

hace mención un contrato de compraventa entre el administrador de la casa del Tesoro público, á cuyo patrimonio perteneció, y el emir reinante en 852 de la Hégira (1448 de la Era cristiana), no es el de *Chas, Axamtar ó Chauze*; y que el monumento de que se trata, dada su situación, es el llamado en otros textos *Baños del puente del Cadí* ó de la *Puerta de Guadix*. El Sr. Gómez Moreno (hijo) cree que este nombre, porque lindaba con la tal puerta, y el de *Chauze*, son los que la convienen.

Sea de esto lo quiera y que no aclara lo esencial, esto es, el origen ó época de esplendor de tal baño, es indudable que de los varios que hubo en Granada, entre ellos los de la Puerta de Elvira, hace pocos años demolidos, todos ellos mandados cerrar después de la reconquista de la ciudad, por considerarlos «más propios de sensualismo que de higiene» (dice acertadamente el Sr. Valladar), tan sólo queda este ejemplar, llamado *El Bañuelo*.

De todo lo dicho se infiere que por su antigüedad, por su rareza, por su disposición típica y por su mérito artístico, este monumento es digno de ser adquirido y conservado por el Estado, y, por consecuencia, de ser incluido entre los nacionales.

En cuanto al precio, que el propietario en su instancia fija en quince mil pesetas, cifra menor á la de la tasación facultativa, que fué de diez y siete mil pesetas, parece aceptable.

Tal es cuanto sobre el particular ocurre al firmante, sometién-dolo al superior juicio de la Academia.

Madrid, 10 de Marzo de 1916.

JOSÉ RAMÓN MÉLIDA.

VII

«LOS PRECURSORES ESPAÑOLES DEL CANAL INTEROCEÁNICO»,

por D. Modesto Pérez y D. Pablo Nougués.

El proyecto presentado á los Reyes Católicos por Cristóbal Colón para ir al continente asiático navegando directamente desde las islas Canarias hacia el Oeste, implicaba, para ser llevado

á la práctica, el conocimiento de la forma y dimensiones de la tierra, el de la distancia que separa Asia del Archipiélago canario y la apreciación de si era posible recorrer esta distancia con los elementos con que entonces se contaba para navegar.

Sólo un completo desconocimiento de la cultura española á fines del siglo xv, ha podido hacer que se tengan como verídicas y circulen sin protesta las falsedades que D. Fernando Colón, inspirado por el odio que hacia los españoles sentía por no haber logrado vincular en su familia la soberanía efectiva del Nuevo Mundo, inserta en la Historia que escribió de su padre, D. Cristóbal, diciendo entre otras que, por ser ignorantes los que juzgaran sus proyectos, los rechazaron, alegando «que era imposible que después de tantos millares de años se descubrieran tierras desconocidas, y que otros afirmaban que el mundo era grande para ir en tres años al fin de levante como quería, y aseguraban que si alguno hiciese este viaje no volvería jamás, porque lo impediría la redondez de la esfera; antes se vería obligado á subir por la mar como por una especie de montaña, lo que era imposible, aunque llevasen buen viento», y á pesar de que el almirante, según su hijo, respondía á todo esto, «cuanto más eficaces eran sus razones, tanto menos las comprendían y entendían, por lo cual tuvieron la empresa por vana é imposible».

Es de agradecer á D. Fernando Colón el que reconozca en su obra que la ignorancia de los cosmógrafos no llegaba hasta el punto de admirarse al oír á Colón que la tierra tiene forma esférica y admita como bueno que así lo creían ellos mismos; ya que el vulgo, yendo más allá que D. Fernando, les negó hasta los más elementales conocimientos de la ciencia cosmográfica.

