

Codazzi y la comunicación interoceánica

Escribe: ANDRES SORIANO LLERAS

En enero de 1853 el coronel Agustín Codazzi, jefe por aquel entonces de la Comisión Corográfica que desde 1850 estaba levantando la carta de la Nueva Granada y verificando algunos otros estudios científicos, se dirigió a la costa atlántica por la vía del río Magdalena, siguiendo instrucciones del gobierno, a fin de estudiar varios aspectos de la concesión de privilegio que el mismo gobierno había dado al señor Edward Cullen, en relación con la posibilidad de abrir un canal interoceánico por el istmo de Panamá. El 24 de enero Codazzi se encontraba a bordo de la goleta inglesa "Scorpion", en la bahía de Caledonia, en donde estaban también una goleta americana, un *brick* inglés y un vapor francés, todos de guerra. Hacía tres días que los americanos habían bajado a tierra con 27 hombres y estaban a cuatro leguas de distancia cuando llegó Codazzi en la fecha indicada. "Nosotros, dice este, salimos mañana con el Sr. Gisborne el Sp. inglés y el francés con ingleses y franceses en número creo de 50 a 60 hombres p^a llevar víveres que habían contratado antes de mi llegada p^a explorar por dos meses el país que no se cuanto le ofrecieron a los indios el hecho está que dieron permiso. La tropa llegará mañana o pasado y le he dado órdenes p^a hacerla pasar al Pacífico y que entre por aquel lado con los ingenieros que están allá con un vapor de guerra inglés. Esperamos dentro de 8 a 10 días estar en el Pacífico i retroceder aquí con la noticia de haber encontrado el terreno adecuado p^a el canal, cosa que dudo un poco".

El 1º de febrero Codazzi estaba en Turbo y durante un tiempo estuvo ocupado en las labores relacionadas con el problema del canal interoceánico, con detrimento de sus estudios cartográficos, aunque algo pudo adelantar en ellos. Con ambos fines remontó el Atrato hasta Quibdó en cuya región estudió muy especialmente los pasos entre los ríos Suruco y Pato y luego Tadó y San Juan, a fin de completar sus opiniones sobre la posible construcción del canal en esa zona, llegando a la conclusión de que ello no era posible a lo menos para embarcaciones de alto bordo y que a lo sumo podría construirse para barcos de fondo plano y de poco tonelaje, lo cual tampoco sería aconsejable por el excesivo costo de la obra en relación con la pobreza del comercio que de ella pudiera aprovecharse.

Al año siguiente, como las marinas norteamericana, francesa e inglesa hubieran manifestado interés en continuar los estudios de la apertura del canal y hubieran enviado con tal fin comisiones a las costas neogranadinas, Codazzi recibió nuevamente del gobierno el encargo de ponerse en contacto con ellas y rendir un informe sobre los planes que tuvieran. Con tal motivo salió nuevamente de Bogotá hacia la costa atlántica, llegando a Cartagena el 18 de enero. El 19 por la tarde salió para Caledonia en una goleta de guerra inglesa. Antes de su salida escribía desde Cartagena a su esposa: "Allí debe estar no solamente la corveta americana, sino que debe llegar de hoy a mañana la expedición inglesa con el ingeniero Gisborne, el mismo que estubo el año pasado. Viene de Jamaica de donde debe traer tropa y víveres p^a efectuar la travesía del istmo al mismo tiempo que un vapor de guerra con dos ingenieros entra por el Golfo de San Miguel y andan por el río Sabana p^a encontrarse con los que entran por Caledonia. De aquí saldrá dentro de 3 días una goleta con veinte veteranos, 14 jóvenes voluntarios y 60 presidiarios p^a servir de cargueros y todos estarán el 24 en Caledonia. Yo me he adelantado para que no vayan los ingenieros extranjeros sin que vaya el de la Nueva Granada; de manera que me parece no habrá temor ninguno pues que somos muchos i hay muchos buques de guerra que siempre imponen respeto a los indios de la costa... No tengas pues cuidado si no tienes cartas mías por el espacio de casi un mes porque en el país de los indios no hai correo".

