

go, otro reconocimiento en 1856: el encargo de hacerlo, D. Pedro M. Cabello, manifestó después que lo había ejecutado «en circunstancias muy poco favorables, casi excepcionales, para poder formar una idea justa de la verdadera importancia y probables resultados de la empresa». Esto no obstante, el mismo año se presentaron varias propuestas para concluir el canal, mas sin resultado práctico alguno, y así se está.

El empeño de las autoridades superiores que han gobernado el departamento de Tacna para la ejecución completa de la obra, ha sido digno de todo elogio; los Sres. Mendi-buru, Zavala, Allende, Pezet, etc., etc., han emulado á Álvarez Jiménez.

Hay en proyecto varias obras hidráulicas, verbigracia, como la de llevar agua á Piura que, con el aumento de población, la tiene ya algo escasa. Estas necesidades apremiantes rara vez dejan de cumplirse más ó menos pronto. Hay también en la sierra alguno que otro trabajo hidráulico, y algunos buenos pedazos de tierra que, si recibieran á sus tiempos el riego de que carecen, dejarían de ser improductivos, que es lo que por aquí notamos hace tiempo en las Alpujarras; porque si represadas las aguas que en verano se van desprendiendo de la licuación de las nieves

que forman el soberbio manto de Muley-Hacem, se las dirigiera por acequias excavadas en la piedra viva, por donde entre mil giros y caprichosas vueltas fueran bajando ya á regar un soto y á dar vida á un haza, ya formando una cascada, moviera ligeras y grandes ruedas agentes de variadísimas industrias, todo en las Alpujarras cambiaría de aspecto. Pero el ser posible una cosa, ¿es suficiente para que se realice?

De otras obras hidráulicas hechas ó proyectadas por los españoles en América.

EL número de datos que tengo recogidos acerca de las comunicaciones interoceánicas que se proyectaron y, en cierto modo, intentaron desde los primeros días de nuestra dominación en América, hasta los postreros de ellos, me prestan suficiente materia para un libro de los de esta colección.

Como cuando escribo esto no sé si podré llevar á cabo ese trabajo, deseo dejar aquí ahora algunos apuntes acerca de esta materia é indicar las fuentes históricas que de ella conozco para que las aproveche el que guste.

Con el fin de no aglomerar demasiados testimonios en aquellos preámbulos que puse á lo que dejo dicho acerca del empeño mostrado por los españoles del primer tercio del siglo XVI en encontrar la comunicación entre ambos océanos Atlántico y Pacífico, no consigné allí datos de interés que está bien recoja la historia.

Empezaremos, pues, por decir dos palabras acerca de los precursores de Napoleón III, de Lesseps y tantos otros que han tratado este asunto pomposa, científica y eruditamente.

El año de 1525, Francisco Hernández, con el bergantín que había mandado fabricar, despachó al capitán Ruy Díaz, que bojeó el lago de Nicaragua ó Mar Dulce, y descubrió el Desaguadero, llamado también Río de San Juan; pero no pasó más allá del primer raudal.

Mandó poco después el mismo Hernández al célebre Hernando de Soto para que reconociera el lago; pero sólo llegó al pueblo de Voto, situado un poco más allá del raudal del Toro.

El Gobernador de Tierrafirme, Pedrarias Dávila, mandó en 1539 al capitán Martín de Estete para que hiciese igual exploración, que no se llevó á cabo. Igual encargo dió

López de Salcedo á Gabriel de Rojas; pero esta expedición tampoco se realizó.

A 25 de Marzo de 1539, decía el Cabildo de Nicaragua á Carlos V: «Ya V. M. habrá sabido la mucha noticia que se ha tenido del Desaguadero y tierras á él comarcanas... Desta provincia han ido muchas veces á descubrir el Desaguadero... y siempre los vecinos en los tiempos pasados han ido en esta demanda y han hecho gastos, en especial el Gobernador Rodrigo de Contreras é los capitanes Diego Machuca é Alonso Calero, que han ido tres veces en esta demanda.»

