

humanidad. Llegaba como el legítimo intérprete de una naturaleza fecunda que hasta entonces ningún viajero había explorado.

A su encuentro le salió el rústico labriego y presentóle bajo la techumbre de sus cocales de Oriente, leche de sus rebaños, que el viajero bebió en jícaras indianas; y el misionero, patriarca de las selvas, le ofreció, en seguida, bajo las verdes enramadas del monasterio, la fruta sabrosa de la fértil zona; en tanto que el viejo hidalgo, con la caballeridad de sus progenitores, espontánea, franca, dadivosa, sin desmentir la nobleza de su raza, descubierta la cabeza, tendióle mano amiga y le introdujo en el salón de la familia venezolana, en la cual, la gracia sobrepuja la cultura del espíritu, e impera el corazón sobre la inteligencia. Humboldt quedó, desde entonces, instalado. Todo le pertenecía; el cariño de la familia, la admiración de los pueblos, el agasajo de las autoridades españolas: le pertenecían también la naturaleza, cielo y tierra que le habían aguardado durante siglos. Desde entonces data la veneración que se conserva como un talismán en la historia de nuestro hogar. Fué su voz, voz de aliento; en sus obras nos dejó enseñanza provechosa; con su amistad honra; gratitud en sus recuerdos, siempre rejuvenecidos, aun en sus días de ocaso. Ni la infidelidad, ni la inconstancia, ni el olvido—en toda ocasión en que se ocupó de Venezuela, porque al estampar en sus inmortales cuadros el nombre de ésta, fué siempre para honrarla, pagando así tributo de justicia y de admiración al primer pueblo que visitó y cuya imagen fué inseparable de su memoria. He aquí por qué le amamos.

ARISTIDES ROJAS

(J. E. MACHADO: *Siete Estudios de Aristides Rojas*).

## El Canal de Nicaragua

(De La Noticia, Managua)

**N**ADIE pone hoy en duda la necesidad del Canal por Nicaragua. Desde los tiempos primitivos del descubrimiento de América, se planteó el problema conocido en la historia con el nombre de «Secreto del Estrecho», pues los navegantes españoles buscaron afanosamente un estrecho natural, que suponían debía existir, para cruzar sus barcos de vela a través del Continente.

Desvanecida esta ilusión, se pensó en crearlo artificialmente, escogiéndose en el Istmo Centroamericano las rutas más favorables. Tehuantepec, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá fueron objeto de estudios y proyectos varios en el período de la dominación española, y después, en el curso de nuestra vida libre.

Esa necesidad acentuada cada día, por el intercambio comercial y por la mayor frecuencia de las relaciones internacionales, principalmente por la adquisición del dominio de los mejores mercados para la industria — hoy supremo objeto de las naciones que asombran por el desarrollo de sus centros productivos — trajo como consecuencia imperiosa la apertura del Canal de Panamá, que ha acertado mucho el camino a las prósperas repúblicas del Pacífico y a las costas occidentales de México y la América del Norte, al suprimir la inmensa vuelta por el estrecho de Magallanes en el extremo austral de América.

¿Por qué se prefirió la ruta de Panamá a la de Nicaragua? Por varias razones; pero es necesario consignar que a pesar de ellas, nuestra ruta sigue reclamando, por sus indiscutibles ventajas, las obras poderosas de la ingeniería moderna para dar al mundo el gran servicio a que está llamada por su excepcional posición geográfica: la más fácil y estratégica comunicación interoceánica.

Cuando la poderosa nación americana oyó el parecer de sus mejores ingenieros para adoptar la vía más conveniente, la voz autorizada del Almirante Walker recomendó en tres informes la de nuestro privilegiado suelo; pero, no obstante su valiosa opinión, se prefirió la de Panamá por las siguientes razones:

a) La suposición de que podía construirse el Canal a nivel, es decir, sin exclusas.

b) La influencia desplegada por trece compañías americanas de ferrocarriles — desde la Canadian Pacific en el Norte hasta la Panamá Railroad en el Sur — enemigas el Canal de Nicaragua por creerlo de más pronta construcción y que por lo mismo les haría una competencia más inmediata en tiempo y en distancia.

c) La política interior y exterior de los Estados Unidos cuando se resolvió la construcción de la línea interoceánica. En la política interior predominó el gran poder del Senador Hanna, representante de los colosales intereses de las trece líneas ferroviarias referidas; y en la política exterior prevaleció el deseo del Gobierno americano, de despejar el Istmo de Panamá de la influencia francesa.

d) El precio en que se adquirió la obra de Panamá, que fué considerado ínfimo, dados los elementos que constituían los valores invertidos y efectivos en aquella obra iniciada y mantenida por los franceses; y,

e) La seguridad que tenían los Estados Unidos de que ninguna otra nación del mundo les disputaría la construcción del Canal de Nicaragua, que a nadie interesa más que a ellos por su política internacional.

Emprendida y concluida la obra gigantesca de Panamá, parecía que quedaba resuelto el viejo problema del «Secreto del Estrecho». Sin embargo, al abrirse al tráfico mundial, ha resultado deficiente, y sobre todo el Gobierno americano sólo ha conseguido ponerse al nivel de las otras potencias, sin las ventajas naturales de un canal como el de Nicaragua.

No habiendo, pues, respondido satisfactoriamente la obra prodigiosa de Goethals al magno pensamiento que se tuvo en cuenta al emprenderla, ha renacido con señales de efectiva vitalidad la antigua construcción del Canal de Nicaragua, según declaración del Senador Edge, de New Jersey, actual Presidente de la Comisión de Canales Interoceánicos.

Todos reconocen las admirables ventajas y el inmenso desarrollo que el Canal traerá a nuestro país. Si para ese halagüeño y cercano porvenir, los nicaragüenses estuviéramos convenientemente evolucionados, los beneficios serán incalculables. Pero sucederá lo contrario si nos obstinamos en permanecer estacionarios. En el primer caso el Canal hará de Nicaragua y de sus hijos un gran país; en el segundo, hará de nuestra patria un país de extranjeros, pues sus hijos quedarán en condiciones de inferioridad.

Por tal motivo, entiendo que será un deber primordial del gobierno que se instale en 1925, acometer la tarea patriótica de poner a los nicaragüenses en condiciones tales que puedan aprovecharse, para la Nación y para el porvenir de la Nación, de todas las ventajas que ofrecerá al mundo la construcción del Canal de Nicaragua.

LUIS F. COREA

### Obras de Alfonso Reyes

Hemos recibido para la venta 10 ejeps. de cada una de las siguientes:

*El Plano Oblicuo* ..... Precio \$ 2.50  
*Simpatías y Diferencias* (Cuatro series) Precio de cada serie » 2.50

**Lector:** Si quiere usted proteger eficazmente al *Repertorio Americano*, suscríbase! Las cuatro entregas mensuales: \$ 2.00.