

me ha distinguido: la renuevo también á vosotros por las demostraciones de simpatía que me haceis. Estos sentimientos están correspondidos, lo repito, por el afecto sincero y profundo que profeso á Nicaragua, con cuyo Gobierno ha guardado siempre el mio francas y cordiales relaciones, cabiéndome la satisfacción de haber contribuido, mediante una política siempre leal y fraternal, á afianzar la paz y buena armonía de que hoy felizmente gozan los pueblos de Centro-América. Recibid, Sr. Presidente, mis votos porque continúeis, como hasta aquí, encaminando el país sin interrupción por la senda de su positivo progreso. Señores, indeleble será el recuerdo de las gratas horas que he pasado con vosotros, como es inalterable mi afecto por los nicaragüenses, que en mí deben ver un compatriota suyo.»

Esta manera sencilla, franca y cordial con que ambos Presidentes se han expresado, revela cómo los pueblos centro-americanos se funden en un solo pensamiento, y que no está lejano el día de una unión más estrecha para su mayor engrandecimiento.

Al llegar al Salvador su Presidente, en todas partes se le reiteraron los plácemes, vítores y muestras de respetuoso entusiasmo, y el día 21 de Agosto una comisión formada por los señores Ministros de la Guerra y de Instrucción pública puso en manos del Doctor el decreto por el cual vuelve á tomar posesión de la Presidencia de la República.

Reciba nuestro excelente amigo la más cordial enhorabuena por sus triunfos, y Dios permita que todos los pueblos del Centro y Sur de América tengan la suerte de que los rijan hombres de la talla de Zaldívar.

V.

CRÓNICA DE AMÉRICA

Encargado por el Director de esta Revista de dar cuenta en cada decena de los acontecimientos de más bulto que ocurran en toda la América, empearé desde hoy mi trabajo, rogando á los lectores que atiendan sólo á las noticias que daré y no se ocupen de la forma de estas crónicas, que habrá de ser tan variada como los acontecimientos lo requieran, pero sin pretensiones literarias ni mucho ménos eruditas.

Tener á nuestros abonados al tanto de lo que ocurre en el mundo de Colon es lo que nos proponemos, sin hacer gala de florido lenguaje ni vastos conocimientos: con ser tan modesta nuestra pretensión, tenemos, sin embargo, que pedir indulgencia previamente, y la esperamos.

Entrando, pues, en materia, comenzaremos por

EL URUGUAY

En los últimos correos recibidos de dicha República se da cuenta de la magnífica recepción que allí se ha hecho á nuestro excelente amigo y colaborador el ilustre poeta D. Manuel del Palacio, Ministro residente de España, tanto por el Gobierno del General Santos, como por los muchos españoles residentes en Montevideo.

La presentación de las credenciales se verificó el 1.º de Setiembre á las doce del día en el salón destinado al Presidente de la República en la casa de Gobierno.

Para este acto se hicieron los honores de ordenanza, formando frente á dicha casa el batallón quinto de cazadores.

El Presidente de la República, acompañado de sus secretarios de Estado y de otros varios altos funcionarios civiles y militares, ocupó el estrado en el acto de los discursos diplomáticos.

Al Sr. Ministro acompañaban el Secretario de la Legación, Sr. Samaniego, el Cónsul Sr. Díez Caminada y el Canciller Sr. Pereira.

La circunstancia de que en los momentos que la ceremonia se estaba celebrando descargase una fuerte tormenta, impidió que la concurrencia fuese tan numerosa como se esperaba; pero no obstante, revistió grandeza y brillantez.

Los discursos pronunciados por el Sr. Palacio y el Presidente, hélos aquí:

«Señor Presidente: Cumpliendo la voluntad Augusta de S. M. el Rey D. Alfonso XII, tengo el honor de pasar á manos de V. E. la carta real que me acredita como Ministro residente cerca de esta República.