Con estas exploraciones, con el contenido de la carta de Gil González al Emperador, que es la puesta en la página 68, y con el informe de Alonso Calero, parte del cual pusimos en la 185 del tomo XII, y que continúa en esta forma: «Sale la boca del río [San Juan] obra de noventa leguas del Nombre de Dios, la vía del agua y tierra. Hay cabe el dicho río un puerto mucho bueno donde pueden entrar y salir navíos y estar muy seguros»; estaba perfectamente conocida la topografía del Mar Dulce ó lago de Nicaragua con respecto á uno y otro océano Atlántico y Pacífico.

Comunicaba dicho Mar Dulce con el primero por el río de San Juan, y estaba sepa-

rado del segundo por un macizo de tres leguas; dos de tierra llana, y de algo doblada la otra. La sospecha de Gil González Dávila se había convertido en evidencia.

Andrés de Cereceda, tesorero de la armada de Gil González Dávila, llevó á Carlos V, no sólo los 17.000 pesos de oro que le cupieron desde dieciocho quilates hasta doce, sino un plano ó figura del Mar Dulce. Ni esta figura ni la relación de Cereceda parece hicieron mella alguna en el ánimo del César acerca de romper aquella lengua de tierra, y así tener ya la deseada comunicación de entrambos mares.

Hallo yo razonado el silencio de Carlos V, pues precisamente por este tiempo era cuando Magallanes, Cortés y el mismo Gil González (éste también por orden del Consejo de Indias) andaban buscando el deseado paso, é inútil parecía pensar en romper tres leguas de tierra, cuando había no infundadas esperanzas de hallar la comunicación inmediata de entrambos mares, y cuando la figura traída por Cereceda, al fin al cabo, era puramente hipotética.

Con mayor entusiasmo recibió la noticia el corregidor ó ex de Jerez, Pero Suárez de Castilla, que desde cerca de Coria se la comunicó al licenciado Acuña, uno de los que

entendían en Badajoz del asunto del Moluco en la junta mixta de portugueses y españoles. Hay en esta carta que publicó por primera vez, sin fecha, el Sr. Jiménez de la Espada (1), un trozo que dice: «Siendo verdad que esta mar dulce sale á la del Norte, es camino cierto para que por aquella travesía de tierra pueda atravesar por la mar del Sur á la del Norte, y de ahí á Castilla, donde se hará el viaje tan corto para la Especería, que allá dirán á Vmd. pilotos la brevedad y seguridad del camino.»

Aunque pudiera quizá prestarse á alguna ambigüedad la expresión *atravesar por la mar del Sur á la del Norte*, no entraña la idea de cortar aquella travesía de tierra para pasar inmediatamente del mar del Sur al del Norte, pues es como si dijera «para que por aquella travesía de tierra se pueda atravesar desde la mar del Sur á la del Norte».

Y así, aunque nada se trate de cortadura alguna del continente por la orilla del lago, ni por Contreras, ni por Calero, ni por ningún otro hasta más tarde, pongo á todos éstos entre los precursores de los que trabajaron por la unión de los dos mares median-

(1) Opúsculo *Noticias viejas acerca del canal de Nícaragua*.

te el lago de Nicaragua, por lo que insistieron en el estudio y reconocimiento del lago, sus comunicaciones y contornos para que por él, ellas y ellos, se pusiera en comunicación pronta y directa Castilla con la Especería.

Mayor facilidad hay de engañarse, pues se engañó D. Juan Bautista Muñoz, con lo que á 10 de Febrero de 1548 dijo á Carlos V el Cabildo de León de Nicaragua por boca de su escribano Domingo Sánchez acerca de que el alguacil mayor de la ciudad de Nicaragua, Arias Gonzalo [hijo de Pedrarias], había tratado de la comunicación de entrambas mares, y fué: «É por qué (por?) este caballero (Cabildo?) está acordado que se abra un Desaguadero que entra é va de la laguna desta ciudad á la de Granada, por donde van y vienen los bergantines desde Granada al Nombre de Dios, para que asimismo se trate esta ciudad de León con la del Nombre de Dios por la mar, que serán muy gran servicio á V. M. é aumento de rentas é población de mar á mar; porque desde esta laguna do pueden desembarcar, aquí sólo hay tres leguas de tierra llana á Taanicaci, puerto del Sur, y todos vendrían por ser esta tierra sana y abundante de mantenimientos, al contrario de Nombre de Dios,

y Panamá. Hecho esto, de aquí se proveería de Castilla á Guatemala é la mayor parte del Cabo de Honduras é todo lo poblado en esta costa del Sur más barato. El trato de la Especería por ninguna parte se haría tan bien. Lo que se ha de abrir de dicho Desaguadero será hasta media legua de tierra. Pedimos para ello licencia é merced que los indios de la comarca, puestos en la corona, ayuden é den comida, que nosotros daremos oficiales, herramientas é dinero.»

