

# EXAMEN

SOBRE

## LA FRANCA COMUNICACION

ENTRE

### LOS DOS OCEANOS

POR

**EL ISMO DE PANAMA;**

SU AUTOR

Justo Acrosemeux.



PA 0019

---

Un amigo del autor, á quien este remitió su opúsculo para que se publicase en esta ciudad, tiene hoi el gusto de dar cumplimiento à semejante encargo, diferido hasta ahora por un gran recargo en los trabajos de la imprenta.

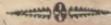
Bogotá, 10 de marzo de 1846.

---



INSTITUTO RIVA-AGÜERO  
PONTIFICIA UNIVERSIDAD  
CATOLICA DEL PERU  
**BIBLIOTECA**  
COLECCIÓN  
FELIX DENEGRI LUNA

# CONTENIDO.



	PAJINAS.
I. Preliminar.....	1
II. Probabilidades de que las grandes naciones acometan la obra.....	Id.
III. Probabilidades segun el estado de los conocimientos sobre el Istmo.—Esploraciones hechas.....	9
IV. Esploraciones por hacer.....	12
V. Interes de las naciones comerciales en la obra.....	18
VI. Interes de los empresarios particulares.....	28
VII. Probabilidades de que ejecute la obra el Gobierno granadino.....	31
VIII. Ventajas para nosotros.....	34
IX. Conclusion.....	40

I.  
Preliminar.

**L**A materia de este opúsculo se está discutiendo hace mas de tres siglos, y hoi, despues de tan largo periodo, preciso aunque duro es confesar que no ha adelantado mucho la discusión.— Diferentes motivos y objetos han tenido los escritos consagrados á examinar la posibilidad y la conveniencia de una franca comunicacion entre los oceanos Atlántico y Pacífico. Quién ha mirado la cuestion de un modo abstracto y jeneral sin consideracion á determinados países, tiempos ni circunstancias; quién la ha contemplado por su mas bello aspecto para determinados pueblos, sin entrar en la disquisicion de la alianza ó choque de los intereses consultados con otros intereses de que no debe prescindirse; y quién la ha presentado bajo formas capciosas y aun evidentemente falsas con el fin de embaucar y hacer negocio. (1) Interesado vivamente en la cuestion como Istmeño el que estas líneas traza, pero amante sincero de la verdad, ha querido someterla una vez mas al criterio público, exhibiéndola bajo sus diversas faces, que entiende ser el único modo de llegar á un juicio definitivo sobre las probabilidades y sobre las ventajas de una fácil comunicacion por el Istmo. Tal es el objeto de este pequeño trabajo, ingrato por su naturaleza, pero mui satisfactorio si logra añadir un rayo de luz sobre la importante materia que dilucida. Si no lo ha conseguido, eso tendrá su autor de comun con muchos predecesores, y en todo caso le quedará el placer de haber contraido sus tareas á un asunto de positiva utilidad para la patria.



II.

Probabilidades de que las grandes naciones  
acometan la obra.

Nadie emprende una obra sin grandes seguridades de provecho, sin fuertes motivos de cualquier naturaleza que sean. La comunicacion no puede hacerse sino por gobiernos ó por particulares. Veamos los motivos que pueden guiar á unos y á otros, y la intensidad que debe suponerseles.

Desde que se empezó à escribir entre nosotros sobre esta materia, hemos oido admirar que las naciones comerciales y poderosas como la Gran Bretaña, Francia y los Estados Unidos, no hayan acometido mucho tiempo hà una obra tan importante para su comercio, y que habria de dar á la que se pudiese à su frente una visible supremacía sobre las otras. Es fuerza sin embargo suponer, que esas naciones conocen bien sus intereses, y que sabiéndose muchos años há que el Istmo ofrece facilidades para comunicar los mares, la indiferencia que nos admira no es la indiferencia apática é indolente que nosotros mostramos por nuestra industria enmedio de una naturaleza pródiga, sino efecto cuando ménos de la duda sobre su interes en la apertura del Istmo. Téngase presente que las naciones europeas no emprenden nunca, y ménos todavia en rejiones remotas y poco conocidas, sin una evidencia de la utilidad y de la practicabilidad de la obra, sin una certidumbre de los gastos que hayan de emprenderse. Recuérdese que los gobiernos de que se trata son gobiernos representativos, en los cuales las cámaras votan todos los presupuestos, y que no se hará uno para empresas lejanas y costosas sin todos los antecedentes que garanticen la buena y la *productiva* ejecucion. Obsérvese por último, que en una empresa grande relacionada con los intereses de muchas potencias, ninguna se atreve à obrar abiertamente por temor de colisiones desagradables, y los celos, las dudas, los temores vienen à contener el pensamiento de una tentativa, cuyos efectos por otro lado no se consideran evidentes.

Estas presunciones, y el ejemplo de Suez, cuya comunicacion es por lo ménos tan útil á la Europa como la de Panamá, y que sin embargo de estar mucho mas cerca de ella, de haber existido allí antes un canal, y de otras circunstancias propias para inspirar confianza, es hoy todavia materia de discusiones y de embarazos diplomáticos, estas presunciones, digo, debieran bastar para no admirarnos de la inaccion europea sobre nosotros, si no hubiera razones mas directas para persuadir, que la cuestion, tan clara en nuestro concepto, aun no se considera madura por aquellas cabezas desconfiadas y reflexivas.

La Gran Bretaña, como primera potencia marítima y comercial del mundo, tiene un interes opuesto al de las otras potencias. No puede desear aquello que, facilitando el comercio de las demas, tienda à una especie de igualdad, que ella dista mucho de apetecer. El comercio del Pacífico se halla casi en manos de los ingleses, y à ello contribuye mucho la superioridad de su marina, para quien las distancias son paseos, y los peligros escuela. El almirantazgo inglés ha dicho que preferia la navegacion del Cabo

de Hornos para ejercitar su marinería, y en estas palabras hay mas de serio que lo que se piensa. ¿Miraria con gusto el pueblo naval que una comunicacion por el Istmo hiciese tan fácil á los demas pueblos el comercio en que hoy goza de indisputable preeminencia? El mal es cierto, y no privativo de una comunicacion acuática, sino que se estiende á cualquiera que encamine el tráfico por esta via, pues aun un camino no exige sino el paso del Cabo por una vez de las embarcaciones necesarias para hacer el transporte de las mercancías de aquí á los otros puntos del Pacífico. Lo que hoy pasa en el Istmo de Suez comprueba muy bien estos asertos. La Inglaterra es la única nacion que disputa porque la comunicacion proyectada para él sea un camino carril, no obstante que allí ha existido ya en la antigüedad un canal, y que por tanto su rehabilitacion, concebida desde Bonaparte, será, si no mas fácil, tanto como la confección de un camino de hierro. Nadie desconoce el motivo de semejante resistencia, y los mismos periódicos ingleses manifiestan, que teniendo la Gran Bretaña mas buques en el mar Rojo que ninguna otra nacion, goza y gozará de la preponderancia que le quitaría un canal cuyas aguas hiciesen pasar del Mediterráneo las naves de todas las naciones marítimas de Europa. Hé aquí una cosa enteramente igual á la que hemos dicho respecto del Istmo de Panamá.

Pero aun podemos añadir todavía otras dos observaciones que se refieren mas directamente á nosotros. En 1827 el Presidente Bolívar comisionó á dos injenieros, Mr. Lloyd, ingles, y Mr. Falmark, sueco, al servicio de Colombia, para que explorasen el Istmo, y propusiesen la mejor linea para un canal fluvial ó camino carretero. Despues de algunos reconocimientos hechos en 1828 i 1829, Mr. Lloyd presentó informes i planos de sus trabajos á la sociedad Real de Lóndres, sin ningun resultado favorable, no obstante que habia demostrado la facilidad de una comunicacion de esta ciudad ó la Chorrera, á Chagres ó á la bahía del Limon, Descabando en los mismos trabajos, Mr. Maleon Mac-Gregor, primer cónsul de S. M. B. en Panamá, y relacionado con Mr. Lloyd, pidió y obtuvo de la Cámara de este distrito en 1831 un privilejio para un camino carretero al través del Istmo. Es de observar, que si se concedió el privilejio para un camino mas bien que para un canal, fué porque así se pidió, considerándolo mas útil ó mas practicable. Mr. Mac-Gregor participó estos hechos al Secretário de Relaciones Exteriores de su Gobierno, Vizconde Palmerston, advirtiéndole que siendo su único interes el progreso del comercio, habia cedido sin provecho ninguno á Mr. Nairne el privilejio que habia logrado de nuestra Cámara. Nunca se ha sabido por qué; pero el gobierno Británico, que jamas rehusa

lo que puede convenirle, desaprobó la conducta de su Cónsul, quien se apesadumbró bastante por semejante ocurrencia.

El Gobierno Británico ha favorecido, es verdad, la navegacion por vapor en el Pacífico, y muy directamente la del Atlántico; ha protegido y se esfuerza en mejorar el tránsito por el Istmo, poniendo en comunicacion las dos líneas de paquebotes. Pero se engañaría quien pensase que en esto muestra sus deseos de una comunicacion tal que encamine por esta via todo el comercio del Cabo de Hornos. El objeto no es otro que favorecer su comercio por medio de rápidas y frecuentes noticias, y así es que no aspira sino á facilitar las mismas vias que hoy poseemos. Esto acaba de ponerse en evidencia á fines del año pasado (1844). La Real compañía de vapores en el Atlántico, deseando apoderarse de la conduccion del tesoro, y de todos los pasajeros que ahora se dirijen por el Cabo, ha concebido la idea de estender la línea de los vapores del Sur hasta Panamá, y de franquear *algun tanto* nuestras hoy pésimas comunicaciones entre uno y otro mar. A este fin, el director, capitán Liot, y el *Superintendente de la corona en Jamaica* vinieron al Istmo en enero de 1845 para hacer las esploraciones convenientes. Desde luego sus pasos se encaminaron á la ruta de Portobelo á Panamá, recomendado siempre que se ha tratado de una simple carretera. "Trazaron una línea, que dando vuelta al rededor de la base de los collados, y acercándose al nivel como cualquier camino real de Inglaterra, forma la total distancia de solo 55 millas. Y habiendo obtenido este resultado, en vez de proponer un canal para buques mayores, ó un ferrocarril (que exigirían gran desembolso de dinero y *darian lugar à embrazos políticos*), determinaron recomendar el paso practicable y barato de un camino de Mac-Adams &c." (2) Si hubiera sido aun necesario este hecho para acreditar lo que vamos diciendo, no dejaria ya duda de que la Gran Bretaña no piensa absolutamente en una gran comunicacion por el Istmo. ¿No ha tenido tiempo y ocasiones sobradas para manifestarse y aun para obrar?

La Francia sabia, ingeniosa, rica y atrevida, la Francia que ha pretendido y ejecutado cosas tan grandes, no es sin embargo propia para acometer la empresa que nos ocupa. Su brillante imaginacion, y aun su inconstancia jenial, que tan apta la hacen para las bellas artes, no son cualidades adecuadas para una obra lejana, y que mas requiere un cálculo sencillo y mucha paciencia, que gigantescos planes é inmensos presupuestos. La Francia se ha quedado atras aun en sus mismas comunicaciones internas á la Inglaterra, la Holanda y los Estados Unidos; y apesar de eso, se le vé amenudo trazando vastísimos proyectos de canales y caminos de hierro, que si se efectuaran llenarian de admiracion

al mundo. Pero no se efectuarán en tan grande escala, bien así como se llevarian á cabo obras militares aun mas estupendas que las fortificaciones de Paris. Los pueblos, como los individuos, no pueden prescindir de su índole característica, y la Francia, que, como Mahoma, es poeta, lejisladora y guerrera, no se distingue por su jénio industrial, ni perseverante en hacer conquistas de pico y azada. Los hechos siguientes pueden justificar nuestro juicio sobre sus tendencias en la obra del Istmo, como en todas las otras grandes obras de igual naturaleza.

Habiendo dado à Francia Mr. Alfonso Morell un informe tan lisonjero sobre la practicabilidad de un canal fluvial en el Istmo, por la parte del Trinidad ácia la Costa del Pacifico entre Panamá y la Chorrera, que excitó la admiracion, el Gobierno frances, deseoso de verificar un hecho que tanta influencia podia tener en los intereses del mundo comercial, envió en 1843 à Mr. Gallera, injeniero de minas, y à Mr. Courtines, conductor de puentes y calzadas. Despues de seis meses de permanencia en el Istmo, aquellos SS. regresaron à Francia, y últimamente han dirigido una memoria al Gobierno acerca de sus trabajos. He aquí la sustancia, que tomamos de un artículo publicado por el "*Diario de Debates* del 14 de mayo." Mr. Gallera halló que la altura de la cordillera no era en ningun punto de 11 metros, como se habia dicho, sino de 120 y 160. . . . Todos los que habian escrito hasta el presente sobre la apertura del Istmo de Panamá se habian desentendido de la idea de un subterráneo(3). . . . El Sr. Gallera se ha decidido por ella, à causa de ser en su concepto practicable sin grandes gastos, y preferible à cualquiera otra. . . . Este subterráneo, debiendo ser para un canal maritimo accesible à fragatas de 1,200 toneladas, seria necesario que tuviese la altura *inusitada* de 50 metros sobre el nivel del agua. . . . El cuello escogido para el subterráneo es el de Ahogayegua, cuya elevacion sobre la parte mas baja del mar es de 140 metros. El nivel que ha adoptado para el punto de partida es el de 41 metros encima del mar, y por consiguiente 90 metros debajo del suelo. Para dar este nivel de 41 metros al estanque principal ó primitivo, seria necesario que el subterráneo tuviese 5,350 metros de largo. . . . Este subterráneo de semejante lonjitud, y de 37 metros de alto partiendo del fondo del canal (pues el canal tendrá 7 metros de profundidad, y un ancho tal que no baje de 20 metros en el subterráneo), es el lado mas delicado, difícil y audaz del plan del Señor Gallera. Con respecto à los canales ordinarios y à los caminos de hierro, se cree haber efectuado *grandes dimensiones* cuando se dan à un subterráneo 8 metros de altura y de ancho, lo que representa una seccion de subter-

ràneo *doce veces menor*. . . . . Calcúlase el total costq en 130 millones de francos. . . . . El subterráneo de Panamá será pues *sin ejemplo*; pero en esta especie de obras nuestro siglo acostumbra sobrepajar á todos los ejemplos que le legaron sus predecesores. Si hai osadía en proponer una obra semejante, seria una temeridad declararla imposible sin previas y debidas investigaciones. . . . . Sin duda la administracion pedirá la opinion razonada del consejo jeneral de puentes y calzadas, y aun la de la academia de las ciencias". . . . .

