

CANAL DEL ISTMO DE SUEZ.

(Conclusion.)

Conforme en un todo con estas conclusiones consideré el proyecto como enteramente acabado, por haber resultado ser erróneos los fundamentos que le sirvieron de base; en su consecuencia pagué de mis propios recursos la parte de gastos ocasionados en la investigación, por que me habia comprometido, (un tercio de próximamente 4,500 libras esterlinas,) con lo cual cesó toda correspondencia acerca de este asunto. Algunos años despues, en agosto de 1855, tuve el gusto de encontrarme en Paris durante la Esposicion con los señores Talabot y de Negrelli, pero tan completamente estaba terminado y abandonado el proyecto del Canal de Suez, que como Mr. de Negrelli dice á V. en su carta, «ninguna palabra medió entre nosotros respecto á este asunto.»

Vd. me permitirá que aqui haga mencion de un asunto personal al cual Mr. de Negrelli da suma importancia. En el otoño de 1850 hallándome cansado de los trabajos de un año penoso, busqué la salud y el recreo en un viaje por mar al Mediterráneo; llegado que hube á Alejandria, determiné examinar personalmente la localidad en que cuatro años antes habia estado tan fuertemente interesado. Desde el Cairo pasé á Suez por la via ordinaria, acompañado durante algun tiempo por el capitan Lindquist, agente á la sazón de la compañía peninsular y oriental de vapores; de allí, hácia el Norte, pasé al desierto, visité la situacion de los lagos amargos (por aquella época secos y desiertos), acampé durante dos días en el Lago Timsah, y desde allí seguí por el terreno alto en direccion al Lago Ballah, viajando á pié, pues que á decir verdad es difícil atravesar de otro modo una gran parte de los desiertos. Desde la cumbre de este sitio, comparativamente elevado, me encontré en posicion de dominar el terreno por la parte del lago Menzaleh, el cual durante las aguas altas del Nilo se con-

Tomo VI.

vierte en una laguna poco profunda, que se estiende por la costa y gran parte del desierto. Volviendo luego hácia el poniente entré en el Ouadee-Toumilat en Sababiar, y siguiendo el curso del antiguo canal, continué caminando en la direccion del Bulbies, y de las ruinas del antiguo Bubastis, y visité los terrenos mas elevados al norte, desde donde regresé al Cairo. En todos estos parages invertí quince ó diez y seis días; y todo cuanto vi y reconocí en esta expedicion ratificó mis convicciones respecto al proyecto del Canal de Suez y la conclusion de la Memoria de Mr. Talabot. A mi regreso á Inglaterra, en 20 de mayo de 1851, di cuenta de este viaje, en el curso de una discusion sobre un documento leído en el Instituto de ingenieros civiles, espresando de una manera decidida la opinion que habia llegado á formar, «de que era evidente la imposibilidad de mantener abierta una zanja de nivel, ó canal sin corriente, entre los dos mares, y que el proyecto se habia abandonado.»

La relacion de mi discurso, con este motivo, se halla publicada en los «Registros de las actas del Instituto de ingenieros civiles (tomo X, páginas 10 á 15), libro que Mr. de Negrelli puede encontrar en las librerías de Viena. Las circunstancias de mi viaje, aunque hecho sin ostentacion, son muy conocidas tanto en Inglaterra como en Egipto; y me asombra por lo tanto lo que es preciso que califique de atrevida seguridad, con la cual Mr. de Negrelli se espresa en su carta, á saber: que absolutamente estuve en la localidad, y que si estuve, «solo pude ver aquella parte del Istmo que está próxima á Suez.» «Nuestro honorable amigo dice,» «*pretende* haber atravesado á pié todo el Istmo entre los dos mares, cuando en Egipto, donde los preparativos de un viaje por el desierto llaman siempre la atencion, nadie ha oído hablar de este viaje de Mr. Stephenson.» Me permitiré decir á Mr. Negrelli, que el sentimiento de honor que domina en Inglaterra prohíbe poner en duda la palabra de un caballero, sin tener al menos algun fundamento de sospecha: y cuando sin fundamento se espresa, que yo he podido establecer, Madrid 15 de octubre de 1853.

ante el instituto de que he sido Presidente, y siete años despues ante la Cámara de los Comunes de la que soy miembro, una base suficiente á deducir manifestaciones tan deliberadamente falsas como ridiculas sin objeto, me atribuye con esto una marcha de conducta enteramente desconocida á su «honorable amigo.»