El Desaguadero de que aquí se trata era sólo de anchar el Tipitapa, río que une los dos lagos de Nicaragua y de León (cf., página 80).

Muñoz, al leer que Arias Gonzalo trató de la comunicación de *entrambos mares*, creyó que se trataba de unir los dos océanos y no de facilitar la comunicación entre los dos lagos dichos. En este documento, que puede verse extractado en su colección LXXXV, folio 60 vuelto y 61, y en la obra de D. Manuel M. Peralta, *Costa Rica, Nicaragua y Panamá en el siglo XVI*, etc., se mantiene viva la idea de que *al través de los lagos* y porteando las mercaderías tres leguas por tierra hasta Taanicaci, se estableciese una comunicación fácil y barata á todo lo poblado en la costa del Sur, sino que

además se haría muy bien el trato de la Especería.

Antes de esta fecha de 1544 el factor y veedor de Nicaragua Martín de Esquivel, decía «que á la laguna de Nicaragua, entraban fragatas y bergantines, y que podían llegar junto con la mar del Sur á tres leguas, por donde, ampliando ciertos raudales que tiene muy sucios de piedras, podría tratarse por aquí la Especería, si ha de tratarse, y este sería el mejor camino.»

Poco anterior á esta carta es lo que al Consejo de Indias dijo el Obispo de Nicaragua, Valdivieso, en 20 de Septiembre 1545: «De la mar del Norte llegan fragatas hasta tres leguas de la del Sur, etc.»; pero nada de abrir en ellas cortadura alguna; sólo hace presente que si se remediaron tres raudales que están en el río del Desaguadero, cosa hacedera con cincuenta negros, no sólo entrarían hasta muy cerca del mar del Sur mayores navíos, sino que se excusarían muchas muertes de hombres. Debió aludir aquí al trabajo de llevar los barcos á la sirga por buen trecho.

Si el lector quiere formarse concepto geográfico más cabal de toda esta materia, lo remitiré de nuevo al libro XII, y de él á la página 180 y siguientes.

Hay, por supuesto, más documentos recordativos de esta fácil comunicación con la Especería y gran parte de las costas del mar del Sur, y que tengo por inútil aducir; en cambio escasean mucho las contestaciones.

De entre éstas sólo tengo dos acotadas en mis papeles: la fechada en Talavera á 6 de Mayo de 1541, y otra anterior, dada en Valladolid á los 9 de Septiembre de 1536, tomadas ambas de la citada publicación del señor Peralta, Ministro plenipotenciario de Costa Rica aquí en Madrid.

Esta de 1536 se reduce á animar á los conquistadores á que sigan averiguando el secreto y navegación del Desaguadero, y puede que sea contestación á la carta de Rodrigo de Contreras, de 6 de Julio del mismo año, en la que da cuenta al Emperador «que para descubrir la laguna de Nicaragua [esto es, para conocerla bien] y el río de ella [el San Juan ó Desaguadero], y para poblar en la mar del Norte había enviado hacía tres meses un capitán con cuanta gente de á pie y á caballo pudo haber (1).

En la cédula expedida en Talavera, de-

(1) Página 182 del libro XII. — Completaré ahora lo que allí no hacía falta decir, «é iban muchos españoles y cuarenta caballos.»

éían D. Carlos y Doña Juana que quedaban enterados del sentimiento del Gobernador Rodrigo de Contreras por la pobreza de Nicaragua, donde no hay oro, ni plata, ni piedras, ni cosa de que poder aprovecharse; de que había gastado mucho de su hacienda en hacer reconocer el Desaguadero; de que era fácil y corta la navegación por allí á la Especería, y que el brazo de cuatro leguas de tierra (1) que separaba el mar del Sur de la laguna de Nicaragua se podía carretear.

