LA COMUNICACION INTEROCEANICA EN CENTROAMERICA

IDEAL Y EMPRESA HISPANICOS

POR
JOSE CORONEL URTECHO

ENREDADOS en una maraña de cuestiones insignificantes, los historiadores oficiales pierden de vista lo esencial. Lo esencial para Centroamérica—la clave de su historia—es su destino geográfico. Historia y Geografía, que siempre fueron juntas, en Centroamérica se identifican. Forman un solo ser, como el alma y el cuerpo· Siguiendo el juego de palabras, se podría afirmar que nuestra historia es el alma de nuestra geografía y nuestra geografía el cuerpo de nuestra historia·

Un gran ideal geográfico orientó y dirigió la conquista y la población de la delgada faja territorial que une a las dos Américas. La ambición del oro, a la que todo se atribuye, juega sólo un papel accidental. Prácticamente, no explica nada. Al contrario, ese error nos despista en el momento mismo de emprender el camino. Si se adopta la explicación oficial de que los conquistadores vinieron a buscar oro, no entenderemos una palabra de la historia de Centroamérica. El oro centroamericano fué un mito creado para mover las ilusiones inmediatas de los soldados, mito al servicio del impulso descubridor que buscaba las rutas madres de una nueva geografía.

Así, nuestras actuales repúblicas centroamericanas, dueñas de la soberanía territorial del istmo, existen como resultado de la búsqueda de un paso marítimo a las Indias Orientales, de un camino

interoceánico directo de Europa al Asia, del Atlántico al Pacífico. Esta comunicación, afanosamente buscada, se creyó que existía o podía existir entre los caprichos de nuestras costas. Por eso la llamaban el Estrecho Dudoso. Y este misterio del Estrecho es la razón de nuestra existencia nacional y de nuestras venturas y desventuras internacionales. Despejada la incógnita del Estrecho, visto que no existía, nuestras provincias ístmicas retuvieron su importancia geográfica universal, gracias al pensamiento de construir el estrecho artificial, es decir, el Canal Interoceánico. Así hemos sido y somos, para la geografía de la esfera terrestre, lugar de tránsito y nudo de caminos, puerto común de los mares mayores.

En busca del estrecho que permitiera a sus navíos pasar a los dominios del Gran Khan, descubrió Cristóbal Colón, en su cuarto viaje, los litorales centroamericanos del Atlántico. Resumíanse en esa búsqueda que emprendía Colón todos los sueños de expansión religiosa, militar y comercial de la Edad Media y toda la fascinación que ejercía sobre Europa el Asia santa, llena de misterios y de tesoros, cuyos reinos de fábula eran la meta de esta última cruzada, la cruzada del mar océano que estaban realizando desde la Península Ibérica los portugueses y los españoles. Los países asiáticos, en la imaginación europea, eran países encantados de las *Mil y una noches*. Comparados con estos sueños maravillosos, aun los más ricos territorios de América, significaban un desengaño suficiente para infundir el desaliento. Fué necesario el sobrio genio de Castilla y la terca tenacidad del carácter español para poner las bases de una nueva Europa en tierras americanas sin declinar, durante mucho tiempo y entre muchas vicisitudes, los ideales primeros. Y así, buscando el Asia, se iba delineando la América española, y al paso del anhelo geográfico y al soplo de los ideales medievales iban surgiendo pueblos y ciudades en una nueva geografía de realidades modernas.

En 1513, después de los fracasos de Ojeda y de Nicuesa, tras una década desastrosa en la parte del continente llamada Tierra Firme, Vasco Núñez de Balboa cruzaba el istmo del Darién y descubría el Océano Pacífico. El aparecimiento de este mar, lleno de invitaciones y de promesas, vino a avivar la búsqueda del Estrecho Dudoso. Era probable que se encontrara sobre esta faja de tierra, entre dos grandes mares vecinos, el anhelado bósforo que daría el dominio del mundo a las naves de España.

