Regnier. Se encuentra en el Archivo General de la Nación, Bogotá.

Fotografía: O. Monsalve para Pérez Rancel J. J. (2002). También puede consultarse en la Universidad de Panamá, Biblioteca Simón Bolívar, Col. Oficina de Relaciones entre Panamá y Estados Unidos, Tomo 6°, Panamá, Testamentaria, rollo N. 106.

Canalización para la colonización: la Comisión Corográfica y el Canal de Panamá

Canalization for colonization: corographic commission and the Panama Canal

Canal para a liquidação: a comissão corográfico eo Canal do Panamá

Juan José Pérez Rancel

jjprancel@gmail.com

Universidad Central de Venezuela.

Arquitecto (1977) de la Universidad Central de Venezuela - ucv. Maestría en Historia de la Arquitectura y del Urbanismo (1990-1992) ucv. Doctorado en Historia de la Arquitectura y del Urbanismo, Università degli Studi di Firenze (Firencia, Italia). Premio "Carlos Raúl Villanueva" al mejor trabajo de investigación, Facultad de Arquitectura y Urbanismo ucv, 2000. Primer Premio al mejor trabajo de investigación en Ciencias Sociales, Asociación de Profesores Universidad Central de Venezuela, 2001. Premio Nacional (Venezuela) a la mejor investigación en Ciencias Sociales, Ministerio de Ciencia y Tecnología, 2005. Publicaciones: (2002) *Agustín Codazzi. Italia y la construcción del Nuevo Mundo*. Caracas: Petroglifo. (2005) *Biografía de Agustín Codazzi*. Caracas: Editora El Nacional. (2010) *Biografía de Carlos Raúl Villanueva*. Caracas: Editora El Nacional.

Resumen

La definición de la nacionalidad colombiana en el siglo XIX tuvo su etapa culminante durante las exploraciones de la Comisión Corográfica de la Nueva Granada (1850-1858). La necesidad de conocer el tamaño, la forma y los contenidos del virreinato, exigió durante décadas los estudios que resolvieran tantas incógnitas. Estudios que cada vez se sustentaran más sobre bases científicas. La Comisión Corográfica aportó el más importante volumen de datos sobre la realidad natural, material, económica, cultural y social del país, y mostró su especificidad respecto a las demás ex colonias independizadas. Entre sus características más auténticas, destacó su condición geográfica abierta a los dos océanos del globo, y a estudiar esa particularidad se dirigieron buena parte de los estudios científicos, relaciones internacionales, actividades comerciales, planes de ocupación territorial e ideas de la infraestructura posible. La más importante de estas últimas fue la del canal interoceánico. Hacia ella dirigió tiempo y recursos la Comisión, produciendo en 1854 el Informe más preciso sobre la factibilidad del Canal y su delimitación definitiva. El rol del Jefe de la Comisión, Agustín Codazzi, fue decisivo en la definición del territorio neogranadino y en sus recomendaciones sobre la vía entre el Caribe y el Pacífico.

Palabras Clave: Comisión Corográfica, Canal interoceánico, Agustín Codazzi, Colonización y Canalización, Nueva Granada.

Palabras claves descriptor: Canalización, colonización, comisión corográfica, Agustín Codazzi.

Abstract

The Colombian definition of its nationality in the XIX century, reached its final stage during the explorations organized by the New Grenade's Corographic Commission (1850-1858). Along various decades, the need of knowing the size, shape and contents of the whole *virreinato*, demanded several studies to solve these incognites. These studies were based more and more with time in scientific bases. The Corographic Commission unified the largest volume of data about the natural, material, economic cultural and social realities of the country, and showed its particularities about the other ex colonies independized. Between its most authentic characteristics the one that highlighted was its geographic condition opened to the globe's oceans, most of the scientific studies were directly related with this point, as so many international and commercial activities, territorial occupation plans and other ideas of possibles constructions. The most important of this was the idea of a inter-oceanic canal. Project which the Commission provided with enough time and resources, producing in 1854 the most precise report about the factibility of constructing the canal and its final route. The role of the Commission Chief, Agustín Codazzi, was determinant for the definition of the neo-Grenadian territory and in his recommendations about a way between the Caribbean and the Pacific.

Keywords: Corographic Commission, Inter-oceanic Canal, Agustín Codazzi, Colonization and Canalization, New Grenade.

Keywords plus: Canalization, colonization, Choreographic commission, Agustín Codazzi.

Resumo

A definição de nacionalidade colombiana no século XIX, teve seu ápice durante as explorações da corográfico da Comissão, de Nova Granada (1850-1858). A necessidade de saber o tamanho, forma e conteúdo do vice-reinado, reivindicada por décadas estudos de resolver muitas incógnitas. Estudos cada vez mais cientificamente sustentada. Corográfico Comissão apresentou o maior volume de dados sobre o natural, o desenvolvimento material, realidade econômica, cultural e social, e mostrou especificidade para as outras colônias ex tornar-se independente. Entre as suas características autênticas abrir sua condição geográfica destaque os dois oceanos do mundo, e este estudo em particular foi muito dos estudos científicos, relações internacionais, negócios, planos de ocupação do solo e as idéias de infra-estrutura possível. O mais importante dos últimos foi o do canal. Para o seu tempo e de recursos levou a Comissão em 1854 produziu o relatório mais preciso sobre a viabilidade do canal e seu contorno final. O papel do chefe da Comissão, Agustín Codazzi, foi fundamental na definição do território colombiano e suas recomendações sobre a rota entre o Caribe eo Pacífico.

Palavras-chave: Corográfico Comissão, Canal Inter-oceânico, Agustín Codazzi, Colonização e Pipe, Nova Granada.

Palavras-chave descriptor: Canalização, a colonização, a comissão coreográfica, Agustín Codazzi.

* Los descriptores y key words plus están normalizados por la Biblioteca General de la Pontificia Universidad Javeriana.

Artículo de investigación

El artículo ha sido desarrollado con las recientes (2008-2009) profundizaciones y ampliaciones efectuadas al capítulo 7 de la tesis doctoral del autor en Historia de la Arquitectura y del Urbanismo en la Universidad de Florencia, aprobada por un jurado nacional en la Università della Sapienza, Roma (1997).

Recepción: 15 de enero de 2010

Aceptación: 28 de septiembre de 2010

sus paisajes, sus monumentos naturales e históricos,¹ etc.

Por más de ocho años la Comisión recorrió el territorio, tiempo durante el cual las autoridades locales le consultaban sobre las obras públicas necesarias para cada provincia. Codazzi respondió con informes, diseños, dibujos ilustrativos, propuestas de trazados y procedimientos que se debían seguir para construir todo tipo de obras de infraestructura, especialmente caminos locales e interprovinciales. En especial, el énfasis puesto en los caminos para Antioquia produjo numerosos informes acompañados de planos y trazados, como los de la carretera entre Rionegro y el Magdalena.² Los caminos entre Popayán y la costa del Pacífico, entre Bogotá y Honda, entre Cali y Buenaventura, o entre Facatativá y Beltrán, ya en la novena expedición (1858), y aquellos posibles para las provincias de Ocaña y Cundinamarca, fueron estudiados por Codazzi durante las exploraciones de esas regiones, acompañando con los respectivos planos sus informes, la mayoría de los cuales eran publicados oficialmente apenas llegaban a Bogotá.³

También formaron parte de las actividades no estrictamente geográficas y cartográficas de la Comisión, las indicaciones para la construcción de algunos puentes⁴ y los estudios para la navegabilidad de algunos ríos y de un trecho del Cauca, durante la tercera exploración (1852), o las propuestas para la construcción de canales⁵ en diversas regiones de la nación. Del mismo modo, una consideración frecuente de la Comisión era el levantamiento de fortificaciones, fuese con circunstanciales fines militares, como las de la ciudad de Honda en 1854, durante las operaciones contra la dictadura del General Melo, o con objetivos estratégicos de largo alcance (Rosales, 1935, p. 21, nota 1). En la segunda expedición, Codazzi encaminó a la Comisión hacia el nordeste para levantar las cartas de ocho provincias y los estudios de factibilidad para la explotación de esmeraldas en Muzo (Ruiz, 1950, p. 110)⁷.

En diciembre de 1857, la Comisión partió hacia el sur a estudiar las cabeceras del Magdalena y relevar detalladamente el sitio arqueológico de San Agustín, cuya primera exploración había sido realizada algunos años antes por Caldas⁸ (Fig. 3). A estas actividades complementarias de la cartografía y la estadística se suma la relación que Codazzi presenta al gobierno sobre la fundación de colonias de inmigrantes en las



Figura 1: “Escudo de los Estados Unidos de Colombia”, según la Constitución de 1863, en el que se evidencia la idea contemporánea de la identidad neogranadina: la ubicación entre los dos mares. Reproducido de Antei, G. (1993), 92.