»Mensaje de paz y de amor es el que traigo, que tales son los sentimientos de España hacia vuestro país, y tales los deseos que animan al gobierno, que ve en la consolidación de esta armonía, no solamente fecundo manantial de intereses políticos y comerciales, sino base firme que pueda servir de sólido cimiento á la futura grandeza y prosperidad de ambos países.

»A conseguir este resultado, á trabajar para que el nombre y las glorias de nuestra madre España sean sagrado tesoro que guarden y defiendan por igual como patrimonio común todos sus hijos, me llama hoy el deber como me llamaba años hace el entusiasmo; no faltaré á él, Excmo. Sr., y consideraré como la mayor satisfacción de mi vida la de que haya sido mi voz, que aunque humilde, resuena hace tiempo en vuestros oídos y acaso en vuestros corazones, la destinada á interpretar las ideas de mi augusto Soberano, el cual, lo mismo que la nación española, se regocija al enviarnos y enviar á esta República la expresión de su afecto y los votos que hace por vuestra felicidad.»

«Señor Ministro: Recibo con especial complacencia las letras credenciales con que S. M. el Rey Don Alfonso XII os acredita en el carácter de Ministro residente cerca de mi gobierno.

»Agradezco sinceramente á S. M. esta nueva prueba de amistad, y me felicito de que V. E., cuyas distinguidas cualidades son bien notorias, haya sido designado para representarle en la República.

»Nuestras relaciones con España son en extremo cordiales, y V. E. cooperará eficazmente á que ellas se consoliden y fortifiquen cada vez más, como conviene á los intereses recíprocos de ambas naciones.

»Os ruego, Sr. Ministro, queráis transmitir á vuestro augusto Soberano la expresión de estos sentimientos, asegurándole á la vez las vivas simpatías y el afecto sincero que profesa este país á la noble nación española y al ilustre Monarca que rige actualmente sus destinos.

»Para el desempeño de vuestra importante misión, podeis desde luego contar, Sr. Ministro, con las mayores facilidades de parte de mi gobierno.

»Quedais reconocido en el carácter de Ministro residente de S. M. Católica.»

Del claro talento é ilustración del Sr. Palacio, podemos esperar que las patrióticas palabras que ha pronunciado en Montevideo tengan toda la resonancia necesaria y los hechos vengán á confirmar que su misión diplomática no será infructuosa, como esperamos.

Varios centros y sociedades de carácter español se reunieron en un día de los inmediatos á su llegada y felicitaron también al Sr. Palacio cordialísimamente, y éste contestó á la felicitación que agradecía aquella afectuosa manifestación de sus compatriotas y que procuraría por todos los medios á su alcance, robustecer y acrisolar la feliz unión y patrióticos sentimientos que veía reflejados en la colonia española de Montevideo. Que tendría mucho gusto en estrechar las relaciones particulares con los hijos de las diferentes provincias de España, porque él tenía afinidades con todas ellas, de afecto, de simpatías, de amistad y de trabajos, considerándose paisano en todas.

Que estimaba mucho, en fin, las singulares muestras de consideración que estaba recibiendo desde su llegada á la República, y que sentía por ello íntima y verdadera satisfacción como español y como hombre de letras.

Concluyó estas sencillas y elocuentes frases saludando á todas las Sociedades españolas en las personas de sus presidentes y representantes reunidos, que lo eran: por la Asociación española primera de Socorros Mútuos, D. José M. Cordero, Presidente. Por la Junta española de Beneficencia, D. José Mellado, Presidente. Por la Sociedad Laurak-Bat, don J. Aramendi, Presidente, y D. Hilario Tevenet, Secretario. Por el Centro Vascongado, Dr. Hormaeche, Presidente. Por la Unión Asturiana, D. José María

Acevedo. Por el Centro Catalán, D. José Capellá. Presidente adherido, D. Venancio Ruiz, D. Jaime Oliver, D. Joaquín Salas, D. José A. Queraltó, don José Trigo Sánchez, D. Manuel Pérez Liston y don Ramon Cotelo, miembros de la Comisión de Observancia de la Asociación española primera de Socorros Mútuos.

