

## EL CANAL INTEROCEÁNICO DE PANAMÁ,

POR EL TENIENTE CORONEL COMANDANTE DE EJÉRCITO,

D. MANUEL CANO Y LEÓN,

Capitán de Ingenieros

Y

D. GUILLERMO BROCKMANN Y ABARZUZA

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Estábamos en los comienzos del año actual de 1886, cuando el Sr. de Lesseps, Presidente-Director de la Compañía universal del Canal interoceánico de Panamá, quiso pasar personalmente una revista de inspección á las obras que en el istmo americano se están ejecutando, é inaugurar por sí mismo el período final de los trabajos, dándoles el impulso necesario para que en todo el año 1889, época fijada de antemano para la terminación, pueda abrirse al servicio público tan importante vía comercial. Pero el «Gran Francés», como con justicia le llaman nuestros vecinos de allende el Pirineo, no quería ir solo; quería llevar consigo personas idóneas y de reconocida imparcialidad, que á la vez que con él atestiguasen el verdadero estado de las obras é informasen sobre la inversión dada á los fondos hasta entonces gastados, expusieran su opinión sobre el porvenir de la empresa y sobre los rendimientos que es probable den los capitales ya comprometidos y las nuevas obligaciones que se iban á emitir. Al efecto, invitó á Inglaterra, Holanda, Alemania y los Estados-Unidos de Norte América, para que nombrasen representantes que desempeñaran aquel cargo, y á las Cámaras de Comercio de las principales ciudades de Francia, para que delegados suyos le acompañasen también en el viaje y expusieran su criterio sobre el pasado y el porvenir de la empresa.

De aquellas naciones casi todas asistieron á la cita; algunas, como Inglaterra, nombró su representante, que á última hora excusó su asistencia; pero España no figuró ni entre las invitadas, ni había figurado tampoco nunca entre las que, por razones de particular interés, han enviado en distintas ocasiones delegados suyos á estudiar la marcha de las obras.

El olvido en que el Conde de Lesseps dejó á la nación cuya bandera fué la primera que ondeó en las lejanas tierras en que hoy el mundo comercial tiene puestos sus ojos, no podía menos de producir el disgusto natural entre sus hijos, cuyo carácter distintivo es la altivez. La obra del Canal de Panamá es eminentemente cosmopolita; interesa por igual á todos los países, y muy particularmente á aquellos que, como el nuestro, tiene en sus proximidades provincias que proteger; así es que cuantos españoles siguen la marcha de los acontecimientos que forman época en la historia del mun-

do, hubieron de condolerse, al tener noticia de la expedición, de que ninguno de sus conciudadanos formase parte de ella; con tanto más motivo, cuanto que España no había sido la última en acudir al llamamiento que se le había hecho cuando se constituyó la Sociedad, y había comprometido en el éxito de aquella capitales no despreciables.

El Sr. Marqués de Campo, cuyo reconocido patriotismo no tenemos que encomiar, pues repetidas pruebas de él tiene dadas, en un arranque de generoso desprendimiento puso á disposición del Gobierno el mejor de sus barcos para que condujese al Istmo una Comisión de ingenieros, marinos y comerciantes, cuyos gastos, en su totalidad, ofrecía sufragar, para que no sólo cumpliese por España el encargo que los delegados de las otras naciones iban á llenar, sino también para que la visita de nuestra enseña á aquellas apartadas regiones anudase con mayor fuerza los lazos de familia, que afortunadamente van restableciéndose, cada día en mayor número, entre las repúblicas Sud-americanas y la madre patria.

El Gobierno, por razones que respetamos, se creyó en el deber de declinar el ofrecimiento que se le hacía; y aunque ensalzando el proceder del Marqués, le manifestó no podía dar carácter oficial á la expedición, puesto que España no había sido invitada al acto.

Sin embargo de esto, el ilustre naviero no cejó en su propósito. Tenía arraigada la idea de que la patria adoptiva de Colón; la que contaba entre sus hijos á tantos varones que á costa de sus vidas llevaron la civilización al nuevo mundo, y la que había sido también la primera, hace más de tres siglos, en señalar la necesidad de unir los dos mares para facilitar el tráfico comercial; tenía, repetimos, la idea de que aquella nación no podía dejar de enviar testigos presenciales que la informasen de cómo su primitiva idea se realizaba. Dispuso, pues, todo lo necesario para que la expedición se efectuase, eligiendo por sí mismo la mayor parte de los comisionados (1) que la habían de componer, entre los que tuvimos el honor de formar parte; y la visita á las obras se hizo, recibiendo el iniciador los plácemes generales y justísimos que merecía.

Y con esto, explicado queda el origen y por qué de esta Memoria. Redactada con presencia de la mayor parte de los trabajos publicados hasta el día, y muy principalmente con los datos recogidos sobre el terreno, datos que, dicho sea de paso, corroboraron en gran parte la idea que teníamos preconcebida de la magnitud é importancia de las obras; pero que en lo referente á algunos puntos concretos nos hicieron variar totalmente de opinión, nos permitimos creer que en ella encontrarán nuestros lectores, si no un juicio exacto, que eso sólo de capacidades superiores puede ser patri-

(1) El Ministerio de Marina nombró dos delegados suyos y el de Estado un diplomático que, por causas ajenas á su voluntad, no pudo luego incorporarse.

monio, por lo menos, si, un juicio desapasionado y exento de la parcialidad que domina en los escritos que, casi siempre con móviles interesados, han visto últimamente la luz en Francia.

Tenemos aun que hacer una aclaración. Nuestras apreciaciones, buenas ó malas, son exclusivamente nuestras y fruto de la amigable discusión que durante el viaje y al redactar este trabajo, hemos tenido que sostener para llegar á la unidad de pensamiento. Hubiéramos deseado, y lo confesamos con franqueza, que estas opiniones, reforzadas con las muy valiosas del Sr. Brigadier Sanchiz, Presidente de la Comisión, y con las no menos respetables de los demás Vocales, hubiesen formado parte de un solo todo, en el que ciertamente las especiales aptitudes y profesiones de dichos señores, hubieran podido llenar el vacío que en este estudio ha de notarse; pero ya que por razones que no se nos alcanzan no ha podido ser así, echamos de menos el concurso de nuestros queridos compañeros y amigos el Ingeniero del puerto de la Habana D. Francisco Paradela y el Ingeniero naval D. Nemesio Vicente, á quienes por hallarse ausentes no hemos podido pedirles su inteligente colaboración. El trabajo publicado por el primero de ellos nos ha sido, sin embargo, de utilidad suma, y por ello y por las atinadísimas observaciones que á su reconocida competencia debemos durante toda la inspección á las obras, reciba la más cordial expresión de agradecimiento y cariño.

Dos palabras para concluir. Como al principio hemos dicho, al desprendimiento del Excmo. Sr. Marqués de Campo debemos la ocasión de conocer prácticamente hasta dónde la ciencia del Ingeniero puede llegar con sus concepciones, y con qué facilidad relativa pueden éstas convertirse en hechos cuando la inteligencia y el capital marchan unidos. La visita al Canal de Panamá ha de ser en nuestra vida profesional un punto de ordenada máxima, en la curva que la represente, que con dificultad tendrá otro de cota superior. Permitanos, por consiguiente, el Sr. Marqués, que en estas páginas le presentemos el homenaje de nuestra respetuosa adhesión y le ofrezcamos una vez más, y públicamente, el sentimiento de nuestra gratitud.

MANUEL CANO Y LEÓN.

GUILLERMO BROCKMANN Y ABARZUA.

Madrid, Septiembre de 1886.

(Se continuará.)