Por un incidente bastante curioso, mi viaje en 1850 no ha sido la única expedicion que he hecho á estos sitios. En 1851 se quemó en Cowes mi buque en el cual se hallaban todos los ejemplares que habia recogido en los lagos amargos, en el lago Timsah, y en la elevada cumbre al norte. Hallándome en el Cairo en el invierno de 1854 y habiendo tenido deseo de obtener nuevos ejemplares, marché á aquel distrito con la escolta de un Cavass de S. A. el Pachá de Egipto, y en compañía, hasta los lagos amargos, de Mr. Ayrton, un caballero inglés residente en el Cairo. Con este motivo seguí la misma ruta anterior con poca variacion; renové el conocimiento de la configuracion física del pais, y me ratifiqué aun mas todavía respecto á la solidez de la Memoria de Mr. Talabot. Todo cuanto este dá márgen á observacion lo vi por mi mismo, y juzgando por mi propio con su informe y mapas en la mano, adquirí la persuasion de la exactitud de sus ideas respecto de un canal directo á través del Istmo de Suez.

Creo que fué al siguiente año de esta expedicion, cuando unas personas se dirigieron á mi en Lóndres, y me propusieron reanudar el proyecto de un canal á través del Istmo de Suez. Estos señores no tenian ningun hecho nuevo que presentar á mi consideracion, y en los que me espusieron nada encontré que me inspirara seguridad, ni menos que hiciera cambiar mis ideas tocante al informe de Mr. Talabot ni á las condiciones del proyecto. Mi conducta en la multitud de proyectos que sucesivamente se me han propuesto, ha sido rehusar constantemente el que mi nombre se asociara á planes que pudieran inducir á obtener suscripciones de mis paisanos, cuando á mi modo de ver aquellos no presentaban un aspecto favorable en sus

resultados. Obrando conforme á este principio y comprendiendo que el proyecto del Canal de Suez no era, con tales antecedentes, una empresa segura, evité el mezclarme en ella, cuya resolucion manifesté á los promovedores de una manera política y atenta, sin que sepa por qué les haya ofendido tanto mi persistencia en ello. Durante algunos años despues, tanto mi persona cuanto mi posicion facultativa han sido atacadas constantemente por estos individuos en sus órganos asalariados; mas como tengo dicho anteriormente, juzgué mas decoroso dejar sin respuesta tales ataques, porque conociendo su procedencia, no debia hacerlos caso; asi es que no han ocupado mi atencion, y solo cuando he visto á uno de mis anteriores colegas ligado con mis acometedores, he creido necesario corregir sus erróneas manifestaciones.

Mr. de Negrelli dice á V. en su carta: «Por mi parte creí que los resultados de los estudios (de Mr. Talabot) eran favorables á la union directa de los dos mares, y que el hecho de resultar á un mismo nivel hacia innecesaria la construccion de esclusas;» «no obstante esto,» continúa; «reservé mi opinion hasta ver confirmadas mis ideas,» lo cual no sucedió hasta «despues del mes de diciembre de 1855;» y ahora Mr. de Negrelli declara «que él se pronunció en favor de la union directa de los dos mares por medio de un canal sin obstáculos.» Mr. de Negrelli tiene un derecho indisputable á su propia opinion, y solo siento que no me conceda el que me pertenece á la que me es propia: mas dejando aparte puntos de opinion, no puedo menos de observar que es muy notable el propósito estudiado de Mr. de Negrelli de fijar épocas, durante las cuales «reservó» y «pronunció» su opinion. Desde que se acabaron los ensayos de Mr. Talabot, en enero de 1847, «hasta despues del mes de diciembre de 1855» (es decir, hasta enero de 1856), durante nueve años, Mr. de Negrelli «reservó su opinion.» En todo este tiempo y aun antes de la fecha de la carta dirigida á V., dejó á sus antiguos cólegas y al mundo en libertad de creer que habia convenido con el informe de Mr. Talabot, y que en