Para demostrar la falsedad de las aseveraciones de D. Fernando no son necesarias razones científicas; basta con fijar la atención en lo absurdo que resulta el que afirmasen los españoles que nada quedaba por descubrir, cuando á diario sorprendían al mundo los portugueses con sus descubrimientos y el que alegaran que la redondez de la esfera obligaría á subir por la mar como por una montaña, pues admitiendo como admitían la forma esférica de la tierra, este impedimento lo mismo debería existir

navegando de Este á Oeste que de Norte á Sur y viceversa, y sin embargo, veían cómo los buques iban y venían en todas direcciones sin obstáculo alguno. En lo que seguramente estuvo la discordancia, y D. Fernando Colón, que era buen cosmógrafo, procura pasar por alto sin fijar apenas la atención, fué en el cálculo de la distancia que habría de recorrer.

Tres teorías dividían la opinión de los cosmógrafos á fines del siglo xv; la más generalmente seguida era la de Ptolomeo, que fijaba al grado del círculo máximo de la tierra una extensión de $62 \frac{1}{2}$ millas, lo que representa la total de 22.500 millas; otra era la de Eratóstenes, que afirmaba que el grado tenía $87 \frac{1}{2}$ millas de longitud, y, por tanto, el círculo ecuatorial 31.500, y ya algunos españoles opinaban que en las famosas juntas de Badajoz «tendrían que venir á lo que comúnmente usan los marineros así en Portugal como en Castilla, que dan á cada grado $17 \frac{1}{2}$ leguas (70 millas); pero nadie apreciaba como Colón que el grado de círculo máximo sólo tenía de extensión $56 \frac{2}{3}$ millas, reduciendo así las dimensiones del círculo máximo en 2.100 millas con relación á la teoría de Ptolomeo, en 11.500 con la de Eratóstenes y en 4.700 con la medida vulgarmente aceptada.

Al propio tiempo creía Colón que el continente asiático se extendía hacia Europa y África mucho más de lo generalmente reconocido, y de aquí que en discordancia con las teorías cosmográficas por todos aceptadas, afirmaba y aun después de descubiertas las Indias occidentales siguió afirmando que «el mundo no es tan grande como dice el vulgo, un grado en la equinoccial es de $56 \frac{2}{3}$ millas; el mundo es poco, el enjuto de ello es seis partes; la séptima sólo cubierta por las aguas»; así escribía á los Reyes Católicos desde Jamaica en 7 de Julio de 1503.

Tales teorías, que estaban en pugna con las hasta entonces admitidas por todo el mundo científico, expuestas sin prueba alguna precisamente cuando los portugueses, que eran entonces los primeros cosmógrafos de Europa, empezaban á reconocer que la tierra tenía mayores dimensiones que las generalmente creídas, habían forzosamente de ser rechazadas por absurdas, y los cosmógrafos que consideraron irrealizable el proyecto de Colón,

estaban más en lo cierto que el Almirante, pues con los elementos de navegar con que entonces se contaba, el intentar cruzar la enorme distancia que media entre Europa y Asia, era ir á una muerte segura.

Estos errores arraigaron profundamente en el ánimo de Colón al ver que próximamente á la distancia á que él calculaba que debía hallarse el Cathay descubrió tierras, y de aquí que á pesar de no ver por parte alguna muestra de aquella poderosa civilización y cuantiosas riquezas de que habla Marco Polo en sus viajes á Oriente, se aferrase el Almirante en su cuarta expedición en que se hallaba en Asia, y cree entender de los Indios que á nueve jornadas de Veragua se hallaba la provincia de Ciguare, bañada por el mar, y que de allí al Gangases había diez jornadas, por lo que deduce que aquellas tierras estaban con Veragua, como Tortosa con Fuenterrabía, ó Pisa con Venecia, es decir, al Norte de una península que era necesario bordear para llegar á ellas. Así lo intentó; pero no encontrando paso, tuvo que regresar á Castilla, de donde no volvió á salir.

