

CANAL DEL ISTMO DE SUEZ.

(Conclusion.)

Con respecto á la impracticabilidad del canal, si fuese cierto que los Ingenieros ingleses estuviesen conformes, lo sentiria mucho, porque se tendria una idea muy inferior á la reputacion justamente adquirida que tienen de gran capacidad.

Pero me guardaré bien de hacer tal supuesto, respecto á los eminentes Ingenieros que tiene la Inglaterra, afortunadamente no es así y ahora sabemos el caso que debe hacerse de semejante aserto.

Se dice aun que entre todas las dificultades hay una principal, que es la de practicar un canal en un desierto sin productos y sin una sola gota de agua. Pero la esperiencia ha demostrado que esto no puede presentar dificultad. Se olvidan pues, que todo el ferrocarril del Cairo a Suez pasa por el desierto, y aun por un desierto mas árido que el que atravesará el canal, y que sin embargo los trabajadores no se han muerto nunca de sed, puesto que se conduce diariamente el agua necesaria; lo mismo que se verifica en Suez, en que no hay una gota de agua potable; se olvidan de que en Egipto están acostumbrados á traer el agua de una gran distancia, y que se poseen todos los medios de subvenir á esta necesidad; se olvidan de la historia que nos refiere que una gran parte del canal se ha hecho efectivamente en el desierto en diferentes épocas y con medios de ejecucion mas atrasados que los que hoy poseemos. Aun se encuentran vestigios de este antiguo canal por todo el desierto, yo los he visto, no cabe duda en este punto y ha debido ejecutarse por trabajadores que tenían las mismas necesidades que los de nuestro tiempo. Pero lo que tiene menos excusa es que aparezca que se ig-

nora cuanto se ha dicho en el informe de la comision internacional.

Antes de empezar las obras del canal marítimo se ejecutará el canal de agua dulce desde el Nilo al lago Timsah, así como las conducciones y regueras para llevar agua dulce á través de todo el desierto á Suez y á Pelusa. Este punto importante está tratado en el informe de la comision, pero todo es inútil para los que no quieren ver ni oír.

Hay aun una cosa singular, bastante digna de llamar la atencion. Mr. Stephenson dice que Mr. Rendel no ha aceptado el proyecto, tal como se ha presentado ahora, y que Mr. Mac-Clean sostiene tambien que el canal no es practicable. Mr. Mac-Clean manifiesta su conviccion de la posibilidad de un canal marítimo en línea recta á través del Istmo, conforme al informe firmado por él en Egipto; y ha añadido que esta conviccion es para él siempre la misma, y que ningun miembro de la comision tenia mas fé en la posibilidad de construir el canal marítimo que el difunto Mr. Rendel; con tal que se construyese como los demas canales, superior al nivel del mar y como él ha propuesto despues de examinar la costa del Mediterraneo y del lago Menzaleh. Observemos ahora nosotros: Mr. Mac-Clean dice que él y Mr. Rendel están convencidos de la posibilidad de ejecutar un canal de nivel elevado y Mr. Stephenson declara en su primer discurso, que un canal con toma de agua en la parte alta del Nilo, es decir, un canal elevado es un absurdo.

Como vemos, en este punto Mr. Stephenson, está tan en contradiccion con MM. Rendel y Mac-Clean como en el otro con la comision internacional. No puede de ningun modo afir-

mar, como lo ha hecho en su segundo discurso, que todos los ingenieros ingleses son de su misma opinion.

Resumamos: me parece que resulta de las publicaciones hechas, que Mr. Stephenson cree imposible la ejecucion del canal, siempre que no exista una gran diferencia entre el nivel de los dos mares, lo que felizmente no sucede; y que por el contrario MM. Rendel y Mac-Clean juzgan que el canal es posible, como la comision internacional, difiriendo solo su opinion en cuanto á la manera de construirlo. He aquí, pues, una gran diferencia entre Mr. Stephenson y nuestros honorables colegas.

¿Pero en qué se ve, pues, tanta dificultad para practicar un canal en el Istmo? Esto es lo que no dice Mr. Stephenson. ¿Es que tema encontrarse una capa de arena á la altura de las bajas aguas, como ha sucedido en el Zafra-nieh, canal que desemboca cerca del Cairo? Esto seria olvidar que la configuracion del terreno del bajo Egipto varia mucho de la del desierto, así es que lo que es difícil para los canales del bajo Egipto es muy fácil para el desierto, en el terreno de este no hay que temer los bancos de arena movediza, porque todo está compuesto de arena sólida y de arena arcillosa. Los sondeos en toda la longitud del Istmo han probado felizmente que no hay absolutamente nada que temer al practicar el canal.

Por otra parte la ciencia no lo dice, la experiencia sola puede demostrarlo. La misma historia nos refiere, como acabo de manifestarlo, la existencia real de un canal á través del desierto, de lo cual he encontrado aun señales. ¿Y no se tiene en cuenta para nada la existencia de los Lagos Amargos abiertos por la naturaleza en el terreno del Istmo, á la profundidad querida y que tienen casi un tercio de la longitud total del canal?

Las opiniones que manifiestan la imposibilidad de la ejecucion del canal en el terreno del Istmo, no podrian en ningun caso ser aplicables mas que á las dos terceras partes de la longitud total.

Con respecto á la economia de tiempo que

se obtiene por el ferro-carril, en nada constituye una prueba negativa. El camino de hierro es excelente para los viajeros; pero, ¿qué significan algunas horas mas ó menos en un viaje á las Indias para las mercancías que pasan por Egipto? La ventaja del canal no se ha querido fundar en esto, sino en suprimir el embarque y desembarque de las mercancías. Es el comercio del mundo el que pasará por el canal, dejemos á los viajeros que vayan por el ferro-carril.