También la Junta directiva del *Club Español* felicitó al Sr. Palacio, dándose mutuamente las mayores pruebas de afecto.

* * *

El Presidente de la República, Sr. Santos, que tantos servicios está prestando al Uruguay, ha sido calificado de tirano en una carta dirigida desde Buenos-Aires al periódico de París *Matin Français*, y el inteligente Ministro del Uruguay en Francia, Sr. D. Juan J. Díaz, publica en nuestro ilustrado colega *Moniteur des Consulat*, otra carta desmintiendo las frases del comunicante. Como del General Santos debe ocuparse muy pronto nuestro director en su *Galería de americanos ilustres*, á él dejamos la tarea de dar á conocer á los lectores de Los Dos Mundos la biografía y servicios del Sr. Santos.

COLOMBIA

En los últimos días del mes de Julio llegó á Bogotá, acompañado de su familia, el Presidente electo de la República, Dr. D. Rafael Nuñez. El 8 de Agosto tomó posesión de la Presidencia, después de haber prestado ante el Congreso la correspondiente promesa legal. Los Ministros del Presidente interino, General Hurtado, presentaron su dimisión.

A la llegada del eminente patricio é inspirado poeta, que ahora va á presidir los destinos de aquella República, las autoridades, comisiones de corporaciones oficiales y amigos personales y políticos salieron á recibirlo; algunos fueron á encontrarlo á bastante distancia de la capital. Dos batallones de la guardia colombiana, con sus bandas de música, lo aguardaban cerca de Puente-Aranda, y varios cañonazos avisaron su llegada á Bogotá.

La noche de su entrada fué obsequiado con una retreta por las bandas militares; y la Casa de Gobierno, donde se hospedó, se ha visto incesantemente llena de personas que deseaban saludar al señor Nuñez y su familia.

El 11 del mismo Agosto, después de la posesión, que se efectuó en el Salón de Grados, el Presidente, seguido de un gran concurso, pasó á Palacio, en donde fué saludado por el decano del Cuerpo diplomático. El nombramiento de Ministerio no se hizo esperar; en el mismo día lo aprobó el Senado de plenipotenciarios, y hélo aquí:

Gobierno, D. Eustorgio Salgar.

Relaciones Exteriores, D. Mariano Tanco.

Hacienda, D. Felipe Angulo.

Tesoro, D. Vicente Restrepo.

Fomento, D. Napoleón Borrero.

Instrucción pública, D. Justo Arosemena.

Guerra, D. José M. Campo Serrano.

En el discurso pronunciado por el Dr. Nuñez al encargarse del poder Ejecutivo, y contestando al General Hurtado, entre otras frases levantadas encontramos las siguientes:

«Pienso exactamente como vos respecto de la conservación de la paz y el orden á la sombra de la justicia, que hace una realidad de todos los derechos; pero sin la reforma constitucional, inútiles serán los esfuerzos del patriotismo en ese sentido.

»El concurso personal que me ofrecéis generosamente es muy valioso y lo acepto con complacencia y esperanzas. Me entregais sin mancha el símbolo de la autoridad; creed, señor, que así inmaculado lo transmitiré el 1.º de Abril de 1886 al ciudadano que habrá de reemplazarme. En ese día me retiraré irrevocablemente al hogar doméstico, no anhelando otra cosa que dejar en el corazón de los colombianos un grato recuerdo.»

Esto viene á ser, en resumen, el programa de gobierno del Sr. Nuñez, de quien Colombia debe esperar días de paz y de progreso.

COSTA-RICA

El Gobierno de dicha República piensa, según indica la prensa de Centro-América, proponer al del

Salvador una negociacion acerca de la recíproca libertad de Aduanas.