Ahora bien: siendo ya tan exacto, digámoslo así, el conocimiento que se tenía del lago de Nicaragua y de la porción y calidad de la tierra que lo separaba de la mar del Sur; tan vehemente el deseo mostrado por Carlos V, pocos años antes, de ir brevísimamente á la Especería, ¿por qué cayó sobre tantos y tan excitativos informes tan abrumador alto silencio que para nada se tomaron en consideración las noticias y ventajas tantas veces comunicadas?

¿Por qué no se intentó romper tan estrecha lengua de tierra de tres ó cuatro leguas de terreno llano en general, habiéndose intentado romper los muy montuosos y que-

(1) La carta de Rodrigo de Contreras decía cinco.

brados del istmo de Panamá, más en número y de mayores dificultades?

¿Por qué siquiera no se empleó el acarreo como se hacía desde Nombre de Dios á Panamá? Por una razón muy sencilla.

Porque Carlos V en 22 de Abril de 1529 había vendido en Zaragoza las islas de la Especería á D. Juan III, Rey de Portugal, en 350.000 ducados, pagaderos en cinco ó seis plazos. Hecha esta desastrada venta, y teniendo los portugueses sus colonias cerradas á piedra y lodo para todo el mundo, y estando casado Carlos V con hija del Portugués, y de peregrina belleza, y no queriendo oír después de la venta cosa alguna que se rozara con el Moluco, Maluco ó Especería, ¿qué interés podía tener ya para el Consejo de Indias el breve camino para ella?

Esto me explica el prolongado silencio y las estudiadas contestaciones del Consejo á los cartapacios del Cabildo de León de Nicaragua, que por lo visto andaba algo atrasado de noticias, ya que no se propondría quemarle la sangre al César Carlos con el continuo recuerdo de su desbaratado traspaso, aunque con el ilusorio título de retroventa (1).

(1) Comunicó esto el Emperador á Pero Ruiz de Villegas, y éste le dijo que era mejor que empeñase cual-

Calderón histórico de setenta y cinco años por lo menos llevó el proyecto de juntar ambos océanos por medios puramente hidráulicos; resucitó esta idea Diego de Mercado en Enero de 1620, proponiendo la laguna de Nicaragua como medio de comunicación entre el Pacífico y el Atlántico.

Los términos en que formula su proyecto son éstos: «Crió asimismo Naturaleza una disposición grandiosa y de mucha consideración, y es que desde un cabo de la laguna de Granada hasta el puerto de Papagayo, que está entre los puertos de San Juan y de Nicoya de la mar del Sur, hay cinco leguas, y las cuatro de camino se van por una quebrada hondísima que yendo desde Nicaragua á Nicoya la atraviesa bajando y subiendo y la llaman la quebrada ó barranca honda y lo es más cantidad de cuarenta brazas, y tiene de ancho más de 150 brazas. Y por la parte que comienza... de los dichos mares Norte y Sur (1).»

quiera otra parte de sus reinos... y los procuradores de Cortes de Castilla advirtieron á Carlos V que devolviese su dinero al Rey de Portugal, el cual ellos darían, si les dejaba en arrendamiento la Especería por seis años. «Pero S. M. mandó que no se hablase en ello.»

(1) Este interesante documento lo presentó el señor Jiménez de la Espada en la Exposición Americanista de Madrid, año de 1861.

Dieciséis años después volvió á urgarse en lo mismo. El que fué alcalde de la Española, D. Pedro Mexía de Ovando, proponía en el título 28 de su libro ó Memorial práctico: «Si se podría juntar, con gran gloria de S. M., el mar del Sur con el Océano á poca costa con muchas mejoras de puerto y temple.»

Para probar la afirmativa empieza Ovando por dar una descripción geográfica de las provincias próximas á estos mares, en las que no halla cosa que impida su proyecto, añadiendo cuanto pueda facilitararlo, y sacando cinco consecuencias provechosas de la unión de ambos océanos por medio de la laguna de Nicaragua.