Mr. Garella, sin haber recorrido el Istmo, y asegurándose de que ninguna otra línea ofrecia mayores facilidades y economías, se limita á aquella que ocasionalmente tuvo que examinar, y llevado de ardiente imaginacion, propone una obra *sin ejemplo* para un lugar donde no se han hecho todavia ni las mas comunes de otros países. El consejo jeneral de puentes y calzadas y la academia de las ciencias darán sus informes. Lucirá en ellos un caudal inmenso de profunda erudicion, y satisfecho ya el objeto, "probados ya al mundo la intelijencia y el esmero con que la Francia, fiel á sus precedentes, continúa las empresas de un interes jeneral para toda tierra civilizada," ahí quedará el asunto, y nadie volverá á hablar de la apertura del Istmo, sino como proyecto, como idea que ha cabido en gloria á la Francia sacar de oscuridad.

Es preciso no ver en la mision francesa sino una mision científica, ni mas ni menos que las de Mrs. Humboldt y Bomplant á América, Mrs. Champollions á Egipto, La Condamine al Ecuador, y varios sábios empeñados en el estudio de las ruinas antiguas de Méjico y de la América central; la que ha desenterrado á Nínive, la que se dice proyectaba el rei de Círcia para explorar completamente el Istmo, y tantas otras como se envian amenudo por los gobiernos con la única mira de esclarecer alguna ó algunas cuestiones de interes para las ciencias, ó lo que es lo mismo, para la humanidad. Las empresas industriales tienen visiblemente otro aspecto. Suponen primero un exámen detenido sobre su objeto, y sobre las utilidades pecuniarias que producirán, así á los que han de servirse de las obras ejecutadas, como á sus empresarios. A esto sigue una exploracion detenida y un cálculo prolijo de los medios mas económicos. Finalmente, y ántes de comenzar ningun trabajo, se fijan *el personal* de los empresarios, los fondos de que piensan valerse, y todas las circunstancias propias para acometer seria, pronta y eficazmente la obra. Nada de esto ha precedido á la mision francesa. Nosotros no podemos ver en ella, por consiguiente, sino una expedicion destinada á satisfacer por ahora una curiosidad de jeografía.

En fin, los Estados Unidos, pueblo anglosajon, que es decir,

emprendedor y constante, es la nacion por otro lado á quien mas conviene una fácil comunicacion por el Istmo. Hai, con todo eso, circunstancias provenientes de la politica y del sistema de gobierno del Norte-América, no menos que de su situacion misma, que sirven de obstáculo para que proyecte unir los mares por nuestro pais. Uno de los principios invariables de la politica de aquel gobierno y de aquel pueblo, ha consistido en no diseminar sus fuerzas. Los Estados Unidos no han formado una sola colonia, y en verdad que ellas no tendrian ningun objeto racional, ni mas efecto que debilitarlos. Sus inmensas tierras proporcionan hogar y trabajo á cuantos millares y millones de individuos lleve á sus términos esa copiosa é incesante inmigracion europea, que tan rápidamente puebla las márgenes del Missisipi y del Ohio, y que no tardará en desbordarse ácia el Oregon y las Californias, como lo hace hoy á Tejas. La actividad Norte-americana tiene por consiguiente sobrado espacio donde ejercitarse, para que se divierta en pensar sobre establecimientos en otros paises. Una obra como la de que tratamos no exigiria, sin embargo, nada menos que capitales, jente y fuerza marítima para hacerse, conservarse y defenderse.

Otro rasgo de la conducta politica en los americanos es evitar cuidadosamente todo motivo de choque con las otras naciones, que tan perjudicial seria para su comercio y su agricultura, ¿y no es muy peligroso entrar en un proyecto que, como el canal ó camino, pone enfrente unos de otros los intereses de muchos pueblos? Hai mas: los Norte-americanos pretenden ocupar dos rejiones sobre el Pacífico, que les hará mucho menos necesaria la comunicacion por el Istmo, siendo como son dueños del Atlántico. Aun se habla ya de un proyecto de comunicacion concebido por Mr. Whitney, que ha de poner en fáciles relaciones al Oregon con los estados del Oeste, y por consiguiente con todos los demas hasta las orillas del Atlántico, pues se sabe que unos y otros Estados gozan hoy de excelentes canales ó ferrocarriles. Tan temerario seria pensar que esta obra es sencilla y de pronta ejecucion, como negar que sea hacendera en un lapso de tiempo proporcionado. Ya sabemos lo que es y cuanto puede la raza anglo-sajona de América. Pero no dando mucha importancia á semejante proyecto, y suponiendo que los norte-americanos, sin pretender arrastrar por allí el comercio jeneral del Pacífico, se reduzcan á proporcionar al suyo un tránsito doméstico, no por eso los resultados serán menos serios para el tránsito por este Istmo. Laego veremos que el tráfico de los Estados Unidos con la China es acaso el único de las rejiones asiáticas que se encaminaria por Panamá. Pues bien,

los norte-americanos se proponen justamente aumentar sus relaciones con la China, y ligarlas con sus territorios del Pacífico. "Vislumbramos (dice un respetable diario americano (4) un proyecto formal para abrir una via de comunicacion entre esta populosa ciudad (N. York) y el mar Pacífico, y se nos presenta la perspectiva de un nuevo mundo formado de los Estados Unidos y el imperio celeste, es decir, de la monarquía mas antigua, y de la confederacion mas moderna de países libres, que existe en el universo. Este nuevo mundo estará ligado por los vínculos del comercio, y quizas por los de la literatura; su poblacion será la mitad de los habitantes del globo."

Prescindiendo de estos pronósticos, en que hai no poca exajeracion, convengamos tambien en que la idea madre no carece de fundamento; pero aparte de esto mismo, recordemos un hecho que ilustrará el juicio que nosotros formamos sobre la disposicion del Gobierno de la Union á emprender la apertura del Istmo de Panamá. A virtud de un decreto del Senado de aquella República, fué enviado aquí en 1836 el coronel Carlos Biddle para averiguar la practicabilidad de una buena comunicacion acuática ó terrestre. Mr. Biddle permaneció un corto tiempo en el país, y aunque no hizo ningun reconocimiento personal, pudo persuadirse por los informes de personas notables de las facilidades que para una ú otra obra se presentaban. Entusiasmado con el proyecto, se avanzó á ir á Bogotá y solicitar un privilegio en su nombre. Fuéle concedido, y regresó á su país á preparar los medios de comenzar los trabajos; pero ; cuál fué la sorpresa de todos al saber que la conducta de Mr. Biddle habia sido desaprobada, por haberse propasado de la simple mision de observar, aunque él no habia pedido ni obtenido el privilegio sino para su persona !.... Mr. Biddle murió inmediata y repentinamente, y piénsase con datos que su muerte fué voluntaria, à consecuencia del despecho que le produjo el modo como fué tratado por el gabinete de Washington.

Resumiendo las observaciones que preceden, podemos concluir, que la Gran Bretaña no quiere la apertura formal del Istmo; que la Francia no ha pensado en ella, y solo ha considerado su practicabilidad como una cuestion científica; en fin, que los Estados Unidos la desean, pero que no se deciden á emprenderla fuera de su territorio. Si estas proposiciones pareciesen atrevidas, la culpa no es sino de los hechos, que autorizan para crearlas. No se puede exigir del escritor otra cosa que esta conformidad de sus aserciones con los hechos, y en el caso presente creo que la conformidad es rigurosa.

III.

Probabilidades segun el estado de los conocimientos sobre el Istmo. Exploraciones hechas.

Para desvanecer completamente la ilusion de los que se entretienen pensando que las grandes naciones emprenderian luego, luego la apertura del Istmo, aun podemos avanzar mas en reflexiones. Sea la primera, que el Istmo no está hoy suficientemente explorado para tener los reconocimientos hechos como una base de serios trabajos. Una ligera inspeccion de tales reconocimientos convencerá bien de lo que decimos.

Cosa muy notable es, que las exploraciones hechas hasta ahora en el Istmo han sido casi todas sobre un mismo terreno. Desde 1528, en que, segun se dice, fué reconocida la practicabilidad de un canal por el Oeste de Panamá entre el rio Chagres ó el Trinidad, y el Grande ó el Caimito, las miradas se han fijado de preferencia en aquellas líneas, que no abrazan entre sí un espacio de siete leguas en todo su curso. Pudiera pensarse que esta coincidencia era efecto de las mayores facilidades del terreno sobre cualquiera otro en el Istmo; pero esto no seria fundado. Admitiendo como cierto el hecho arriba mencionado de un canal concebido y aun propuesto á la España desde 1528, no debe considerarse aquella eleccion como el resultado de un prolijo reconocimiento. Si tal hubiese sido, habrianse conservado siquiera tradiciones, ya que no mapas y relaciones escritas, sobre todos los puntos examinados, y no tendríamos hoy, en la época actual de luces, y en un espacio de territorio comparativamente corto, tantas contradicciones sobre los lugares mas importantes, fruto de la ignorancia que acerca de ellos reina. Parece mas verosímil que la eleccion de la parte comprendida entre los rios ya nombrados, orijinó el mejor conocimiento de un pais tan inmediato á la ciudad de Panamá, y en contacto con sus pueblos de Norte y Oeste, que aun hoy son los lados ácia donde se encuentra la poblacion de la provincia. (5) Por lo menos, la cercanía de las fuentes del Chagres y del Grande es un hecho que ha debido saberse muy poco despues de fundada la primera colonia del Istmo, como que estos rios se hallan precisamente tocando con dos pueblos antiguos y frecuentados entre sí: Chagres y Panamá. Pues bien, este era ya un motivo para proceder á algunos reconocimientos por aquella parte, y su satisfactorio resultado lo ha de haber sido para contentarse con los descubrimientos hechos, sin pretender nuevas exploraciones.

La primera de los tiempos modernos, ó para hablar con mas

exactitud, la primera formal de que se tenga un positivo conocimiento, fué la de los SS. Lloyd y Falmark en 1828 y 1829.— En menos de dos meses del primer año, y menos de tres del segundo, terminaron sus tareas aquellos ingenieros. Primeramente se dirijieron de Panamá por el camino de Portobelo hasta el rio Chagres, que lo atraviesa, y de allí descendieron por el rio hasta el pueblo de Chagres. Estos no fueron sin embargo sino trabajos preliminares, que tenian por objeto averiguar la elevacion comparativa de los dos oceanos. El verdadero campo de sus observaciones sobre la practicabilidad de una comunicacion, fué el mismo que se comprende entre los rios Chagres y Trinidad, Grande y Caimito. ¿Qué razones tuvieron los SS. Lloyd y Falmark para dirijirse á aquella parte de preferencia à cualquiera otra? ¿Habian ya examinado el resto del pais, y hallado que no ofrecia grandes ventajas? ¿Tenian conocimiento de la tradicion sobre el proyecto de 1528? No podemos responder á la primera y última de estas cuestiones; por lo que hace á la segunda, contestamos negativamente. Los SS. Lloyd y Falmark no recorrieron el Istmo, ni hicieron otro reconocimiento *personal* que el del espacio ya descrito, y de que trata el primero en su memoria inserta en las *Tran-sacciones de la Sociedad Real de Lóndres*, 1830. La corta esploracion de estos SS. no nos deja mas que un conocimiento, à saber, que de la confluencia de los rios Trinidad y Chagres podria partir un ferrocarril á Panamá ó à la bahía de la Chorrera, y del mismo Trinidad un canal para buques menores á uno de los rios del Pacífico (Grande ó Caimito). Como se ve, la gran cuestion sobre la *mejor* línea para un canal marítimo ó fluvial, y para un camino carril ó de Mac-Adams, no fué resuelta por los SS. Lloyd y Falmark. Ellos tampoco no habian sido encargados de resolverla, segun creemos.

Después de estos trabajos, ningun otro serio se emprendió hasta 1838, de cuya época hasta 1841 Mr. Morell hizo frecuentes incursiones en el mismo espacio de terreno observado por sus predecesores. Lo que no quiere decir que hubiese andado invariablemente sobre las huellas de aquellos, sino que se apartó poco de sus líneas recorridas y trazadas. No podríamos decir qué motivos tuviese el Sr. Morell para esta preferencia: acaso no tuvo otros que los que se habian tenido hasta entónces: la casualidad en mucha parte. Por lo demas, él ha estado sobre los lugares mayor número de veces, y por mas largo tiempo que ningun otro: él no temia, como han temido todos los demás, el clima, á que ya estaba acostumbrado por una residencia en el Istmo de no pocos años. Con estas condiciones Mr. Morell podia haber ejecutado importantes trabajos. Pero él no es ingeniero como equi-

vocadamente se ha dicho en Europa, ni lo ha pretendido jamás; aunque sí sea un apreciable sujeto, de buena educacion, aplicado, instruido, y sobre todo mui entusiasta por la comunicacion intermarina.