Dicho pensamiento nos parece muy digno de pueblos que se encuentran animados por los sentimientos de union y de fraternidad. Creemos firmemente que una vez propuesto al Gobierno del doctor Zaldívar será aceptado sin vacilacion alguna, pues ya en otra ocasion el Ministro Gallegos ha manifestado que el Gobierno del Salvador se halla bien dispuesto á llevar á cabo un arreglo como ese, que redundará en beneficio del comercio de ambas Repúblicas, facilitando por la disminucion de los gastos el cambio de sus productos.

Por el Ministerio de Hacienda de esta República se ha dado un importante decreto. En su virtud, desde ahora se cobrará solamente un 50 por 100 por la introduccion que de mercaderías extranjeras se hiciera en el país por las Aduanas marítimas y fronterizas de la República, regulándose el cobro de este modo: un 25 por 100 en dinero efectivo, un 15 por 100 en libramientos de abono general ó en dinero y un 10 por 100 en billetes de crédito público resellado. Quedan subsistentes los demás impuestos marítimos establecidos hasta la fecha del decreto de 31 de Julio.

Anuncia el *Boletín de Agricultura* de la capital que D. Ramon Paez, autor de la interesante obra *Ambas Américas* y otros trabajos importantes sobre la América española, conocedor tanto de ésta como de la anglo-sajona, y consagrado por muchos años al estudio de las plantas fibrosas tropicales y de los mejores métodos para la extraccion de los filamentos, se ocupa hoy, y acaso lo ha logrado ya, de la formacion de una Sociedad que tendrá por objeto la utilizacion de la produccion inagotable de las plantas textiles, que en estado silvestre se crían y abundan en las Américas del Sur y del Centro, en Méjico y en las Antillas, y que se emplean casi exclusivamente por falta de un tratamiento conveniente en la fabricacion de cordelería, jarcia, cepillos, esteras, papel, etc.

VENEZUELA.

El manifiesto que el General D. Venancio Pulgar ha publicado se comenta en toda la República; y por más que las personas imparciales desvirtúan dicho documento, la verdad es que ha ocasionado algun quebranto al Gobierno del General Crespo, y aún más al *ilustre americano* Guzman Blanco, que, á pesar de su influencia en el país, tal vez, cuando quiera recuperar la Presidencia, no encuentre las cosas como él imaginaba.

Sin embargo de esto, las noticias que nos trajeron los últimos correos, se nota cierta reaccion entre los partidarios de Pulgar, pues segun algunos periódicos, los Generales Managas, Ibarra y Colina, ántes pulgaristas, se han adherido á la política del Presidente Crespo, reconociendo su legitimidad.

Esperamos nuevos datos para tratar con seguridad y *aplomo* de este asunto.

El distinguido poeta, D. Eduardo Calcaño, Ministro plenipotenciario que ha sido de Venezuela en Madrid, donde ha dejado tantos amigos y tan buenos recuerdos, llegó á Caracas con toda su familia sin novedad; es presumible que se le encomiende un alto puesto en su nacion, á la que ha prestado eminentes servicios.

GUATEMALA.

Se ha celebrado muy solemnemente la llegada de la primera locomotora del ferro-carril del Sur á la capital guatemalteca el 19 de Julio.

La tarde del 18, la ciudad se vistió de fiesta; á las seis, nutrida cohetería avisó el comienzo del programa anunciado: á las siete y media, una gran orquesta de 230 músicos dió al General Sr. Barrios brillante serenata de piezas escogidas; las calles estaban iluminadas y el público llenaba todos los lugares próximos á la casa presidencial.

Esta República es una de las llamadas á progresar por su riqueza y las condiciones del General Presidente, Sr. Barrios, que á un talento é ilustracion poco comunes reúne una iniciativa y actividad grande.

F. LINARES.

UNA INGLESA

CUENTO

A mi mejor amigo D. Miguel Garcia Fernandez.

Cierto inglés recibió un dia de su adorado tormento tres rosas y un pensamiento con un papel que decia:

«Aunque corras mil azares conservarás este ramo; va en él mi amor, que reclamo en cuanto de él te separes.»