El 5 de febrero Codazzi emprendió el regreso a Cartagena a donde llegó el 10 en un vapor de guerra francés. Había dejado toda su gente en Caledonia e iba a Cartagena a buscar víveres. "Ahora te diré en pocas palabras, escribía a su esposa, que el ingeniero inglés Gisborne se peló completamente y que el Dr. Cullen es un solemne embustero. Todo lo que yo decía en Bogotá ha salido al pie de la letra. Hay una cordillera que pasar que no es tan baja, y luego atravesar el río Chucunaque, luego una llanura p^a llegar al río Sabana.

"Cuando salí de aquí con una goleta de guerra inglesa te escribí. Llegamos a Caledonia i encontramos un brick de guerra británico, la corveta de los Estados Unidos que estaba aquí i un vapor de guerra francés. Ya eran 3 días que los americanos habían marchado al interior con 27 personas habiendo hecho antes un tratado con los indios que con dinero permitieron que por dos meses pudiéramos explorar el país.

"El ingeniero inglés Gisborne no quiso esperar que llegase una goleta nuestra que debía traerme 60 presidiarios y 90 soldados con jefes i oficial con un mes de víveres.

"Fui a tierra el día 24 con los ingenieros y 50 marineros armados entre franceses e ingleses llevando cada uno 6 días de víveres al espalda y mis cuatro asistentes cargados con una muda de ropa los víveres las covijas mi tienda i algunos remedios e instrumentos. Hemos estado registrando montes i ríos durante 4 días caminando dentro del agua a veces a la rodilla, i tenía un peso enorme: me serví de zapatos. Es inútil describir los trabajos que pasamos no hubo sino 6 o 8 que no se cayeron, yo fui del número de estos. Tuvimos que acampar p^a mandar a buscar víve-

res y entonces conocimos la falta que le hacían mis cargueros sin los cuales no es posible hacer la exploración. Mandaron inmediatamente a la goleta hicieron desembarcar los 60 presidiarios y 20 soldados con un oficial. Los demás quedaron en la playa acampados en las casas abandonadas de los indios. Ya el segundo día tenían estos señores otra idea de mi persona, pues q. dado lo que había dicho lo verán realizarse a su sorpresa. En fin no saben andar en nuestros montes ni conocen la configuración de nuestros cerros. Yo le fui de mucha utilidad.

“Los americanos que se fueron retrocedieron 6 en busca de víveres y fueron dos partidas más de igual número pero no pudieron alcanzar a encontrar a los 21 restantes de los cuales cuando yo salí de Caledonia no había noticias ningunas habiendo trascurrido 22 días. Si a mi regreso no hai noticias ni avisos seguro q. están al otro lado temo mucho q. todos hayan sido víctimas del hambre o de los indios.

“Una partida de 23 hombres entre marineros i oficiales de un vapor inglés que estaba en el Pacífico entraron por el río Sabana y en los papeles públicos estaba la relacion de su viage: gastaron 13 días p^a hacer (a mi modo de ver) solamente 7 leguas. Dejaron 4 hombres solo en la orilla del Chucunaque con algunos víveres y al regreso los encontraron asesinados por indios. Lo que habían andado en 10 días lo hicieron en 2 al regreso, porq. tenían la pica abierta y llegaron sin novedad. Esta partida se ha pelado también creyendo que de un cerro en donde subieron habían visto el mar Atlántico. En el punto en que estaban no podían verlo y una niebla de las que cubre horizontalmente nuestras selvas les pareció el mar. Fue una ilusión óptica que le impidió ver la serranía de la cual sí podían verlo pero p^a eso necesitaban ellos caminar todavía abriendo pica 6 días cuando menos. Iguales errores cometió conmigo el Dr. Gisborne creía estar en la cordillera y estábamos en un ramal, encontró aguas que iban casi en la dirección q. se buscaba y creyó inmediatamente q. al fin iban al Pacífico y se quejaba de que yo no dijera que íbamos bien porque al contrario opinaba que se iba mal, que no habíamos pasado la cordillera, y que las aguas iban al Atlántico. A los dos días se convenció, porque estábamos cerca de los buques nuestros. Habíamos vuelto pues atrás. Yo estampaba cada día mi camino y le decía lo q. habíamos andado y en donde quedaban los buques y todas las noches a las 8 se tiraba por el Brick un cañonazo y nunca me equivoqué en la dirección, menos en la distancia porq. venía midiendo mi camino. Para mí no me dejaría conducir por ellos porque se perderían. En fin viendo que no había tal llanura hubo q. persuadirse q. en todas partes tenía una Cordill^a... que atravesar, luego que atravesar el río Chucunaque. No hai más esperanza que de encontrar un punto bajo en la Cordill^a; pero para eso se necesita un baquiano indio. Yo me ofrecí a encontrarlo con 20 hombres míos escojidos, pero que no quería que ninguna otra persona viniese conmigo y que le abriría la pica p^a que después fuésemos todos. Pudo conseguir un jefe indio al que le dio 500 ps. conducirlo al suscripto al otro lado de la Cordill^a y mientras se han a ella nosotros vinimos aquí en busca de víveres. A nuestro regreso será el 17 entraremos todos el 18 o 19 en el monte p^a atravezar el istmo. No hai que temer de los indios con la fuerza de 180 hombres de los cuales 60 cargueros. Temo mucho que sea realizable la empresa y te ase-