Ni la muerte del Almirante ni el descubrimiento de las grandes riquezas de Méjico y el Perú fueron óbices para que los españoles desistiesen del propósito que Colón les había inculcado de ir al descubrimiento del Cipaugo y del Cathay; creyendo como creían que la tierra tiene la forma esférica, no ofrecía duda que tras de aquellas tierras que se interponían en el camino, se hallaba el mar que bañaba las costas orientales de Asia, y el aproximado conocimiento que tenían del espacio que media de las costas del Darien al extremo oriental de Asia en dirección á Oriente, les llevaba á deducir, dadas las dimensiones atribuídas á nuestro planeta, que no podía ser muy grande la distancia que en dirección á Occidente les separaba de Asia.

El modo que para salvar el obstáculo que para llegar al Cathay ofrecían las tierras nuevamente descubiertas, fué distintamente apreciado á medida que se iban realizando los descubrimientos; piensa primero Colón que la provincia de Veragua, á la que arribó en su cuarto viaje, pertenecía al Continente Asiático, y cree que bordeándola llegaría al Cathay; el descubrimiento

del Océano Pacífico demostró que aquellas tierras no eran del Asia, y comenzó á buscarse con gran empeño un estrecho que pusiera en comunicación los dos mares y permitiese á las naves cruzar del Atlántico al Pacífico para seguir en busca de las costas de la China, y cuando las exploraciones resultan infructuosas y sólo se encuentra el estrecho de Magallanes, á gran distancia del centro de colonización, que era Tierra Firme, comienza á pensarse en la posibilidad de, utilizando el curso de los ríos y los lagos, abrir un canal interoceánico.

Los Sres. D. Modesto Pérez y D. Pablo Nougués, en la obra titulada *Los precursores españoles del Canal interoceánico* (que por acuerdo de la Academia tengo el honor de informar), se ocupan de los intentos realizados por los primeros conquistadores para descubrir el paso ó para hacerlo.

Consta este trabajo de un tomo en 8.º de 215 páginas, entre las que se intercalan con los retratos de los autores numerosos autógrafos de las personalidades contemporáneas de mayor relieve en la política, las ciencias y las armas, conteniendo juicios y poesías relativas á América, su conquista y colonización y elogios de algunos de los grandes hombres que realizaron estos hechos; ilustran la obra buen número de láminas representando combates, retratos, etc.

Componen el texto quince capítulos: contiene el primero conceptos generales del carácter que tuvo el descubrimiento y conquista; el segundo comprende un estudio que tiende á demostrar que Colón descubrió el río de Chagres, utilizado como elemento esencialísimo en la construcción del Canal de Panamá; y en los siguientes las biografías de Vasco Núñez de Balboa, Hernán Cortés, Gil González Dávila, Pedrarias Dávila, Pedro de los Ríos, Diego López de Salcedo, Antonio de la Gama, Gaspar de Espinosa, Francisco Barrionuevo, Pascual de Andagoya, Gonzalo Fernández de Oviedo y Francisco López de Gomara, en las que al propio tiempo que dan á conocer los principales datos de su vida, se fijan con particular atención en sus hechos y dichos relativos á la comunicación de los dos océanos.

Hablando con propiedad, no deben conceptuarse como pre-

cursores de la idea de poner en comunicación los dos mares á aquellos que buscaban una comunicación natural entre ellos, sino á los que estudiaron la manera de establecerla mediante el trabajo del hombre, haciendo obras que permitiesen el que los barcos pasaran de uno á otro mar.

En realidad, ni Cortés, ni Vasco Núñez, ni Gil González Dávila ni Pedrarías Dávila, cuyas biografías hacen los Sres. Pérez y Nougués, proyectaron la construcción de canales que unieran los dos océanos; sus aspiraciones fueron más modestas: se limitaron á buscar un paso natural, siguiendo en muchos casos las instrucciones que de la Corte recibían; así, por ejemplo, ordenaba el Emperador á Hernán Cortés en 1523 que enviase á reconocer un estrecho que era informado «que había en la costa abajo de esa tierra para pasar de la mar del Norte á la del Sur», y le encarga le dé larga relación de ello, «porque como veis, ésta es cosa muy importante á nuestro servicio».