Pero ¡cuántas proezas se requerían para hallar los secretos del suelo hostil de Centroamérica! Esto merece consideración, no por la gloria novelesca, ni por el prestigio romántico, sino por cuanto

ilustra cómo el ideal geográfico, que en el caso presente guiaba al ideal religioso y político de la conquista, era capaz de encender en el corazón español una pasión bastante para vencer los mayores obstáculos. La hazaña de Balboa es una de las páginas más fuertes de la epopeya geográfica del mundo. Explorar el istmo de Darién —corto pero mortífero—se consideraba una empresa gigante todavía en el siglo pasado. «Nada ilustra mejor—escribe Bancroft—las dificultades superadas por los españoles que el relato del fracaso de un oficial inglés del siglo XIX, que operaba en condiciones mucho más favorables que las con tanto éxito vencidas por una compañía de mal acondicionados y mal alimentados aventureros más de trescientos años antes... El tránsito del istmo por un pequeño grupo de europeos, en una ruta desconocida e inexplorada, se considera aun ahora una hazaña de desesperados». Esta hazaña de desesperados la realizaron nuestros antepasados con la sola esperanza y con el único fin de hallar un nuevo mar para las flotas españolas.

Aparecidas de esa manera las rutas del Pacífico, Don Fernando el Católico estableció en Tierra Firme la Gobernación de Castilla del Oro, para que funcionara como órgano directo de las futuras exploraciones marítimas que tan fecundas serían en naciones hispánicas. Al hombre a quien le cupo esa gobernación, la historia lo ha presentado con los rasgos de un monstruo. Aun los historiadores más comprensivos no ocultan su aversión por el viejo soldado de Africa a quien Fray Bartolomé de las Casas llamaba *Furor Domini*, atribuyéndole la muerte de dos millones de indios en pocos años. Pedrarias, excesivamente celoso de su autoridad, se enemistó con el historiador Oviedo y decapitó a Vasco Núñez de Balboa, mimado de los historiadores. A estas dos causas debe principalmente el haber sido convertido en el villano de la novela de aventuras que se ha tejido sobre la historia americana. Todo lo que de él se ha escrito anda tiznado de colorido legendario. Pero, sea lo que fuere, nosotros los nicaragüenses le debemos la fundación y formación de nuestro país, que él dejó trazado en sus líneas esenciales conforme a las necesidades de nuestro suelo. El, además, dirigió, desde el Sur, la búsqueda del Estrecho Dudoso a que Centroamérica debe su origen.

Ese tema central de nuestra historia, esa búsqueda del Estrecho Dudoso, se llevó a cabo al mismo tiempo desde tres bases: Panamá, México y Santo Domingo. Las tentativas derivadas de esta última base antillana pueden considerarse como incidencia inoportuna, que complicó las dificultades, pero a la cual se deben el des-

cubrimiento del Mar Dulce o Lago de Nicaragua y la formación provincial de Honduras. Nuestro caudal hispánico más abundante y permanente provino de las dos bases continentales, de México y Panamá, constituyendo el principal aporte organizado sobre el que se fundaron nuestros países.

Para comprender, pues, la razón de nuestra presencia actual en Centroamérica, la causa que trajo a nuestros padres al suelo que ocupamos, es necesario seguir las dos corrientes descubridoras y pobladoras continuas, emprendidas en dirección contraria: la de Panamá, de Sur a Norte; la de México, de Norte a Sur, dirigida la primera por Pedrarias, y la segunda, por Hernán Cortés, ambas con el fin de encontrar el Estrecho entre el Atlántico y el Pacífico.