guro que no quisiera estar en el pellejo de Gisborne si esta gente tiene verguenza. Caledonia está también a 6 millas más al oeste de lo que ponen las cartas españolas, de manera que los planos de Gisborne adolecían de un error de 20 millas de longitud. Te aseguro que es un chasco muy grande tener que decir que me equivoqué de modo tan grande.

“Nuestra correría será definitiva es decir resolverá el problema de ser practicable o no el canal. Yo lo dudo mucho.

“..... He tenido que comprar yo mismo todo lo que se necesitaba porque el gobernador está en visita y el que lo remplaza es un viejo inútil”.

El 23 de febrero, a bordo del vapor francés en la bahía de Caledonia, escribía Codazzi: “Todos me estiman y quieren, no puedo quejarme. He trabajado varios planos del terreno recorrido y todos me piden copias que le he dado. Estoi haciendo el plano de la bahía de Caledonia p^a engañar el tiempo.

“Son 38 días que no se sabe de los americanos y 16 de la salida del ingeniero (que se peló) Gisborne. Dice que tiene una gran reputación en Londres para mí te aseguro que no se la concedo. En fin que ha dado aquí una buena muestra.

“Temo mucho que no se haga nada en este año porque ya las lluvias se aproximan y a mi modo de ver aquí no hay canal posible a menos que se quiera gastar una cantidad exorbitante. En fin mui pronto estarán aquí si los indios no lo han sacrificado, porque te aseguro que así iba y habría querido llevar toda mi gente o nada”.

El 15 de marzo estaba Codazzi en Santiago y el 16 en la bahía de Caledonia, de donde escribía: “Hoi embarco y hago marchar la tropa i presidiarios para Cartagena porque no tengo más víveres i no se puede morir de hambre.

“El ingeniero Gisborne que se embarcó el 26 de feb. en el Golfo de San Miguel para Panamá diciendo que el 8 estaría aquí; aun no ha llegado i como no sabemos a qué atribuir este retardo, si no a que se haya enfermado o a que la corveta americana que estaba en Colón lo haya recibido i se lo haya llevado con el Dr. Cullen a los Estados Unidos.

“Eso no creo yo que haya podido suceder, pero el gran retardo hasta me hace creer este disparate. De los 21 marineros nada se ha sabido i ciertamente han sucumbido todos sea de necesidades o más bien a manos de los indios

“Me voi a vivir a bordo del vapor francés hasta el día 20 época en la cual se pondrá a la vela para Cartagena en donde estaremos el 22 o 23. De allí te escribiré y puede ser que con el mismo me vaya a Colón porque es probable que solo se quede 8 días en Carta. y siga para Colón y en este caso aprovecharía esta buena oportunidad. De Colón seguiré por el ferrocarril y bestias a Panamá donde estaré sin falta el día 6 del entrante habiendo pues perdido 3 meses en la expedición al Darién”.

