

COMUNICACIONES INTEROCEANICAS
por la América Central,

POR M. AUGUSTO LAUGEL.

(Conclusion.)

Por desgracia, la política de los Estados-Unidos en las provincias de la América Central podrá suscitar algunos obstáculos á la ejecucion de los proyectos de nuevos caminos de hierro interoceánicos. Los acontecimientos de que ha sido teatro aquel pais, el bombardeo de Greytown, la invasion de Nicaragua, la intolerable tiranía del aventurero Walker y el apoyo moral que le ha prestado por algun tiempo el Gabinete de Washington, han despertado el temor y la desconfianza, haciendo ademas que parezca reanimado el antiguo espíritu nacional. Nada era mas fácil para los norte-americanos que establecer lentamente su influencia en las antiguas colonias españolas por medios legítimos y pacíficos, abriendo nuevas vías de comunicacion, aumentando los recursos y llevando con el espíritu emprendedor la prosperidad y la riqueza. Aun cuando fuera cierto, como pretenden los americanos del Norte, que la degeneracion de aquellos pueblos los hará confundirse con ellos mas ó menos tarde, ¿no seria mejor que semejante absorcion fuese obra del tiempo y de la comunidad de intereses, y no de la violencia?

Verdad es que una conquista hecha de esta manera tardaria en realizarse mas de lo que permite la impaciencia de los norte-americanos, que cada dia se señalan con una nueva agresion. Por otra parte, no dejan de ser favorables á este espíritu invasor los desórdenes políticos de las repúblicas de la América Central y el federalismo que las mina sin cesar y las hace impotentes, en vez de ser una garantia de independencia como en los Estados-Unidos. Pocos años han pasado desde que se inauguró el camino de hierro de Panamá; y los americanos no reconocen ya las Autoridades locales de la Nueva-Granada: el sangriento episodio de la matanza de algunos emigrados, provocada con la muerte de un niño, les ha dado pretexto para reclamar el derecho de tener á su cargo la policía del Istmo y mantener en él una fuerza armada. Estas pretensiones y tentativas, cada vez mas amenazadoras, van encaminadas á la realizacion de vastos proyectos, que no cuidan de disimular los órganos de las

opiniones democráticas mas avanzadas de los Estados-Unidos. Restableciendo Walker en Nicaragua la esclavitud por medio de un decreto reciente, bien ha dado á conocer el espíritu del partido á cuyo servicio está consagrado. Si hubiera hecho triunfar su influencia en Nicaragua, habria podido tener esperanza de estenderla fácilmente á los Estados vecinos, y entonces, ostigada Méjico por el Norte y por el Sur, y siendo, como es, cada dia mas rápida su disolucion, ó sucumbiria en una lucha desigual, ó tendria que entregarse á su poderoso enemigo.

Comparando la conducta reciente de los Estados-Unidos sobre este asunto con la de la Inglaterra, se ve que de parte de esta ha habido una moderacion y sabiduria notable en los debates de que ha sido objeto la América Central, pues ha abandonado voluntariamente derechos que pudo sostener mas largo tiempo, aunque fuesen dudosos, y ha restituido al estado de Honduras un territorio cuya ocupacion podia prolongar. Esta decision era, no solo la mas racional, sino la mas equitativa. Los mas poderosos intereses de la Gran-Bretaña no se agitan en el hemisferio americano, sino en el del antiguo mundo, que desde Gibraltar hasta la Nueva-Zelanda está sembrado de establecimientos de su comercio. Si Inglaterra perdió á fines del siglo último un vasto Imperio allende el Atlántico, en cambio ha logrado estender hasta la falda misma del Himalaya la magnífica conquista de Warren Hastings y del Lord Clive, y comienza á invadir un nuevo continente en donde muestra con orgullo las florecientes colonias de Victoria y Nueva-Gales del Sur. Impórtale, pues, conservar y multiplicar las comunicaciones con estas posesiones remotas que ofrecen salida segura á los productos de la metrópoli, ocupacion á los brazos ociosos, y aliciente á los aventureros que buscan gloria ó riquezas. La colonia del Cabo de Buena-Esperanza está situada en el camino principal de la India y de la Australia. Los vapores del Mediterráneo y del Mar-Rojo y el camino de hierro de Alejandria forman una linea de rápida comunicacion que pone á Lóndres á 40 dias de Calcuta, uniendo tambien á Sydney y á Melbourne. Se trata, en fin, de construir un camino de hierro en la llanura del Eufrates para unir el Golfo Pérsico al Mediterráneo. Esta es la parte del mundo á donde la Inglaterra dirige su mas esquisita vigilancia: en ella se opone á la política rusa, y estará siempre dispuesta á agotar todos los recursos de la guerra y de la diplomacia para defender