union con este y conmigo habia abandonado completamente el proyecto. Aun cuando todos nos encontramos en Paris, en agosto de 1855, en la vispera precisamente de su «pronunciamiento» nada nos dijo á Mr. Talabot ni á mí respecto de las dudas que concebía, ni de las opiniones que «reservaba.» Únicamente «después del mes de diciembre de 1855» fué cuando sus ideas se confirmaron: únicamente «después del mes de diciembre de 1855» fué, tengo entendido, cuando la compañía á la que Mr. de Negrelli ha prestado resueltamente la influencia de su nombre y el peso de su autoridad, tomó una forma comercial.

He dicho que Mr. de Negrelli tiene derecho á sus opiniones, y por mi parte quisiera que él me concediera igual derecho á las mías.

«No participo,» dice, «de la opinion de mi honorable amigo de Inglaterra, que el canal sin una corriente llegará á ser un foso, en que el agua se encontrara perpétuamente estancada.» «El canal solo puede considerarse como la continuacion de los dos mares cuyas aguas se juntan en los depósitos. Si mi honorable amigo echa una mirada á través de las ventanas de la habitacion, en la cual ha desenvuelto un principio de hidráulica tan singular, verá que el refluo del Támesis, á una distancia tal como en Windsor, lo motiva la subida de la marea y la agitacion que esta comunica al rio; y apesar de que Windsor se halla á muchas leguas del mar, la influencia de la marea se hace sentir con regularidad en las aguas del interior. Del mismo modo el Mediterráneo y el Mar Rojo agitarán el canal de Suez: sus aguas subirán y bajarán; en una palabra, tomarán parte en todos los movimientos del mar.»

Si «mi honorable amigo» se situa sobre los muros de la ciudad en que ha desenvuelto «un principio de hidráulica tan singular,» no verá en la corriente sin mareas que se encuentra á sus pies, nada de lo que refiere que pasa en el Támesis, lo cual probablemente le dará á conocer el valor de sus asertos, que por cierto se hallan tan distantes como es posible de la realidad. Porque suponer, por un momento, que existe alguna analogia entre el canal de Suez,

de 300 pies de ancho en su embocadura, en un mar casi sin mareas; y un rio como el Támesis que no baja de seis millas en el Nore, con una diferencia de mareas de diez y seis á veinte pies, ciertamente que es, para usar de la expresion favorita de Mr. de Negrelli, puramente «pretender» que posee conocimientos de hidráulica.

Si «mi honorable amigo» no es exacto en esta analogia, tampoco es mas afortunado en su especial ejemplo; por lo cual si Mr. de Negrelli pone en duda, sin viso alguno de fundamento que yo haya estado en Suez, no será infundado el que dispute que él haya estado alguna vez en Windsor. Si en efecto estuvo alguna vez, como lo inducen á creer sus palabras, si viajó por el Támesis arriba, pasando por bajo de las ventanas de la habitacion en que yo desenvolví «un principio de hidráulica» tan singular para visitar el Castillo Real de Windsor, desde el cual vió, «el refluo del Támesis, la subida de la marea, y la agitacion que esta comunica al rio,» en este caso preciso es que me dispense el que le diga, que la vision debió haber tenido lugar en circunstancias las mas deslumbradoras á su clara observacion. Porque si bien es muy exacto, como Mr. de Negrelli dice, que «Windsor se halla á muchas leguas del mar» no es menos cierto que «la influencia de la marea NO se hace sentir con regularidad,» por cuanto que está detenida por la esclusa de Teddington. Además debo decir á Mr. de Negrelli, que Windsor se encuentra á 26 millas del alcance de la marea del Támesis; y que en ningun periodo de la historia del rio, aun antes de la construccion de las esclusas, se conoció la marea en el término de 22 millas de esta ciudad. Del mismo modo que la marea agita las aguas de Windsor, Mr. de Negrelli manifiesta que «el Mediterráneo y el Mar Rojo agitarán el canal de Suez.» En este punto «yo participo de la opinion de mi honorable amigo en» Austria:

Por lo que hace á la mas grave cuestión «de que las aguas del Canal subirán y bajarán, y que tomarán parte en todos los movimientos del mar,» yo «no participo de sus opiniones.»