Desde su gobernación del istmo panameño, Pedrarias, por instrucciones reales, se dedicó desde el principio a facilitar el camino de mar a mar abriendo un abra y estableciendo postas entre Nombre de Dios, puerto del Atlántico, y la ciudad de Panamá, que fundó en el Pacífico, para explorar sus litorales. Daba tanta importancia a los futuros descubrimientos en este mar, que trasladó a la nueva ciudad la capital de Castilla del Oro, contra la resistencia de los establecidos en el Atlántico. Por mar y tierra mandó explorar y conquistar las regiones que ahora forman el territorio norte de Costa Rica, en campañas en que figuró Pizarro antes de su conquista del Perú y en que el mismo Pedrarias, septuagenario, dirigió personalmente la empresa militar que obligó a retirarse al fondo de la selva al indomable cacique Urraca. Cauta, pero continuamente, despachaba expediciones marítimas a nuestras costas. En 1519, el Licenciado Gaspar de Espinosa exploraba el litoral pacífico de Costa Rica y Bartolomé Hurtado con Hernán Ponce de León, descubría el golfo de Nicova, que fué en seguida umbral de la conquista de Nicaragua, país donde el secreto del estrecho por un momento pareció esconderse y donde nuestro mar interior sugirió a los conquistadores el proyecto de un tránsito interoceánico más favorable que el panameño.

En el mismo año, el rey encomendaba a Gil Gonzales la búsqueda del estrecho. Como decían sus instrucciones, quedaba autorizado para «saber si lo descubierto por las costas de la mar del Sur tenía salida hacia las del Norte». Escogió Panamá como base de operaciones, entrando así, como elemento inoportuno, en la corriente descubridora de Pedrarias. Tal fué el origen de su ruina.

Fué un gran conquistador con mala suerte. Llegó a la altura de Balboa, repitiendo sus proezas en el Darién, venciendo la resistencia de Pedrarias, construyendo sus naves en la montaña y tras-

ladándolas al mar, donde, destruídas, volvió a construirlas. En increíbles marchas, enfermo, casi tullido, náufrago en tierra bajo el diluvio y las inundaciones de un invierno salvaje, sin perder uno solo de sus soldados, llegó hasta el interior de nuestro país para descubrir el Gran Lago de Nicaragua, cuya importancia geográfica, que abarcó en una sola mirada, dejó así definida: «Vuestra Magestad ha de saber, que este pueblo de este cacique, Nicaragua, está en la tierra adentro, tres leguas de la costa de este mar del Sur, y junto a las casas de la otra parte está otro mar, dulce y digno mar, porque crece y mengua y los indios no saben decir que por aquel agua se vaya a otra salada... Los pilotos que conmigo llevaba certifican que sale a la mar del Norte, y si así es, es muy gran nueva porque avia de una mar a otra dos o tres leguas de camino muy llano». Tal es la primera expresión de la idea del tránsito nicaragüense que, abandonada por nosotros cuando perdamos el sentido imperial de nuestra historia, será repetida y explotada por los pueblos piratas que nos acechan.

Afirman varios historiadores que Gil Gonzales se creyó a punto de encontrar el Estrecho Dudoso, pensando que nuestro mar Dulce también se comunica con el Océano Pacífico. Lo cierto es que, obligado a regresar porque no se consideraba preparado para vencer la resistencia de los indígenas, se fué en demanda de socorros a Panamá, pero, negándoselos Pedrarias, marchó a Santo Domingo para volver con refuerzos a buscar el mar Dulce por el Atlántico. Esto pasaba en 1522.

En 1523 el Emperador Carlos V ordenaba al conquistador de México, Hernán Cortés, que se empeñase en buscar el Estrecho Dudoso. «Y porque soy informado—le escribía el monarca—que en la costa abajo de esa tierra ay un estrecho pasar en la mar del Norte a la mar del Sur, e porque a nuestro servicio conviene mucho savello, yo os encargo y mando que luego con mucha diligencia procureis de saber si ay el dicho estrecho y envieis personas que lo busquen e os traigan larga e verdadera relación de lo que en ello se hallase porque como beis esto es cossa muy importante a nuestro servicio.»