La sorprendente admiracion que causaron en Francia los informes de Mr. Morell dió nacimiento, como tenemos dicho, à la mision encomendada por el gobierno de aquella nacion à Mrs. Garella y Courtines. Habia pintado el primero las facilidades de un canal, de un modo tan singular y alhagüeño, que se tuvo nada menos que por un descubrimiento asombroso. El gobierno frances, siempre pronto à dilucidar los puntos relacionados con el adelantamiento de las ciencias y el progreso de la humanidad, quiso cerciorarse de la verdad de los informes que se le daban. El resultado lo sabemos; pero no se hace aquí otra vez mencion de los trabajos de Mr. Garella, sino para mostrar hasta donde se estendieron. No siendo otro su objeto que verificar los reconocimientos anteriores, el ingeniero frances se redujo à observar el mismo terreno descrito por Mr. Morell, y aunque él viese despues de un exámen mas científico ayudado de mejores instrumentos, que los hechos no convenian enteramente con lo que se habia creido, partió inmediatamente para Europa sin determinarse à otras exploraciones.

Nadie menos que nosotros està llamado à juzgar los trabajos de Mrs. Garella y Courtines; pero tenemos datos para pensar, que por mui sabios que hayan sido, no son ni han podido ser completos. Su residencia en el Istmo no pasó de seis meses, y aun este tiempo no pudo emplearse todo en exámenes prácticos de ambos ingenieros. Por escasos que sean nuestros conocimientos en la materia, no deja de ocurrirnos, que sin un exámen prolijo y personal de los lugares, no es fácil formar juicio cabal sobre el grado de practicabilidad de una comunicacion, sobre los obstáculos que hai que vencer, ni sobre los medios mas propios de lograrlo. Aun menos todavía se puede calcular el costo de la obra. Pero yo supongo que Mrs. Garella y Courtines habrán procurado recojer todos los hechos posibles para desempeñar bien su comision, y nos mueve à creer que su trabajo es importante la propiedad con que hablan de sus mediciones, presupuestos y cálculos, no menos que la favorable acogida que han hallado en su patria por hombres inteligentes. Sea lo que fuere, la principal observacion que teníamos que hacer sobre los reconocimientos de Mrs. Garella y Courtines es, que habiéndose solo dirigido al terreno inspeccionado por sus antecesores, los demas puntos del Istmo por donde es posible un camino ó un canal permanecen desconocidos.

La última exploración hecha en este país es la de Mrs. Liot y Mac-Geachy, de Panamá á Portobelo á principios de este año (1845). Como hemos indicado ántes, su objeto no era otro, que buscar una línea por donde abrir un camino de Mac-Adams, que terminando en buenos puertos al Norte y Sur, condujese la correspondencia, el dinero, y tal vez mercancías ligeras, de los vapores del Pacífico á los del Atlántico, y viceversa. La línea entre Panamá y Portobelo llenaba plenamente los fines propuestos, y así no fué necesario proceder á nuevas exploraciones.—Ya ántes en 1826 el Sr. Domingo Lopez habia trazado una nueva trocha de Panamá á Portobelo, por acuerdo de la municipalidad. Su línea fué medida escrupulosamente á cordel, y halló que tenia solamente catorce leguas entre los dos puertos. Era por consiguiente mucho mas corta que la recorrida ahora por los comisionados ingleses; pero tambien era mas undosa, porque no faldeaba los collados. Se procuró tener una línea bastante recta, y á esta ventaja se sacrificaron las demas. Los ingleses han atendido de preferencia, y con razon, á la llanura del tramo.

Resulta de todo, que las exploraciones hechas en el Istmo no han versado sino sobre dos terrenos ó líneas entre los mares: terreno bañado por el Chagres, el Trinidad, el Grande y el Caimito; terreno que media entre Portobelo y Panamá. No hemos dejado de indicar ántes, que hai algunas razones para considerar incompletas esas exploraciones; pero en todo caso ellas no pueden servir de punto de partida á un gobierno ni á una compañía que intentase seriamente la apertura del Istmo.



#### IV.

### Exploraciones por hacer.

Sin salir de las provincias de Panamá y Veraguas, á las que contraemos únicamente nuestras observaciones, hai muchos otros puntos dignos de examinarse, y por donde acaso la comunicacion intermarina es mucho mas fácil y económica.

Comenzando por el Oeste, vemos en el Darien (6) rios caudalosos que desaguan en el Pacífico, y cuyas cabeceras tal vez no distan del tranquilo y majestuoso Atrato, que, como se sabe, va á echarse en el Atlántico por el golfo de Urabá. Este país ineulto, despoblado, y casi en poder de indijenas salvajes, apenas sé conoce por los mismos que lo habitan. En tiempos anteriores tuvo mas importancia, i llevó por muchos años el nombre

y la categoría de provincia; pero los españoles jamas lo vieron bajo otro aspecto que el de punto avanzado y fortalecido para contener á los bárbaros. Ninguna esploracion se ha hecho en el interior de este pais virjen, de que solo se conocen las costas y las riberas de los rios. Fundadas presunciones hacen esperar grandes resultados de un prolijo examen del terreno donde tienen su nacimiento aquellos hermosos rios, cuyas aguas se confunden en el golfo de San Miguel. Es mui probable que no disten las fuentes de algunos muchas millas del Atrato, por la parte misma en que es ya navegable por buques mayores. Seria mui satisfactorio que este pais, vecino del que atravesó gloriosamente el inmortal Balboa, reuniese las apetecidas circunstancias para una buena comunicacion de los dos mares.

Avanzando al Nordeste, llegamos al espacio mas angosto del Istmo, aquel que media entre Chepo y la Bahía de Mandinga. En el Pacifico, y no léjos de aquel pueblo, desagua el rio Bayano, que puede navegarse hasta Terable, rio tributario suyo, en donde existe un fuerte que edificaron los españoles, y que servia de atalaya contra los indios salvajes. Terable dista del Pacifico tres ó cuatro leguas, y de este mar al otro por aquella vía no hai mas de ocho; de modo que solo un espacio de cuatro ó cinco habria que franquear ácia el Norte para tener una excelente comunicacion intermarina. Aun es desconocido el terreno que se estiende entre Terable y la Bahía de Mandinga, porque está habitado por indijenas crueles, que jamas han permitido visitarlos; pero su misma angostura hace presumir que la cordillera no puede ser mui elevada: estos dos hechos son casi siempre simultáneos. Todo hace creer que ninguna parte ofrece tantas conveniencias para la obra que nos ocupa como la que estamos describiendo, y sin embargo ninguna es mas desconocida: ninguna demanda un examen mas prolijo, especialmente desde las cabeceras del Terable y del Mamoni (otro gran tributario del Bayano) hasta la hermosa Bahía de Mandinga. Algunos han dicho que por allí corre un valle transversal, por donde seria practicable un canal cualquiera; pero esto no sabemos que se halle bien acreditado.

Segun el Lord Dalringple en sus memorias de la Gran Bretaña ó Irlanda, un escoces, Paterson, que despues fundó una colonia en la embocadura del Atrato, recorrió la parte mas angosta del Istmo entre las islas de San Blas (7) y el Oceano Pacifico. "Despues de haber examinado los diferentes sitios (dice), Paterson se satisfizo de que existia en el Istmo del Darien (8) un trecho que lo atravesaba del Atlántico al Pacifico, de que los españoles nunca habian tomado posesion, habitado por un pueblo

siempre en guerra con ellos. . . que en la medianía entre Portobelo i Cartajena, en un lugar llamado Acta en el desaguedero del Darien (9), habia un puerto natural mui capaz. . . que en el otro lado del Istmo, y en el mismo espacio de terreno, existian bahías naturales igualmente capaces. . . que los dos mares estaban enlazados por una hilera de collados, que por su altura formaban un clima templado. . . que se podian construir caminos fácilmente á lo largo de la cordillera, por los cuales mulas y aun carruajes podrian transportarse del uno al otro mar en un solo dia; y que, por consiguiente, este tránsito parecia estar señalado con el dedo de la naturaleza, como un centro comun para reunir el comercio y tráfico universal." Aquí se confunden visiblemente dos espacios diversos, el mas angosto del Istmo entre las islas de San Blas y el rio Bayano, y el que corre mas al Este comprendido entre los golfos de Urabá y de San Miguel. Bien puede haberlos recorrido ambos Paterson; pero el historiador habla de ellos como si fuesen uno mismo. Del primero dice tambien, que fué visitado por los SS. capitán Dampier y Wafer, que publicaron sus viajes de mar y tierra. Pero ni de ellos ni de Paterson han llegado á nosotros descripciones, ni aun tradiciones sobre aquellos terrenos importantes de nuestro pais.

Hai una línea que no ha llamado toda la atencion que se merece, y es la que se estiende entre Panamá y la Bahía del Limon, pasando por la Gorgona. Este pueblo sano sobre el Chagres, está separado de Panamá por un terreno quizá el mas llano del Istmo. La cordillera se abate aquí de un modo tan extraordinario, que no merece ya ese nombre, y ántes bien ofrece à la vista algunas pequeñas colinas y grupos aislados de mui poca elevacion. En el camino de Panamá á la Gorgona no hai ninguna altura de doscientos pies; el terreno es dócil, y bajo todos respectos presenta grandes facilidades para una buena via de comunicacion con el Chagres. No sabemos si podria obtenerse agua para alimentar un canal que se escavase desde Panamá hasta la Gorgona (siete leguas). Pocos arroyos se encuentran en el tránsito; pero acaso el Cárdenas, el mismo Chagres y las lluvias proporcionarian la suficiente. Para un camino carril no hai acaso nada como la línea que nos ocupa, bien sea terminando al Norte en la Bahía del Limon, ó bien sesgando de la Gorgona ácia Portobelo. Estos tramos no han sido completamente reconocidos; pero hai datos para creer, que si no son enteramente llanos, presentan solo desigualdades aisladas ó de suave pendiente, que no embarazarian. Los Andes, si es que no han perdido su nombre al perder su carácter esencial, pasan á tres ó cuatro

leguas de Panamá: Desde ese punto à la Gorgona, y de este pueblo al mar Caribe, aquella celebrada cordillera no amenaza ya con sus impedimentos para una comunicacion intermarina. En el caso de un camino, el mayor trabajo y el mayor costo seria acaso la construccion de uno ó dos grandes puentes sobre el Chagres y el Gatun; pero esto no se puede llamar dificultad, sino en comparacion á las grandísimas facilidades que ofrece el resto de la línea. Deseamos, con todo, que una formal exploracion nos autorice para hablar con entera certidumbre. Hasta ahora nadie sino el benemérito comandante de ingenieros Mauricio Falmark ha reconocido algo este espacio, y vemos con satisfaccion que le da la importancia debida. Oigamos lo que dice en una nota de 22 de enero, 1830, al presidente de la junta de caminos establecida entónces en esta ciudad.—“En la pequeña esfera de mis alcances, he trabajado lleno de deseos de contribuir á tan laudable fin (la comunicacion); pero, solo, y á veces careciendo de los auxilios necesarios para las operaciones, mis esfuerzos no han podido satisfacer en el todo á mis anhelos, ni llegar á un resultado fijo y sin errores. Sin embargo, me he tomado la libertad de elevar al Supremo Gobierno un pequeño plano sobre el terreno reconocido, en el cual me atreví á demarcar una línea transversal, por donde he juzgado ofrecerse el local mas favorable para la apertura *sea de canal ó de camino*. La parte de este terreno que he podido penetrar, ofrece para el objeto todas las ventajas que puedan apetecerse, y el resto, descubierto desde diferentes puntos elevados, y medido por una serie de observaciones trigonométricas, representa en todas partes una bagería no interrumpida. . . . La preferencia que siempre he dado á una comunicacion terrestre entre esta plaza y la bahía del Limon, la he fundado: 1.º en el terreno llano que se descubre en casi toda esta estension: 2.º en la gran ventaja de tener el material tan á mano, ofreciéndolo en abundancia el cauce del rio Chagres, el cual tambien por su inmediacion combina los transportes, y el comercio por agua y tierra: 3.º en la corta ó ninguna diferencia en lonjitud entre estos dos lugares y la que tuviese un camino entre esta y Portobelo, donde las infinitas cuestras que se han de pasar aumentan considerablemente la distancia; y 4.º finalmente, el mejor clima que prometen aquellos lugares, desaguando los pequeños lagos y desecando los terrenos pantanosos que en algunas partes se encuentran. Pero como mis conocimientos de una parte del referido terreno son adquiridos mas bien ópticamente, podrán tal vez presentarse mayores dificultades que yo he supuesto, cuando se pase á reconocerlo con toda la prolijidad que corresponde, y merece la materia.” Hasta su

muerte, acontecida poco tiempo despues, este apreciable extranjero al servicio de Colombia, siguió con intelijencia y filantropia reconociendo el pais; mas en la suerte adversa que cabe aqui á todo lo útil, no solo perdimos tan importante ciudadano, sino tambien sus papeles, que contenian trabajos curiosos é inéditos.

