la otra cuando ambos tienen el mismo origen, el mismo idioma y los mismos usos y costumbres.

La utilidad de la apertura de la comunicación oceánica: los bienes que de ella provendrían: el cambio que produciría en las relaciones mercantiles de los puntos más distantes del globo: el efecto que probablemente tendría en difundir con la civilización el cristianismo en el grande archipiélago de Polynesia; el gran capital que se invertiría y las ventajas que redundarían de emplearlo en esta empresa: todo esto, juntamente con otros puntos de interés complicado, exige que se preste atención y se examine detenidamente la materia por aquellos hombres que se encuentran ocupando puestos eminentes en la esfera de las ciencias, debidos a sus conocimientos estadísticos y a sus facultades intelectuales, que los ponen en posición de juzgar sobre lo futuro por lo presente. Cuestiones como éstas son de infinita trascendencia, y sin duda serán desarrolladas en toda la sabiduría y penetración que quepa en lo humano, como un paso preliminar a la realización del proyecto.

J. Baily

Opinión sobre el Canal de Nicaragua.—Año de 1852 (1)

Será tal vez oportuno echar ahora una mirada retrospectiva sobre el río de San Juan. Está por demás decir que mi viaje lo hice no sólo con los ojos curiosos del turista, sino también tomando notas. Donde era posible sondeé la profundidad del cauce, anoté los caracteres de las márgenes, completando mis apuntamientos con las pobres explicaciones que pude obtener de los marineros.

El sistema de enarenación es uno solo y el mismo en todo el curso del río y pude observar la formación de las numerosas islas en todas sus gradaciones. Casi siempre ocurre esto: un tronco de árbol arrastrado por el agua se detiene en un punto poco profundo y allí lo pega la corriente. Bañado por el lodo, revuelto con vegetales, forma una masa térrea de la que no tarda en brotar una frondosa vegetación y cada nuevo arbusto viene a aumentar y a consolidar el terreno. Según dicen las gentes del país, estas islas no sólo cambian a menudo de forma, sino que la corriente destruye total y frecuentemente las más pequeñas cuando el río crece. Hasta llegar al Colorado la anchura del San Juan varía entre 1.000 y 1.200 pies. En sus dos orillas el terreno es casi siempre pantanoso. Cañas, gramíneas y manglares forman la vegetación predominante. La profundidad del cauce varía de modo extraordinario. Había sitios en que mi sonda no marcaba más de seis pies; en cambio, arriba de una islita (Rosario) bajó casi a 36. Cerca de Los Juanillos el río es tan poco profundo en su margen izquierda, que los marineros tuvieron que empujar el bongo metidos en el agua. Subiendo desde el Colorado, las márgenes adquieren mayor altura y están densamente pobladas de bosques. La palma real aparece con frecuencia. La corriente tiene allí una velo-