Anima á la obra recordando otras hidráulicas que se hicieron ya en Europa, ya en América por los indios mejicanos, pronosticando gran gloria y eterna alabanza á Felipe IV si bajo sus auspicios se llevara á debido efecto. «La dificultad no está en otra cosa que en dar á ello principio con buenos fundamentos y personas pláticas de la tierra.»

Voy á aprovechar gustoso esta coyuntura para rectificar el error en que incurrí en el IV libro de estos *Estudios críticos*, publicado en 1890, cuando en la página 390 de él,

UNIVERSIDAD DE NUEVO LEÓN
 BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
 "ALFONSO REYES"
 Apto. 1625 MONTERREY, MEXICO

apéndice XVI, confundí á este Ovando, alcalde mayor de la Española, con D. Juan de Ovando, Presidente famoso del Consejo de Indias, y que nunca jamás pisó el mundo colombino.

La noticia de más interés que para mí da este sano proyectista es que «ya hubo caballero que capituló por este territorio la junta de aquestos dos mares, pretendiéndolo hacer á tajo abierto, reduciendo primero á estos dichos indios talamanqueses y borucas para beneficiarlo, pero no llegó á efecto porque le mató el enemigo, peleando, de un mosquetazo.» Si bien es lástima que Ovando no nos dé el nombre del capitulante, y que yo no le haya encontrado en la multitud de las capitulaciones hechas con la Corona, siempre queda un dato de interés, y es que anteriormente al proyecto de Ovando hubo todavía otro que supongo distinto del de Arias Gonzalo, hijo de Pedrarias, primer Gobernador de Tierra firme, y de Doña Isabel de Bobadilla, caballero de Santiago.

Largo rato me parece durmió el proyectado canal de Nicaragua, si no es que entre Ovando y D. Matías Gálvez, ó sea entre 1639 y 1780, no se atravesó, que dificulto se atravesara, algún proyecto de extranjero de los que Humboldt dice están llenos los archivos

de Madrid, pero que no se dejan ver á sobre haz ni mucho menos.

Pues siendo D. Matías Gálvez Gobernador de Guatemala en la fecha expresada, bien por sí, bien, á lo que parece, impulsado por su hermano D. José, Ministro de Carlos III, dispuso que se practicasen los trabajos preparatorios para levantar el plano de las obras que habían de practicarse para abrir el canal de Nicaragua.

Se empezó por hallar la diferencia de niveles entre las aguas del lago y las del mar del Sur; y después de muchas y minuciosas observaciones, se halló que la superficie de la laguna estaba sobre la del mar unas cuarenta y cinco varas (cosa de treinta y seis metros), y el fondo del lago más elevado sobre el nivel del mar cosa de doce metros.

Tales datos se tomaron como causa evidente de la imposibilidad de la canalización por el sólo procedimiento de romper el macizo y unir ambos mares. Estos dos vasos comunicantes, de inmensa capacidad, jamás podrían ponerse á nivel con comunicación tan estrecha, próxima y directa. Las mediciones referidas se hicieron por D. Manuel Galisteo.

El río de San Juan ofrecía también tropezos de tal magnitud, que si los tenía cuan-

do en el siglo XVI tanto instaban Gobernador y Cabildos por hacerlo necesario paso para la Especería, sólo la perspectiva del provechoso negocio puede servir de disculpa para propuestas é insistencias tan desbaratadas y absurdas.

En más de una ocasión dijo el Gobernador de Guatemala á su hermano D. José Gálvez lo que expresó en su carta de 17 de Abril de 1782: «Vuelvo á asegurar á V. E. que el río de San Juan de Nicaragua no ha sido navegable ni lo puede ser; y de presente tengo la evidencia de que una goletilla y una balandra que bajaban del gran lago con la expedición que mandé venir por aquel río, estando ésta en lo más lleno de las aguas, por falta de fondo encallaron por el raudal llamado de Machuca y la Bartola, y no se han podido sacar.»

D. Matías Gálvez era incapaz de mentir; el empeño, anhelo y solicitud que mostró por el progreso y bienestar de sus súbditos, tanto en la gobernación de Guatemala como cuando desempeñó el virreinato de Méjico, abonan la sinceridad de su informe.