Al Norte de Penonomé, pueblo importante del canton de Natá en esta provincia, corre el rio Coclé, que desagua en el mar del Norte. Subiendo este rio, que es navegable, se llega hasta un lugar no léjos de la mencionada parroquia, que tiene su camino al mar del Sur por una llanura de tres leguas. Este pais, como casi todo el Istmo, se halla aun por reconocer de ojos intelijentes. Seria mui útil averiguar de donde proviene la identidad de nombres que hai entre el Coclé del Norte, y otro rio Coclé que desagua al Sur en el rio Grande de Natá. Lo cierto es que corre de las colinas á cuyas faldas se halla situado Penonomé, y que si no tiene relacion ninguna con el otro Coclé, las fuentes de estos dos rios del mismo nombre no deben de hallarse distantes una de otra.

Siempre se habia sospechado que entre David al Sur, en la provincia de Veraguas, y Bocas del Toro al Norte, seria practicable una corta ruta. Esto no es hoi ya una mera sospecha: la ruta existe, y se frecuenta. El interes de llevar viveres de David, donde son mui baratos, á Bocas del Toro, donde eran mui caros, movió á emprender una trocha entre aquel pueblo y la costa fronteriza á la isla donde se halla situado el otro. David, como se sabe, no dista del mar del Sur, con quien se comunica por el rio de su nombre desde el puerto de la Caba. Son varios los informes que tenemos sobre las circunstancias de aquella trocha: unos la pintan como bastante llana, otros como mui montuosa. Esto último, sin embargo, parece lo mas cierto. Baste saber que para el tránsito de un camino corto, como lo es, gastan tres dias á escotero, y ocho con carga; que no pueden andar otras acémilas que bueyes, y que los peones se maltratan mucho los pies. Según informe del Gobernador de aquella provincia al Supremo Gobierno de la República en años pasados, la trocha era bastante buena y corta, y la mitad de la travesía del Istmo se ahorraba aprovechando un rio que desagua en el Norte cerca de las Bocas del Toro, y cuyo curso perpendicular á la costa se estiende no poco en la linea de la comunicacion. Repetimos sobre esta lo que de las otras: aun no se conoce bien, y nuevas esploraciones serian necesarias ántes de recomendarla ó desecharla formalmente.

Hemos prescindido hasta ahora de las lineas que se

encuentran fuera de las dos provincias de Panamá y Veraguas (que forman el Istmo propiamente dicho), y por donde la comunicacion de los mares ha sido tambien recomendada desde que se concibió primeramente. Mas ¿quien duda que la obra *podiera* hacerse de preferencia por aquellas líneas mas bien que por las nuestras? Exceso seria de parcialidad sostener lo contrario.

Una publicacion se ha hecho en Inglaterra por el Sr. Don José Garai de Méjico, privilegiado desde algunos años atras para hacer la apertura del Istmo de Tehuantepec, en donde se anuncia el resultado de sus últimos trabajos exploratorios. Asegúrase que se ha trazado una nueva línea por donde la obra es muy practicable, y comparativamente barata: mucho mas que el canal de Mr. Garella. Se hacian esfuerzos para reunir fondos, y el *Forcing Quarterly Review* cree que los conseguirá el Sr. Garai. Las principales operaciones que hay que ejecutar se encierran en un tramo de treinta y una millas, y el costo se calcula en doce millones de pesos.

La apertura de un canal por Nicaragua no es tampoco difícil, como se ha supuesto. El rio de San Juan al Norte ha sido en otro tiempo navegable por buques de alto bordo hasta el Lago de Nicaragua (10), y voluntariamente fué obstruido en 1685 por los españoles para resguardarse contra las depredaciones de los filiboteros. ¿Por qué no podría rehabilitarse su navegacion? La del Lago de Nicaragua no ofrece dificultad, ni tampoco la del Lago de Leon, unido al precedente por el rio Tipitapa. Franqueado para buques mayores este canal hecho por la naturaleza, solo restaria comunicar el Lago de Leon con el Pacifico. Diferentes líneas se han indicado; pero baste saber que del puerto de Moabita en dicho Lago, al de Tamarindo en el mar, no hay la distancia de cuatro leguas.

En fin, la comunicacion del Atrato con el Pacifico no es imposible. Dos vias hay por donde seria practicable: la de Cupica en el Pacifico, que no dista mucho del rio Napipi, tributario del Atrato, y la del San Juan en el mismo mar, cuyo afluente, el Tamaná, se halla muy inmediato al Raspadura, otro afluente del Atrato. Dícese que en tiempos anteriores un fraile, cura de Nóvita, cavó un pequeño canal entre aquellos dos afluentes, y que cuando las lluvias abundantes lo llenaban, pasaban de uno á otro rio, y por consiguiente de uno á otro mar, canoas cargadas de cacao. No respondemos de la verdad del hecho; pero sí es cierto que la distancia entre los dos ramales no excede de una milla. Ignoramos, por lo demas, si no habria que emprender serios trabajos para hacer navegable por buques mayores todo

el gran canal desde el golfo de Darien hasta Cupica ó Charambirá.

Concíbese que todas estas líneas de travesía en el Istmo requieren prolijas esploraciones ántes de escojerse definitivamente cualquiera de ellas. Concíbese que ni esto se ha hecho todavía, ni acaso se hará en mucho tiempo, á juzgar por la lentitud de los pocos reconocimientos efectuados. Concíbese que ninguna nacion, ni aun compañía privada, emprenderia la apertura del Istmo sin saber por donde será mas fácil y mas económica. Concíbese, en fin, que conocida bien toda la faja de tierra que separa las aguas de los dos Oceanos, y atendidas todas las circunstancias que deben mediar, nosotros no tenemos seguridad de que la línea preferida caiga en alguna de nuestras provincias de Panamá y Veraguas.



### Interes de las naciones comerciales en la obra.

Aun no sabemos bien el interes que pudiera llevar á una de esas grandes naciones en la colosal empresa de unir los dos Oceanos. Hacé mucho tiempo que se habla de esta obra, y nunca se habia abordado la cuestion de los proventos *reales* que daria á las naciones ó compañías empresarias. Conviene saber los motivos que determinaban en su oríjen la idea de una comunicacion intermarina, y los que se han tenido posteriormente.

Los españoles no buscaban al principio sino un paso á la India, cuyas perlas y especias llamaban la atencion de Europa por las grandes utilidades que dejaban en el comercio. El descubrimiento mismo de la América no se debió, como se sabe, á otro motivo, y Colon, engañado siempre con la idea de encontrar el Asia mas pronto por el Occidente que por el Este, aun pensaba cuando desembarcó en Veraguas en su cuarto viaje, despues de tener noticias del mar del Sur, que se hallaba mui cerca de *Ciguare*, que él reputaba unas tierras á diez jornadas del Ganjes (11).

Aun despues del descubrimiento del Cabo de Buena Esperanza en 1498, se suponía, ya que no una misma cosa, por lo ménos mui inmediatas la América y la India; y deseosa la España de apoderarse de este pais codiciado, buscaba el *secreto del estrecho*, esto es, un brazo de mar entre las tierras descubiertas, que permitiese avanzar derecho en la direccion del Oeste hasta el *nacimiento de la especería*. Desde 1508 partió una espedicion con aquel objeto; pero especialmente despues del

descubrimiento del Pacífico en 1513 los esfuerzos se redoblaron, y otra expedición encargada á Juan Diaz de Solís recibió órdenes de dirigirse al Sur, esperando encontrar por allí el estrecho, y tomar luego al Norte por detras de la *Castilla de oro* (Costa Firme) hasta la altura de Cuba, en solicitud de otro paso para regresar. A estas expediciones siguió la de Magallanes, quedando averiguado que la costa de América se estiende sin solución de continuidad hasta el estrecho de aquel nombre. Este último descubrimiento se hizo en noviembre de 1520; pero no sirvió al objeto que se tenia en mira. Corria el estrecho demasiado al Sur para comunicarse por allí con Asia; de modo que su utilidad no fué otra que dar paso para Chile y el Perú cuando estos países fueron colonizados; y aun este uso cesó despues de descubierto el Cabo de Hornos en 1616, por haberse hallado preferible á los inconvenientes del estrecho.

No hablaremos de otras expediciones hechas con el mismo fin de encontrar el secreto del estrecho: expediciones que se dirigieron al Nor-oeste despues de los desengaños sufridos por las del Sur. Para no alejarnos de nuestro objeto, nos reduciremos á decir, que estas expediciones, de Cortés en Méjico, y de los rusos é ingleses en las rejiones heladas del Norte, no dieron un resultado mejor que las anteriores. Aun en nuestros dias los célebres capitanes Ross y Parry, sucesores del inmortal Cook, han buscado en vano un paso cómodo entre los Oceanos Atlántico y Pacífico por el Nor-oeste de la América. Debe convenirse ademas, en que estos pasos léjos de los trópicos no serian muy útiles, y mas bien dejarian las cosas en el mismo estado en que se hallaban.

Entre tanto es indudable, que la España podia lograr por el arte lo que tan infructuosamente habia pedido á la naturaleza; así que, la idea de un canal que hiciese los oficios del tan buscado estrecho, se presentó temprano con jeneralidad. “Desde el glorioso dia en la historia de las conquistas de la civilizacion (dice un ilustrado contemporáneo) (12), en que Balboa cruzó el Istmo de Panamá, todos los espíritus se han ocupado del proyecto de un canal entre los dos Oceanos. Hablábase de él en las conversaciones de las posadas españolas como de una leyenda; y cuando acaecia que pasase un viajero procedente del Nuevo Mundo, despues de hacerle referir las maravillas de Lima y de Méjico, la muerte del Inca Atahualpa, y la sangrienta derrota de los valerosos Aztecas, despues de pedirle su parecer sobre el *Dorado*, se le preguntaba acerca de los dos Oceanos, y de lo que sucederia si se llegase á unirlos. En toda Europa se entretenia con esta idea la imaginacion de

los estudiantes: solo el gobierno español no se cuidaba de ella. No hace mas de veinte años que este proyecto se miraba como un bonito cuento fantástico: no se habian hecho de él ni los estudios que el mas modesto de nuestros ingenieros de puentes y calzadas habria considerado indignos de su atencion.”

Admira sin embargo la exactitud con que algunos juzgaron la materia desde el principio. Lopez de Gomara en su conocida *Historia de las Indias*, 1551, propuso la reunion de los dos Oceanos por canales, en tres puntos, que son precisamente los mismos de que se ocupan hoy con especialidad todos los ánimos: 1.º Chagres, 2.º Nicaragua, 3.º Tehuantepec. Al mismo gabinete español se hicieron propuestas de igual clase, que Mr. de Humboldt encontró en los archivos del Consejo de Indias, tan jenerosamente franqueados al ilustre viajero. Aparecian, con todo, en memorias inglesas y francesas, segun él lo advierte.

Las ideas se contrajeron solo á un canal por mucho tiempo. Entre los españoles ello era consiguiente á las vanas solicitudes de un estrecho. Por lo demás, no opino con Mr. Chevallier, que toda comunicacion distinta de un canal marítimo, ó para buques mayores, sea del todo indiferente á las naciones Europeas. Cualquiera via que permitiese conducir por el Istmo las mercancías á menos costo, ó en menos tiempo que doblando los Cabos de Hornos y de Buena Esperanza, seria indudablemente preferida, y esa circunstancia no parece esclusiva de un gran canal, sino dependiente mas bien de los gastos de la obra. No es preciso decir que estos gastos son inferiores en un camino. La cuestion, por otra parte, no se trae aquí, sino para manifestar que la eleccion de un canal en el siglo diez y seis y posteriormente, ó no fué resultado de un cálculo, ó este cálculo no era muy fundado.

El primer proyecto para un camino al traves del Istmo fué del escoces Paterson, que ya conocemos. La célebre colonia del Darien fundada en 1699 (13) tuvo por principal objeto facilitar por aquí la comunicacion de la Gran Bretaña con las Indias Occidentales. Vamos á trascribir las observaciones jeográficas en que fundaba su teoría. Los buques (reflexionaba) que cortan de un punto á otro en línea recta y con un solo viento, corren menos peligros y requieren menos tripulacion, que los que pasan muchas latitudes, doblan muchas costas, y necesitan muchos vientos. Así es que se encuentran amenudo en los mares del Sur buques de 700 ú 800 toneladas gobernados solamente por ocho ó diez hombres: ellos apenas tienen otro trabajo que izar las velas para salir, y aferrarlas al fondear. Cuando los buques procedentes de la Gran Bretaña se dirijan

tanto al Sur, que alcanzaban el viento jeneral, invariable, este los llevaba al Darien, y el mismo conducia los buques de la bahía de Panamá, en el lado opuesto, á las Indias Orientales. Cuando los que partian de este último punto á la mencionada bahía, se hacian al Norte hasta los 40°, hallaban los vientos del Oeste, que en aquella latitud son tan regulares como los otros, y ellos los encaminaban á la costa de Méjico, de donde el terral, que sopla constantemente Norte-Sur, los llevaba por todo el litoral hasta la bahía de Panamá. De modo que, yendo de la Gran Bretaña á la India, las naves no encontraban vientos inestables sino en la travesía Norte-Sur hasta la latitud del viento jeneral, y volviendo de la India, en el tránsito Sur-Norte hasta los 40°.