los puntos por donde se puede entrar en sus posesiones asiáticas,

Así, pues, mientras el atrevimiento del pueblo americano le lleva al otro lado de las Cordilleras, hacia el gran Océano Pacífico, los ingleses tienen fija su atención en el Mediterráneo y en el Océano de la India. Inglaterra y los Estados-Unidos son dos naciones hermanas, porque proceden de una misma familia; y, sin embargo, caminan en opuestas direcciones. Las hostilidades que estallan entre ellas, por lo general con frívolos pretextos, no tienen fundamento en la naturaleza de sus verdaderos intereses. Inglaterra ha podido hacer grandes concesiones en el asunto de la América Central, no solo porque trataba de evitar una guerra que hubiera sido una calamidad para todas las naciones, sino porque en realidad ninguna ventaja le producía el ocupar un punto cualquiera en aquella parte del Nuevo-Mundo. Lo que hoy importa es mover á aquellos Estados, tan agitados por sus incensantes discordias, á que respeten la legalidad, despertando de nuevo en ellos el sentimiento nacional ultrajado por los norte-americanos. Esta política garantizará mejor que todas las promesas la neutralidad de las grandes vías que se trata de abrir entre ambos Océanos, y defenderá el Istmo mas eficazmente que todos los tratados.

Traducido.

A. MONTERDE.

SOCIEDADES CIENTIFICAS.

REAL SOCIEDAD ESCOCESA DE ARTES.

Descripción del canal del Ganges, por TOMAS LOGIE, Esq., ingeniero civil é ingeniero del Pegú.

Después de mostrar grandes y bien ejecutados planos de la obra, el autor advirtió que como los canales de la India son principalmente de riego, aunque sirven también para la navegación, disminuyen de ancho en su curso conforme alimentan los ramales que salen de ellos. Por esto el canal del Ganges, aunque tiene 150 pies de ancho en su origen, solo tiene veinte al terminar en la unión del Ganges con el Jumna. Las principales dificultades ocurrieron en las primeras veinte millas, en que cruza los desagües del Sewalick ó Himalaya inferior. Estas corrientes se dispusieron de este

modo: 1.º haciendo entrar en el canal los torrentes menores; 2.º haciendo pasar dos ríos sobre el canal; 3.º haciendo entrar en él al río Ratmú; y 4.º pasando el valle de Solani por encima del río. Después el canal corre por la divisoria entre el Ganges y el Jumna, llamada *Doab* y riega las dos vertientes con sus derivaciones, que son paralelas al talweg. De este modo, no solo se riegan todos aquellos campos, sino que cuando convega se pueden también desaguar, y se espera por esto que mejore aquel clima. Para dar una idea de la magnitud de este canal, que mas bien podría llamarse río, pues lleva tanta agua como el Tay, el Clyde y el Forth reunidos, copiaremos á su presente director, el coronel B. Smith: el canal, con sus ramales, es navegable en 890 millas, entre las que hay distribuidos 17 desagües, de 800 á 18 pies de vía de agua, 202 puentes de 200 á 20 pies de id., 297 entradas de menor importancia, 16 esclusas de desnivel, 51 esclusas de navegación para otros tantos canales, 282 cabezas de canales de riego, 49 casas de guarda de primera clase y 122 de segunda, seis talleres, dos pasos sobre el canal de 200 á 500 pies de vía de agua, y por fin, el grande acueducto del Solani.

Respecto de la magnitud de algunas de estas obras, se puede añadir que todos los ladrillos de las obras de Pattri y Ratmú, puestos en fila ocuparían cuatro mil millas, y los del acueducto del Solani darían mas de una vuelta al globo. La escavación sola del canal formaría un cubo de 1565 $\frac{1}{4}$ pies de lado, y si toda la tierra desmontada se extendiese sobre Edimburgo, que tiene 2 $\frac{1}{2}$ millas cuadradas de superficie, se encontraría la ciudad enterrada á 50 pies del suelo. El coste de esta obra, hasta el 8 de abril de 1854, en que se inauguró oficialmente, fué de 1.400,000 libras, y probablemente se habrán gastado 600,000 mas antes de entrar en explotación corriente; pero por grande que parezca esta cifra, no podía hacerse la misma obra en Inglaterra por menos de 7.006,000 de libras, aun con grande baratura en el terreno ocupado. Solo en las primeras veinte millas se emplearon 30,000 obreros indígenas, y ninguno podía reclamar su paga hasta que se despidiese, avisando quince días antes. Cerca de dos tercios de esta gente era de Uda, y si se hubiese reunido este país algunos años antes, no se hubiera tardado tanto en la obra ni hubiera dado resultados tan módicos.

El gasto del canal se calcula en 6750 pies cúbicos por segundo, que pueden dar riego para