Años antes, los indios ribereños del San Juan, poco avenidos con el mucho tráfico que había entre la ciudad de Granada y pueblos del mar del Norte, hicieron al río una

fosa de desagüe y acaso contribuyera esta poco conocida obra hidráulica á enflaquecer el nunca grueso caudal del asendreado Desaguadero, que crece y mengua á gusto de proyectistas.

No era más que 1788 cuando, no obstante del fracaso recién experimentado, salió á reñir nueva batalla contra el lago, el río y ambos océanos D. Joaquín Antonio Escartín, lastrado con *libras tornesas*. El discurso tan bien preparado como el de Cicerón «Pro lege Manilia». El canal es útil, glorioso y practicable. Esté era el nervio y la división de su discurso. Dejaremos lo útil y lo glorioso, pues en este breviarío no pueden tener cabida.

«Lo practicable se convence: primero, porque en Picardía, de Francia, y en Aragón se hacen canales habiendo para su construcción mayores obstáculos que los presentados para no hacer el de Nicaragua.

»Segundo, porque el volar rocas es asunto de dinero, y treinta ó cuarenta millones de libras tornesas no son una cantidad imposible para un pueblo como el de España.

»Tercero, porque el Desaguadero es un río tan grande como el Guadalquivir por Sevilla; Alonso Calero y Diego Zuazo, españoles, lo han navegado, y hoy lo navegan los in-

dios en canoas; así, no hacen absolutamente imposible su navegación la rapidez, ni los raudales que cuentan de él.

»Cuarto, porque del estrecho de Nicaragua al mar del Sur tampoco son sino tres ó cuatro leguas de un terreno regular y llano, cuya excavación fuera crasa ignorancia querer bautizar con el nombre de dificultad.

»Así, consideradas todas estas circunstancias, conviene hacer el canal antes por aquí que por ninguno de los otros dos sitios.»

Dióse con Escartín la mano Mr. Martín de la Bastide, el cual, en 1780, intentó, y no infructuosamente, otro embite al macizo. Peinó bien el discurso de presentación del proyecto, y dejados los afeites, viene á decir en substancia:

Las cercanías del lago de Nicaragua son abundantes de mantenimientos y de maderas de construcción, y así, es preferible la canalización por este sitio á la del río de Chagres y á la propuesta por Honduras.

Y si, como se colige de la inspección del mapa, el lago de Nicaragua, en su punto más cercano al SO., y cerca de la villa de este nombre, tiene comunicación con un riachuelo ó canal que se emboca en el río Partido, teniendo éste su embocadero en la bahía del Papagayo en el mar del Sur, se podría abrir

la comunicación de los dos mares por este último río.

El temor del retroceso de un mar á otro, si se abriese la comunicación, no tiene solidez alguna. El río de San Juan sale del lago de Nicaragua, y entra con precipitación en el mar del Norte. El río Partido tiene su origen en las cercanías de este lago, y se desagua en el mar del Sur; luego es necesario que las aguas del lago estén á lo menos al nivel más alto de los dos mares.

Pero dado caso que hubiera un retroceso, siempre sería fácil remediarlo por medio de diques con esclusas, como se practica en Holanda y otros países en que el suelo está mucho más bajo que las aguas del mar.

Mr. de la Bastide enderezó su proyecto al Conde de Fernán Núñez, Embajador de España en París. De la conexión que hubiera ó dejara de haber entre Escartín y la Bastide acerca de la apertura de un canal por Nicaragua, no faltará quien lo indague.

Fernán Núñez respondió sacudidamente; diría que á la antigua española, pues en todo el proyecto de la Bastide no veía sino una superchería científica. He aquí, en compendio, algunos párrafos de la respuesta:

«París y Octubre 8 de 1790. — He leído con gusto la Memoria que vuestra merced

ha querido confiarme sobre la comunicación del Océano con la mar del Sur por la ría de San Juan y el lago de Nicaragua á la bahía del Papagayo, sea por medio de un canal directo del lago á la bahía, ó sea por el río Partido que desagua en ella, y por medio de un canal ó pequeño río que comunique desde el lago con la ría.

»El proyecto es vasto y bien entendido; su utilidad clara, y su posibilidad nada dudosa con más ó menos trabajo y dispendio que es imposible fijar y determinarse ahora.