Mr. Chevallier demuestra que el viaje de Europa á la India, China y Nueva Holanda por el Istmo, aun en el supuesto de un gran canal que permitiese á los buques del Havre ó Lóndres pasar á dichos paises, no se acertaria sino muy poco, á merced de los vientos alisios y de la corriente tropical, que corre del Este al Oeste: la distancia es mucho mayor por aquí (14). Pero cree tambien, que por idénticas razones la vuelta seria imposible tomando la via del Istmo. Por lo que hace á los Estados Unidos, sucede muy al contrario. Sus buques hallarian una ventaja positiva en pasar por el canal del Istmo, sea que se dirijiesen á la China, sea que fuesen á la Costa Occidental de América. Para Europa las ventajas de nuestro canal consistirian en ahorrar el Cabo de Hornos en los viajes á la costa occidental de América desde los establecimientos rusos hasta Chile, y á las Islas de Nueva Zelanda, Sandwich, la Sociedad, y demas del Gran Oceano. Respecto de Chile mismo, Mr. Chevallier piensa que seguiria comunicándose con Europa por el Cabo de Hornos.

El objeto de la apertura del Istmo era pues, al principio, acelerar las comunicaciones con el Asia, y hoy lo es principalmente mejorar las de la costa occidental de América con Europa y los Estados Unidos. Dígase lo que se quiera, no es fácil juzgar por qué la España, mas interesada que nadie en esta comunicacion cuando la América le pertenecia, no trató nunca de emprenderla. Algunos lo han atribuido á incuria; pero sus obras en otras colonias, los caminos de Veracruz á Méjico, y de Valparaíso á Santiago, prueban que ella no se descuidaba en las vias de comunicacion mas importantes, y además, que conocia el modo de trabajarlas. Agréguese á esto, que no podia desentenderse de los perjuicios que á ella misma se le acarreaban, pues tuvo que preferir la via del Cabo de Hornos cuando el mal camino de Portobelo no bastó ya al comercio del Sur. Otros han atri-

buido á una política oscura y zelosa la conducta de España sobre el Istmo. Suponen que ella temia, que conocido mejor el país por los extranjeros, le fuese arrebatado. Pero ¿no era esto la fábula del perro del hortelano? El Istmo no era un país codiciable, sino en tanto que su singular disposicion fuese aprovechada. Por otra parte, su importancia era bastante conocida, aunque no se supiese á punto fijo por donde debería practicarse la mejor comunicacion posible. Tales circunstancias eran las mas propias para arrebatarse el Istmo á la Corona de España, y sin embargo, la Inglaterra, que tuvo una brillante oportunidad de hacerlo cuando se fundó la magnífica colonia del Darien, á la cual se mandaron como cuatro mil personas y mas de tres millones de pesos, la hostilizó ántes que España mismo (15). Parece indudable que nuestros dominadores veían la cuestion bajo otro aspecto. Los riesgos inseparables de la navegacion ácia el Pacífico preservaron por mucho tiempo á los países situados en sus orillas, de las depredaciones cometidas por los piratas ingleses y franceses en otras colonias españolas desde el siglo diez y seis. Tuvieron por lo mismo un especial cuidado los españoles en ponderar aquellos riesgos, y en prohibir toda tentativa encaminada á franquear el Istmo. Para mejor lograr su objeto, fulminó el Gobierno terribles penas contra los que concibiesen semejante idea, segun se vé en Alcedo, *Diccionario Geográfico é histórico de las Indias Occidentales*, que en el artículo *Istmo* dice: “En tiempo de Felipe II. se proyectó cortarlo y comunicar los dos mares por medio de un canal, y á este efecto se enviaron para reconocerlo dos ingenieros flamencos, pero encontraron dificultades insuperables; y el Consejo de Indias representó los perjuicios que de ello se seguirian á la monarquía, por cuya razon mandó aquel monarca que nadie propusiese ó tratase de ello en adelante, *pena de la vida*.” El mismo autor hablando del rio Atrato, entre el cual y el San Juan se habia propuesto tambien hacer un canal, dice así: “El Atrato es navegable por muchas leguas; pero está prohibida su navegacion con pena de la vida sin escepcion de persona alguna, para evitar los perjuicios que se seguirian á las provincias del Nuevo Reino por la facilidad con que se podrian internar por él.”

No era solo á los piratas propiamente dichos á quienes la España tenia que temer, ni á los cuales cerraba tan cuidadosamente el paso á las regiones del Pacífico. Hasta el último siglo, las ideas de moral universal y de derecho de gentes no habian adquirido todo el grado de certidumbre ni de respeto necesario, para que los pueblos europeos se resignaran á sufrir las ríjidas prohibiciones que la España habia establecido en el comercio de

sus colonias. El tráfico de estas con los extranjeros era muy severamente celado; porque en los principios económicos de la época, se tenia por ruinoso á la metrópoli que sus colonias consumiesen otros productos que los que ella les proporcionara. La Inglaterra, la Francia y la Holanda se sublevaron contra semejante sistema, no porque ellas fuesen mas ilustradas entónces que que la España en punto á economía política; sino porque asi convenia á sus intereses. Autorizaban á sus súbditos, aun en tiempo de paz, para emprender sobre las posesiones españolas, con algunas reservas que no siempre fueron bastantes á evitar frecuentes guerras internacionales. Así, la Reina Isabel favoreció la expedicion del famoso capitán Drake, cuyo nombre difundió por mucho tiempo el terror en las colonias hispano-americanas. Considerando pues las ideas políticas y económicas anteriores al presente siglo, no debe extrañarse la conducta de España respecto al Istmo de Panamá.

Pero dejando esta discusion, de que ya hoy poco provecho puede sacarse, continuemos en la investigacion de los motivos que determinarian la apertura del Istmo, ó de otro modo, las ventajas que las grandes naciones pueden esperar de aquí. Hemos visto que el objeto fué al principio facilitar el viaje á la India, y que esta idea duró algun tiempo. Aun es mas esacto decir que hoy se conserva, sin mas diferencia que la de no ser tan jeneral, y la de añadir otro objeto al primero: facilitar igualmente la comunicacion con Europa y los Estados Unidos, de los países americanos sobre el Pacífico.

Para poder apreciar las ventajas reales que derivarian las grandes naciones de la apertura del Istmo, y obtener así un dato de probabilidades, hay que descubrir exactamente los requisitos de la comunicacion, para que ella fuese adoptada, y las mayores utilidades para el comercio, que la nueva ruta proporcionaria. En cuanto á un canal propio para buques del mas alto bordo, no tiene duda que atraeria los negocios que hoy se practican por el Cabo de Hornos: el ahorro de tiempo y de peligros es manifesto. Un camino, y todavia menos una comunicacion mista, no tendrian enteramente el mismo poder. Los desembarques y embarques, la conduccion por tierra, la espera de buques á la carga en el otro puerto, son molestias y pérdida de tiempo que nunca igualarían para el comercio del mundo un canal y un camino en el Istmo de Panamá. Sin embargo, es preciso no exajerar esa diferencia. Un camino carril ó de Mac-Adams que hiciese rodar las mercancías en diez horas á lo sumo de un puerto á otro, llamaria naturalmente á ambos lados del Istmo multitud de buques dispuestos á conducir las mercaderías que procediesen del lado

opuesto. El interes del comercio y la reunion de muchos brazos activos y de muchas cabezas inteligentes, facilita de un modo asombroso las manipulaciones; y así, no puede dudarse que algunos años despues de franqueado el Istmo aun por un camino ordinario, desembarcar en el Norte, rodar las mercaderías al traves de las dos costas, y embarcar en el Sur, serán operaciones prontas, seguras y sencillas. Los riesgos de averia ó de hurtos, ¿serian en todo caso mayores que los de naufragios por el Cabo de Hornos? Es probable que no, y por consiguiente los premios de seguros no se alzarían. La base de todo sin embargo es, que el costo del tránsito sea muy pequeño. El ahorro de tiempo no se mide en el comercio sino por las ganancias pecuniarias que deja: ganancias que provienen de la repeticion de los negocios. Si sumando los costos de transporte y de comision en el tránsito se hallase que todavía eran inferiores al ahorro que proporcionaba esta via, los negocios le darian la preferencia. De esta cuestion depende la cuestion principal, y ella misma depende en mucha parte de los presupuestos de la obra.

No es posible desconocer tampoco, que los resultados no serían iguales para las negociaciones de todos los países indistintamente. Si es dudoso que el comercio de la India tomase esta ruta aun en el caso de un gran canal, es evidente que desdeñaría cualquier otra clase de comunicacion. Habria una diferencia en los negocios de los mismos países americanos del Pacífico. Las ventajas para Chile y Bolivia serían nulas, y acaso tambien para las islas del Gran Archipiélago. Para el Perú podría haber una compensacion. Solo las negociaciones del Ecuador, de las provincias granadinas en el Sur, y de la costa occidental de Centro-América y Méjico tomarían con certeza la ruta de nuestro camino. Es cierto que estendida, como lo será dentro de algunos años, la navegacion por vapor en ambos mares, las líneas de Norte y Sur regularizarán el comercio de modo, que aun Chile mismo hará el suyo por nuestro país, si no en todo, en mucha parte. La via del Istmo será entónces mucho mas corta que la del Cabo para todos los países Sud-americanos del Pacífico. Nuestros cálculos no deben, con todo eso, basarse sino en los hechos mas comunes y ordinarios.

Pero en el caso mas favorable, en el caso de un gran canal para todo buque ¿cuál sería el atractivo de las naciones comerciales? ¿un aumento en su tráfico? Preciso es saber qué aumento se debería á la nueva ruta, y cual à otras causas. El comercio progresa hoy en todas partes, y el mismo que se hace por el Cabo de Hornos ha tenido un ascenso continuo desde el día en

que se dobló por la primera vez. La navegacion mejora sin cesar, y los peligros del Cabo son hoy mucho menos temidos que ántes. En el curso natural de las cosas se halla por consiguiente, que aun permaneciendo todo como está, siga acreciendo sin limites el comercio entre los dos Oceanos. Aun mas acrecerá despues que se haya establecido sólidamente el paso del estrecho de Magallanes. El aumento proveniente de las mayores facilidades que ofrecería el Istmo, no puede tener otro orijen que el consumo de mercancías, efectuado por una disminucion de precios, y esta disminucion sería proporcionada á las ganancias á que diera lugar la mayor prontitud y seguridad de la nueva ruta. La mayor seguridad se representa en el comercio por una rebaja en los premios de seguros, y cuando esta rebaja no acontece la seguridad no significa nada. Nosotros creemos firmemente que casi puede contarse por nada la minoracion en los premios de seguros despues que el comercio tomase esta senda; porque hoy son ya muy bajos á virtud de las escasas pérdidas, que comparadas á los negocios, se experimentan en la navegacion al rededor del Cabo. Queda solo figurando el ahorro de tiempo, ó sea la utilidad que consiste en un mayor rendimiento del capital y del trabajo. Queda reducida toda la ventaja de la via del Istmo á un aumento de consumo en proporcion á la rebaja de precios que permitiese aquel mayor rendimiento. Pero ¿qué viene á ser ese rendimiento? Puede calcularse con bastante aproscimacion. El ahorro de tiempo para los negocios no puede esceder de dos meses, y este mismo no tendria lugar sino en los destinados á los países mas favorecidos por el nuevo orden de cosas. En los de otros sería mucho menor, y en algunos casi despreciable. Un ahorro de dos meses puede estimarse en cuatro por ciento: los negocios dejan en América anualmente veinticinco, término medio. La concurrencia haría ceder esto mismo á los consumidores, como sucede siempre en las ganancias inopinadas que no cuestan un aumento de trabajo ni mayores anticipaciones. Reducido á noventa i seis el valor de cada cien pesos, pueden hacerse nuevas compras por valor de la vijésima quinta parte de las anteriores. El aumento de consumo en esta proporcion deja una ganancia de uno por ciento anual. Uno por ciento anual! hé aquí las ventajas positivas y permanentes de la nueva ruta para los negocios (16). ¿Merecen ellas la atencion de los gobiernos poderosos?—Nosotros no respondemos sino con la historia del proyecto de franquear el Istmo. Si las grandes potencias lo hubieran querido, el Istmo no sería hoy una barrera entre los dos Oceanos. Esta débil garganta habria cedido al hierro formidable de la raza europea, y aun sus montañas, abiertas

en alas, habrían dejado libre el paso á las naves orgullosas de los hijos del Cáucaso.

En el análisis precedente hemos supuesto que los gastos de transporte por la nueva via fuesen iguales á los que hoy se causan por el Cabo de Hornos, incluyendo los costos de pasaje del Istmo. Estos costos son, el derecho impuesto por la conduccion ó por el paso, en favor de la empresa, y los gastos de desembarques y embarques, almacenajes, comisiones &c. Deben ser muy pequeños para que no hagan subir los gastos jenerales a mayor cantidad que la que importan hoy doblándose el Cabo, y quede á lo ménos de atractivo el ahorro de tiempo y sus efectos. Apuntemos el precio de los fletes actuales al rededor del Cabo y por la via del Istmo, en dos viajes, uno al Perú y otro a Centro-América, que son de los mas desiguales.