El Estrecho, afirmaba Cortés, «es la cosa que yo en este mundo más deseo topar». Desde 1522 hacía preparar en ambos mares flotas para buscarlo. «Asimismo—escribía al Emperador—pienso enviar los navíos que tengo hechos en la mar del Sur, que, queriéndolo Nuestro Señor, navegarán en fin del mes de julio de este año 524 por la misma costa abajo, en demanda del dicho estrecho, porque si lo hay, no se puede esconder a estos por la mar del Sur y a los

otros por la del Norte, porque estos del Sur llevarán la costa hasta hallar el dicho estrecho o juntar la tierra con la que descubrió Magallanes y los otros del Norte, como he dicho, hasta juntar con los Bacalaos.»

Ese año de 1524 fué el año de la conquista y fundación de Centroamérica, porque en él coincidieron las dos corrientes conquistadoras que desde el Norte y desde el Sur buscaban el Estrecho.

Sigamos la corriente del Sur.

A su paso por Panamá, de regreso de Nicaragua, Gil Gonzales avivó la ambición de Pedrarias. El gran descubrimiento del Estrecho que ansiaban los navegantes desde Colón, parecía al alcance. No era Pedrarias hombre para dejar perder la coyuntura. Envió, a principios de 1524, sobre la ruta de Gonzales, al fundador de nuestros primeros municipios hispánicos, Francisco Hernández de Córdoba. Iba a resolver el misterio del Estrecho y a fundar ciudades que asegurasen el dominio de la tierra. Sin perder tiempo marchó a buscar el lago, y junto al pueblo indígena de Xalteva, en nuestra dulce playa, fundó Granada, para que fuese ciudad marítima y foco de las exploraciones que prometían resolver el enigma de los mares vecinos. Desde el golfo de Nicoya los indios acarrearon las piezas de las naves que, armadas nuevamente en nuestra playa de Granada, fueron utilizadas en la expedición del capitán Ruy Díaz, quien bojeó el lago y entró en su desaguadero hasta el primer raudal que lo detuvo. Bajas, tal vez, estaban en esos días las aguas que en el río corren del lago al mar, o los raudales eran entonces innavegables, ya que poco después tuvo la misma suerte la espedición del gran Hernando de Soto, uno de los más valientes y tesoneros conquistadores de América.

Córdoba, mientras tanto, se internaba en las selvas del Norte, ávido de sus secretos. En las orillas del lago Xolotlán—hoy lago de Managua—considerado entonces, como lo era probablemente, parte integrante del Cocibolca o Lago de Nicaragua—fundó la ciudad de León para acuartelarse en ella, porque tuvo noticias de que otros españoles bajaban de las tierras del Norte. Era la gente de Gil Gonzales, que regresaba de Santo Domingo en busca del Estrecho y del Mar Dulce.

Se encontraron así, en la frontera norte de Nicaragua—es decir, en la línea que estos encuentros convirtieron en línea de frontera provincial—las tres corrientes descubridoras que un mismo fin llevaba a los mismos lugares. A Gil Gonzales, que encabezaba la corriente antillana en Honduras, lo anularon las otras dos avenidas conquistadoras procedentes de base continental. Y de ese modo,

mientras la corriente del sur dejaba conquistados los departamentos del Pacífico y del norte de Nicaragua y fundadas sus dos ciudades principales, la corriente del norte que bajaba de México en busca del Estrecho, realizaba la pacificación y población de Guatemala, El Salvador y Honduras.

Sigamos, pues, esta corriente norte.