Lord Palmerston ha dicho, que en vista de las razones técnicas y geográficas tan hábilmente presentadas por su amigo, miembro del Parlamento por Whitby, el proyecto no puede ejecutarse sin un enorme sacrificio de hombres y de dinero. Yo sostengo, aunque me veo obligado á decirlo y sintiendo que desagrada á lord Palmerston, que no puede hallarse en los discursos de los que han sostenido estas opiniones, en lo que se refiere á la cuestion, ni aun la sombra de una razon técnica ni geográfica.

Separando de la carta dirigida por Mr. Stephenson á la *Gaceta austriaca*, en contestacion á la de Mr. de Negrelli, todo lo que es puramente personal á nuestro honorable colega; es notable observar, que no presenta ningun hecho nuevo acerca de la cuestion, ni nada en que pruebe sus opiniones, en las que Mr. Stephenson parece persistir, á pesar del informe de la comision internacional, que ni siquiera ha citado en su carta. Nuestro honorable colega, Mr. de Negrelli, responderá á todo lo que tiene de personal, pero lo que si hay de cierto hasta ahora es, que Mr. Stephenson no ha visto sino desde muy lejos la parte mas interesante del terreno que se estiende desde el lago Ballah hasta el Mediterraneo.

Mr. Stephenson manifiesta que no tiene hostilidad alguna en contra de un canal marítimo á través del Istmo de Suez, y continúa, que se admiraria al ver un canal como los Dardanelos y el Bósforo, atravesando el istmo que separa el mar Rojo del Mediterraneo; pero que conoce que este canal es impracticable,

y sin mas razones concluye diciendo que el proyecto no es de los que merecen dedicarse con atencion.

Se apoya en la opinion de Mr. Talabot, citada en su mismo discurso de 1851 al Instituto de ingenieros civiles, que se encuentra en el *Minutes of proceedings*, volumen 10, páginas 10 á 13, y para otros detalles en la del capitan Spratt espuesta en un folleto titulado: *An inquiry into the soundness of Mr. de Lesseps' reasonings and arguments on the practicability of the Suez canal by captain. T. Spratt. 1858.*

Creo que en contestacion á todo esto podemos presentar: el informe de la comision internacional; los cálculos de nuestros colegas el ingeniero Lieussou; los informes de nuestro colega el inspector general Renand; los del baron Carlos Dupin; los del capitan Philigret; los escritos de nuestros colegas Paléocapa y de Negrelli; mi discurso á la Academia de ciencias de Amsterdam y tantos otros escritos que han tratado la cuestion á fondo.

Creo que el capitan Spratt se eugaña en sus razonamientos y en sus conclusiones acerca de los aterramientos que amenazarían la duracion de las obras de mar en la costa de Pelusa y sobre todo lo que se refiere á la bahía y rada de Tineh. La comision internacional ha respondido de antemano á todas las objeciones en el párrafo 10 del informe.

La Holanda tiene mucha analogía con el bajo Egipto y hay gran semejanza en las situaciones hidrográficas de ambos paises. No será, pues, raro que entre nosotros y el Egipto se presenten muchas veces casos análogos, y con gran satisfaccion he observado que en estos casos, la opinion unánime de nuestros ingenieros encargados de las obras marítimas de la costa, de las embocaduras y del curso de nuestros rios, conviene perfectamente con los principios admitidos en el informe de la comision internacional.

En cuanto á mi opinion particular, he ido dos veces al Egipto donde he permanecido algunos meses; he atravesado por dos veces el desierto, la primera desde Suez, por los Lagos Amargos y el lago de Tinsah, hasta la pla-

ya y bahía de Pelusa; la segunda desde el Cairo, por el valle Toumilat hasta el lago Tinsah, y he vuelto por el mismo camino. He explorado el terreno en todos los sitios por donde se proyectaba el canal marítimo y el de agua dulce, he examinado la rada de Suez, los Lagos Amargos, los restos de antiguos canales, el lago Tinsah, el lago Menzaleh, la playa de Pelusa, la rada de Tineh y el valle Toumilat; con todos los recursos posibles para conocer detalladamente el terreno por sondeos y poder formar un juicio exacto de lo que he visto y examinado. Desgraciadamente esta opinion es diametralmente opuesta á la de Mr. Stephenson.

Con todo el respeto debido á la alta reputacion de este ilustre ingeniero yo me permito, como presidente de la comision internacional, protestar contra opiniones que me parecen erróneas, y que no están por otra parte apoyadas en ninguna de las pruebas que podemos exigir. Salvo mejores argumentos, creo, pues, que puedo persistir en la opinion del informe adoptado unánimemente, despues de detenidas y detalladas discusiones por todos los miembros de una comision en que cada vez aprecio mas sus altas capacidades y su incontestable justificacion.

F. W. CONRAD,

Presidente de la comision internacional.

CONTESTACION DE MR. DE NEGRELLI A MR. STEPHENSON.

Viena 20 de setiembre de 1858.

Sr. Redactor:

El *Times* del 5 de agosto publica la contestacion de Mr. R. Stephenson á mi carta del 18 de junio, relativa al discurso pronunciado por este honorable miembro de la Cámara de los Comunes, acerca de la apertura del Istmo de Suez, en la sesion del Parlamento ingles del 11 de junio.

El honorable caballero, al ver en mi carta hechos que rectifican sus asertos, parece que se ha despertado de un letargo, del cual