»Vuestra merced dice que el proyecto en grueso está ya conocido de Carlos V y Felipe II, por lo que no habrá inconveniente el Benedictino, el conde Juan y el Sr. Antonio.

»Todo esto no sirve de nada, pues siendo contemporáneo [el proyecto] de estos dos monarcas, se niega, por consiguiente, á vuestra merced el derecho de la invención.»

Alegaba este derecho Mr. de la Bastide, fundándose en las peregrinas noticias que daba acerca de la obra, y así le respondió el Embajador: «Vuestra merced no puede negar que sólo por el conocimiento del mapa, y no de otro modo, forma su razonamiento. Pues si sólo el mapa da á vuestra merced el conocimiento, debe creer que siendo el mapa sacado sobre el terreno, el poseedor de él no

podía ignorar este misterio y, por consiguiente, á él pertenece este conocimiento, y ningún otro puede tener esta gloria.»

Va Fernán-Núñez analizando el proyecto, y escribe: «En vista de esto es fácil concluir que no teniendo ni el mérito de la invención, ni el de la facilidad de su ejecución, ni presentando aquí sino ideas bien conocidas, vuestra merced no tiene más mérito en la manifestación de este proyecto que aquel que quieran concederle como á cualquiera otro.»

Así cerró el siglo XVIII acerca de este importante asunto del canal interoceánico por Nicaragua.

Bajo mejores auspicios se abrió el siguiente, porque D. Manuel Godoy, muchos de cuyos hechos políticos necesitan más fino tamiz que aquel por el cual hasta ahora se han pasado, chocado del proyecto de la Bastide, revolió allá consigo mismo de ponerlo en ejecución, como lo expresa de esta forma en sus Memorias:

«Una de las empresas que yo tenía allá en mi corazón, no quimérica, sino factible, y que quizá verán realizarse algún día los tiempos venideros, y acerca de la cual estaban ya tratados (trazados?), con certeza de buen éxito, los planos y los medios para

ella, era la abertura de un paso al mar del Sur desde el golfo mejicano. Este gran proyecto, presentado á la corte hacía ya catorce años, y nuevamente examinado, consistía en la reunión del lago de Nicaragua con el mar Pacífico... La ejecución de esta empresa, no tan dispendiosa que hubiese sido superior á los medios con que podía contarse, hubiera establecido y asentado en dominios propios nuestros el centro más brillante del comercio del mundo.

»Para darle principio no me faltó otra cosa que una sucesión feliz de años pacíficos de los que después se han visto, encadenado el hombre que turbaba la tierra sin hacer por ella bien ninguno. Emprender aquella obra mientras se guerreaba con la nación británica, habría sido llamar allí la atención del enemigo, y exponer aquel punto á una invasión que aumentase los peligros de aquella parte de América.»

Así se explicaba el omnipotente Ministro de Carlos IV catorce años después de que Mr. de la Bastide emborronó con su proyecto unas cuantas manos de papel. Los acontecimientos políticos que turbaron primero la marcha de la nación, y luego después la tranquilidad de la América española, dejaron estos planes por madurar.

Todos los adelantos de todo el siglo de las luces no han podido hasta ahora realizar por Nicaragua la unión de los océanos. Bastaría esto sólo para convencerse de que el sentido práctico de D. Matías Gálvez, «el honrado labriego malagueño», negando la posibilidad físico-moral de esta útil y gloriosa obra, superó, como el de Andagoya, á todos los desenvolvimientos integrales y funciones de (x, y) de Taylor y Maclaurín.

He de acortar por necesidad absoluta el historial de otros proyectados canales, pues mi objeto es dar á conocer á los latino-americanos que difícilmente se tanteará en esta época de furor interoceánico punto alguno desde el Atrato al Gozacoalcos que no lo haya sido por los españoles en tiempo de su ominosa dominación americana.

Interpondremos entre los trabajos nicaragüenses y los ejecutados por otros sitios de la América central, la relación ó noticia de nuevas obras hidráulicas, para que, separada la atención de las interoceánicas, descanse un poco el ánimo con la variedad, sin salir por supuesto de la materia en que nos estamos ocupando.