El inglés, con pulso incierto, á la española que ama le puso este telegrama:

«Bella Inés, primero muerto.»

Dos años pasó el inglés en la nebulosa Albion, llevando en el pantalon las cuatro flores de Inés.

Si al cabo de tiempo tal las flores se marchitaron, ni un momento se apartaron de aquel amante leal,

hasta que un dia llegó al cuarto donde durmiera su estúpida cocinera que en este apuro se vió:

debía condimentar un guisado, y las especias, no sé por qué peripecias, no estaban en su lugar;

y oliendo todo rincon, como perro perdiguero, dió al fin en el agujero derecho del pantalon.

Desdobra aquel papelito, y al ver las flores exclama:

«Ya se lo decia al ama;

¡las cosas del señorito!»

Y la loca rapazuela,

sin pensar en otra cosa,

echó los polvos de rosa al fondo de la cazuela.

Cuando á la mesa estuvieron,

llegó su turno al guisado,

y al punto de presentado las especias parecieron.

Cantó la chica de plano su imbécil estratagema;

y el inglés, con mucha flemma,

dijo alargando la mano:

«Esto se remedia así;

pues que lo quiso el destino,

trae dos botellas de vino,

que el guisado es para mí.»

Así que lo consumió,

quedando de pringue harto,

se encaminó hacia su cuarto,

y á poco un tiro sonó.

Acudió la casa entera,

y al lado del inglés, muerto,

vieron un papel abierto

cuyo contenido era:

«Con un dolor verdadero

te doy la noticia triste;

las flores que tú me diste

han caído en el puchero,

Inés de mi corazon,

pero cumplo tu mandato;

conmigo mueren; me mato...

por no hacer la digestion.»

MANUEL MARIN.

CANAL MARÍTIMO DE LIVERPOOL

Á MANCHESTER

Una gran cuestion que desde hace mucho tiempo ocupa al mundo inglés marítimo, acaba de ser definitivamente resuelta el 23 de Mayo último por la Comision de la Cámara de los Lo-res; esto es, las obras del canal marítimo de Liverpool á Manchester.

Sin querer hacer de una manera extensa la historia de dicho canal, ni entrar en numerosos detalles sobre las reuniones que han tenido lugar y las discusiones suscitadas, creo interesante dirigir una mirada retrospectiva á los años transcurridos, ántes de describir la construccion de tan útil y grande obra.

La idea de establecer una vía navegable entre Liverpool y Manchester, con el objeto de disminuir los gastos de transportes en las mercancías de exportacion é importacion para varios condados del O. de Inglaterra, no es nueva.

Los planos del rio Mersey y del Irwell, su afluente, de fecha de 1712, nos demuestran la manera de hacer navegables estos dos rios, sirviéndose de esclusas, y por este medio hacer la navegacion de Liverpool á Manchester y vice-versa.

El Parlamento mismo se ocupó en 1720 á 1721 de la posibilidad de hacer navegables estos dos rios, y más tarde, en 1729, se suscitó igual cuestion.

No siendo en aquella época lo que es en nuestros dias la ciencia del Ingeniero, y careciéndose entónces de las poderosas máquinas del dia, resulta que sólo pretendian una simple vía navegable, obra que no puede compararse con la construccion de un canal marítimo hoy.

Los años 1824, 38 y 43 son notables en la historia del canal. Numerosos *meetings* se celebraron, donde esta cuestion marítima y comercial fué seriamente estudiada y calurosamente debatida por personas competentes. Se reunió un número considerable de adictos; pero, como era de esperar, algunos impugnadores se han presentado, éstos últimos llevados más bien por una cuestion de interés personal, que enemigos convencidos de un proyecto cuya importancia reconocian. Es lo que de ordinario acontece á todos los grandes proyectos, y puede decirse que es el presagio de una realizacion más ó ménos próxima, pero al cabo segura.

Sin esta oposicion, los hombres se detendrian en sus iniciativas y se sujetarian á aceptar como cosa definitivamente hecha, lo que apénas hubiera sido trazado sobre el papel.