(1) Wilhelm Marr. *Viaje a Centro América.*

cidad de cien pies por minuto. Hasta el Sarapiquí y cuando nuestra embarcación se alejaba a 50 pasos de la orilla del río, encontré una profundidad de 22 a 25 pies por término medio. Desde el Sarapiquí, hacia arriba, el paisaje asume un carácter de mayores alturas; especialmente la margen derecha (Costa Rica) sube de manera considerable. El río Sarapiquí es la vía de comunicación de Costa Rica con el océano Atlántico; pero fuera del correo y de algunos viajeros fortuitos, no la aprovechan en absoluto en lo que atañe a lo mercantil, ni para la importación ni la exportación. Desde la boca del río de San Carlos, que viene igualmente de Costa Rica y se derrama en el San Juan, se divisa en lontananza el volcán de Cartago que tiene 11.400 pies de altura. Cartago es la antigua capital de dicho Estado. En mis repetidos sondeos encontré que la profundidad del río pasaba siempre de veinte pies y algunas veces no encontré fondo a los 36. Por desgracia mi cuerda no alcanzaba a más. A partir del primer raudal, el cauce del río se va estrechando y estimo que no tiene mucho más de 600 a 700 pies de ancho. En la desembocadura del San Carlos, las aguas del San Juan corren a razón de cien pies por minuto; en cambio, en este primer recial alcanzan a una velocidad de 500 a 600, por minuto también, llegando hasta 700 pies en el raudal del Castillo. Por consiguiente éste está lejos de ser una cascada, como lo ha asegurado la ardiente fantasía de algunos turistas. El cauce del raudal, que tiene de cuatro a seis pies de profundidad, es estrecho y no está exento de peligro para los vapores del río. El San Juan puede tener aquí también 700 pies de ancho. La margen izquierda es más alta que la derecha. Arriba del Castillo Viejo y hasta llegar al fuerte de San Carlos, se va estrechando el río hasta una anchura de 400 pies. Y si bien la velocidad de la corriente pasa todavía de 500 pies en el último raudal, el del Toro, tan sólo es de 50 a 60 cerca de donde se inicia el desaguadero del lago. En el lugar en que éste termina encontré solamente doce pies de profundidad; pero a unos cien pasos, río abajo, había ya 24. Un capitán americano asegura que el desaguadero tiene una barra situada en el lago mismo, que él considera como el mayor obstáculo que habrá que vencer para la obra de la canalización, y que el lago de Nicaragua se puede comparar a una jofaina rebosante de agua que se vacia por un desagüe. Yo me encontraba demasiado débil para ponerme a hacer sondeos en el lago.

De todos los reciales, el más importante es el del Castillo Viejo, que bien puede tener una media milla inglesa de largo. En las grandes crecientes los mismos vapores no pueden arriesgarse a pasar por entre los escollos. Según la leyenda, allí fué donde en otros tiempos un bergantín español, que había subido por el río y descargado en Granada, encontró al regreso que el cauce estaba obstruído por una elevación del fondo causada por un fenómeno de origen volcánico. Esta historia, que también me fué referida en Granada, la tengo por muy aventurada, toda vez que de este barco no existen ya como curiosidad ningunos restos; y me parece, dados los infinitos meandros del río y la falta de viento, que es imposible llevar aguas arriba un barco de cien toneladas. Esto es algo que apenas es posible suponer, aún con el empleo de los remos como en las galeras, si se toma en cuenta el conocimiento imperfecto que en aquel tiempo se tenía del cauce. En su libro sobre Centro América, Baily relata la misma historia y hasta hace refe-

rencia al archivo de Granada. Por desgracia, en esta ciudad no pude descubrir archivo ninguno.

La canalización es posible; con dinero todo es posible en los tiempos que corren. Prescindiendo de todas las elevaciones del terreno sobre los niveles de los dos océanos y del lago de Nicaragua, resulta en todo caso bien demostrado que en todas las estaciones del año hay bastante agua para alimentar el canal. Obstáculos y dificultades como la enarenación de la desembocadura del San Juan, el amenazante aumento de la barra a causa del desprendimiento de una parte de la lengua de tierra de Punta Arenas, los escollos que presentan los cuatro raudales, la altura del lago, que es de 120 pies sobre el nivel del Pacífico, etc., pueden ser vencidos. Por último, la Naturaleza ha trazado ella misma un plano del canal sobre el istmo de Nicaragua, ya que se llega por agua desde San Juan del Norte (Greytown) hasta la bahía de la Virgen y que de aquí a San Juan del Sur, en el océano Pacífico, la *tierra firme* no tiene más de 13 millas de ancho, siendo éste por lo tanto el lugar más estrecho de todo el Hemisferio Occidental.

Pero ¿pagará la empresa? En todos los proyectos hasta hoy formulados se ha arreglado este asunto muy bonitamente. Tomando por base la lista del Lloyd, se ha calculado el número y tonelaje de los barcos que anualmente viajan *round the Horn*, así como el tonelaje que por término medio pasará por el canal ístmico, para establecer el rendimiento del capital invertido. Pero al formular todos estos proyectos, ingleses, americanos y franceses, se ha echado en olvido un punto importante y es éste: los dos puertos principales de la costa del Oeste son Valparaíso y San Francisco. En el viaje del cabo Finisterre a Valparaíso, un barco emplea, por término medio, 90 días. La travesía hasta Greytown, con el monzón más favorable, dura siempre de 40 a 45. En tanto que los barcos de vela emplean actualmente de 19 a 25 días, por término medio, de Valparaíso al golfo de Nicoya, la bahía de Salinas y San Juan del Sur, en su viaje de regreso a Valparaíso tardan de cinco a seis semanas, viéndose obligados a alejarse de la costa para evitar la corriente marina, o las calmas que reinan en las islas Galápagos.