Figura 2: Ponce de León, M. y Paz, M. M. (1865). “Carta jeográfica de Colombia. Antigua Nueva Granada”. París, Litografía Monrock. 1,69 m X 1,55 m. Los autores asumen las mediciones y trazados cartográficos de la Comisión Corográfica, dirigida por A. Codazzi entre 1850 y 1859. Se trata del territorio de Nueva Granada, llamada Colombia después de la Constitución del 3 de mayo de 1863. Archivo General de la Nación, Bogotá.

Foto: O. Monsalve para Pérez Rancel, J. J. (2002).

montañas de la Sierra Nevada de Santa Marta. En ella descarta que sea imitada la experiencia dirigida por él diez años antes en Venezuela con inmigrantes alemanes y sugiere que los nuevos colonos deberían ser habitantes de las mismas regiones por colonizar, estimulándolos mediante el otorgamiento en propiedad de las tierras que trabajasen.⁹

Todos estos estudios y proyectos, análisis y propuestas son parte del voluminoso aporte a la ingeniería, la infraestructura y la cultura de Colombia, producido durante los nueve años de actividad de la Comisión Corográfica. Sin embargo, estos trabajos, principalmente los de ingeniería civil y de planificación territorial, pasarían a un segundo plano frente a la fundamental contribución de Codazzi a la exploración del istmo de Panamá.



Figura 3: Codazzi, A. “Carta topográfica del sitio arqueológico de San Agustín, Provincia de Tolima, Nueva Granada”. Publicada en Felipe Pérez (1863), Apéndice.

Foto: JJPR.

2. Contribuciones a la idea, el estudio y la definición del Canal de Panamá

La idea de un canal a través del istmo centroamericano (Fig. 4) aparece entre los viajeros a Indias desde las primeras exploraciones. La expansión del mercantilismo europeo necesitaba profundizar el conocimiento de las regiones del Nuevo Mundo, especialmente aquellas que impedían conectar el Pacífico con el mar de las Antillas y el Atlántico. Los cartógrafos se ocuparon de modo preferencial en delinear cada vez con más precisión los litorales atlántico y pacífico de la Nueva Granada, especialmente de su prolongación noroeste en el istmo centroamericano, divulgando abundantemente la forma y la posición privilegiada del *Novum Regnum Granatense*.

Los protagonistas de aquel proceso colonizador también intuyeron temprano las posibilidades de conexión interoceánica. Además de la conocida exploración de Vasco Núñez de Balboa que por primera vez, desde el istmo, identificó en 1513 el “Mar del Sur”, es conocida la intención de los gobernadores de Cartagena entre 1564 y 1574, Jorge Quintanilla y Juan Villorrio, de establecer un tráfico directo con Perú sin depender del puerto de Panamá, a donde llegaban las naves a descargar y enviar por vía terrestre las materias primas hasta el otro lado del istmo, siguiendo las rutas recorridas por Vasco de Balboa en 1513. Quintanilla y Villorrio querían aprovechar la vecindad de dos ríos que fluyen entre Sudamérica y Centroamérica para arrastrar por tierra, de un río

a otro, pequeñas embarcaciones: “proyectaban como vías los cauces de los ríos Atrato, que desemboca en el Atlántico, y de San Juan, que vierte en el Pacífico. Sus nacimientos se acercaban tanto que durante toda la época colonial existió un ‘arrastradero’ por el cual las canoas se halaban de un río al otro...” (Friede, 1984, p. 196)¹⁰. Hacia finales del siglo XVIII, en esta misma región, el sacerdote Antonio Cerezo trazó en aquel sitio un pequeño canal que unió el San Juan a un afluente del Atrato, el Quibdó, lo que hizo posible, por primera vez, la navegación continua entre los dos océanos (Arciniegas, 1975, p. 378)¹¹

En ese mismo fin de siglo, España confiaba a los geógrafos Jorge Juan y Antonio de Ulloa la mensura del istmo. Jorge Juan de Ulloa había dirigido entre 1735 y 1745 una expedición al Perú para medir un arco del meridiano terrestre, unos años antes de la expedición enviada por la Academia de Ciencias francesa, dirigida por Charles La Condamine, para determinar el meridiano del Ecuador (Arciniegas, 1975). En 1772 Antonio de Ulloa publicó *Noticias americanas*, un exhaustivo inventario de las riquezas del Nuevo Mundo. Un importante ejemplo del avance tecnológico alcanzado por los españoles en el virreinato neogranadino se había manifestado a mediados de ese siglo, con el llamado Canal del Dique, trazado para unir Cartagena con el río Magdalena, “en donde docenas de miles de esclavos, cavando en las arenas, abriendo paso en las ciénagas, trabajaron hasta que pudo navegarse con holgura y comunicar el gran puerto con el interior del virreinato”.¹³

La importancia comercial del canal no escapaba a la Inglaterra de la Revolución Industrial. Su expansión en el Setecientos hacia África, Asia, Australia y los mares del Sur resaltó aun más la necesidad del canal para acortar las distancias y los tiempos. En 1744 se publicó en Londres el libro de Arthur Dobbs, *An abstract of all the discoveries & with an account of Hudson's Bay*, en el que advierte las ventajas estratégicas de España por el control sobre el istmo centroamericano y la urgencia de la vía interoceánica para unir las posesiones británicas en la costa Este de América del Norte con el Océano Pacífico¹⁴. Esta necesidad fue argumentada al Primer Ministro inglés William Pitt en 1790 por el venezolano y súbdito español Francisco de Miranda, al proponerle la concesión de las obras del canal a Inglaterra a cambio del apoyo al incipiente movimiento de liberación su-

Figura 4:
Codazzi, A. (1854).
“Carta del Istmo de
Panamá”. En *Biblioteca
Universitaria di Torino,
Fondo Manoscritti,
Fondo Guido Cora,
Carte della “Comisión
Corográfica”, S III 26, N.
14, 68 x 102 cm.*
Reproducido de Antei, G.
(1995), 139.



americana. Miranda, quien imaginaba a la ciudad de Panamá como capital de una América del Sur independiente asociada a Inglaterra, utilizó los mismos argumentos expresados cincuenta años antes por Dobbs para plantear “la posibilidad de formar sin mayor dificultad un Canal de navegación en el Istmo de Panamá, que facilite el comercio de la China y del Mar del Sur, con innumerables ventajas para Inglaterra, América...” (Miranda, 1977, pp. 336-341).

Las mismas motivaciones mueven a Estados Unidos. Apenas alcanzada la independencia de esa nación, Benjamín Franklin hace publicar una carta recibida de un ciudadano francés anónimo, quien describe los principales problemas para las comunicaciones interoceánicas:

(Está) el Istmo de Panamá en América y el de Suez entre Asia y África, que impiden la unión de los cuatro mares y que obligan a quienes le dan la vuelta al mundo a emplear en ello tres años (...). Estos dos istmos hay que cortarlos por dos canales de unos sesenta pies de anchura, treinta de profundidad, en una extensión de unas cuarenta leguas. Por medio de ellos se le podrá dar la vuelta al globo terrestre... (Citado en Arciniegas, 1975, p. 379)

En pocas décadas se evidenciarían las operaciones principales empleadas por la nueva nación norteamericana para unir sus dos costas: la fundación de ciudades y la ampliación de las pre-existentes; la llamada “conquista del oeste” y, seguidamente, la unión ferroviaria entre ambos lados de su territorio; el expansionismo y la apropiación de los territorios intermedios, casi todos dominios coloniales españoles; los itinerarios mar-tierra-mar entre Este y Oeste a través de Centroamérica; la ferrovía a través del istmo centroamericano y, finalmente, el control de la construcción del canal interoceánico. La carrera por la realización del canal fue estimulada además por un ejemplo real: el éxito desde la segunda década del siglo XIX del canal del Erie en Estados Unidos, entre el lago de este nombre y el río Hudson, para unir los grandes lagos con el puerto de Nueva York, lo cual significó la conexión expedita entre las zonas industriales nacientes al Norte y los puertos orientales.

Del lado europeo, desde que el filósofo y matemático Leibniz le había sugerido a Luis XIV

la construcción de la vía acuática en Suez, este proyecto ocupaba lugar preferente en los planes políticos franceses. Napoleón, a finales del siglo XVIII, encargó al general Le Père de dirigir la Comisión para abrir ese curso acuático, en el contexto de las exploraciones en Egipto y de los avances de la ciencia hidráulica alcanzados por la Escuela francesa de Puentes y Caminos.

El debate internacional sobre los dos canales se mantuvo a lo largo de todo el Ochocientos y se debió a Francia buena parte de las iniciativas. A inicios del siglo XIX, los saintsimonianos asumieron posición al respecto, concibiendo la apertura de los dos canales –Suez y Panamá– como parte de sus planes para la “recuperación del mundo”. Alexander von Humboldt presentó entre 1804-1805 a la *Académie des Sciences* de París los resultados de sus viajes “a las regiones equinocciales”. Humboldt señaló nueve trazados posibles para el canal –cinco entre Nueva Granada y México–, pero recomendó las cercanías del río Chagres como el lugar más apropiado para construirlo. La decisiva opinión de este reconocido estudioso pesaría en adelante sobre las opciones, especialmente por su insistencia en que previamente debían realizarse las exploraciones detalladas del territorio ístmico.