Suponiendo que hubiera un movimiento en el agua que llegara hasta dos pies por el lado del Mediterráneo, y seis por el del Mar Rojo, lo cual es suponer un caso extremo, ¿cuál sería el efecto que tendría este movimiento en un canal de cerca de 30 millas, con la interposición del gran depósito de los lagos amargos?

El problema es fácil de determinar por medio del cálculo, así que dejo á mi honorable é ilustrado amigo el distraerse con él en sus horas de ocio.

Creo que con esto he contestado á la carta de Mr. de Negrelli en todo cuanto exigia una respuesta; y siento que despues de habernos dejado á Mr. Talabot y á mi, por tanto tiempo, en la creencia de que habia convenido en las conclusiones á que llegamos, despues de la investigacion de 1847, venga ahora á «pronunciar» una opinion contraria. En el entretanto me cabe la satisfaccion de considerar, que nuestro modo de ver durante este intervalo se ha visto confirmado por las investigaciones de personas eminentemente científicas y de experiencia. Entre otras averiguaciones importantes sobre este asunto, me refiero á un documento publicado por el Departamento hidrográfico del Almirantazgo con la autoridad del Capitan R. N. Spratt, compañero mio de la Orden del Baño, é individuo de la Sociedad Real, el cual redactó en 1857. «Un exámen respecto á la fuerza de los razonamientos y argumentos de Mr. Lesseps en lo que toca á la posibilidad del Canal de Suez.»

Este oficial eminentemente científico, despues de veinte años de experiencias hidrográficas en el Mediterráneo, y con presencia de los últimos trabajos y cartas formadas por el Almirantazgo acerca del movimiento de las olas y corrientes, ha llegado á la conclusion, de que no es factible el establecimiento de un canal «que dependa ó se halle subordinado á la posibilidad de construir y conservar una profunda entrada para darle paso por el Mediterráneo sin mareas.» «Es justo y necesario,» concluye, «en interés del comercio, que desea tomar parte en el proyecto de M. Lesseps, que conozca estos hechos, antes de arriesgar sus

millones en la empresa, y no cuando se hallen enterrados en las arenas con las que tiene que combatir: y que antes que sea demasiado tarde para evitarlo, sepa que Alejandro el grande fué mas prudente que lo que Mr. Lesseps supone; y si oyendo la opinion de la localidad, que veia la influencia del Niho sobre el puerto, estableció este al Oriente de aquel.»

Las opiniones espresadas por el capitan Spratt sirven, hasta cierto punto, para neutralizar y consolarme de la defeccion de Mr. de Negrelli; y solo siento que mi antiguo colega no se hubiera unido á sus nuevos amigos, sin tener que contribuir á un ataque á mi persona, porque francamente es preciso que diga que un ataque de su pluma lo considero sobre todo, poco generoso, injusto, y sin provocacion: y sino qué palabra de desatencion ha salido de mis labios respecto á Mr. de Negrelli? Cuando le he atribuido falsos supuestos, ó absurda ignorancia en la ciencia? Ciertamente es tan pequeño el motivo que Mr. de Negrelli ha tenido para atacarme, que conservo la creencia que raya casi en conviccion, de que él no es el autor de la chocante carta de que me quejo, sino que es obra de otras personas, que han obtenido su firma, otorgada sin la debida meditacion.