A las noticias, muy interesantes, que en la obra se insertan, sobre las expediciones realizadas en busca del deseado paso, podemos añadir que en 22 de Marzo de 1518 se capituló con Hernando de Magallanes y Luis Falero para descubrir la especiería y buscar el estrecho de los mares del Sur y del Norte. En 1521 se facultó á Francisco Garay para poblar la provincia de Armudiel, en la costa de Tierra Firme, que con navíos armados por su cuenta había reconocido para buscar un estrecho, y en 1523 se capituló igualmente con el licenciado Lucas Vázquez de Ayllón, que en unión de Domingo Cavallero habían armado dos carabelas que descubriesen tierra nueva al Norte, en 35, 36 y 37 grados, y se proponían seguir descubriendo 800 leguas, ó estrecho para la otra mar, y con Esteban Gómez para ir á descubrir el Catayo Oriental, hasta las islas del Moluco.

En una información hecha en Panamá en 12 de Noviembre de 1528, consta que también el capitán Rodríguez de Chaves había navegado en busca de la travesía del mar del Norte á la del Sur.

Lo infructuoso de estos reconocimientos, pues sólo se había encontrado paso por el estrecho de Magallanes, que se hallaba

muy distante del centro de la colonización, que era Panamá, hizo que se empezase á pensar en que mediante el esfuerzo del hombre se podía establecer la comunicación entre los dos mares, y ya en Mayo de 1531, encontramos una orden al Gobernador de Tierra Firme para «que fuese á reconocer la tierra que hay desde el río Chagre á la mar del Sur, y viese si se podía abrir y hacer navegable el paso de una mar á otra»; y Gomara, que escribió su *Historia de las Indias* algunos años después, manifiesta que hablando con hombres prácticos de Indias, les había oído decir que se debía hacer en Tierra Firme el paso de uno á otro mar, «por una de cuatro partes, ó por el río de Lagartos, que corre á la costa de Nombre de Dios, naciendo en Chagres, cuatro leguas de Panamá, ó por el desaguadero de la laguna de Nicaragua» y la laguna no está del mar sino tres ó cuatro leguas, por cualquiera de los dos ríos está guiado y medio hecho el paso. También hay otro río de la Vera Cruz á Tecoantepec, por el cual traen y llevan barcas de una á otra mar. De Nombre de Dios á Panamá hay 17 leguas, del Golfo de Urabá al de San Miguel 25, que son las otras dos partes, y las más dificultosas de abrir; dadme quien lo quiera hacer, dice Gomara, que hacerse puede; no falte ánimo que no faltará dinero, y las Indias donde se ha de hacer lo dan.

De estas impresiones que recogió Gomara, participaban también algunas autoridades; el Teniente gobernador licenciado Gaspar de Espinosa decía al Emperador, «que podría hacerse acequia de agua del Chagre hasta la mar del Sur é que se navegase», y dieron lugar á que en 20 de Febrero de 1534 escribiese el Emperador á las autoridades de Tierra Firme diciéndoles que sabía que el río Chagre se podía navegar con carabelas cuatro ó cinco leguas y tres ó cuatro con barcas, y que abriendo canal de allí hasta la mar del Sur, podría navegarse de una mar á otra, juntándose la del Sur con dicho río, y le ordenaba que tomando personas expertas viese qué forma podría darse para abrir dicha tierra y juntar ambos mares, ordenándole le enviasen pintura de la tierra, montes, etc., el costo de la obra y tiempo en que podría hacerse, con el parecer sobre ello»; á esta disposición contestó el adelantado Pascual de Andagoia, en 22 de Octubre del mismo

año: «La cédula para ver cómo se puede juntar este mar con la otra procede de aviso dado sin conocimiento; con todo el poder del mundo no se saldría con ello, cuando menos con la ayuda de los vecinos de aquí.»