Johann Wolfgang von Goethe, por demás amigo de Humboldt, opinó también sobre las consecuencias geo-históricas de la apertura del canal:

Humboldt, con gran conocimiento del problema, señala algunos otros puntos quizás mejores que Panamá, para hacer el canal aprovechando las corrientes del Golfo de México. Pero yo me pregunto si los Estados Unidos dejarán que esta oportunidad se les vaya de entre las manos. Para ellos es absolutamente indispensable hacer un paso del Golfo de México al Océano Pacífico, y estoy seguro de que lo harán... (Arciniegas, 1975)¹⁷

Igual preocupación expresó Simón Bolívar, quien, en el contexto de la convocatoria al Congreso Anfictiónico de Panamá (1824-1826) y acogiendo precisamente las sugerencias de Humboldt, ordenó efectuar los primeros relevamientos científicos del istmo. Al mismo tiempo, dio instrucciones al Gobernador de la Provincia del Chocó a fin de restablecer el canal del Setecientos del padre Cerezo (Núñez, 1961). Los trabajos topo-

Figura 5:
Codazzi, A. (1819-1821).
Carta del Nor-occidente
de Nueva Granada, anexa
al manuscrito de Le
Memorie. Se encuentra
en la Biblioteca
Comunale Aurelio Saffi,
Forli, Col. C. Piancastelli,
Carte di Romagna, C.
563.

Foto:
JJPR. Se basa en
cartografía previa.



gráficos ordenados por Bolívar fueron encargados al ingeniero inglés J. A. Lloyd, a quien acompañó el Capitán grancolombiano Falmark. En 1830, Lloyd publicó en Londres las *Notes respecting the Isthmus of Panama*¹⁹, obra en la cual ilustraba los resultados de los estudios topográficos y de las mareas en ambos océanos, recomendaba la construcción de dos ferrocarriles transístmicos y señalaba los lugares más apropiados para edificar los terminales necesarios: la ciudad de Panamá sobre el Pacífico y la bahía de El Limón sobre el mar Caribe, cercana a la desembocadura del río Chagres y apta para construir un puerto²⁰. Serán estos los sitios escogidos por Estados Unidos para los dos extremos del ferrocarril que comienza a construir en 1850.

Las operaciones militares desde las Antillas al Alto Perú, emprendidas en 1819 bajo conducción de Bolívar, comprendían la actividad naval en ambos mares. Precisamente, para buscar la coordinación entre la armada bonaerense y chilena capitaneada por Lord Thomas A. Cochrane en el Pacífico y la comandada por Luis Brión en las Antillas, así como con la flotilla corsaria “División Unión” de Louis Aury en esta aguas, los respectivos jefes políticos de la confederación colombiana enviaron a un oficial en 1819 a atravesar el istmo por el territorio del Chocó, con el fin de llegar al Pacífico y contactar a Cochrane. El oficial seleccionado fue Agustín Codazzi.

3. Canal y Congreso Anfictiónico: algo más que un paso en *steamboat*

El primero de agosto de 1819, Codazzi partió desde la base de Aury en la isla de Providencia a aquella misión con rango de Mayor Graduado de Artillería, provisto de algunos mapas conocidos de la región, según asentó en sus notas de viaje. Luego de pasar por el archipiélago de San Blas penetró en el golfo del Darién siguiendo el curso del Atrato y atravesó la región del Chocó, hasta llegar al Litoral sobre el Pacífico (Fig. 5). Codazzi describió en *Las Memorias* las características y condiciones del territorio recorrido, y adelantó su primera hipótesis sobre la posibilidad de comunicar los dos mares a través de los ríos Atrato y San Juan: precisamente los mismos ríos conectados con el canal del Setecientos del padre Cerezo. La orden de Bolívar de recuperar este canal fue dada ocho años después de la visita de Codazzi.

En su *Diario de viajes*, conocido luego como *Las Memorias*, el futuro geógrafo planteó la factibilidad técnica de abrir esta comunicación:

...me puse en camino a pie, atravesando en menos de dos horas este istmo, que apto sería de ser cortado, de manera de hacer comunicar el Quibdó con el río San Juan, que versa en el Océano Pacífico y así unir mediante estos ríos los 2 mares, es decir el Atlántico y el Pacífico (...) Entonces seguramente con una pequeña embarcación a vapor, en 8 días se podría pasar de un Océano al otro. (Codazzi, 1960, pp. 317-318. Trad. JJPR)

La carta dibujada por Codazzi, producto de sus observaciones durante esta expedición (Fig. 6), ilustra las características generales orográficas e hidrológicas del territorio recorrido, e incluye una reveladora viñeta que insiste en el objeto principal de esta pionera cartografía y cuyo texto reza:

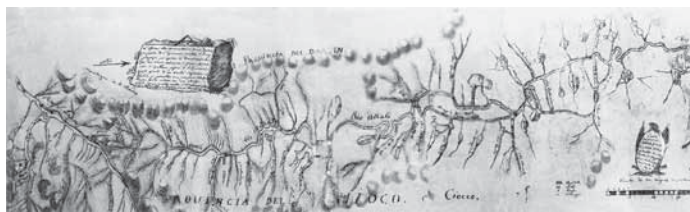
El istmo que se forma entre el río Quibdó y el San Juan sería el lugar propicio para abrir la Comunicación de los dos Mares, mediante el río Atrato, luego el Quibdó, y precisamente el San Juan; este último (pareciendo) tener un nivel superior al Quibdó, se podría hacer caer una porción de las aguas con una esclusa en éste, por lo cual sería también este último navegable y se iría en 8 días en Stimbot (*Steamboat*.

N. de R.) de un mar al otro. (Codazzi, 1960. Trad. JJPR)²²

Estas intuiciones no obtendrían atención en aquellas circunstancias del conflicto armado. La región fue escenario de enfrentamientos entre los bandos patriotas y realistas durante los siguientes años, combatiendo por la posesión de aldeas aisladas, caminos selváticos y la maraña de ríos que la atraviesan, bajo unas condiciones ambientales de difícil adaptación para la civilización que se buscaba. La comunicación entre los dos mares la hacían, mientras tanto, los habitantes de la región, los comerciantes arriesgados, los cargadores de mercancías, las tropas obligadas o los aventureros, recorriendo con descomunal esfuerzo aquella intrincada naturaleza. La comunicación por canales a través de aquella geografía fue una preocupación atendida más adelante, bajo otras circunstancias, primero como tema subsidiario al Congreso Anfictiónico ideado por Bolívar y organizado desde 1824 para 1826, y más tarde bajo una Nueva Granada ya independiente.

En 1826, cuando Codazzi reingresó a Colombia por Cartagena, luego de un paréntesis de tres años en su Romaña natal, el istmo y la ciudad de Panamá se habían convertido en tema de interés para Europa gracias a la convocatoria de aquel Congreso, con el que Bolívar quería materializar la idea de la gran Confederación Americana. En 1824 había asignado a esa región un papel determinante para el proyecto de unión de naciones:

Parece que si el mundo hubiese de elegir su capital, el Istmo de Panamá sería señalado para este augusto destino, colocado como está en el centro del globo, viendo por una parte el Asia y por el otro el África y la Europa. El Istmo de Panamá ha sido ofrecido por el Gobierno de Colombia para este fin, en los tratados existentes (...) Cuando, después de cien siglos, la posteridad busque el origen de nuestro derecho público y recuerde los pactos que consolidaron su destino, registrarán con respeto los protocolos del Istmo. En él encontrarán el plan de las primeras alianzas, que trazará la marcha de nuestras relaciones con el universo. ¿Qué será entonces el Istmo de Corinto comparado con el de Panamá? (Bolívar, 1984, Vol. III, pp. 52-54)²³



Pero en Panamá no sólo se movieron negociaciones políticas persiguiendo trascendentes ideales: la formación de una sociedad de accionistas con sedes en Europa y en Estados Unidos para promover la construcción del canal, amenazaba comprometer a miembros del gobierno de la Confederación. Bolívar escribió (22/02/1826) al general Francisco de Paula Santander acerca de algunas proposiciones norteamericanas de favorecer a los funcionarios grancolombianos:

He visto la carta de Ud. en que me propone sea yo el protector de la compañía que se va a establecer para la comunicación de los dos mares por el Istmo. Después de haber meditado mucho cuanto Ud. me dice, me ha parecido conveniente no sólo no tomar parte en el asunto, sino que me adelanto a aconsejarle que no intervenga Ud. en él. Yo estoy cierto que nadie verá con gusto que Ud. y yo (...) nos mezclamos en proyectos puramente especulativos, y nuestros enemigos (...) darían una mala interpretación a lo que no encierra más que el bien y la prosperidad del país. (Bolívar, 1984, Vol. III, p. 316)

4. La fiebre del oro en California: un impulso adicional a la idea del canal

Durante las primeras décadas del siglo XIX, el paso a través de Centroamérica se había vuelto obligatorio para las comunicaciones interoceánicas, especialmente para Estados Unidos, que todavía no había definido ni unificado su territorio y que utilizaba intensamente la vía del istmo centroamericano como la más veloz y segura para llegar desde el Noreste hasta su litoral Pacífico. Las doce mil millas entre Nueva York y California a través del estrecho de Magallanes, o las tres mil millas por tierra, con todos los peligros de la “conquista del Oeste”, eran evitadas gracias al pasaje del istmo centroamericano, sobre todo en su sección panameña. Durante la década de 1830 se formaron numerosas compañías de transporte y de carga que ofrecían hacer el viaje

Figura 6:
Codazzi, A. (1819-1821). Carta N. 5, anexa al manuscrito de *Le Memorie*, *idem*. Foto JJPR. Representa el territorio del Chocó con las nacientes de los ríos San Juan y Quibdó, afluente del Atrato.