De Inglaterra al Callao se pagan cincuenta chelines (ó 12 pesos 4 reales) por tonelada, y del Callao á Inglaterra cuatro ó cinco libras (ó 20 á 25 pesos). Término medio entre ambos fletes, 17 pesos 4 reales. De Inglaterra á Chagres no baja de dos libras (ó 10 pesos), y de Panamá al Callao son 12 pesos: suma 22 pesos.—Segun esto, un viaje por el Cabo al Perú sería hoy mucho mas económico, aun cuando se pasase el Istmo de balde. No sucede lo mismo en el viaje á Centro-América. De Inglaterra á este pais y á Méjico, vale la tonelada ciento veinte chelines (30 pesos). De Panamá no puede ser mas de una libra (5 pesos), que con los diez de Inglaterra á Chagres hacen solo 15. Tendria pues un ahorro de la mitad del costo el comercio de Centro-América pasando por el Istmo, sin contar con los gastos del tránsito.—Hay ademas que entrar en otras consideraciones. Cualquiera notará, que abierta la comunicacion del Istmo, grandes cambios se habrían de seguir. Los viajes de Inglaterra á Chagres son hoy nulos, y de Panamá á donde quiera son raros; no hay competencia ni repeticion, que tanto influyen en la baja del precio de todos los servicios. Las razones para que sucediese son muy palmarias. El fundamento de los fletes consiste en el trabajo de los dueños de buque, ó en el sueldo al capitán, en los salarios de marineros, víveres, é interes del valor del buque junto con los gastos de su conservacion. Todo esto disminuye, disminuyendo el tiempo de viaje; por lo que puede asegurarse, que los fletes de mar en la dirección del Istmo serán menores que por el Cabo en el caso de un gran canal, y no mayores en el de un camino, ó pequeño canal. Hacemos ésta diferencia, porque los gastos divididos se aumentan, y dos fletes entre Europa y América (como habría, pasando el Istmo por tierra ó por rios), no equivaldrian á uno solo de puerto á puerto. La ventaja de

un gran canal sobre un camino ó pequeño canal para las negociaciones, es demasiado evidente. Lo es tambien por lo mismo para los empresarios. Pero un gran canal demanda gastos enormes, que no pide otra via de comunicacion. Ademas, aun cuando no haya economia en los costos de viaje, habiéndolo de tiempo resulta siempre un motivo bastante de preferencia.

De todo se deduce, que no hai datos seguros para fijar el derecho que podria imponerse en el tránsito por el canal ó camino, ni los otros gastos de igual naturaleza que podrian sufrir los cargamentos. Varios intelijentes han indicado el de dos pesos de derecho por tonelada, y siendo módico, lo admitiremos. Los demas gastos de tránsito, comisiones, embarques y desembarques, almacenaje &c. tal vez no excederian de otro tanto.

Cierto es que las naciones, ó mejor dicho, los Gobiernos, á diferencia de los empresarios privados, no piden á sus obras un rédito preciso: conténtanse con que ellas dejen un beneficio á sus súbditos, ó acaso al jénero humano. Pero esto no es decir que desatiendan la proporcion entre el beneficio y las erogaciones que demanda. Buscan, al contrario, equivalencia; y las naciones mas ricas, siendo tambien las mas sábias, calculan esto siempre con mucha esactitud. No es menos improbable, que para hacer frente á los gastos requeridos por una gran obra en el Istmo, reuniesen sus medios á fin de hacer menor para cada una la desproporcion entre las utilidades y los sacrificios. Las grandes naciones son rivales, y nunca se ligan sino para consultar su *seguridad*. Fuera de este círculo, todo es emulacion. Hacen tratados para concederse reciprocamente ventajas, que de otro modo no lograrian; pero en la competencia universal, en el gran teatro y en el gran mercado del mundo, sus esfuerzos van siempre por diversos caminos. Ninguna pretende sino ser sola, y apénas evitan en sus hostilidades, que lleguen á ser á mano armada. Tampoco puede sostenerse que reunidas hiciesen lo que no se atreverian á hacer cada una de por sí. La que emprendiese nuestra comunicacion podria contar con hacer á las otras sus tributarias, y si este estímulo no es bastante para indemnizarla ¿lo seria la division de los gastos? Por lo que hace á sus facultades parciales, no hai para qué decir que bastarian las de cualquiera de ellas para emprender sola.



## VI. Interes de los empresarios particulares.

Hasta aquí hemos visto el interés de las grandes naciones bajo el aspecto de la política comercial. Como simples especuladoras, tendrían que sujetarse á los principios de toda especulación, así como las compañías particulares. Veamos ahora los motivos que estas compañías pueden tener, ó de otro modo, las ganancias que pueden esperar de una obra que franquease el Istmo. Para este cálculo se necesitan datos seguros y precisos. Su base es el número de toneladas de efectos que pasaran por el Istmo, y el impuesto, ó derecho de tránsito, con que fuesen gravadas. Ya hemos apuntado el derecho máximo que podría señalarse para que aun tuviesen interés los negocios en frecuentar esta ruta: el número de toneladas depende del curso definitivo del comercio, según vamos á ver.

Tenemos ya dicho cuales serían los negocios que tomarían la dirección del Istmo, y cuales no. Repitémoslo aquí: "Regla jeneral (dice Mr. Chevallier), los viajes que se acortarian abriendo el Istmo de Panamá son principalmente los que se hacen doblando el Cabo de Hornos." Estos viajes son los de Europa y los Estados Unidos á los países Americanos situados sobre el Pacifico, y las Islas de la Polinesia; ítem mas, los de los dichos Estados Unidos á la China, India y países orientales en jeneral. Los viajes que hoy se hacen de Europa á estos últimos países continuarían muy probablemente por el Cabo de Buena Esperanza. Pero lo que no admite jénero de duda es, que franqueado el Istmo de Suez, como lo será infaliblemente, las negociaciones europeas adoptarán con toda certidumbre esta corta via, que les abreviará su viaje en la mitad. Entónces (y este tiempo no hai por qué mirarlo mas distante que el de la obra de Panamá) nuestro Istmo no debe tener la mas remota esperanza de ver pasar los negocios europeos con el Oriente. Tambien deben escluirse las negociaciones de Chile con Europa y los Estados Unidos. El ahorro de tiempo que tendrían por Panamá es insignificante ó nulo, y es probable que las ventajas de una especulación directa se prefieran en todo caso. De otro modo, Chile vendría á ser el último en la escala, así como hoy es el primero: cambio que él no perdonará esfuerzo por evitar. Sus tentativas para asegurar la navegación por vapor del estrecho de Magallanes, son hijas del temor que le inspira la apertura del Istmo; y si él logra sus deseos, tambien puede contar con haberse salvado de la postriquería que le amenaza.

No es fácil determinar con nimia exactitud el número de toneladas, que forman anualmente las negociaciones de los países que pasarían las suyas por nuestro Istmo. Para lograrlo sería preciso tener á la vista los cuadros de su importe, lo que no es posible en el lugar donde escribimos. Debemos por tanto conformarnos con un cálculo aproximado. Según los *Documentos sobre el comercio exterior* publicados en Francia por el Ministerio de Comercio, el movimiento mercantil en el gran Océano, de las cuatro naciones comerciales de primer orden, Gran Bretaña, Francia, los Estados Unidos y los Países Bajos, juntando importaciones y esportaciones, ha sido así: en 1839 de 2,453 buques y 983,890 toneladas; en 1840 de 2,532 buques, y 1,000,995 toneladas; en 1841 de 2,966 buques y 1,203,762 toneladas. Es justo suponer que el aumento haya seguido, y que hoy no bajen de 1,500,000 las toneladas de los negocios correspondientes á aquellas naciones. ¿Qué parte de este total puede señalarse á los negocios que pasarían por el Istmo? Nosotros estamos persuadidos de que el comercio de las cuatro naciones mencionadas con los países de Oriente, es doble del que hacen hoy por el Cabo de Hornos con los Hispano-americanos, y las Islas de Nueva Zelanda, Sandwich, las Marquesas &c. Así, no corresponde al comercio del Cabo de Hornos sino un tercio: 500,000 toneladas. Rebajemos las que pertenezcan al consumo y esportación particulares de Chile, y que no serán menos de un quinto: 100,000. Pero agréguemos las del comercio de los Estados Unidos con el Oriente, que no dejará de ser igual á 200,000; como también el importe del comercio hecho con los citados países por los buques españoles, italianos, prusianos, y de las ciudades asiáticas, que puede estimarse en 100,000 toneladas. Y tendremos que  $(500,000 - 100,000) + 200,000 + 100,000 = 700,000$ . No pasarían pues, mas de 700,000 toneladas de mercancías por el canal del Istmo, y acaso ni tanto en el evento de un camino. Partiendo de esta base, y suponiendo el derecho de tránsito dos pesos por tonelada, resultan 1,400,000 pesos de producto bruto para los empresarios. Ahora pues, el presupuesto de Mr. Garella para un canal marítimo es, como vimos en su lugar, 130,000,000 de francos, ó sea 26,000,000 de pesos, y su cinco por ciento son 1,300,000. El producto del derecho excede por tanto en cien mil pesos á esta última cantidad; empero deduciendo los gastos de conservación, es muy probable que no tuviesen los empresarios mas de un cinco por ciento de ganancia, que es el cálculo de Mr. Garella. Todo considerado, la utilidad neta no sería inferior á un cinco por ciento del capital empleado.

¿Pero esta utilidad en una obra lenta y lejana, que habria de tardar en concluirse algunos años, sin producir nada entre tanto, y que no rendiria ni aun aquella ganancia sino despues de regularizado el comercio por la nueva via, esta utilidad, decimos, es bastante para empresarios privados? Nosotros no lo creemos. Recuérdese tambien que el goce de la obra no seria perpetuo para los empresarios, quienes quiera que fuesen. Ella seria entregada á la República despues de un término mas ó menos largo, dentro del cual habria que reembolsar el capital mismo. Y para eso ¿bastaria igualmente el cinco por ciento? De otro lado, no admite duda que un presupuesto menor que el de Mr. Garella, una suma que no pasase de diez millones de pesos, rendiria grandes utilidades. En el caso de un camino, el gasto no puede ser jamas ni de tanto; pero la cantidad de mercancías que transitasen tampoco seria igualmente grande. Atendida esta compensacion, la ganancia para los empresarios seria quizá la misma, cualquiera que fuese el género de comunicacion. La diferencia de gastos, sinembargo, hace una diferencia tambien en las probabilidades; de modo que un camino sería mas hacedero por empresarios privados. No hemos incluido en las ganancias lo que dejarían los pasajeros y la correspondencia, así porque esto no sería gran cosa, como porque quizá tampoco tomarían nuestra ruta los efectos muy voluminosos en el caso de un camino, cuyas mayores probabilidades acabamos de indicar.

Debe de haber con todo algunas causas especiales para que las compañías privadas que pudieran ejecutar esta obra no la acometan. Desde 1824 se han estado haciendo solicitudes á nuestro gobierno para que conceda privilegios: muchas de estas solicitudes han sido atendidas, y nada se ha hecho. Pero para no hablar sino de aquellas que han sido plenamente acojidas, y en que ha mediado un verdadero contrato entre las autoridades y algunos particulares, recuérdense los privilegios otorgados al Consul Mac-Gregor en 1831, al Sr. Justo Paredes en 1833, al titulado baron de Thierry en 1835, á Mr. Biddle en 1836, y á la compañía franco-granadina en 1838. Sea que desconfien de nuestra consolidacion política, sea que les arredre el no saber á punto fijo los gastos y las utilidades, ninguna compañía capaz de llevar á ejecucion la obra de comunicar los dos mares se ha presentado hasta ahora obtando al privilegio para hacerla (\*). Todas las que se han presentado, y

---

(\*) *Téngase presente que esto se decia en noviembre de 1845.*

han obtenido las facultades necesarias, han manifestado á toda luz su impotencia. No diremos que su ánimo haya sido engañarnos; pero sí que no contando realmente con fondos, sino esperándolos de suscripciones, ò confiando quizá en vender sus privilegios, no han sido escrupulosas en los peligros que podria correr la empresa. Estos temores se quedan para los que han de arriesgar gruesos capitales en reñones remotas sin ver su manejo, sin saber si están seguros, y sin poder descansar en una ganancia positiva. ¿Se estrañará ahora que ninguno de los privilegiados para la apertura del Istmo haya sido capaz de ejecutarla? Esto no ha sido casualidad, ni obra malévola de un destino irrevocablemente adverso. Todos los hechos tienen sus causas necesarias: todas las causas tienen sus efectos. Cuando no se estudian debidamente ¿qué sucederá? Lo que nos ha sucedido á nosotros. Hemos sido juguete de nuestra credulidad, y hemos estado soñando quimeras á merced del mas despreciable aventurero.



### VII.

## Probabilidades de que ejecute la obra el Gobierno granadino.

Tales son las probabilidades de la apertura del Istmo de Panamá por las naciones poderosas, y por empresarios privados. Réstanos solo investigar las que hay de que se ejecute la obra por nuestro propio Gobierno. Es ahora la primera vez que el Gobierno nacional toma sériamente sobre sí la empresa de comunicar los dos mares, á consecuencia de la ley sobre caminos sancionada por la legislatura de 1845: ley esencialmente benéfica, cuyos resultados serán incalculables para el progreso de la Nueva Granada, si se le plantea relijiosamente, como lo esperamos. Esta obra habia arredrado al Gobierno, que la miraba como fuera de su poder, ó que no habia pensado bastante en su influjo sobre la suerte del Istmo y de toda la República. Tan grande era la apatía sobre este asunto, especialmente en las Cámaras lejislativas, que las primeras solicitudes de particulares para emprender la comunicacion fueron desatendidas. Nada se resolvió sobre la peticion del jeneral Devereux en 1824, ni sobre la de una compañía de comerciantes de Panamá en 1826. La primera vez que el Gobierno Supremo dió pasos importantes y oficiosos acerca de esta obra fué en 1827, cuando el Libertador envió á Lloyd á hacer las esploraciones de que ántes hemos hablado.