En 1877, la Cámara de Comercio de Manchester emitió en una de sus reuniones un voto favorable á la formacion de una vía navegable entre las dos ciudades.

Una de las causas principales de la peticion del canal, es el precio elevado que las Compañías de los caminos de hierro querian sostener para el transporte de mercancías, por lo que la ciudad de Liverpool se quejó amargamente en varias instancias, en particular el año 1879; la Cámara de Comercio de esta ciudad estudia los gastos ocasionados por todos los géneros entrados en los almacenes, y censuró á los ferrocarriles porque impedian con sus tarifas excesivas las relaciones comerciales de los centros manufactureros. Se repitió esta misma queja en 1881, y tambien las reuniones en Lóndres, para obtener la apertura próxima de un canal marítimo.

En 1882 se celebró en Manchester un *meeting*, compuesto de 11 alcaldes y de más de 50 industriales de los distritos circunvecinos.

El 26 de Setiembre de 1883 el proyecto comienza á tomar forma, presentándose los planos y pormenores al Parlamento. Esta idea suscitó un verdadero entusiasmo, no solamente en los condados directamente interesados, sino en todo el Reino Unido. El 14 de Noviembre del mismo año, una reunion pública, que tenía á la cabeza el alcalde de Manchester, aclamó el proyecto y afirmó su indiscutible necesidad. El proyecto fué sostenido por más de 300 municipalidades, Cámaras de Comercio, Sociedades, Compañías

diversas, etc., y como por encanto surgieron las peticiones. Una, en particular, fué hecha por los habitantes de Manchester y cubierta en muy poco tiempo con más de 187.000 firmas; entre ellas figuran las de hombres muy competentes en esta materia.

Sin embargo, algunas objeciones fueron expuestas; pero en tan pequeña minoría que es ocioso mencionarlas.

A principios de 1833, un gran número de negociantes y manufactureros se reunieron de nuevo en Liverpool. Esta reunion no fué más que el eco de las precedentes, para llegar al 23 de Mayo último, es decir, á la aceptación definitiva.

La clasificación de los trabajos está hecha como sigue: primera, canal de Manchester á Runcorn; segunda, los Doks; tercera, los caminos de hierro; y cuarta los trabajos de las marismas.

Los planos depositados están trazados para un canal marítimo que parte del puente de Crofford, cerca de Manchester, sobre el río Irwell, para continuarse hasta la marisma de la Mersey, es decir, hasta 1.600 metros distante del puente Runcorn.

La longitud total será de 34 kilómetros, divididos en cinco diques por medio de cuatro pares de esclusas. La anchura del fondo será de 36 metros, mayor, sin embargo, en la proximidad de las esclusas, con objeto de permitir la virada de los navíos en caso necesario. Será igualmente más ancho en los dos extremos, de suerte que los buques puedan anclar sin riesgo alguno para la navegación; por este medio dos buques pueden encontrarse, el uno subiendo y el otro bajando, sin temor de colisión.

A la extremidad lindante con Runcorn el ancho será de 60 metros en el fondo, y á la que toca con Manchester de 51 metros; este último ancho por una longitud de seis kilómetros.

Conforme á las necesidades del comercio, éste podrá establecer siempre diques sobre las orillas del canal donde los buques puedan anclar para la carga, descarga, reparación, etc.