Figura 7:
Vista de la ciudad de Colón (1855ca.).
Reproducido de
Gutiérrez, S. (1984), 31.

al menos en cuatro etapas: el recorrido por nave desde New York hasta Chagres, el trayecto en canoa sobre el río Chagres hasta el poblado de Cruces, para continuar después a caballo hasta la ciudad de Panamá, donde se embarcaban de nuevo en dirección a San Francisco.²⁵

Esta intensa actividad llegó a su máximo punto en 1848, después del descubrimiento del oro en las minas de Sutter Hill, cercanas a Sacramento, California. Decenas de naves llevaban un inmenso enjambre humano desde los puertos orientales hasta Chagres, para continuar su enloquecida carrera hasta las minas californianas, contemporáneamente con aquellos que corrían a lo largo de las praderas entre los Apalaches y las Montañas Rocosas sobre las huellas de los “pioneros”. La fiebre del oro en California evidenció definitivamente la urgencia de construir el canal en el istmo y aceleró las negociaciones para la construcción del ferrocarril interoceánico, primera recomendación del ingeniero Lloyd.

En el mismo año 1848, el Congreso estadounidense autorizó las concesiones para nuevas líneas de naves, esta vez a vapor, para cubrir la ruta transísmica en su sección atlántica. En diciembre del mismo año, el gobierno de Nueva Granada dio la concesión del ferrocarril a los norteamericanos William Aspinwall, Henry Chauncey y John Lloyd

Figura 8:
“Carte indiquant les trois principaux projets pour la jonction de l’océan atlantique et du Grand-Océan”. El grabado ilustra el artículo (1834): “De la jonction de l’océan Atlantique et du grand océan”. *Magasin Pittoresque*, p. 48. Consultado en Biblioteca A. Saffi, Forli, Collezione C. Piancastelli, Cartella Agostino Codazzi, N. 98.

Foto:
JJPR.



Stephens, quienes con ese fin constituyeron la Compañía *Pacific Mail*. Comenzaron la construcción de la línea en 1850, entre la bahía de Limón y la ciudad de Panamá sobre el Pacífico. El 29 de febrero de 1852 es la fecha oficial de fundación de la ciudad de Colón, en el extremo norte de la línea del ferrocarril en construcción²⁶ (Fig. 7).

Mientras esto sucedía en el istmo, otros proyectos se consideraban para alcanzar el Oeste norteamericano, aprovechando las sugerencias publicadas por Humboldt en 1808, entre las cuales destacaba precisamente aquella unión entre Chagres y el embarcadero de Cruces en el Pacífico. Otras dos de aquellas opciones eran las del lago de Nicaragua y la del istmo mexicano de Tehuantepec (Fig. 8). Al mismo tiempo aumentaban los viajes de reconocimiento comisionados por las naciones interesadas en la concesión, las expediciones de aventureros, las especulaciones de aficionados y curiosos, los proyectos ilusorios sin fundamento científico pero muy publicitados, las sociedades por acciones que prometían la inmediata construcción del canal, todo tipo de propuestas de financiamiento y, por otra parte, los escritos científicos y la atención de los círculos académicos europeos y americanos. El interés de los gobiernos de Nueva Granada también aumentaba, a medida que se veían claras las potencialidades económicas de la Provincia de Panamá y la atención mundial que despertaba.

5. Canalización para la colonización

Hacia esa mitad del siglo, otros factores importantes entraron en juego en veloz sucesión: en 1839 el Congreso neogranadino autorizó la realización de los trabajos para la Geografía de la nación y dispuso se contratase a las personas apropiadas para ello. El modelo de la Comisión Corográfica venezolana, que recién ese año se trasladó a París para estampar sus mapas y cartas, terminó por convencer a las autoridades, pero pasarían todavía diez años para que se formase la Comisión neogranadina y, mientras tanto, brotaron una tras otra las publicaciones cartográficas y corográficas sobre la nación. Muchos intelectuales y científicos dedicaron desde inicios del siglo valiosos esfuerzos al registro de la realidad geográfica de la joven nación. Obviamente, el primero de ellos fue, en el siglo XIX, Francisco José de Caldas, seguidor del enfoque humboldtiano de la Geografía, inmolado ante la incompreensión del poder colonial hacia su

obra científica. Pero enseguida y casi simultáneamente, surgieron los aportes del mexicano José de Lanz, de los neogranadinos Joaquín Acosta y José Manuel Restrepo, y hasta del futuro presidente Mosquera, apasionado por la geografía y la cartografía, quienes, junto a muchos otros, se dieron a la tarea de evidenciar gráfica y literariamente la forma y contenido de estas tierras.

En cuanto al interés específico por el canal, la publicidad y las negociaciones durante la década de 1840 para realizar el de Suez también contribuyeron a las decisiones sobre el destino del istmo, así como los resultados de las diversas comisiones limítrofes, que exigían un conocimiento cada vez más preciso de la realidad geográfica. En 1844, la *Revue de Deux Mondes* publicó en París, en edición especial, el reportaje de M. Chevalier *L'Isthme de Panamá*. Al siguiente año se divulgó en la misma ciudad el proyecto de N. Garella *Projet d'un Canal de jonction de l'Océan Pacifique et l'Océan Atlantique à travers l'Isthme de Panamá*, recogido después en el No. XIII de 1846 de los *Annales des Ponts et Chaussées: Mémoires et documents*. Ese mismo año se firmó el Tratado Mallarino-Bidlack, con el cual la Nueva Granada obtuvo de Estados Unidos las garantías de respeto a su soberanía, sólo después de haberle reconocido a esa nación el derecho de transitar a través del istmo. Esta humillación, veinte años después de enunciada la Doctrina Monroe, era uno más de los pasos que daba la diplomacia estadounidense hacia la consolidación de sus pretensiones sobre la región, tantas veces avizorada por todos los sectores políticos desde el alba del siglo.

Aquellos son también los años cuando una delegación del Gobierno de las Provincias Unidas de Centroamérica visitó en la prisión de Ham (Francia) a Luis Bonaparte, apresado por el rey Luis Felipe, para pedirle que apoyara un plan para realizar el canal interoceánico a través del lago de Nicaragua. Cuando el futuro emperador Napoleón III escapó a Inglaterra, se proclamó favorable a esta opción y ayudó a hacer pública la idea del canal nicaragüense. Pero una vez en el poder (1848-1852 hasta 1870) y en medio del *tour de force* internacional por obtener la concesión del canal, impulsó (1859) las ideas que A. Airiau presentó a la Nueva Granada con el *slogan* "Canalización para la colonización" (Fig. 9 y 10).

Haciendo expresa declaración del interés mercantil de la obra, al imaginar la conexión del istmo directamente con los puertos galos, Ai-



Figura 9: Airiau, A. (1859). "Carte géographique pour servir à l'étude de Canal Interocéanique, par l'isthme de Darien". París: Compan.

Litografía de A. Regnier. Se encuentra en el Archivo General de la Nación, Bogotá.

Fotografía: O. Monsalve para Pérez Rancel J. J. (2002). También puede consultarse en la Universidad de Panamá, Biblioteca Simón Bolívar, Col. Oficina de Relaciones entre Panamá y Estados Unidos, Tomo 6°, Panamá, Testamentaria, rollo N. 106.