Codazzi hizo mensuras en varios sitios de la provincia y consideró que la vía de Chiriquí no era adecuada para la construcción del canal. Pasó entonces a Colón y allí llegó a la conclusión de que la mejor ruta para esa obra sería entre esta ciudad y la de Panamá.

El 22 de mayo llegó a Cartagena con sus cuatro asistentes y al día siguiente escribía a su esposa: "Estaré aquí 6 a 8 días y luego me iré con el vapor francés otra vez a Caledonia para ver si ha vuelto Gisborne y lo que dice y luego pasaremos a Colón: allí desembarcaré para seguir mis trabajos en las provincias del Gobno..."

"Con nosotros ha venido aquí el ingeniero inglés que atravesó con Gisborne el istmo y dice que no es posible el canal y parece que va a Europa (esto no lo debes decir a nadie) esa es también mi opinión que ya he comunicado al Gobierno en reserva.

"Un borrador que he hecho de esta parte del istmo le ha parecido tan exacto que me ha pedido copia y lo mismo el Comdte. francés.

"Aquí está la escuadra francesa y su almirante sin conocerme me ha convidado a comer esta tarde a bordo de la fragata sin duda por los informes que le ha dado el Comdte. del vapor i saber de mi boca si es o no posible el canal pero yo seré en esto bastante circunspecto".

Desde Cartagena, el 30 de marzo: "Aprovecho el correo que sale hoy y que lleva para el Gobierno el resumen de la expedición del Darién y un mapa que yo he formado para demostrar la verdadera configuración del país y su posición astronómica y al lado he puesto copia del del Sr. Gisborne que publicó en Londres, que se parece tanto al mío, como un huevo a una castaña. En este mapa están trazadas las rutas del Comdte. Prevost que perdió los marineros, la ruta del teniente Green (?) i el lugar donde presumo haya perecido a manos de los indios con toda su gente; i por último la ruta del Sr. Gisborne con el Tente. británico del cuerpo de ingenieros (ilegible) que acompañó al jefe indio Robertson desde Caledonia hasta Sabanas.

"Este trabajo que he hecho según mis observaciones y los materiales que poseo i también con las noticias que me ha comunicado el Tente. ingeniero inglés, le ha parecido a este tan exacto i tan bien formado que me ha pedido una copia para llevar a Londres para presentar a su Gobierno con el informe que va a dar allá sobre la realización del canal que él cree difícil o casi imposible: esto no lo debes decir a nadie.

"El almirante francés que está aquí con una escuadra de seis buques entre los cuales 3 vapores me pidió uno para enviar al Gobierno Francés que le entregué ayer i quedó tan contento del trabajo que me exigió otra para conservar él en su gabinete. Ayer pues comí con él y en la conversación me dijo que no pensaba encontrar en este país una persona que pudiese hacer ese trabajo y me confesó que cuando supo en la Martinica que el Gobierno iba a mandar a Caledonia un Coronel de ingenieros granadino exclamó *¿por qué mandarán allá un coronel granadino que no comprenderá nada de lo que se va hacer? a menos que no sea para ver lo que se hace, pero ni eso podrá entenderlo si no se lo explica.* Tal es la idea

que tiene esa gente de nosotros; pero desde que me vio y supo mis servicios en Europa i aquí; entonces formó otro concepto i acabó de tener una alta idea de mi por mis mapas del Istmo del Darién.

“Estoi sumamente ocupado con estos mapas: uno que ha ido a Londres, dos por el almirante francés. Uno por el Comd^a de la corveta de los E. E. Unidos, uno a nuestro Gobierno, uno al Gobernador de aquí y otro que quiere el Comd^a del vapor francés i por último uno al Comd^a inglés. En todo son 8. Por fortuna he encontrado aquí un joven que escribe mui bien, de lo contrario el trabajo habría quedado deslucido con malas letras.

“Creo poder concluir dentro de 5 días i entonces pensaré en salir para Panamá a continuar mis tareas ordinarias”.

