

EL CANAL INTEROCEÁNICO DE PANAMÁ.

(Continuación.)

Alejandro Humboldt, en los viajes que á principio de nuestro siglo hizo por las Américas, puso de nuevo sobre el tapete, con todo el peso de su autoridad científica, la cuestión que nos ocupa; y en su libro *Ensayo político sobre la Nueva España*, dió á conocer los resultados de sus propias observaciones y los datos que para el mejor modo de plantear el problema se había podido procurar. Como consecuencia de unos y otros, designaba nueve puntos distintos, por los que en su concepto era posible abrir el canal, situados todos en Nueva Granada y México; pero insistiendo muy particularmente en las mayores ventajas que en su concepto ofrecían los que señalaba en el Darién.

En 1814, en vísperas casi de perder el Imperio de las Indias, las Cortes españolas decretaron se ordenase al virrey de Nueva España emprendiera la construcción de un canal por el istmo de Tehuantepec; pero la guerra de la Independencia, que borró á México del número de nuestras posesiones, dejó á un nuevo Gobierno el cuidado de continuar la empresa.

El General Orbegoso, en 1821, hizo un trazado y levantó el plano del terreno por donde debía ir el canal, sin que pasara de ahí. En 1842, bajo la presidencia del General Santa Ana, volvieron á emprenderse los estudios por D. José de Garay, después de haber obtenido la concesión de la obra, que cuatro años después cedió á una compañía inglesa, que á su vez los transfirió en 1848 al Sr. Hargons, ciudadano norte-americano. Los trabajos ya empezados, sufrieron una paralización definitiva en 1851, por disposición del Gobierno mexicano.

Entretanto, además del famoso estudio de Garella, que vió la luz en 1845 y del que luego hablaremos, un buen número de proyectos aparecieron, entre los que merecen citarse, siquiera sea de pasada, el del oficial inglés Lloyd, que redactó á consecuencia de una orden de Bolívar, el libertador de América; las tentativas hechas en 1825 por el Estado ya independiente de Nicaragua para la formación de una compañía que se encargase de la apertura del istmo, y las no menos importantes iniciadas por el rey Guillermo I de Holanda, que, al ofrecer la mejor parte de su fortuna para la realización del proyecto que patrocinaba, y todo el apoyo moral y material de su vasta instrucción, es probable lo hubiera visto coronado por el éxito á no haberlo hecho fracasar la revolución de 1830.

En 1843, Guizot, á la sazón Ministro de Negocios Extranjeros en Francia, con motivo del Memorandum que le dirigió la Compañía franco-granadina, conocida más comúnmente con el nombre de Compañía Salo-

món, á quien el Gobierno de Nueva Granada había hecho la concesión de un canal por Panamá, envió al Ingeniero de Minas D. Napoleón Garella, con el encargo de estudiar los dos Océanos, buscando una solución práctica, tanto desde el punto de vista de la posibilidad de la canalización, cuanto de los medios que podrían ponerse en juego para vencer los obstáculos que se presentasen y gastos que originase la obra.

Dos años tardó este eminentе Ingeniero en dar cima á su trabajo; terminado que fué, presentó al Gobierno de Luis Felipe una Memoria descriptiva del proyecto completo del canal, con esclusas y con túnel, que desde la bahía de Limón, en el Atlántico, hasta la Vaca de Monte, en el Pacífico, creía fácilmente realizable. En la misma Memoria describía también otro proyecto de ferrocarril, que probablemente se hubiera llevado á cabo por una Compañía francesa, si la lentitud en los trabajos preparatorios no hubiera dejado llegar antes de empezarse la obra los acontecimientos de 1848, que hicieron que caducase la concesión obtenida por aquella Compañía.

Por la misma época el Príncipe Napoleón, luego Emperador de los franceses, tercero de su nombre, estudió, en su prisión del castillo de Ham, los datos que le había proporcionado el Capitán Doré, de la marina francesa, y con ellos redactó un proyecto de canal interoceánico, cuya concesión consiguió del Gobierno de Nicaragua, en cuyo país lo proponía. La negativa del rey Luis Felipe á concederle la libertad que solicitaba para ponerse al frente de la empresa, ofreciendo á la vez renunciar á la política, y las causas mismas que influyeron en la no realización del proyecto de Garella, determinaron el fracaso del de Napoleón.

Á pesar de todos estos trabajos y muchísimos más que no enumeramos por no pecar de difusos, la geografía del istmo americano era aún muy poco conocida. Para llenar esta importante laguna, todos los estudios posteriores tuvieron el doble carácter de la exploración geográfica y del reconocimiento del terreno por donde se proyectaba la apertura del canal. Así lo hizo en 1850 el General americano Bernard cuando quiso construir un ferrocarril á través del istmo de Tehuantepec, cuyo mapa, que levantó con escrupulosa exactitud, le sirvió para demostrar no tenía este punto condiciones para abrir en él ningún canal interoceánico.

Corría aun el mismo año cuando los Ingenieros, también americanos, Childs y Fay, descubrieron la garganta más baja de cuantas hay en la divisoria de aguas de toda la América central. Esta garganta, que es la de Rivas, sólo tiene 46 metros de elevación, y ha querido aprovecharse luego en muchos casos para hacer pasar por ella el canal.