El ancho al nivel del agua será, por lo tanto, variable, según la clase de terrenos en donde se perfore el canal. En la roca los costados serán cortados casi verticalmente, mientras que en las tierras blandas irán en rampa. En Lanchford, por ejemplo, el terreno es de roca; el canal tendrá á nivel de agua 41 metros. La mayor anchura será de 79 metros. La profundidad será en el mínimo de ocho metros, que es casi igual al canal de Suez y poco más que el de Amsterdam. Las esclusas se hallarán en Barton Islam, Lanchford y Runcorn. Habrá tres esclusas, á continuación unas de otras, y construidas para los buques de diferentes tamaños: una para los grandes buques, otra para los de tonelaje medio y la tercera para los barquillos. Se empleará la fuerza hidráulica en las maniobras de las esclusas. Cálculase que el paso de un *steamer* ó buque de vapor durará quince minutos. En virtud de este sistema de esclusas de diferentes tamaños, se economizará las pérdidas de agua; y según los cálculos hechos, se demuestra que habrá siempre en el canal y en cualquiera estación del año bastante para que la navegación no sufra ninguna interrupción. En Barton hay el canal de Brige Water, que cruzará á cierta elevación el canal marítimo sin peligro para este último, exceptuando, sin embargo, los navíos de arboladura alta; pero el obstáculo desaparecerá por medio de un sistema de puente giratorio especial, permitiendo el cortar momentáneamente el canal de Bridge Water, dejando, por lo mismo, pasar los navíos. Se habla de dos ascensores que unirán el canal de Brige Water con el ma-

rítimo, lo que aumentaría el tráfico de las localidades circunvecinas.

Se establecerán Docks en Manchester, Barington y Partington. La entrada de los Docks en Manchester se hará por medio de esclusas de iguales dimensiones que las del canal. La superficie de los Docks en esta ciudad será de 270.000 metros cuadrados y tendrán cuatro largos brazos cada uno de 9,76 metros de ancho, divididos por malecones de 60 metros de ancho, sobre los cuales se fundarán almacenes para las mercancías. En el interior de los Docks, como en el exterior, se reservará espacio suficiente para que los buques más fuertes puedan girar con facilidad. Los malecones tendrán una longitud de 5.000 metros y una misma longitud reservada entre Barton y el puente de Crofford, á fin de poder darles la extensión según las necesidades. Se propone también hacer las compras de terrenos sobre las orillas del Irwell con objeto de poder servirse para depositar las mercancías, dado el caso en que los sitios destinados fuesen insuficientes. En Warington, los Docks tendrán 80.000 metros de superficie y serán construidos ensanchando el Mersey por debajo del puente de Warington, dando por este medio un nuevo curso al río en las praderas de Arpley.

En Partington habrá un estanque que será dedicado especialmente al cargamento de la hulla por hallarse este estanque en la proximidad de las minas de Wigan. Las gruas hidráulicas y de vapor, lo mismo que todas las otras máquinas necesarias en los Doks, serán colocadas en ellos. Se construirán también vías férreas para las necesidades del comercio.

El trabajo de la marisma comenzó un poco después de Runcon para terminarse en frente de Garston, es decir, sobre una longitud de 16 kilómetros. El ancho será de 91 metros en Runcon, ensanchándose gradualmente hasta llegar á 304 metros en Garston. La profundidad en la marisma variará de 3,60 á 12 metros, según las mareas y las estaciones.

Un canal subsidiario podrá ser perforado para conducir las mercancías del gran canal hacia Sloyne. El precio de construcción del canal marítimo propiamente dicho, es estimado en 18 millones de francos, y con los trabajos de las marismas de las construcciones diversas, se encuentra un total de 172 millones. Una suma suplementaria se añadirá para hacer frente á las necesidades imprevistas.

El estudio del terreno en el que el canal será perforado, da un resultado muy favorable bajo el punto de vista del trabajo, que se facilitará mucho por la naturaleza misma del terreno, el cual se compone de rocas fáciles para trabajar que se utilizarán en los muros, de arcilla muy buena para ladrillo y de arena para mortero. Las tierras inútiles á la construcción, servirán para rellenar los huecos y las marismas, y los ríos pequeños, etc.

Se trabajará simultáneamente por varios puntos día y noche. La noche por medio de luz eléctrica. Las máquinas empleadas serán las más modernas y de mayor fuerza para poder entregar esta nueva vía navegable en cuatro años.