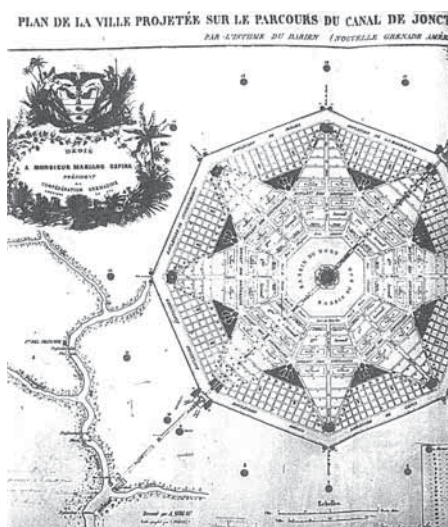


Figura 10: Airiau, A. (1859). "Plan de la ville projetée sur le parcours du canal de jonction par l'isthme du Darien (Nouvelle Grenade. Amérique du Sud)". París: idem.

Reproducido de: Gutiérrez, S. (1984), 64.

riau proponía el poblamiento de Centroamérica mediante su colonización agrícola intensiva con inmigrantes franceses. Para ello dibujó una serie de planos en los que ubicó fantasiosamente sobre la cuenca del río Chucunaque, una ciudad de planta octogonal en medio de cientos de hectáreas de "terrazas auríferas", rodeada de 18 granjas para proveer alimentos a los colonos, y que sería atravesada por un canal en línea recta "a nivel del mar" entre la bahía caribeña de Caledonia y la desembocadura del río Sabana en el Golfo de San Miguel sobre el Pacífico. Esa ciudad se enlazaría con trece colonias agrícolas autosuficientes, esparcidas en el territorio atravesado por aquel ilusorio "canal del Darién". Pero este territorio era presentado por Airiau como totalmente plano, sin accidentes geográficos en el lugar escogido para el canal y la supuesta ciudad, así como había sido reducida la cuenca del peligroso Chucunaque a una larga línea recta sobre el istmo. Evidentemente ajena a la realidad morfológica, esta ciudad terminó en los archivos de las utopías que alimentaron la mitología del canal de Panamá²⁷. Cinco años antes, como parte del trabajo de la

Comisión Corográfica, Codazzi había presentado al Gobierno neogranadino su Informe con las opciones posibles y factibles para el trazado del Canal, producto de las exploraciones realizadas en aquellas intrincadas selvas.

6. La Comisión Corográfica entre el Chocó y Panamá

En 1850 la Comisión Corográfica inició sus expediciones a escala nacional, al mismo tiempo que en el istmo comenzó la construcción del ferrocarril interoceánico, el cual se inauguraría en 1855²⁸. En aquel año, Gran Bretaña y Estados Unidos firmaron el Tratado Clayton-Bulwer, por el cual se comprometían a no controlar bajo monopolio el futuro canal en caso de que una de las dos naciones obtuviese la concesión del gobierno de Nueva Granada. Mediante otro de los puntos del Tratado y evidentemente con fines retóricos, ambas naciones se obligaban a no fijar dominio territorial en América Central.

Los europeos estaban conscientes del expansionismo estadounidense y todos los medios diplomáticos y militares de Francia y Gran Bretaña acentuaron sus acciones para garantizarse las concesiones. En 1852, la colonia inglesa en Bogotá logró que el Gobierno favoreciera a la Compañía fundada por ellos en Londres en 1850 y representada por Edward Cullen, la *Darien's Canal Society*, cuyo proyectista, Lionel Gisborne, aseguraba poder construir el canal por la vía Atrato-San Juan, la recorrida por Codazzi en 1819. Durante la tercera expedición de la Comisión Corográfica a la provincia de Antioquia (1852), Codazzi fue consultado sobre la navegabilidad del Cauca y, sin saber que se había dado la concesión del Canal a la *Darien's Canal Society*, respondió a las autoridades locales condicionando la navegabilidad del Cauca a la realización del Canal por el Atrato, opción que todavía en 1852 veía factible:

... la cosa es posible, como son posibles todas las correcciones a la geografía, pero es extremadamente costosa, y las condiciones económicas de esas regiones no son tales como para sugerir un gasto (de esa magnitud). Pero (...) el porvenir puede ser que transforme las condiciones de las cosas presentes, y esto sucederá si el canal que se sueña entre un océano y otro se deciden a construirlo los países más ricos; y entonces el río Atrato adquirirá bastante

importancia y la provincia de Antioquia podrá tener un desahogo de sus productos hacia tal río, que presenta segura navegabilidad. (Longhena, 1960, p. 98)

Sin embargo, cuando Codazzi regresó a Bogotá a finales de 1852, reaccionó ante los deficientes proyectos de Gisborne, plenos de inauditos errores geográficos y ausencia de exploraciones, y detuvo las negociaciones, poniendo en evidencia la incoherencia de los planes ingleses. El biógrafo de Codazzi, Schumacher, lo ha explicado del siguiente modo:

...tuvo que explicar a su Gobierno inmediatamente que lo dicho por Gisborne era falso; que en la región de Caledonia, partiendo del lado del Atlántico, era indispensable cruzar una gran cadena de montañas, así como el poderoso río Chucunaque para poder llegar al río Sabana; que el dibujo de Gisborne no era un mapa del país sino una pintura ejecutada por dinero para favorecer los intereses de aquellos que querían especular con esta vía del Darién, en Londres o en cualquiera otra parte. (Schumacher, 1913, p. 307)

Empujado por esas urgencias, Codazzi aceleró para enero de 1853 la partida de la cuarta exploración, con destino precisamente a la Provincia del Chocó. Después de haber explorado minuciosamente esa compleja región, Codazzi estuvo en condiciones de descartar el Atrato como vía para la comunicación interoceánica, a causa del alto costo que significaría el acondicionamiento de las cuencas, la construcción de los diques y de los canales para comunicar el San Juan y el Quibdó con el Atrato. Abandona así su primera idea de 1819 sobre la conexión interfluvial. Así lo informa en su relación del 22 de enero de 1855 al Secretario de Gobierno, mostrando los resultados de las exploraciones:

... (esos ríos) jamás podrán servir para un canal entreoceánico para buques de alto bordo, y solamente para pequeños vapores chatos, después de hacerse enormes gastos para conseguir por medio de compuertas las aguas necesarias para la navegación de los canales que deben atravesar los istmos, cuyas alturas están bien especificadas en el mapa del Chocó (de la Comisión Corográfica, *N. de R.*).³¹

Mientras Codazzi exploraba los ríos Napipí, Truandó y Juradó en las junglas del Chocó, le llegó la orden del presidente Mosquera enviándolo urgentemente a la provincia de Panamá, ya que se tenían noticias de una expedición en el istmo, formada por estadounidenses, ingleses y franceses enviados por sus países, la cual pretendía fijar el trazado definitivo para comenzar el Canal. Los exploradores se basaban en los diseños elaborados por Gisborne en Londres, pero además existía un detalle de no poca relevancia: para realizar estas exploraciones, la comisión multinacional no había solicitado autorización al Gobierno neogranadino, considerando al territorio como “tierra de nadie”, lo que puede revelarnos los términos en que se deseaban establecer las relaciones con Nueva Granada.

El 24 de enero del 54, Codazzi llegó a la bahía de Caledonia sobre una nave de guerra inglesa que lo había recogido en Cartagena en su carácter de representante del gobierno neogranadino para aquella expedición. La *Spegle* y la *Scorpion*, inglesas, se unieron a la *Chimère* francesa y a la corbeta norteamericana *Cyane*. Codazzi desembarcó con sólo cuatro ayudantes, los franceses con dieciséis y los ingleses con veintisiete, incluidos Gisborne y Cullen, “...de manera que en las bocas del pequeño río Caledonia hallábase una caravana sin mando centralizado, aunque la verdadera dirección debería naturalmente recaer en Codazzi” (Schumacher, 1913, p. 308).

Antes de comenzar la expedición, el Jefe de la Comisión Corográfica quería esperar la llegada de otra nave que traía sesenta prisioneros para emplearlos como cargadores y noventa soldados para defender al grupo de los probables ataques de los indígenas, pero Gisborne presiona para la inmediata partida, por lo que hacia la selva solamente parten cinco neogranadinos. Codazzi no podía –seguramente no quería– dejarlos partir solos, por lo cual se resignó a unirse en desventaja numérica a esa mayoría, evidentemente poco práctica en la exploración de aquellas selvas. Así describe las dificultades de aquella corta travesía: “Llevé mis cuatro asistentes, con víveres para seis días, cada uno; una muda de ropa, mi tienda, algunos remedios y los instrumentos. Durante cuatro días exploramos montes y ríos, con el agua a la rodilla, y a veces a la cintura...” (Schumacher, 1913, p. 308)

Durante los cuatro días de exploración, la inicial desconfianza y subestimación de los extran-

jeros hacia la presencia de Codazzi se convierte en respeto, a medida que van constatando las indicaciones, observaciones y conclusiones, ya sea en relación con la exploración en sí, con los aspectos geográficos y técnicos, o con la logística y la organización de la expedición. El mismo Codazzi, orgulloso, lo testimonia:

Tuvimos que acampar para mandar a buscar víveres, y entonces comprendieron la falta que hacían mis cargueros, sin los cuales no era posible hacer la exploración. Ya al segundo día tenían estos señores otra idea de mí, pues todo lo que les había dicho lo veían cada día realizarse con gran sorpresa suya. (Schumacher, 1913, p. 308)

“Los ingleses y franceses se unieron a mi hermano, y a medida que se alejaban por el camino, veían que aquello que Agustín les había dicho era verdad: entonces le mostraron toda su estima y consideración...”³⁵ Así escribió Giovanna Codazzi el 10 de septiembre de 1856 sobre las exploraciones efectuadas en 1854 por su hermano Agustín en el istmo de Panamá. Toda la bibliografía sobre la relación de Codazzi con el istmo confirma que él se une a la expedición multinacional por orden del Gobierno, pero casi ninguna informa que él se convierte sobre el terreno en el guía y coordinador principal de la exploración.