En el mes de diciembre de 1523, don Pedro de Alvarado, enviado por Cortés—a quien pidieron auxilio los cachiqueles de Guatemala—salió de México en dirección a Centroamérica. «Sin dejar las armas de las manos, ni día alguno de batallar en los pueblos de la costa—dice el cronista Vázquez,—corrió como un rayo, él y su ejército.» De abril a mayo, en 1524, sometió, con la ayuda de sus aliados, a los quichés y a los zutugiles que moraban en la que es hoy República de Guatemala. Ya se iniciaban las grandes lluvias tropicales, pero no se detuvo. Corrió a buscar, en los actuales confines de El Salvador, el anhelado estrecho que era el motivo verdadero de su larguísimo recorrido. El lo dice en su carta a Cortés, escrita en Guatemala: «También me han dicho que cinco jornadas adelante, en una ciudad muy grande, que está veinte jornadas de aquí se acaba esta tierra...; si así es, ciertísimo tengo que es el Estrecho.» No era el Estrecho—que no existía—, sino tan sólo el golfo de Fonseca, límite de El Salvador. Como se ve, la búsqueda del Estrecho dejaba de esa manera conquistadas y pobladas las tierras de Guatemala y El Salvador, que durante la época imperial formaron, por esa unidad de origen, una sola provincia.

También en 1524, por el mes de enero, se hizo a la vela en el Atlántico, en el puerto mexicano de San Juan de Chalchiuecuecán, la otra expedición que envió Cortés con Cristóbal de Olid a buscar el Estrecho. Cuando desembarcó en Honduras ya Gil Gonzales estaba en ella. Este y otros encuentros que en la tierra hondureña sucedieron formaron un remolino de las corrientes, dando lugar a choques militares cuyo significado político estudiaremos en otra ocasión. Aquí nos interesa, únicamente, lo que ha quedado establecido: esto es, que la conquista y población de todo Centroamérica se debe a la realización de un ideal geográfico universal.

Mas, en verdad, no existía el Estrecho. Las exploraciones referidas patentizaron que el ideal que les prestaba empuje se fundaba en un mito. ¿Por qué, entonces, no se despoblaron completamente las tierras centroamericanas, como se despoblaron otras regiones pobres en oro, de clima ingrato y suelo hostil? El desaliento se hizo sentir; no pocos emigraron en busca de lugares más prósperos y benignos, pero el terco idealismo español no se dejó vencer

por la realidad. A falta del estrecho natural se pensó en el estrecho artificial· Como se ve, la idea del Canal Interoceánico—realizada siglos después en Panamá, y aun en esperas de realizarse en Nicaragua—es una idea hispánica. Data de nuestros primeros conquistadores. Irrealizable en aquella época, nunca fué abandonada. Vivió como proyecto mientras duró el Imperio. Pero entretanto, el nuevo ideal se acomodó a las realidades inmediatas, empeñándose en establecer el mejor tránsito interoceánico por un camino fácil entre ambos mares. Así permanecieron nuestros padres en nuestras provincias, sostenidos por el común ideal de conservar dentro del Imperio nuestras bases navales, necesarias para el domino del Océano Pacífico y para conquistar las Islas Afortunadas y los reinos de Oriente.

Don Pedro de Alvarado vivió con ese anhelo. Varias veces preparó expediciones a las deseadas islas del clavo y la canela, con naves hechas en nuestras costas. «Careciendo de buques—dice un historiador guatemalteco, no sin nostalgia—era necesario construírlos, para lo cual había entonces elementos que faltaron algún tiempo después y que hasta hoy no han podido recobrarse.» No fueron elementos los que faltaron. Faltó más tarde el entusiasmo decubridor, el gran impulso conquistador, por causas que no es del caso exponer aquí. El fundador de Guatemala murió en su línea. Cuando se preparaba de nuevo a lanzarse al Pacífico en busca de las Islas de la Especiería, se presentó el destino adverso. Pero esta vez no le bastó, como en otra ocasión, torcer el rumbo del Adelantado: en una hazaña militar incidental, le sorprendió la muerte.