El objeto principal del canal es disminuir los precios de transporte para las mercancías de cualquier especie, sobre todo las pesadas, y permitir el desarrollo de las relaciones comerciales del Lancashire, del Jaskshire, del Cheshire, del Derbyshire, como también de los distritos industriales vecinos. Las mercancías podrán transportarse directamente sin gastos de trasbordo, carga en la vía férrea, almacenaje, etc. Se evitará así, no solamente pérdida de tiempo, sino también averías, que para las mercancías frágiles son el resultado de una manipulación con

frecuencia repetida. Todos los diferentes derechos serán los mismos que los exigidos á los navíos que frecuentan el puerto de Liverpool, de suerte que los armadores no tendrán ninguna razón para elevar sus fletes á los navíos que van á Manchester ó que vuelven de aquel punto. Esto es tanto más cierto, cuanto que tendrán en esta ciudad, esencialmente manufacturera y más poblada que Liverpool, mayor facilidad para encontrar toneladas; así, para dar un ejemplo de esto, la línea inglesa *Allau* transporta las mercancías de Liverpool á Montreal al mismo flete que para Quebec, aunque Montreal se encuentre á 290 kilómetros más alto sobre el San Lorenzo.

Las Compañías de seguros marítimos han anunciado ya que tomarían la misma prima para Manchester que para Liverpool. La entrada del canal será provista de todas las señales perfeccionadas que se emplean en la navegación, para dar toda la seguridad posible á los navíos. El canal dará un nuevo vuelo más á la industria, aunque ciertamente producirá algunos cambios; sin embargo, no podrá menos de contribuir á la baja del precio de ventas de los productos, impidiendo que cambien de mercado, acaso también perjudicando ciertas industrias, como los refinados de azúcar, productos químicos, fábricas de vidrios, etc., cuya gran prosperidad depende únicamente de un transporte fácil y á precio reducido. Nuevas fábricas vendrán ciertamente á establecerse sobre sus orillas y darán trabajo á una numerosa población obrera, porque no hay que olvidar que este distrito está excesivamente poblado.

Los desbordamientos del Mersey y del Irwell no se temerán más en lo sucesivo, ni las emanaciones insalubres producidas por las bajas mareas que dejan á descubierto los bordes pantanosos. Es un terreno del cual la agricultura va á aprovecharse, y por este medio hallará facilidad para enviar con beneficio sus productos á los mercados circunvecinos.

Las dimensiones dadas al canal no permitirán la entrada á vapores de primera clase, tal como la *City of Rome* con sus 8.000 toneladas (en cifras redondas), ni el *Servia*; en fin, los grandes transatlánticos: por otra parte, los pasajeros tendrán siempre la facilidad de regresar á Liverpool por los trenes rápidos que hacen el trayecto de Manchester á esta ciudad en menos de una hora.

El canal podría permitir fácilmente el pasaje de vapores de 5.000 toneladas, es decir, á la mayor capacidad empleada generalmente en el transporte exclusivo de mercancías.

Por último, para terminar, diré que después de un estudio muy profundo y á conciencia meditado, se calcula un tráfico de 3 millones de toneladas por año, cifra tomada en el mínimo, para evitar toda sorpresa desagradable y penosa. Suprimiendo los domingos y los días feriados (aunque dichos días no deja de navegarse), se encuentra para trescientos días laborables 1.000 toneladas por día, ó sea cada veinticuatro horas dos navíos de tonelada media, coloquémonos bajo el punto de vista inglés, es decir, dos navíos que suben y dos que bajan.

Así, como se dijo al principio de este artículo, el canal tendrá 34 kilómetros de longitud (una gran parte de la marisma del Mersey es, como se sabe, navegable); la distancia de Manchester, formada de los Docks hasta el mar, es de 80 kilómetros.

A la nación inglesa toca aprovecharse de sus trabajos, mientras las naciones marítimas pueden esperar que ondeen con frecuencia sus pabellones nacionales en el canal del Mersey y del Irwell.

ALFREDO RAVET.

Rouén, Julio de 1884.