Para concluir únicamente diré á Vd. que no tengo hostilidad (aunque en verdad puedo tenerla) al canal marítimo á través del Istmo de Suez, y que si lo hubiera podido considerar ventajoso bajo el aspecto comercial, ya tengo manifestado que hubiese sido el primero en prestarle las ventajas de mi tiempo, capitales, y experiencia. Despues de un exámen laborioso en union con personas tales como Mr. Talabot obtuve la exacta conclusion, de que el proyecto no era de aquellos que merecen una grande atencion, y por esto reusé prestarle mi apoyo. Tendria una verdadera complacencia en que un canal como los Dardanelos ó el Bósforo cruzara el Istmo que separa el Mar Rojo del Mediterráneo; pero comprendo que un canal semejante es imposible; que nada puede hacerse, ni aun con el sacrificio ilimitado de tiempo, trabajo y capital, que no pase de un foso estancado, entre dos mares sin casi mareas, inabordable á

los grandes buques en determinadas circunstancias, y que solo podrán utilizar las pequeñas embarcaciones cuando los vientos dominantes permitan su entrada y salida. Creo que el proyecto abortará por sí mismo, y que será ruinoso á sus constructores; y persuadido de este modo de ver, no consentiré que se diga, que por haberme abstenido de esponer mi opinion terminante en este asunto, tácitamente he autorizado que los capitalistas malgasten su dinero, en lo que mis conocimientos me aseguran, que es una especulacion insensata y sin provecho remuneratorio.

Tengo el honor de ser su mas obediente servidor.

ROBERTO STEPHENSON.

24 Great George Street, Westminster.
Julio de 1858.

PUERTO DE BARCELONA.

(Conclusion.)

Hemos hecho ver el malísimo estado del puerto de Barcelona, y los enormes perjuicios que por él está sufriendo el comercio; hemos manifestado que la causa de que tan deplorable estado se haya prolongado hasta aquí está en la ley de 30 de abril de 1856, en virtud de la cual se desechó un proyecto aprobado y se dispuso el estudio de otro nuevo, por medios, cuyo buen resultado era cuando menos dudoso, y que en realidad nada han producido; y por último partiendo del principio que deben remediarse sin pérdida de tiempo los males mas graves que el comercio está sufriendo, hemos propuesto la ejecucion inmediata de las obras que con mas apremiante urgencia, y reconocida justicia reclaman los intereses mercantiles de la segunda capital de España para que los buques puedan entrar en su puerto, y permanecer en él con seguridad. Pero como para nosotros la cuestion de tiempo es la mas

importante, y en todos los asuntos se abrevia el tiempo empleado en su solucion, descartando las cuestiones ociosas, y fijando en su forma mas clara y sencilla las que se hayan de resolver para llegar al resultado final, hemos examinado cuáles son las condiciones á que ha de satisfacer, la disposicion de los muelles con que ha de cerrarse el puerto para que este reúna todas las ventajas que reclama el comercio, marcando los datos que para dicho estudio se han de tener presentes, y la marcha que es necesario adoptar para llegar pronto y con seguridad de acierto al objeto propuesto, que es el de que Barcelona tenga puerto seguro y capaz en el plazo mas breve posible.

Pero al ver que proponemos que el estudio, la aprobacion del Gobierno y la ejecucion de las obras se limite por ahora á los dos muelles que han de formar el recinto general del fondeadero podrá objetarse que de este modo queda el puerto incompleto, y no faltará indudablemente algun optimista, obstáculo deplorable de lo posible, que considere inadmisibile un proyecto que no comprenda dársenas, diques, varaderos, talleres, almacenes y cuantas obras pueden formar parte de un puerto y arsenal de primer orden. Tambien nosotros en tésis general propondríamos que el proyecto abrazara todas las construcciones que definitivamente habrán de ejecutarse en el puerto de Barcelona; pero no lo hacemos porque la cuestion es de estremada urgencia, y la solucion debe darse pronto; y por consiguiente eliminando todo lo que es secundario ó que admite dilacion, y simplificando el problema, se facilita y acelera la resolucion; y por último tomamos en consideracion solo una parte del proyecto, porque esta separacion no perjudica ni complica el estudio y ejecucion de cuanto despues se reconozca que ha de formar parte del puerto de Barcelona. Principiando por el pensamiento atrevido y colosal de convertir en dársena las huertas de San Beltran, si llegara á demostrarse la inmediata necesidad y la conveniencia de esta obra, podria llevarse á cabo en cualquiera época, porque dichas huertas quedan comprendidas dentro