Su opinión sobre la posibilidad del canal desde la bahía de Caledonia fue totalmente negativa, con amargos comentarios sobre los recursos empleados en esa expedición en comparación con los requeridos para el avance de los trabajos de la Comisión Corográfica, tan disminuidos y restringidos. Para realizar un canal en aquella zona, escribe el Coronel, se necesitaría

... una grande excavación por muchas leguas entre estrechos estribos de la serranía, y en el centro se interpone el río Chucunaque, de bastante caudal, pero que tiene que caer precisamente al canal y como atraviesa por selvas incultas, arrastra anualmente tierras y árboles que arranca la corriente de las riberas, y éstos obstruirán constantemente el canal. Yo no diré que no se pueda hacer una obra gigantesca, pero sí creo que costaría una enorme suma, y siempre tendríamos la dificultad del Chucunaque. (Codazzi, en Acevedo, 1959)

Seguidamente, Codazzi exploró otras zonas señaladas como opciones posibles para el pasaje interoceánico. Descartó la hipótesis de unir la bahía de San Blas con el río Chepo, a causa de la altura de las montañas por el lado del Pacífico. Exploró las regiones de Chiriquí y de Veraguas, limitantes con Costa Rica, aprovechando levantar la carta para la obra corográfica. Anteriormente, había sido publicado sobre esta región un Informe de Robert Fitzroy para la *Royal Geographic Society* de Londres, según el cual era posible crear el canal al amparo de la supuesta baja altura de las montañas, estimada en tan sólo 160 pies. Esta afirmación apresuró la formación en New York de una compañía que envió varios ingenieros a realizar exploraciones y que indujo a los gobernantes de Costa Rica a reclamar ante la Nueva Granada la propiedad territorial de las ambicionadas provincias.

El interés de Codazzi cobró nuevo impulso ante la responsabilidad de sustentar objetivamente la posición del gobierno neogranadino en relación con aquellas reclamaciones, por lo cual estudió con mayor énfasis la región del istmo limítrofe con Costa Rica, concluyendo que era imposible un canal en aquella zona, específicamente la localizada sobre la bahía de El Almirante, en la laguna de Chiriquí y a través del Golfo Dulce. Según el informe de Codazzi, esta vía era “del todo impracticable, pues que además de una extensión de 72 millas que habría que canalizar, hay de por medio la cordillera, de una altura de 1000 a 2000 metros” (Codazzi, en Acevedo, 1959).

Al regresar de Chiriquí en los primeros días de abril de 1854, Codazzi se detuvo en Colón³⁸, en donde observó el estado de la construcción de uno de los primeros ferrocarriles suramericanos, y estudió los planos y perfiles del proyecto, elaborado por ingenieros estadounidenses dirigidos por el Coronel George McMaster Totten. El día 4 recorre el trecho ferroviario que había sido concluido para ese momento (Codazzi, en Acevedo, 1959, p. 24)³⁹, hasta la cima de las colinas que dividen el istmo entre Chagres y Panamá. El resto del trayecto lo realizó en caravana, sobre mulas, hasta esta última ciudad. Fundamentado en sus propias exploraciones del istmo y en el análisis del proyecto del ferrocarril, Codazzi consignó algunos meses después su opinión definitiva sobre el trazado más apropiado para construir el canal interoceánico: “El 5° punto (Colón-Panamá. N. de R.) es aquél que más se presta para la comuni-

cación como lo requiere el comercio, por ser más estrecho el istmo y su mayor elevación de solo 150 pies...” (Codazzi, en Acevedo, 1959)

El Informe continuaba señalando los obstáculos naturales, técnicos y económicos para realizar la vía acuática, las perspectivas del crecimiento demográfico y las actividades comerciales que permitirían justificar la construcción de la obra en aquella zona del istmo, sector que

... tiene en su contra que no hay puerto en el Pacífico (Panamá) y es muy costoso hacer allí uno artificial; y en el Atlántico que sería Colón, adolece de dos cosas necesarias: la una de islas al frente para impedir que se forme una barra en la embocadura del canal, y la otra de ser los terrenos en extremo bajos donde está hoy la población, los cuales se inundarán cada seis horas, pues se levantaría en el puerto de Colón la marea de nueve a diez pies; sin embargo, se podría remediar con un tajamar artificial el defecto de las islas, pero la población tendría que transportarse al pie de los cerros de la Bahía, donde el fondo del mar no es muy hondo.

Es muy probable que algún día se abra por allí un canal, pero no creo que sea una obra que pueda ver realizada ni esta generación ni la que le sigue, por la razón de que establecida una línea de vapores de Panamá a las Indias Orientales, el ferrocarril, que pronto estará concluido, remedia en la actualidad las necesidades del comercio, y solamente cuando las colonias de la quinta parte del mundo estén con crecidas poblaciones, será que se pensará en abrir el canal que una los dos mares. (Codazzi, en Acevedo, 1959)

El actual canal de Panamá define su trazado siguiendo estas conclusiones del geógrafo-explorador. Su Informe de las exploraciones realizadas entre 1853 y el primer semestre de 1854, fue consignado el 22 de enero de 1855, retrasado a causa de la guerra civil que estalla en julio del año 54. Resalta en dicho Informe la mirada de largo alcance de Codazzi, quien llega a prever el momento histórico en que la actividad comercial exigiría la construcción definitiva del canal y permitiría su viabilidad económica.

Este Reporte enviado al Gobierno fue luego ampliado cuidadosamente por Codazzi y enviado

a Humboldt a Berlín, acompañando las cartas del Chocó y del Istmo, con el objeto de consultar tan autorizada opinión sobre aquellas decisivas exploraciones. Sin embargo, por circunstancias no determinadas, Humboldt parece haber encargado a otra persona el análisis del valioso documento, el cual aparecería publicado en tres partes en 1857, en el *Zeitschrift für Allgemeine Erdkunde*, bajo el título de *Uebersicht der Projecte einer interozeanischen Canal - Verbindung durch den mittelamerikanischen Isthmus*, atribuyéndolo a Karl Neumann.⁴²

Las concesiones para la canalización fueron otorgadas unos años después a los ingenieros franceses, encabezados por el mismo Ferdinand de Lesseps del Canal de Suez, quienes tendrán el mérito de iniciar las obras disponiendo desde el inicio de la información técnica, geográfica y cartográfica acumulada, representada principalmente por los planos y los mapas de la Comisión Corográfica, además de la cartografía especialmente elaborada por los ingenieros franceses. Las opiniones de Codazzi sobre las mareas en la entrada Norte del futuro Canal o sobre el problema de los bancos de arena en la desembocadura del río Chagres, fueron complementadas por los franceses con propuestas de soluciones técnicas específicas que incluyeron el traslado hacia la altura del valle de la ciudad de Colón, apenas fundada, y las obras portuarias para contrarrestar el efecto de las mareas.