En 1852 el Ingeniero Trantwine, á costa del rico banquero de Nueva York, Sr. Kelley, efectuó los estudios de tres pasos distintos entre el río

Atrato y el Océano Pacífico. En los años siguientes, nuevos exploradores, enviados por los Gobiernos de Francia, Inglaterra y los Estados Unidos, tuvieron un fin desastroso, sin que realizaran el objeto que les llevaba; pues perdidos en el bosque, acabaron con unos las privaciones y las fatigas, y con otros el hambre y la miseria.

Cuando por los años 1857 se habían olvidado ya en Francia de los proyectos de Garella y de Napoleón, el antiguo redactor en jefe del periódico *Le Pays* quiso resucitar el de aquel Príncipe, fundándose para ello en que independientemente de las indudables ventajas que el comercio y la navegación habían de sacar de la apertura del canal, el mejor medio de poner á las repúblicas de la América central al abrigo de las algaradas de los filibusteros y de las invasiones de los Estados Unidos del Norte, era reunirlas entre sí, aprovechando cuantos medios se hallasen á mano. Consecuencia de sus gestiones fué conseguir que los Presidentes de Costa Rica y Nicaragua por un lado, y él con el Sr. Millaud por otro, firmasen en Rivas, capital del último Estado, un convenio, que se le conoce con el nombre de *Convenio Rivas*, publicado en Julio de 1858, que tenía la triple ventaja de resolver una cuestión de límites que se hallaba en litigio desde veinte años antes, unir los dos países, cuyos intereses estaban á punto de perecer por sus rivalidades, y conseguir el objeto, al parecer primordial, de abrir la comunicación entre los dos mares.

De regreso en París el Sr. Belly, confió el estudio técnico definitivo del proyecto Napoleón al ilustre Ingeniero Thomé de Gamond, quien no introdujo variante ninguna en toda la parte correspondiente al río San Juan, pero sí en el trayecto comprendido entre el lago Nicaragua y el Pacífico, que lo proponía llevar por Sapoá á la bahía de Salinas, en vez de atravesar el lago Managua, como consideraba mejor el autor del proyecto primitivo.

En 1859, el General de Ingenieros Michler, prosiguió los estudios de Trantwine, y presentó un nuevo trazado siguiendo el mismo río Atrato y el valle de Zuando.

Cinco años después, Kelley costeó de nuevo otra comisión de estudio del istmo de San Blas; y en 1866 descubrió de Lacharme el paso que fácilmente puede abrirse entre el río Payá, afluente del Tuyra, y el río Caquirri, que lo es del Atrato; levantando á la vez el plano de todo el curso de los dos primeros, que no se conocían. Este reconocimiento es el que más tarde sirvió de base á Reclus para los estudios que hizo en el Darién.

Como puede juzgarse por la sucinta relación que antecede, muchos eran los proyectos que, con más ó menos detalles, se habían publicado ya en 1870, pero ninguno podía considerarse aceptable, por ser en general

deficientes y dejar muchos puntos por dilucidar. El Gobierno americano, á quien no se le ocultaba la importancia de la obra, resolvió en la fecha citada enviar una nueva comisión de Ingenieros, marinos y astrónomos, auxiliados por un numeroso personal de Ayudantes, y protegidos por fuerzas de defensa contra los indios hostiles que pudieran encontrar, para que hiciesen un reconocimiento general del istmo americano y llenara los vacíos que en todos aquellos trazados se notaban.

Para el mejor desempeño de su cometido, la expedición se dividió en otras varias, estudiando una de ellas, al mando del Capitán Schusfeldt, el istmo de Tehuantepec; otra, bajo las órdenes de los Comandantes Hatfieldt y Lull, los de Nicaragua y Panamá, y la tercera, con la dirección del Comandante Selsridge, ayudado por el Teniente Collins, el de San Blas y el del Darién, entre la Sabana y la bahía de Caledonia, y entre el Tuyra y el Atrato.

Todas estas comisiones, que estuvieron tres años en el istmo, lucharon con las inclemencias del clima, con las dificultades que las operaciones geodésicas tienen en todo país de bosque espeso, y muy particularmente cuando está aun virgen, y con la falta de recursos que hay en donde, como allí, se halla casi despoblado ó sin más población que miserables aldeas de indios semisalvajes; así es, que aunque volvieron con bastantes proyectos, todos por cierto con esclusas, dejaron muchos lunares en sus estudios topográficos y quedaron grandes extensiones de terreno tan desconocidas como antes.

Por la misma época, las aficiones geográficas se habían generalizado muchísimo; ya en 1871 se había verificado en Amberes el primero de los Congresos de geografía, y en él, como no podía menos de suceder, se trató, entre otros varios asuntos, de la apertura del istmo americano, acordándose estaba en el interés de la industria, de la marina y del comercio universales, llevarla á cabo con la mayor urgencia, y procedía, por consiguiente, estudiarla.

Como aun no se habían publicado los trabajos americanos que acabamos de mencionar, el Congreso se limitó á reanimar un proyecto presentado por de Lacharme y Gogorza, trazado á través de las cordilleras del Darién, entre los ríos Tuyra y Atrato y su afluente el Caquirri. El General Heine apoyó una calurosa proposición en favor de este trabajo, que el Congreso acordó recomendar á los Gobiernos de las grandes potencias marítimas.

(Se continuará.)