Según el cronista Herrera, comisionó Felipe II al ingeniero Bautista Antonelli para que le informase sobre la posibilidad de hacer el canal, y éste lo hizo en sentido negativo; de esta misma opinión era el P. Acosta, el que en su *Historia natural de las Indias*, impresa en 1590, nos dice que algunos platicaban de romper el camino de siete leguas que en línea recta separan á Nombre de Dios de Panamá; á esta plática, añade, no falta quien diga que sería anegar la tierra, porque quieren decir que el un mar está más bajo que el otro; más yo, dice Acosta, tengo por cosa vana tal pretensión, aunque no hubiese tal inconveniente, el cual no tengo por cierto; pero lo es más para mí, *que ningún poder humano bastará á derribar el monte fortísimo é impenetrable que Dios puso entre los dos mares.*

Aún no se había desesperado por completo, cuando el Padre Costa escribía de hallar una comunicación interoceánica, porque nos dice sin refutarlo que Pedro Menéndez de Avilés afirmaba ser cosa cierta, y que el Rey le había mandado descubrirle; que había un estrecho en la Florida, y que lo probaba que se habían visto en la mar del Norte pedazos de navíos que usan los chinos.

En 1614 se escribió por el Consejo de Indias á D. Diego Fernández de Velasco, que se tenía por cierto que se podía comunicar la mar del Norte con la del Sur, haciendo paso por la ensenada de Acle, treinta leguas de Cartagena á sotavento, por las bocas de los ríos de Darien y Damaquiel, y se le encargó enviase algunos soldados á hacer la experiencia, y lo mismo se dijo á D. Francisco Venegas, General de la Armada; y, por último, en 1788, el Sr. D. Joaquín Antonio Escartín presentó al Gobierno, en nombre de una Compañía, un proyecto para construir un canal interoceánico.

Estos ligeros apuntes demuestran lo conveniente que sería hacer una investigación seria sobre tema tan importante, en la seguridad de que en el Archivo de Indias habrían de aparecer interesantes datos de exploraciones y proyectos hoy desconocidos, que vendrían á corroborar lo que ya en este informe queda de-

mostrado: que desde el descubrimiento de América hasta su emancipación los españoles exploraron el nuevo Continente en todas direcciones, en busca de una comunicación natural entre ambos océanos, y estudiaron constantemente la manera de construir un canal que permitiera la navegación de uno á otro mar; y si no llevaron más adelante sus trabajos, fué porque la ciencia les demostró que con los elementos de que disponían eran de todo punto irrealizables cuantos proyectos se formaron.

De sentir es que los Sres. Pérez y Nougués hayan limitado sus investigaciones á la primera mitad del siglo xvi; dentro de lo que se propusieron han hecho un estudio serio, valiéndose de los relatos de los primitivos historiadores y de los documentos que se conservan en la Biblioteca de nuestra Academia, con especialidad de la notable colección Muñoz, de la que han publicado noticias muy interesantes hasta ahora inéditas.

No es sólo importante la obra por el estudio que contiene de las exploraciones para hallar un canal ó de los estudios para construirlo, sino también por las biografías que en forma clara, amena y sucinta, se hacen de Cortés, Vasco Núñez, Gil González Dávila, Pedrarias Dávila, Pedro de los Ríos, Diego López de Salcedo, Antonio de la Gama, Gaspar de Espinosa, Francisco Barrionuevo, Pascual de Andagoya, y los cronistas Gonzalo Fernández de Oviedo y Francisco López de Gomara, si bien es de notar que en la de Vasco Núñez dan como segura fecha de su nacimiento, la que sólo es tenida como probable de 1475, y afirman, como si no ofreciera duda y sin hacer la menor salvedad, que Cristóbal Colón nació en Galicia.

Por todo lo expuesto, el académico que suscribe estima que la obra de los Sres. D. Modesto Pérez y D. Pablo Nougués, titulada *Los Precursores españoles del Canal interoceánico*, reúne las condiciones que para su adquisición por el Ministerio de Instrucción pública con destino á las Bibliotecas populares, determinan los Reales decretos de 27 de Junio de 1899 y 1.º de Junio de 1900.

La Academia, no obstante, resolverá lo más acertado.

Madrid, 25 de Febrero de 1916.

ANGEL DE ALTOLAGUIRRE.