Una parte de las conclusiones del Informe tiene que ver con la factibilidad económica de construir tan audaces obras. Codazzi sostuvo la inutilidad de hacerlas en un momento en el cual las necesidades comerciales podían ser atendidas por el ferrocarril en construcción, mas agregó otra consideración: la colonización y poblamiento intensivo y acelerado del territorio, como premisa para el aumento de la producción agrícola y manufacturera y, por lo tanto, de la actividad de intercambio comercial que generaría la necesidad del canal, situación a la que se llegaría solamente en el transcurso de tres generaciones. Fue éste precisamente el tiempo transcurrido hasta la inauguración del Canal de Panamá en 1914. (Codazzi, en Acevedo, 1959)⁴³

Por otra parte, las previsiones de Codazzi en relación con las posibilidades históricas del canal fueron más allá de los límites de la prefiguración proyectual y de las posibilidades técnicas. Al considerar la segunda parte del Informe, encon-

tramos que su autor proponía al Gobierno la concesión a Inglaterra de la operación a largo plazo de la línea ferroviaria y el empleo de sus rentas para pagar la deuda externa nacional, creciente y agobiante desde la formación independiente de la nación. Esta presencia inglesa en el istmo sería, además, la garantía para que Estados Unidos no se apoderara del ferrocarril, del canal y, en fin, del istmo:

¿Y por qué no se haría un negocio con los mismos acreedores (Inglaterra, *N. de R.*) entregándoles desde ahora el derecho sobre el ferrocarril, cosa más cierta que cualquiera otra que podríamos darles y tan productiva como sería en aquella época? Y no se diga que esa renta convendría conservarla para nuestros nietos: a esto responderé que no llegarán a disfrutar de ella, porque los americanos (Estados Unidos, *N. de R.*) se habrán ya apoderado entonces legalmente del istmo con el número de pobladores que tendrían en él, sin que nuestros nietos, débiles para luchar con esa gran potencia, pudiesen impedirlo. (Codazzi, en Acevedo, 1959)

El Codazzi que estudia, analiza, idea, prevé y proyecta las soluciones para el canal interoceánico en el istmo de Panamá es el ingeniero-geógrafo con cuarenta años de experiencia en las selvas tropicales; estudioso de la naciente ciencia hidráulica en Pavía entre 1810 y 1813; inquieto soldado que atraviesa el istmo y los pantanos del Atrato y del Magdalena entre 1819 y 1821. Este Codazzi sexagenario de Panamá es el experto que levantó millón y medio de kilómetros cuadrados en Venezuela, una obra cartográfica y geográfica monumental que desarrolló al límite su capacidad de apropiarse de la inmensa naturaleza con una sola visión a vuelo de pájaro; es el ingeniero que pocos años antes ha propuesto la navegación de los ríos Apure y Orinoco, desde el piedemonte andino venezolano hasta el Atlántico; es quien recorre en barcas indígenas el canal natural del Casiquiare que une los ríos Orinoco y Amazonas; es quien sobrepasa los arbitrarios límites políticos que dividen territorios homogéneos.

El Codazzi que prefigura el canal interoceánico ligado a la colonización de la tierra es aquel planificador del territorio que ve más allá de las pequeñas disputas de las ex-colonias españolas; que imagina las laderas de la Sierra Nevada de

Santa Marta, pobladas de colonos neogranadinos y extranjeros que cultivan juntos los terrenos para exportar los productos a través del canal; es el científico romántico que tal vez hubiese querido terminar su obra en Nueva Granada para aceptar la proposición del gobierno del Perú de trasladarse allí para continuar viajando sobre América a vuelo de pájaro.⁴⁵ Y es también el ingeniero que quiere transformar las tierras, mediante la colonización agrícola o conduciendo las aguas de un mar a otro. Es el estratega que sueña con las infinitas posibilidades del quinto continente, sueño que nos ha dejado como su principal herencia.

Notas

1. Cfr. a) *Atlas de Mapas Antiguos de Colombia, siglos XVI a XIX*, Ed. Arco / Instituto Geográfico Agustín Codazzi, s.d., b) Zucca, Fabio (1989), c) Sánchez, Efraín (1998).
2. Ruiz, J. I. (1950), p. 109. Son los proyectos publicados como Informes en los números de la *Gaceta Oficial* de Nueva Granada del 29 de abril al 17 julio de 1852.
3. Estos Informes se publican respectivamente en la *Gaceta Oficial* del 7 de mayo de 1856 (camino Popayán-Pacífico) y del 8 de agosto de 1857 (camino Bogotá-Honda); la noticia sobre el camino de Ocaña aparece en el diario *La Estrella* del 20 de julio de 1851; la de Cundinamarca se publica tardíamente en los *Anales de Ingeniería*, No. 201, nov. 1909 y la misma revista incluye en su número 202 el proyecto de los caminos entre Cali y Buenaventura; el camino entre Facatativá y Beltrán fue trazado durante la novena expedición, según Ruiz, J. I., *op. cit.*, p. 110.
4. Reseñados por Torres Tovar, O. (1959), p. 8. En la *Gaceta Oficial* del 8 de enero de 1853 se recoge el Informe sobre el puente del río Balsillas.
5. Sobre la navegabilidad del Cauca, cfr. Ruiz, J. I., *op. cit.*, p. 109.
8. *Ibidem*. Casi toda la bibliografía colombiana examinada sobre Codazzi se refiere a esta actividad arqueológica, que revela su formación autodidacta y sus relaciones con los círculos científicos franceses y americanistas.
9. Cfr. el análisis que Antei, G. (1995) dedica a este tema fundamental.
10. "Arrastradero": medio precario para atravesar los ríos, que consiste en una balsa atada con una cuerda a sendos troncos fijos en ambas riberas de alguna corriente fluvial, mediante el cual la balsa es halada alternativamente desde un lado o el otro.
11. Cfr. también Núñez, E. B. (1961), p. 25, nota 17. El Padre Cerezo era párroco de la pequeña ciudad de Novita situada entre ambos ríos.
12. En 1751 La Condamine publica en París el informe sobre sus viajes: *Journal du voyage à L'Equateur, servant d'Introduction historique à la mesure des trois premiers degrés du méridien*.
14. "By discovering a passage thro' the North West to the Pacific Ocean, we (Inghilterra, N. de R.) might establish a commerce with China, Japan & all the South Sea Islands of immense benefit to Britain, in case this passage is found, as it will give us a more immediate passage & course to them, than to any other nation in Europe, except the Spaniards who might have a trade cross the Isthmus of America...", párrafo incluido en el apéndice de "Carta de Miranda al ministro Pitt", Londres 5/3/1790, en Miranda, 1977, p. 341.
17. En esta edición no se menciona el texto de Goethe del cual Arciniegas extrae este párrafo, el cual reportamos en su traducción española.
19. Este Informe será reimpresso con el mismo título en el *Journal of the Royal Geographical Society of London*, Vol. I, 1831, pp. 69-101.
20. Una descripción sintética de las observaciones de Lloyd y de las opciones para el Canal, se encuentra en el *Magasin Pittoresque* (1834), París, con el título "*De la jonction de l'océan Atlantique et du Grand Océan a travers les terres de l'Amérique Centrale*", texto que parece ser publicidad de alguna compañía francesa que recogía suscripciones públicas para luego invertirlas en las obras del Canal, exactamente el método de financiamiento adoptado después de 1865 por Ferdinand de Lesseps al obtener la concesión definitiva para iniciar las obras.
22. Cfr. el texto original de la viñeta en la Fig. 6.
23. Convocatoria al Congreso de Panamá: "A los Gobiernos de las Repúblicas de Colombia, Méjico, Río de la Plata, Chile y Guatemala", Lima, 7 de diciembre de 1824.
25. Entre quienes atraviesan el istmo durante esos años queremos mencionar a Giuseppe