Pero todo quedó en eso. Posteriormente nada se ha hecho por el Gobierno, sino es conceder privilegios que han resultado enteramente inútiles. Convencidos quizá los hombres patriotas de la República de que los medios hasta aquí empleados son ineficaces, han cambiado de rumbo. La presente Administración, que manifiesta un gran interés por los adelantos materiales, ha resuelto, según las facultades otorgadas por la citada ley de caminos, acometer por sí la apertura de uno carretero en cualquiera de las líneas entre Chagres ó Portobelo, y Panamá. La imaginación se había acostumbrado á mirar esta obra del Istmo como muy costosa y superior á los recursos de la República. En cuanto á un canal, ello es evidente; pero un camino suficiente para el objeto deseado puede ejecutarse con las rentas nacionales. Aunque un presupuesto formal no se haya hecho de su importe, es imposible que escada de 500,000 pesos un buen mac-adams. ¿I no podrá la nación granadina disponer de medio millon de pesos en tres ó cuatro años? En el actual estado del fisco nadie se atreverá á decir que no. Pero para lograrlo, sería necesario observar fielmente algunas reglas, de las cuales es la primera y principal, *que se aplicasen cien mil pesos anuales á este objeto, sin distraer de ellos un solo peso á otras atenciones, mientras no se concluyese el camino del Istmo.* En haciéndolo así, y en confiando los trabajos á un *hábil ingeniero*, no haya temor de que tan importante obra deje de terminarse. Otra circunstancia útil sería, que algunos capataces se trajesen del extranjero para enseñar el trabajo á nuestros zapadores y jornaleros.

Empero el plan mas conveniente á nuestro modo de ver, sería el de asociar al gobierno una respetable compañía privada. Los gobiernos son muy malos empresarios cuando solos. Sus fondos se malversan, sus trabajos se hacen mal y con lentitud, y sus obras resultan muy costosas, quedan imperfectas, y demandan crecidos gastos de conservacion. Esto se explica. Tienen que valerse de agentes, á quienes ningun interés mueve sino el de ganar su sueldo con el menor trabajo posible. Vense forzados á poner sus caudales en manos que no pueden ser nunca bastante vijiladas, particularmente cuando deben emplearlos en compras de materiales ó en otros objetos indeterminados. Este principio es trivial en economía política.

Hay una compañía que reúne las mejores circunstancias para esta asociacion, y es la Real de los vapores del Atlántico. Cuenta además de sus propios fondos, con la proteccion del Gobierno inglés, y tiene miras é íntereses muy conformes con el proyectó de camino para el Istmo anunciado por el Poder Eje-

cutivo de la República en su decreto en ejecucion de la Ley sobre caminos nacionales. Ambos se han fijado en la línea de Portobelo à Panamá; ambos quieren un camino de Mac-adams; ambos están persuadidos de que lo mas conveniente es lo mas pronto, y que lo mas pronto es lo menos costoso; ambos se proponen una obra, que aunque no sea la mejor para atraer el comercio jeneral, pueda conducir fácilmente pasajeros, correspondencia y efectos livianos, que es lo mas útil para el comercio inglés, siendo tambien lo mas necesario para reanimar las dos provincias de Panamá y Veraguas.

Asociaciones de esta clase tienen, como es sabido, la ventaja de unir á la respetabilidad y á los fondos del Gobierno, la actividad, economía y eficacia de los trabajos particulares. Recomendamos esta idea á la consideracion del Gobierno granadino; pero no somos de parecer que por ningun motivo se difiera la obra del camino al traves del Istmo, aun cuando no haya otra esperanza sino que el Gobierno solo la emprenda. Podria invitar á la compañía Real de los vapores, ó á otras, (\*) anunciando los términos en que se halla dispuesto á entrar en una asociacion; pero manifestando á la vez, que procederá inmediatamente á los trabajos, y que si aquellas no ocurren oportunamente, no se les aguardará. Sí, no se les aguardará; porque esta obra es de una urgencia estremada. Veinticuatro años há que nos independimos de España, á quien se imputó no haber consultado los intereses del Istmo, sino al contrario, profesado una política ruin y tenebrosa; y en veinticuatro años de gobierno republicano, liberal, filántropo y justo, las cosas se hallan en el mismo estado que en 1821. Las dos provincias del Istmo, perdido su comercio, que era su única industria, han caido en el abatimiento y la miseria mas horribles, y para renacer á la vida reclaman todo jénero de arbitrios.

Un peligrosísimo escollo amenaza á esta obra, como á todos los caminos nacionales que han de emprenderse en virtud de la lei de la materia: el aciago *teorismo*, á que somos tan inclinados en esta tierra, y que tanto ha aflijido á las administraciones anteriores. Todo se vuelve teórico en la Nueva Granada, aun las cosas que son por su naturaleza esencialmente prácticas. Esta enorme desgracia tendremos que lamentar en la ejecucion de las utilísimas obras proyectadas, si quieren acometerse todas á la vez, repartiendo la atencion, los caudales y los obreros en toda la estension de la República. El resultado

(\*) *Una nueva compañía anglo-francesa ha pedido el privilejio por medio de Mr. Klaine, agente suyo, que se halla en esta capital. Dicese que ofrece todas las garantías necesarias. Ojalá pueda arreglarse con el Gobierno.*

infalible será que cada obra marche lenta y defectuosamente con sus pequeños recursos, mientras que una sola, acometida con todos los medios de que se puede disponer, terminaria en breve, y quedaria tan perfecta como fuese posible. (\*) Toda la dificultad en este sistema consistiria en la graduacion de los trabajos; pero toca al Gobierno establecer imparcialmente su orden, segun la importancia y la mayor necesidad de cada una. Creemos que no seria imposible persuadir de la justicia y de la verdad en este ordenamiento. ¿No es claro, por ejemplo, que la primera de todas las obras deberia ser el camino del Istmo, ya se considere el tristisimo estado de estas provincias, ya la trascendencia de aquel para toda la República? Por otra parte, la comunicacion de los dos mares amanaza emprenderse por otras lineas que caen fuera de la Nueva Granada, y si otra nacion se nos adelanta en ella despues de tantas esperanzas burladas y renacidas siempre, la ruina de este interesante pais quedará plenamente consumada, toda esperanza morirá entónces, y la República se habrá privado por inercia de un medio brillante de prosperidad.



## VIII.

### Ventajas para nosotros.

Toca ya enumerar los beneficios que de la franca comunicacion entre las costas Norte y Sur del Istmo deben resultar á los habitantes del pais. Es este un punto sobre el cual se ha declamado mucho, y que es indispensable ilustrar imparcialmente. Nada de metáforas ni hipérboles; la verdad, la sencilla verdad sacada de un frio y detenido análisis, es lo que conviene buscar en un asunto ligado con intereses materiales y no poéticos. La decepcion en todo caso no dañaria sino á nosotros mismos.

Cualquiera que sea la diferencia entre un canal y un camino para el comercio jeneral y para los empresarios de la obra, el interes particular del Istmo reclama de preferencia la apertura de un camino. Los buques pasarian el canal sin dejar otro rastro que el desconsuelo de verlos alejarse con las riquezas destinadas á otros paises. ¿Qué motivos podrian tener para visitarnos? Las naves que hoy parten de Europa á las costas del Pacífico hacen mui corrientemente su navegacion

(\*) *Estamos persuadidos de que esta idea es irrealizable, por que se oponen á ella los zelos de las diferentes provincias.*

sin escalas, y otro tanto deberíamos esperar cuando en vez de montar el Cabo de Hornos surcasen nuestras aguas. No se hacen escalas sino por causa de averías, para refrescar viveres, ó para observar el mercado y tentar alguna venta de paso. Las averías no son cosa frecuente, y lo serian menos cuando se tomase esta ruta, mas segura que la del Cabo. Pero en suma ¿qué dejan ellas á los puertos de reparacion? Una pequeña utilidad á ciertas artes. La renovacion de viveres no merece la pena de considerarse: tendria lugar pocas veces, y no es punto en que pueda cifrar un pueblo su prosperidad. Algun aumento en la produccion y venta de ciertos comestibles: no es mas la utilidad. La tentativa de venta es imposible. Nuestro mercado es esencialmente ruin, y no dejará de serlo sino cuando haya industria. Para esto no se necesita de canal; ni vendria con él sino de un modo indirecto. La industria tiene otros obstáculos que pueden eliminarse en todo tiempo. Sin embargo, es el único aspecto bajo el que un canal podria darnos algunas ventajas. Pero no es esta la clase de comunicacion mas propia para despertar nuestra industria, que no tanto demanda vias de esportacion, como brazos, intelijencia y capitales.

No hai fundamento para creer que Panamá, en la hipótesis dada, viniere á ocupar exactamente el lugar que hoi tiene Valparaiso. Seria en verdad la primera en la nueva ruta; pero no seria, como aquel, un puerto de depósito para el comercio de todo el litoral. Anté todo obsérvese, que el comercio moderno tiende sin cesar á poner las mercancías en manos del consumidor; de donde puede inferirse, que aun sin la apertura del Istmo, Chile perderia esa superioridad que hoi tiene, luego que Bolivia, el Perú y el Ecuador, pacificados enteramente y consagrados á la industria, produjesen y consumiesen mucho mas que ahora; porque las negociaciones se harian todas directamente. Esta es obra del tiempo; mas quando quiera que sea, el pais que tenga entónces el cetro del comercio en el Pacifico, lo perderá. Chile, ademas, ha gozado de circunstancias particulares, que han influido en su prosperidad y en el rango á que se ha elevado Valparaiso. Aquella República ha sido la primera donde se ha establecido formalmente el orden y ha empezado á desarrollarse la industria; mientras que su clima y la libertad de sus leyes fiscales han fovorecido notablemente el comercio. Nosotros tenemos, es verdad, el famoso decreto de 25 de mayo de 1835 (hoy la lei 20 part. 2.ª trat. 1.º de la Recopilacion Granadina,) que en doce artículos concede las mayores libertades y esenciones al comercio de los cantones

de Portobelo y Panamá, y que luego en el décimo tercio declara, que ellas no tendrán lugar *hasta que no se establezca una comunicacion franca entre los dos oceanos por dichos cantones, sea por un canal ó sea por caminos de carriles de hierro.* ¿Pero quién puede asegurar que así como se usó con los diputados del Istmo de tan miserable artificio, no se derogaria tambien la lei cuandouviésemos una franca comunicacion entre los dos mares? I sin necesidad de dérogarla ¿por qué no se declararia en el caso de un camino de Mac-adams que la lei no habla sino de camino de carriles de hierro? Esta interpretacion seria estrictamente legal, y acabaria de hacer nugatorio un acto legislativo ya ridículo desde su nacimiento. Nosotros confiamos en que el Poder Ejecutivo profesaria principios de libertad mercantil, pues tales son las opiniones del actual Presidente. Pero no confiamos en que tales principios triunfen en las Cámaras. Hai en la Nueva Granada una propension marcada á las medidas restrictivas en materia de tráfico. La legislacion mercantil es cada vez mas insoportable, y si debemos sentir que ella sufra nuevas reformas, es por el peligro de que todavia la empeoren mas; así como aquella anciana de Roma que lloraba la muerte de Calígula por temor de que le sucediese un tirano mas horrible.

Si se observa cuidadosamente la situacion de Valparaiso y la que ocuparia Panamá en la nueva escala del comercio del litoral Sud-americano, convendrása en que escepto la prioridad *local*, todo lo demas seria contrario á lo que hoy pasa. Valparaiso es casi el único puerto de introduccion para el consumo de Chile, que es muy considerable. Partiendo de aquí hasta Californias, los consumos van disminuyendo casi gradualmente. Muy natural, pues, ha sido que los negocios hayan designado á Valparaiso como un primer puerto de depósito, á fin de tentar algunos despachos para el consumo de Chile, y llevar el resto á los demas puertos: Arica, Callao, Paita Guayaquil, Buenaventura, Panamá &c. ¿Qué sucederia siendo Panamá el primer puerto en el órden de localidades? Los consumos del pais, ni aun todos los de las provincias vecinas ofrecerian cebo bastante para crear un depósito, de donde se estrajese para los otros puntos lo que aquí no habia tenido despacho. Todo habria que extraerlo, y así valdria mas llevarlo directamente á los puertos de consumo. Puede asegurarse que entonces no habria ningun depósito jeneral, sino que cada uno de los principales puertos, Guayaquil, Callao, Valparaiso y Panamá muy en pequeño, lo serian de sus pueblos comarcanos. Tal es á lo menos nuestro modo de ver las cosas. Pero en todo caso, no se debe dar una gran importancia á la calidad de simple depósito, cuando el pais

no tiene en sí mismo medios de utilizar esta condicion, es decir, industria. Las ventajas de que aquí se guardasen por los extranjeros las mercancías que habrian de llevar luego á otras partes, se reducen al importe de los almacenes, á los derechos de almacenaje, y al establecimiento de algunos vecinos mas como agentes ó comisionistas.

Un canal interior para buques menores produciria los mismos efectos que un camino. Vamos á indagarlos.