El tránsito al Perú, a las Islas, a China, era entretanto el objetivo cercano de los españoles de Centroamérica, que se lo disputaban para sus repectivas provincias. Por su proximidad con el Perú y por su prioridad en la conquista y en el uso, el tránsito del Darién era el más frecuentado. Siempre fué, en realidad, el eje del comercio en el Imperio. Pero el camino entre Nombre de Dios y Panamá, sufría los horrores de un clima inicuo· Del primer puerto se decía que en él los árboles no daban fruto, las mujeres se hacían estériles y las criaturas no se criaban. De la ciudad de Panamá, un médico informaba, en 1681, a su cabildo: «muchas calenturas ardientes y podridas, muchos dolores de costado, cámaras de sangre, romadizo y otras indisposiciones de calor y humedad por ser esta tierra muy caliente y húmeda, por cuya razón hierve dentro de las venas, y humedeciendo el cerebro causa vahídos y las dichas enfermedades arriba referidas y grano y viruelas, y sarampión y

ronchas». Más favorable aparecía el resto de Centroamérica que ofrecía sus istmos.

Como gobernador de Guatemala, don Pedro de Alvarado pretendía dominar en Honduras para adquirir un puerto acomodado en el Atlántico, pues lo necesitaba imprescindiblemente por su proyecto de abrir a España la ruta del Oriente. Las autoridades hondureñas, en cambio, celosas de su existencia provincial, pedían que el tránsito se estableciese por el camino de Puerto-Caballos—en el Atlántico—al golfo de Fonseca, en el Pacífico.

Y en Nicaragua el ideal de los conquistadores se reducía a facilitar la navegación por el Desaguadero, para abrir el mar Dulce al Atlántico y limitar el tránsito al camino del istmo nicaragüense, corto y llano. Una tras otra se sucedieron rápidamente las expediciones empeñadas en salir al Atlántico. No bastaban para detenerlas los obstáculos encontrados en la vía fluvial ni las dificultades de orden político que a menudo surgían contra el imperativo geográfico. Después de las enviadas por Fernández de Córdoba, que ya se refirieron, siguieron otras. En 1527, Diego López de Salcedo, gobernador de Honduras, que ocupó Nicaragua en ausencia de Pedrarias, mandó a Gabriel de Rojas. Vuelto Pedrarias al siguiente año, fletó una expedición bajo los capitanes Martín de Estete, Gabriel de Rojas, Sebastián de Belalcázar y Hernán Sánchez de Badajoz. Mas no pasaban del primer raudal. Por varios años se suspendió el intento. Todas las ilusiones conquistadoras se concentraron en el Perú. Nuestras ciudades incipientes contribuyeron con sus mejores energías, con sus más valiosas reservas a la conquista de la tierra del oro. De Nicaragua salieron hombres de la talla de Belalcázar y de Hernando de Soto, que fueron grandes en el Perú, en la Nueva Granada, en la Florida y en el río Mississipí.

Pero esa desviación no duró mucho. Enfriada la primitiva fiebre del oro peruano, los vecinos de Nicaragua volvían sus ojos al Desaguadero. En 1535 vino Rodrigo de Contreras a hacerse cargo de la gobernación de esta provincia. Los granadinos pedían al rey nuevos intentos. Se los exigían al gobernador. Este encontró a su llegada una cédula real con el mandato de alistar una flota que de Granada saliera al mar. En carta al Emperador, decía el mismo: «Hai en esa provincia una laguna grande en que entran muchos ríos y desagua por un río grande en la mar del Norte. Podríase navegar con navíos pequeños y servir para comunicar ambos mares». No sólo el tránsito. Apuntaba la idea misma del canal. Pero fray Bartolomé

de las Casas hizo fracasar la primera expedición que envió Contreras con el valiente conquistador Diego Machuca. No obstante, la tenacidad española dominó las circunstancias adversas, y en 1539, los capitanes Alonso Calero y Diego Machuca—en una hazaña que parece un fragmento de la odisea—lograron salir por fin al Océano Atlántico. Poco después repetía la misma hazaña el propio gobernador.