Calculemos pues:

Del mar de la Mancha a Greytown	45 días
De Greytown a San Juan del Sur en las circunstancias más favorables y tomando en cuenta las demoras causadas por las esclusas entre el lago y el Pacífico	3 días
Escalas en la costa del este y la del oeste en conjunto, sólo	3 días
De San Juan del Sur a Valparaíso	40 días
Duración del viaje a Valparaíso pasando por el canal	91 días

Ahora bien, en los proyectos formulados este último e importante puerto de salida falta por completo y mientras no esté poblada la costa del Oeste el canal no será más que un piadoso deseo.

Por último, los ingenieros se han olvidado de la cuestión de la mano de obra. En estas honduras calientes y pantanosas un hombre blanco no puede hacer

un trabajo corporal seguido; en cuanto a los nicaragüenses no quieren trabajar y, desde que la filantropía inglesa se ha puesto a especular con la ruina de las colonias francesas e inglesas, la única raza que estaba llamada por la Naturaleza y la Historia a suministrar la mano de obra en las regiones malsanas, antes la dedican a hacer sacrificios a sus fetiches en su patria etíope que a trabajar útilmente en bien de la Humanidad y de la civilización. Tampoco se puede tener la esperanza de echar la carga sobre los hombros de los negros hermanos nuestros, ya que *"Uncle Tom"* es hoy en día la autoridad económica nacional de los pueblos cultos cuando en ellos se trata de la civilización del lejano, lejano, lejano Occidente.

Esta gran obra de la unión de los dos océanos puede ser que le esté reservada a un genial filibustero del Norte, que con las armas en la mano y para el bien de la civilización y la felicidad de Nicaragua se le imponga por la fuerza a este pueblo perezoso, exactamente lo mismo que a todos los pueblos del mundo antiguo les fué impuesta por otros la civilización, empezando por la sentimental Alemania. . . .

Real cédula por la que se da un escudo de armas al Licenciado Gaspar de Espinosa.—Año de 1524 (1)

Don Carlos e Doña Juana &ª Por cuanto por parte de vos el licenciado Gaspar de Espinosa nuestro alcalde mayor que habeis sido de la tierra firme llamada castilla del oro nos es hecha Relacion que por nos servir por comision de Pedrarias Davila nuestro lugar teniente general y governador de la dicha castilla del oro siendo alcalde mayor en ella vos hicistes tres viajes que uno fuistes con cierta gente de pie y de caballo siendo capitan general della a pacificar e Reducir a nuestro servicio las provincias de Comogre y pocorosa y tubanama y otras muchas a ellas comarcanas que estaban todas alzadas y muy de guerra habiendo los caciques e indios de las dichas provincias muerto muchos cristianos y destruido el pueblo de santa cruz e las sojusgastes e Redugistes a nuestro servicio y en este dicho viaje sojuzgastes asi mismo los caciques de Nata y escoria con todos sus allegados y valedores y los vencistes y desbaratastes en batalla y los prendistes y que asi mismo en este dicho viage descubristes por la mar del sur con solas canoas que son los navios de los indios ciento y cinquenta leguas de costa y muchas islas y otras muchas provincias y deste dicho viage diz que trujistes ochenta mil castellanos los quales y la pacificacion y defendimiento que se hizo en el dicho viage diz que fue causa de la Restitucion y conservaciones de la dicha tierra firme que en aquella sazon estaba perdida y en el segundo viage despues de haber pacificado y Reducido a nuestro servicio y ovediencia todos los caciques que hay desde la provincia de panama fuistes en dos canoas con quarenta y ocho hombres y pren-

---

(1) Archivos Nacionales. Sección Colonial. C. C. Nº 4964. (Colección León Fernández).