- Garibaldi, presente en Panamá entre 1851 y 1852. Afectado gravemente por la malaria, continuó viaje hacia Lima. No hemos hallado documentación que indique algún contacto entre Garibaldi y Codazzi en ese tiempo y lugar.
26. Los estadounidenses dieron a la ciudad el nombre de *Aspinwall*, mas el Gobierno impuso el de Colón, por ser este el lugar donde llegó Cristóbal Colón en 1502, después del cuarto viaje, precisamente cuando buscaba un paso hacia el Pacífico. La estación atlántica del ferrocarril debía localizarse en Portobelo, al Este de Chagres, pero especuladores estadounidenses habían comprado previamente los terrenos, lo que obligó a trasladar la ubicación del puerto y de la ciudad hacia el Oeste, sobre el islote de Manzanillo, a la entrada de la bahía de El Limón.
 27. Véase: Gutiérrez, S. (1984), pp. 60-65. Los dibujos se encuentran en la Colección "Oficina de Relaciones entre Panamá y Estados Unidos", de la Biblioteca Simón Bolívar, Universidad de Panamá, y en el Archivo General de la Nación de Colombia, y han sido publicados parcialmente por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi: *Atlas de mapas antiguos de Colombia, siglos XVI a XIX*, Ed. Arco / IGAC, Bogotá, s.f.
 28. En 1850 se construye una gran cantidad de hoteles a lo largo de la ruta entre Panamá y Chagres. Los nombres dados a estos hoteles en Panamá nos permiten deducir la proveniencia de los beneficiarios del negocio y de sus principales clientes: *Grand Hotel, The French Hotel, The Plaza Hotel, Cocoa Grove, Western Hotel, American Hotel, New World, Hotel Louisiana, Railroad Hotel*, etc. En la isla de Taboga, sobre el lado del Pacífico, el *Pavilion Hotel*, el *Verandah*, etc. En Chagres, el *Irving Hotel, The North American Hotel, The Empire City Hotel*, etc. Cfr. Gutiérrez, S., *op. cit.*
 31. A. Codazzi, *Informe del Coronel Agustín Codazzi al Secretario de Gobierno de la Nueva Granada*, Bogotá, 22-1-1855. Reproducido en Acevedo Latorre, E. (1959), pp. xxx-xxxi.
 35. Fragmento de una carta de la hermana de Codazzi (Bogotá, 10-9-1856): "*Copia di una lettera scritta dalla Signora Giovanna Codazzi Vedova Dall'Olio, al Sigr. Don Giuseppe Galliani Arciprete di Bagnara sotto la Diocesi d'Imola nello Stato Pontificio*"; copia manuscrita probablemente por Carlo Piancastelli, el curador de la colección. El manuscrito original no se encuentra entre estos documentos: Biblioteca Municipal A. Saffi, Forlì, Fondo C. Piancastelli, Colección Carte di Romagna, Carpeta: Carte di Agostino Codazzi, doc. N. 87. (Traducción: JJPR)
 38. El mismo día que se funda Colón, comienza la construcción del edificio de la Compañía del ferrocarril. Las primeras casas para los ingenieros y las de los trabajadores eran balsas y barcas atracadas en la bahía. Posteriormente la Compañía procuró una nave a vapor para que sirviera como hotel flotante, mientras se construían las barracas de madera para los trabajadores. Al mismo tiempo llegan de los Estados Unidos las casas prefabricadas para sus técnicos y funcionarios. Cfr. Gutiérrez, 1984, pp. 26-27.
 39. Se considera finalizada la construcción del ferrocarril el día 27 de enero de 1855.
 42. El plagio ha sido evidenciado por Schumacher (1913-1914, p. 317) y Longhena (1960, p. 103, Nota 18). Esta relación enviada por Codazzi al ya anciano Humboldt, no fue nunca publicada con el nombre de su autor. La publicación bajo el nombre de Neumann es dividida en tres partes: 1) *Uebersicht (...) mittelamerikanischen Isthmus* "Erster Artikel. Einleitung. Tehuantepec, Honduras (Primer artículo. Introducción. Tehuantepec. Honduras), 2) *Zweiter Artikel. Die San Juan und Nicaragua Projecte* (Segundo Artículo. Los proyectos de San Juan y Nicaragua), 3) *Das Gebiet der Republik der Neu-Granada* (La zona de la República Nueva Granada). Información localizada (2002) a solicitud de JJPR, por el Lic. Pablo Valdivia Orozco, quien ha consultado el original de la publicación en la Biblioteca Estatal de Berlín (Staatsbibliothek zu Berlin, Preussischer Kulturbesitz)
 43. "Es muy probable que algún día se abra por allí un canal, pero no creo que sea una obra que pueda ver realizada ni esta generación ni la que le sigue (...) y solamente cuando las colonias de la quinta parte del mundo (se refiere a América, N. de R.) estén con crecidas poblaciones, será que se pensará en abrir el canal que una los dos mares". (En: Acevedo, 1959).

45. Giovanna Codazzi, *op. cit.*, informa que “Il Governo del Perú ha scritto ad Agostino perchè voglia levantara (sic) il piano di quella Repubblica; terminato che avrà questo che stà facendo, non sò cosa risponderà”. Nos quedamos con la incógnita de qué hubiese respondido Codazzi a Ramón Castilla, entonces Presidente de Perú, en relación con este reconocimiento final de su obra en América. Schumacher y Longhena mencionan esta solicitud de Perú sin mayores referencias. También Zucca la refiere, señalando por primera vez el testimonio de la carta de Giovanna Codazzi, arriba citada.

Referencias

- AA.VV. (1987). *Manual de Historia de Colombia*. Bogotá: Colcultura. 3 v.
- Acevedo Latorre, E. (1959). “Codazzi en Colombia”. *Revista de la Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales*, V. X, 41, especial “Centenario de Codazzi”, xxv-xxxiv.
- Antei, G. (Curador) (1993). *Mal de América. Las Obras y los días de Agustín Codazzi. 1793-1859*. Caracas: Biblioteca Nacional de Venezuela. Bogotá: Museo Nacional. Catálogo de la Exposición, 1993-1994.
- Antei, G. (Curador) (1995). *Immagini della Nuova Granada. L'opera cartografica di Agostino Codazzi nel Fondo Manoscritti della Biblioteca Nazionale Universitaria di Torino*. Turín: Ministero per i Beni Culturali e Ambientali / Biblioteca Universitaria di Torino. Catálogo de la Exposición, 19 de mayo-18 de junio de 1995.
- Britton, M. A. (1959). “Primer contacto de Codazzi con tierras colombianas”. *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*, 20, 51-64. Suplemento “Centenario de Agustín Codazzi”.
- Arciniegas, G. (1975). *Biografía del Caribe*. Barcelona: Círculo de Lectores.
- Bolívar, S. (1984). *Obras Completas*. Madrid: Maveco de ediciones. 6 v. Probablemente facsímil de la edición (1947). Caracas: Ministerio de Educación, al cuidado de Vicente Lecuna.
- Codazzi, A. (1960). *Le Memorie di Agostino Codazzi*. Milán: Istituto Editoriale Italiano. Traducción, Notas, Introducción biográfica y curaduría de Mario Longhena. El manuscrito original (1825-1826) se encuentra en Biblioteca Comunale A. Saffi, Forlì.
- Friede, J. (1984). “La conquista del territorio y el poblamiento”. *Manual de Historia de Colombia*. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura. 3 v., vol. 1, 119-224.
- Gutiérrez, S. (1984). *Arquitectura de la época del Canal. 1884-1914*. Ciudad de Panamá: Universidad de Panamá.
- Heredia, E. (1990). “José de Lanz, un mexicano al servicio de las Provincias Unidas del Río de la Plata y de la Gran Colombia (1816-1827)”. *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-americanos. XLVII, 497-538.
- Humboldt, A. (1991). *Viaje a las regiones equinociales del nuevo continente*. Caracas: Monte Ávila. 5 t. (París, 1816-1831). Instituto Geográfico Agustín Codazzi (s.f.). *Atlas de Mapas Antiguos de Colombia, siglos XVI a XIX*. Bogotá: Ed. Arco / IGAC. 2ª ed. al cuidado de Eduardo Acevedo Latorre.
- Lleras, A. S. (1959). “Reseña de los Informes de la Comisión Corográfica, recopilados por A. S. Lleras”. *Revista de la Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales*, Vol. X, No. 41, Separata, xxxii-xxxiii.
- Lleras, A. S. (1968). *Itinerarios de la Comisión Corográfica y otros escritos*, Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Longhena, M. (1960). “Agostino Codazzi. 1793-1859”. *Le Memorie di Agostino Codazzi*. Milán: Istituto Editoriale Italiano. Ensayo biográfico introductorio.
- Miranda, F. de. (1977). *Diario de viajes y escritos políticos*. Madrid: Editora Nacional. M. H. Sánchez-Barba, curador.
- Núñez, E. B. (1961). *Codazzi o la pasión geográfica*. Caracas: Universidad Central de Venezuela. Prólogo al Vol. I de A. Codazzi. *Obras Escogidas* (1960), Caracas: Ministerio de Educación, 2 v.
- Pérez, F. (1863). *Geografía física y política de los Estados Unidos de Colombia*. Bogotá: s/ed. 2 v. con apéndice de láminas provinciales. Consultado en Biblioteca Comunale F. Trisi, Lugo, Italia.
- Pérez Rancel, J. J. (2002). *Agustín Codazzi. Italia y la construcción del Nuevo Mundo*. Caracas: Petroglifo.
- Rosales, J. M. (1935). “Codazzi y la Geografía Nacional”. *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*, A. II, No. 1, 12-27.
- Ruiz, J. I. (1950). “Rutas de Codazzi”. *Revista de la Academia Colombiana de Ciencias Exactas,*

- Físicas y Naturales*, V. VIII, noviembre, 29, 109-110.
- Sánchez, E. (1998). *Gobierno y Geografía. Agustín Codazzi y la Comisión Corográfica de la Nueva Granada*. Bogotá: Banco de la República.
- Schumacher, H. A. (1913-1914). "Biografía del General Agustín Codazzi", en *Boletín de Historia y Antigüedades* (Bogotá). 1913: NN. 97-99; 1914: NN. 100-103. Traducida del alemán por F. Manrique, con notas y documentos de Costanza Codazzi de Convers. Reproducida en: (1916). *Biografía de Agustín Codazzi*. San Fernando de Apure: Tipografía Augusta. Primera edición en alemán: (1884). *Sudamerikanische Studien. Drei Lebens u. Cultur Bilder Mutis-Caldas-Codazzi*. Berlín: S. Mittler und Sohn.
- Torres Tovar, O. (1959). "Giovanni Battista Agostino Codazzi". *Revista de la Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Física y Naturales*. Número especial: "Centenario de Codazzi". V. 10, 41, 5-11.
- Zucca, F. (1989). *Agostino Codazzi. Cartografo-geografo ed esploratore (1793-1859)*, Florencia: La Nuova Italia / Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Pavia, N. 50.