Nuestros conquistadores apreciaron el hecho en toda su trascendencia. Comprendían la importancia continental de Nicaragua. Consideraban que su destino era mundial, porque debía servir de base al dominio español en el Océano Pacífico. En carta del cabildo de Granada, escrita al rey poco después de este descubrimiento capital, se expresaba esta idea: Nicaragua—escribían—«tiene muchos puertos a la mar del Sur muy buenos e muy seguros e de mucha madera para poder facer en ellos todos los navios que Vuestra Magestad fuese servido mandar facer; e aun esta tierra es, aunque pobre, *la que más importa para todas las cosas que por la mar del Sur se ofrecieren, asi por nuevos descubrimientos, como para socorrer cualquier necesidad que tuvieren las provincias que están pobladas o se poblasen en la mar del Sur*». ¿No se halla aquí, con toda precisión establecida, la importancia naval de Nicaragua para el dominio del Océano Pacífico? Con los ojos fijos en el Oriente, los conquistadores nicaragüenses se daban cuenta cabal, como lo dicen, de que nuestro país era el más adecuado para emprender desde sus costas los anhelados descubrimientos y conquistas al Este. Y además, agregaban—lo que en el lenguaje actual expresaríamos diciendo—que Nicaragua era necesaria para la defensa continental. Bajo esa luz de proyecciones universales miraban a Centroamérica los hombres que la conquistaron durante el siglo XVI.

Es un hecho que nuestro mar interior, el lago de Nicaragua, comunicado con el Atlántico se convierta en el mejor puerto de América, por su seguridad, por su amplitud y por su situación central entre las dos grandes porciones del Continente y junto a los dos mares mayores de la tierra. Toda la ilusión de nuestros antepasados estaba, pues, fincada en establecer la comunicación de España y de la América Española con nuestro lago—que es el corazón marítimo de Centroamérica—facilitando en la medida de las antiguas posibilidades la navegación por el río de San Juan o Desaguadero. Esta navegación encontró en los tres siglos de Imperio dificultades de toda suerte. Dificultades políticas locales. Dificultades políticas

generales. Dificultades internacionales. Obstáculos materiales. Las dificultades políticas, cuyo estudio es necesario para la inteligencia de nuestra historia, serán objeto de examen detenido en su oportunidad. Aquí conviene únicamente señalar los obstáculos materiales, porque ilustran el vivo empeño de nuestros padres en resolver la imperativa necesidad geográfica en que se enrolla el nudo de nuestro destino.

Más atrás se ha visto que todas las primeras tentativas de navegar por el Desaguadero resultaron fallidas porque el primer raudal era imposible. Las primeras expediciones que salieron al mar, superaron, al parecer, obstáculos invencible. El viaje del descubridor Alonso Calero fué un ejemplo admirable de obstinado heroísmo. Pero debemos suponer que tanto el capitán Calero como los que inmediatamente después repitieron su hazaña, lo hicieron a favor de un invierno copioso que levantó el nivel de las aguas del río hasta dejar pasar por los raudales barcos pequeños, como sucede en los grandes inviernos ahora. De todos modos, el Desaguadero, tal como lo encontraron nuestros primeros navegantes, no prometía un fácil tráfico permanente. Se hacía necesario canalizar el río. «A Vuestra Magestad suplicamos—escribían en 1544 los granadinos—mande proveer, e faga merced de cincuenta negros para allanar e abrir los raudales de este Desaguadero, pues la costa es poca e los provechos que de ello se sacarán muy grandes.» No era una gran empresa de ingeniería, era un trabajo de hombres, dentro de las limitaciones requeridas. Faltan documentos para saber si la solicitud fué despachada· Pero hay razones para decir que los raudales se acondicionaron. Todavía se pueden apreciar en el raudal llamado de Machuca cortes sobre la piedra practicados por la mano del hombre. Considerando otras razones, observa Gámez, en una nota de su *Historia de Nicaragua:* «Hay que suponer que, con posterioridad al reconocimiento del capitán Calero, las autoridades españolas canalizaron los raudales del San Juan hasta hacerlos navegables para toda clase de buques y que este trabajo se perdió en 1663.» Lo cierto es que el Desaguadero fué navegable para grandes veleros durante más de un siglo, desde una fecha próxima a 1544, en que se proyectó la canalización de los raudales, hasta la fecha que indica Gámez, en que unos terremotos los cerraron. Hasta entonces, mientras el lago estuvo abierto al mar, «Granada era Granada», como decía el obispo fray Andrés de las Navas y Quevedo a fines del siglo XVII. Granada era «opulenta y marítima», decía el obispo Gar-