Las fiestas de semana santa en ese año fueron a mediados de abril y retardaron la salida de Codazzi hacia Santiago de Veraguas de manera que solo pudo iniciar la travesía el Domingo de Ramos.

El 20 de abril salió de Panamá, remontando el río Penonomé y llegó a principios de mayo a Santiago de Veraguas. Había empezado ya la estación de las lluvias lo que dificultaría los trabajos. El 4 salió con un peón y un baquiano y se dirigió a la cordillera. Pasó por Pesé y Los Santos, a David en donde un barco americano lo llevó a la isla de Coiba, frente a la bahía de Montijo y siguió embarcado a lo largo de la costa sin preocuparse mucho de hacer mensuras en esa parte, ya que disponía de excelentes mapas marinos. Llegó al golfo de San Miguel, tocó en la isla de Taboga y regresó a Santiago de Veraguas, de donde salió el 29 hacia la provincia de Chiriquí, con la esperanza de poder estar en Panamá a principios de julio. Efectivamente allí llegó el 8 de ese mes y siguió al Darién del Sur esperando en poder estar en Cartagena a fines de julio para seguir de allí a Bogotá. Pero sus planes se trastornaron con los acontecimientos políticos de 1854 y cuando llegó a Cartagena Mosquera lo llamó al servicio del ejército como jefe de Estado Mayor del Ejército del Norte que iba a combatir al general Melo. Por ese motivo solo en 1855 pudo rendir su informe sobre los trabajos en el istmo y emitir su concepto sobre las posibilidades de apertura del canal.

El 22 de enero de 1855 Codazzi se dirigió al secretario de gobierno para hacer un recuento de los planes del canal. Sobre el particular decía así: “Habiendo ya recorrido todos los puntos de la república por los cuales se ha pensado poder hacerse una comunicación interoceánica que son los siguientes: 1º Arrastradero de San Pablo para caer al San Juan; 2º Varios arrastraderos para caer al río Baudó; 3º Napipí, para comunicar con la bahía de Cupica; 4º Caledonia, para pasar al golfo de San Miguel; 5º Colón o Chagres, para comunicar con Panamá; y 6º Bahía del Almirante, en la laguna de Chiriquí, para atravesar el golfo Dulce, puedo decir algo al Gobierno sobre el particular”.

A continuación expresa que los arrastraderos 1º y 2º no podrán servir para un canal para buques de alto bordo y solamente servirían para uno por el cual pasaran barcos de fondo plano, y eso después de invertir

grandes sumas de dinero. La vía Napipí-Cupica la consideró todavía más desfavorable porque los trabajos serían más difíciles, el canal sería más largo y se necesitarían una o dos compuertas. La Caledonia-San Miguel requeriría una grande excavación en un trayecto muy largo además de que las aguas del río Chucunaque, que caerían al canal, arrastran mucho material que lo obstruiría. Esa obra sería muy costosa. El canal de Almirante a Chiriquí sería también muy largo y habría que romper una cordillera muy alta. Consideró Codazzi que la única solución posible sería la ruta Colón-Panamá, en donde el istmo es más estrecho y de menor elevación que en las otras partes. Encontraba, sin embargo, el inconveniente de que no habría puerto terminal en el Pacífico y sería costoso hacer uno artificial, y del lado del Atlántico la presencia de islas facilitaría la formación de una barra; pero decía que esto podría remediarse con un tajamar. Sobre esa ruta decía en su informe: "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 concluído, remedia en la actualidad las necesidades del comercio, y solamente cuando las colonias de la quinta parte del mundo estén con crecidas poblaciones, será cuando se pensará en abrir el canal que una a los dos mares".

Hablando de la renta que produciría el ferrocarril agrega: "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 se habrán ya apoderado entonces legalmente del istmo con el número de pobladores que tendría en él, sin que nuestros nietos, débiles para luchar con esa gran potencia, pudieran impedirlo". Habla luego de la posibilidad de hacer un contrato con el gobierno inglés lo que le parecía conveniente porque "Inglaterra... mantendría el istmo en poder de la Nueva Granada, al paso que sucedería lo contrario si quedase el negocio como ahora está, es decir, que antes de los sesenta años pertenecería a los Estados Unidos".