La causa principal de los errores ó exajeraciones que sobre los beneficios para nosotros de una franca comunicacion por el Istmo se han propalado, nacen de una hipótesis falsa. Supónese que abierta la comunicacion, las cosas volverian enteramente al estado antiguo, en que los comerciantes del Istmo hacian tan buenos negocios en todo el litoral. Un camino es mucho mas apropósito que un gran canal para convertir el pais en depósito de las mercancías destinadas á los otros estados Sud-americanos del Pacifico y á las Islas de la Polinesia; pero aun en este caso, bastante probable, y único en que podrian nuestros comerciantes derivar algunas utilidades, las cosas no pasarian para ellos como ántes. Hallábase entónces el comercio de tránsito en nuestras solas manos á virtud de la política española, que negaba la concurrencia á los extranjeros, á esos extranjeros activos é inteligentes, que á haber sido entónces admitidos, como hoy, á una igual competencia, habrian absorbido los negocios. Méjico, pues, y Centro-América y el Cauca, y Guayaquil y el Perú, no seràn abastecidos esclusivamente por nosotros, abierto el camino entre los dos Oceanos, y convertido Panamá en un gran depósito. Los comerciantes del Istmo lucharán desventajosamente, si es que llegan á luchar, con los activos traficantes de Europa y los Estados Unidos: *con los ingleses, holandeses y yankees*. Esta comparacion no merece la pena de hacerse formalmente. Sí, ya lo hemos dicho en otra ocasion: “nosotros no volveremos á ser los fenicios de estas rejiones;” y si en semejante hipótesis descansan las ponderadas utilidades que nos acarreará la franca comunicacion de los dos mares, preciso es convenir en que ellas carecen de fundamento.

Pero en cambio, su influjo sobre la industria será muy grande. La obra supone, en primer lugar, la inversion de grandes sumas, que se importarán en el pais, ya en forma de numerario, ya de instrumentos, utensilios y otros efectos. Supone asimismo el ingreso de muchas personas, como directores, trabajadores, sobrestantes, y despues empleados en el camino, traficantes, comisionistas y agentes. Los nuevos valores y los nuevos habitantes abrirán un consumo estenso á todos nuestros productos,

aumentando indefinidamente su pedido. Los atractivos de estas ganancias despertarán el espíritu de trabajo, de que nos darían por otra parte un buen ejemplo los pobladores extranjeros. El país será mas conocido, y reputado en breve de magnífico campo para la industria, llamará una copiosa inmigracion, que nos dará lo que mas necesitamos, intelijencia y brazos. Causas son estas poderosas para desarrollar con rapidez nuestra agricultura, mineria, ganaderia, pesca, é infinidad de otros ramos de trabajo productivo, que hoy duermen profundamente. Seremos entónces productores en todos esos ramos, seremos tambien verdaderos comerciantes, cambiando los productos indijenas con los productos extranjeros. Considerado como via de esportacion de nuestros productos, el camino será útil, si bien no necesario. Las poblaciones del Istmo se hallan casi todas sobre el Pacífico, por donde podrian sacar hoy sus frutos á los países del Sur, si estos frutos existiesen en cantidad bastante. Pero aunque tales países pueden ser buen mercado para muchos de nuestros productos tropicales, aun es mejor que el número de los mercados se aumente, pues acaso Chile seria el único que tendríamos en esta direccion. Los demas Estados tienen en sí mismos las producciones de los trópicos. Nuestros pobres industriales tendrian, ademas, un estímulo mayor para dedicarse al trabajo cuando hubiese un inmediato pedido de sus artículos, como lo habria, traficando el camino por numerosos comerciantes. Sábese que el agricultor, el ganadero y el minero no dan salida á sus productos sino por la mano intermedia del comercio exterior, y que esta ocupacion distinta de las otras se halla hoy mui limitada en el Istmo, entre otras causas, por el gran costo de la conduccion por el norte de nuestros voluminosos frutos, que bien querríamos llevar á los extranjeros en pago de lo que les tomamos en las Antillas y los Estados Unidos.

Por último, los beneficios de la civilizacion, traídos por el contacto frecuente con los países mas adelantados, no serian los menores debidos á la franca comunicacion de los dos mares. Otros muchos pudiéramos enumerar, como el valor de las tierras y de los edificios; pero ellos serian mas bien resultado inmediato del progreso de la industria y de la poblacion. La industria y la poblacion aumentarán, es verdad, con el camino; pero tambien pueden hacerlo sin él. Sus verdaderas trabas son la falta de conocimientos industriales y de aficion al trabajo, que podrian desaparecer hoy mismo con algunos esfuerzos.

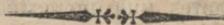
Una ventaja digna de mencionarse, y que será comun á muchas otras provincias de la República, consiste en la mayor baratura con que recibiremos las mercancías extranjeras de nuestro

propio consumo. Es la misma utilidad que la obra está destinada á producir á los diversos países que hacen su comercio por el Cabo de Hornos, pero elevada al máximo. Las provincias de Panamá y Veraguas reciben ahora por Chagres sus efectos extranjeros, y esportan por allí los que dan en pagó. Sábese bien que el tránsito del Istmo en la actualidad es tan costoso, que no faltan ejemplares de negociaciones hechas con el Perú sobre los mismos efectos que allí se han llevado por el Cabo, y que hoy son pocos los comerciantes que no estén persuadidos de que aquel mercado les proporciona mas conveniencia que el de Jamaica. Podemos referir el hecho de dos barriles de cerveza enviados *de obsequio* de Jamaica á un comerciante de esta ciudad, que le costaron mas por su conduccion que si los hubiese *comprado* venidos por el Cabo de Hornos. Asi, el pais mas favorecido de la naturaleza por su situacion, es hoy el mas agraviado por las circunstancias.

Las provincias meridionales de la Nueva Granada sobre el Pacífico, Chocó, Buenaventura, Pasto, Cauca y Popayan, experimentan hoy en su comercio exterior todos los inconvenientes, así del Cabo de Hornos, como del Istmo de Panamá. Sus mercancías compradas en el Perú ó Chile, son de las que han doblado el Cabo, y las llevadas de Jamaica transitan por el Istmo; en ambos casos el recargo de precios es manifiesto, y en cuanto á esto las mencionadas provincias se hallan en una situacion, si no peor, tan mala como la nuestra. Diversas serian las circunstancias despues de establecida una franca comunicacion de uno á otro mar. Nuestros hermanos del Sur abrazarian definitivamente la via nacional, que hoy no frecuentan sino alternadamente con la del Cabo de Hornos en la angustiosa incertidumbre de su escaso comercio. Sus frutos, ademas, encontrarian una fácil salida por nuestro camino para los países tras-atlánticos, y entonces la menguada industria de aquellos pueblos, hoy distantes de todos los mercados, pulularia animada por el aliciente de una segura y provechosa venta.

Otras ventajas perceptibles derivaràse del camino del Istmo para toda la República. Sin hablar del caso en que convertidos sus puertos Norte y Sur en otros tantos depósitos jenerales para las respectivas costas, todas ó casi todas las provincias se proveyesen aquí de sus efectos de consumo, la fácil comunicacion de las provincias setentrionales con las meridionales, no es un beneficio poco valioso. El tránsito espedito de tropas, de caudales y de correspondencia, contribuirian á la mejor administracion pública; y acaso se entablarán entre esos pueblos de una misma nacion, que hoy se hallan separados por grandes obstá-

culos naturales, nuevas y productivas relaciones de comercio, ó aun cuando solo sean de union, de paisanaje y de amistad. ¿Y quién dice que no influirá nuestro camino en el sostenimiento de la paz entre la Nueva Granada y las otras naciones? Interesadas todas, mas ó menos, en la conservacion de un franco paso para sus súbditos y producciones, economizarian disputas que pudiesen turbar la buena amistad, indispensable para llenar aquel objeto.



## IX.

### Conclusion.

Damos aqui término á una carrera embarazosa, aunque no poco frecuentada, y que nos asiste la conciencia de haber hecho con la mayor imparcialidad. El resultado jeneral de nuestro exámen da fundado motivo para desconfiar de que la amplia comunicacion intermarina sea una obra contemporánea; mas no hace desesperar de que un trabajo sencillo y supletorio sea ejecutado por nuestro Gobierno, solo, ó en asociacion á una fuerte compañía particular. Hemos manifestado, por otra parte, que semejante trabajo seria el mas útil inmediatamente al pais. Entiéndase que al preferir un camino como mas ventajoso á nuestros particulares intereses, no desechamos absoluta y perennemente un gran canal, que cortando del modo mas completo el Istmo en que habitamos, permitiese una franca comunicacion á todo buque entre los dos Oceanos. Sabemos bien que los intereses del jénero humano son los intereses de todos sus miembros, y que lo útil para todo el mundo no podria menos que serlo para nosotros. Pero tambien estamos convencidos de que la situacion actual de estos pueblos demanda una palanca que obre específica é inmediatamente, á fin de levantarlos al nivel de los progresos jenerales de todos los otros. Cuando esto suceda, cuando á virtud de poderosos y particulares estímulos el Istmo sea un pueblo industrioso que haya asegurado su subsistencia y aun su abundancia, podremos confundir sin recelo nuestros intereses con los intereses de la humanidad. Ello será no solo jeneroso, mas tambien debido, y no vacilo en añadir que conveniente. Los sistemas restrictivos, alejadas las circunstancias que pudieran justificarlos, son en fin de cuenta onerosos para los mismos en cuyo favor se establecieron.

Por lo demas, no se trata de escojer entre cosas igualmente accoquibles en la época presente; sino entre una obra compa-

rativamente fácil y pronta, y una difícil, costosa y de remotas probabilidades. “El canal del Istmo es una obra de porvenir,” ha dicho Mr. Chevallier; y en tan cortas palabras se resume cuanto acabamos de esponer relativamente á la eleccion de ahora y á la eleccion de nuestra posteridad. Abrase un buen camino provisorio entre Portobelo y Panamá, que permita á pasajeros y mercancías transitar cómodamente y á poca costa en dos dias á lo mas, y dejemos á nuestros hijos la incumbencia de ofrecer á las potencias ó compañías que lo pretendan el espacio mas susceptible de cortarse por un canal marítimo, que haga inútil nuestro primer camino. No seamos ambiciosos ni visionarios. Dejemos que la naturaleza siga su curso propio, que consiste en empezar por lo simple y acabar por lo complicado. Probemos á experimentar si un camino basta ó no para el comercio destinado á pasar por nuestro Istmo. Este es un punto sobre el que no pueden hacerse aun sino conjeturas. Faltan los datos precisos para cálculos matemáticos. Pero lo cierto es, que ninguna reforma ha sido jamas útil, sino cuando ha sido gradual; y aun cuando hai razones para esceptuar una comunicacion no destinada tanto á la salida de los productos indíjenas, como á cambiar el curso del comercio jeneral, no tiene duda que semejante cambio nunca seria repentino, y que por tanto, para iniciar la revolucion basta una obra de moderadas pretensiones, que deje lugar á otra mas perfecta (y mas hacadera entónces,) ideada ya para completar lo que tan felizmente se habia principiado. Nosotros, como el que mas, descáramos ver cumplida la gran metamórfosis que nuestro pais está llamado á consumir. Pero tenemos poca imaginacion, y no gustamos ver mas allá de lo posible, ni aun de lo probable. Dejamos gustosos á los espiritus poéticos que se diviertan creando mundos imaginarios en sus dorados ensueños; nosotros, entre tanto, usaremos del frio razonamiento y de la sana crítica. Estos nos dicen que no debemos aspirar á mucho, no sea que lo perdámos todo, y que á guisa del perro de la fábula, no abandonemos la modesta presa por ir tras otra que resulte ser solo una sombra. Por reducidas que sean nuestras aspiraciones, siempre serán bastantes en la materia que nos ocupa para variar notablemente el teatro que á la vista se nos ofrece. Nosotros, á lo menos, si logramos ver realizado el proyecto que como mas fácil indicámos ántes, cerraremos los ojos en la dulce persuasion de que nuestros hijos no sufrirán, como nosotros, el dolor de buscar el trabajo, y de ser repelidos de todas partes por una situacion, que no permite á la voluntad mas enèrgica bastarse à sí misma.....

Panamá, noviembre 3 de 1845.

# NOTAS.



(1) *Esta no es una calumnia. Véase el folleto publicado en Londres en 1843, que lleva al fróntis esta inscripcion: private and confidential.*

(2) *Artículo remitido de Kingston, Jamaica, su fecha 1.º de mayo, inserto en el Times, junio 7 de 1845.*

(3) *Mr. Chevallier, que no es visionario, pero tampoco tímido, desecha semejante idea.*

(4) *El Herald de N. York de 2 de julio de 1845.*

(5) *La antigua Panamá fué fundada desde 1517, y la nueva no dista mas de dos leguas de sus ruinas.*

(6) *Canton del Darien se llama el territorio á las orillas del golfo de San Miguel. Es el único que conserva el nombre primitivo de todo el Istmo, y el primero en realidad que fué así llamado, aunque por la parte del Nordeste.*

(7) *Se hallan frente á la bahía de Mandinga.*

(8) *Las jeografias antiguas llaman idiferentemente Istmo de Panamá ó Darien, al que separa las dos Américas.*

(9) *Llamaban así tambien el Atrato.*

(10) *Resulta de las investigaciones de Mr. Rouhaud, que así sucedia por los años de 1647 y 1648.*

(11) *De este error provino el nombre de Indias que se dió á la América, y que conservó siempre aunque modificado con el adjetivo Occidentales.*

(12) *Mr. Chevallier, en su interesante opúsculo sobre el Istmo de Panamá.*

(13) *Véase la Enciclopedia Británica, artículo "Darien," en donde se encuentran todos los pormenores de la historia de esta colonia escocesa.*

(14) *Véase el Mapa.*

(15) *Fué abandonada de su gobierno por celos entre ingleses y escoceses; y España, que al principio la respetó, no paró luego hasta arruinarla completamente.*

(16) *Este resultado no seria súbito, pero se consumaria al cabo de pocos años. Mientras, las ganancias serian mayores, dentro de los límites dichos, de donde irian bajando mas y mas. Inútil es repetir, por otro lado, que para entónces el comercio habria tomado un alto vuelo por la tendencia jeneral é incesante que tiene á incrementar.*



## CORRECCION.

En la página 5.ª línea 16, donde dice *conductor*, debe decir *director*.