cía Peláez a principios del siglo XIX. Ambos repiten, de siglo en siglo, el eco de la inmensa nostalgia del mar, que siempre dura entre nosotros, los que perdimos la ruta oceánica de nuestros padres, navegantes de España.

Estrecho. Tránsito. Canal. Los tres aspectos los contemplaron nuestros antepasados. Desde los primeros días, como se ha dicho, surgió el proyecto del canal interoceánico por Panamá. Parece que la primera sugerencia se debe a Carlos V. Uniendo el río Grande y el río Chagres en sus porciones navegables, se pensaba establecer en el istmo panameño una vía fluvial entre ambos mares. Pascual de Andagoya fué el primer encargado de estudiar el proyecto y calcular su costo. En 1534 informó que, a su juicio, no había en toda Europa un monarca tan rico para una empresa semejante. Fueron examinadas desde entonces todas las rutas posibles. Ya en 1551 Gómara señalaba las principales: Panamá, Nicaragua y Teguantepeque. «Desde aquella época—dice el geógrafo Levy—es fácil encontrar en la historia de la ocupación española en América la prueba más concluyente de que esta cuestión de un pasaje marítimo artificial ha sido la preocupación constante de los Reyes de España, del Consejo de Indias, de los Virreyes y Gobernadores y, en fin, de los propios colonos.»

La apertura del Canal era el coronamiento de nuestro destino geográfico. Obra imperial por excelencia, nuestro Imperio no pudo realizarla, porque su disolución tuvo lugar en una época en que eran todavía insuperables las dificultades materiales de esta empresa gigante. En pleno siglo XIX así se consideraban. «Aun en nuestro siglo—escribía el citado geógrafo Levy—en que se tienen instrumentos, armas, etc., más perfectos, ingenieros más capaces, conocimientos más adelantados en la materia, es, sin embargo, muy difícil todavía obtener un plan exacto de una ruta nueva. Acabamos de ver una prueba de esto en las dificultades que han tenido que vencer los ingenieros mandados por el Gobierno de los Estados Unidos para verificar las condiciones de los trazados propuestos por el Darién (1870-71).» Antes de la Independencia nuestro ideal era completamente nuestro. Estaba a salvo para nosotros o para nuestros hijos. Nos bastaba con mantener ocupadas y defendidas las tierras ístmicas, para conservar en nuestras manos el destino geográfico que atrajo a nuestros padres. Así, durante mucho tiempo, nuestros predecesores defendieron con encarnizamiento el dominio del istmo contra los asaltos del Imperio mercader de Inglaterra, que

intentó varias veces apoderarse del Darién y de Nicaragua. Disuelto nuestro Imperio, Panamá y Nicaragua cayeron bajo el poder imperialista de los Estados Unidos. El Canal de Panamá fué construído por el Imperio enemigo. La concesión del Canal de Nicaragua pertenece también al Imperio enemigo. Ya no somos dueños de la llave de nuestro destino geográfico.

Una lección saludable derivan de esto nuestras pequeñas repúblicas hispánicas. Disuelto nuestro Imperio Español, quedamos a merced del imperialismo extranjero. Sólo recuperando nuestra unión, nuestra unidad en la diversidad, podremos reconquistar el Estrecho Perdido y, con él, el dominio de nuestros mares.