

el «Aigle con toda la escuadra en el faro sur de los Lagos Amargos á las cuatro y media de la tarde. — FERNANDO DE LESSEPS.»

«Suez, 20 de Noviembre, á las 11 y 60 minutos de la mañana. El «Aigle» ha fondeado en el Mar Rojo. — FERNANDO DE LESSEPS.»

El hombre mismo que concibió el gigantesco plan de la perforación del istmo, fué el ejecutor de la inmensa obra, y Dios le permitió gozar la gran satisfacción de mirarla concluida, y de anunciarla al orbe por sí mismo.

Lesseps echó sobre sí terrible responsabilidad el día en que prometió al mundo que pondría en comunicación el Mar Rojo con el Mediterráneo, por medio de un canal navegable. Muchos sabios dudaron, los ingleses prorumpieron en risas, y el ingeniero francés se puso en obra, seguro de alcanzar un éxito feliz y cumplir lo prometido.

En efecto, después de diez años de dedicación constante, de rudos trabajos y de padecimientos crueles, alza la voz Lesseps desde Suez, y glorioso heraldo de un grande hecho, anuncia á todos los continentes: «El África queda mutilada del Asia, y yace aislada en medio de las aguas como inmensa isla, entre el Mediterráneo, el Atlántico, el océano Índico y el golfo Arábigo: las naves pasan por agua del Mediterráneo al Mar Rojo en veinte horas: los vínculos del mundo se estrechan: las Indias quedan cuatro meses mas cerca de Europa, y Bombay á un mes de Londres.»

CAPITULO XVI

EL CANAL DE SUEZ

Y PUERTO-SAID.

Febrero 7 de 1873.

LOS vapores-correos hacían el trayecto á la sazón entre Ismailia y Puerto-Said. Así es que en esta ocasión pude realizar mi deseo de navegar por el canal.

A las seis de la mañana nos encontrábamos ya Fortunato y yo en el puerto, esperando la partida del pequeño buque. Pero esta no tuvo efecto sino hasta las siete. Pocos pasajeros entramos á bordo. Una familia de rusos venía sobre el puente. Eran peregrinos que se dirigían á Jerusalem. Miserable comparsa de mendigos forrados en pieles, que causaba asco y lástima á la vista.

Los vapores-correos que cruzan el canal, son sumamente pequeños é incómodos. Son largos de seis á ocho metros, y anchos de tres á cuatro. El calor y el ruido de la máquina son allí sumamente perceptibles; los pasajeros de primera clase van apiñados en un diminuto saloncito, donde caben apenas ocho personas; los de segunda y tercera caminan encaramados sobre el techo al sol y al aire.

Por fortuna mía, según lo llevo dicho, pocos pasajeros entraron á bordo del vaporcito. Tres éramos solamente los de primera clase: dos

jóvenes franceses y yo. Mis compañeros entraron bien pronto en conversacion conmigo, y con asombro supimos que los tres caminábamos con destino á Palestina. Desde aquel momento nos propusimos marchar juntos, dándonos el parabien por el feliz destino que nos habia puesto en contacto.

Sucedió asimismo la gran casualidad de que los tres fuésemos abogados de reciente fecha, y de la misma edad exactamente, pues con extrañeza supimos que ninguno de nosotros pasaba de los veintidos años. Estas circunstancias nos hicieron tratarnos desde luego con confianza y agrado, como suele suceder en tales ocasiones en los años primeros de la vida.

Mis compañeros se llamaban: el uno Cárlos Lavoisier, y el otro Enrique d'Audiffret-Pasquier.

Lavoisier era nieto de Antonio Lorenzo Lavoisier, el célebre químico y naturalista que mereció ser admitido á los veinticinco años en la Academia de Ciencias de Paris; el que demostró que la combustion es el resultado de la union del oxígeno con los cuerpos, y descubrió la composicion del agua. Su descendiente me habló mucho, y con gran entusiasmo, de su insigne abuelo, y concluyó por maldecir de la revolucion francesa y de los demócratas, recordando que Antonio Lorenzo habia sido decapitado por los revolucionarios en 1794.

En cuanto á d'Audiffret-Pasquier, era sobrino del duque del mismo apellido, miembro á la sazón de la Asamblea nacional francesa, y uno de los personajes mas elevados de la política. Mi compañero, individuo de la nobleza, era furibundo enemigo de cuanto trascendiera á república en Francia, y así maldecia del 93, como de la Comuna y Mr. Thiers. Se expresaba de una manera muy dura de este hombre eminente, con respecto al sabio mensaje mandado por él á la Asamblea, en que el gefe del poder ejecutivo daba por sentado que Francia era república de hecho. Era un partidario ciego que no concedia ni un rasgo de bondad ó talento á sus enemigos. —

Al salir del lago Timsah hace el canal una pequeña curva, y atraviesa por en medio de un suelo de calcáreo y de arena, incrustado de millones de conchas paludinas, formacion geológica que se encuentra solo en este punto del Desierto, y se extiende desde Ismailia hasta El-Guisr.

El aspecto material del canal de Suez, no es grandioso, considerado cada punto aisladamente. Es un foso practicado en la arena, que tiene ochenta metros de anchura, y seis de profundidad. La tierra amarilla extraida del foso, está amontonada por los lados del canal, en el sentido de la longitud de este. Boyas colocadas de distancia en distancia, dan á conocer cuál es la parte mas profunda, por donde pueden navegar los buques de gran porte. El panorama es sumamente monótono, generalmente hablando.

Se comprende que la obra del canal necesita ser perfeccionada, pues la que existe actualmente, sábia como es, peca por algo de mezquindad, defecto que no ha dependido de Mr. de Lesseps, sino de las economías que ha querido hacer la empresa. El canal ha menester, á juicio de concedores, ser mas ancho y mas profundo, á fin de que puedan pasar cómodamente por él á la vez dos grandes navios cuando menos, y la circulacion no se detenga ni un momento.

Actualmente sucede que las embarcaciones de gran porte pueden pasar apenas por el canal, caminando con sumo cuidado por en medio, y aun así, la hélice toca el fondo del foso, y va haciendo su giro sobre el lodo. Los vapores, en pasando de la categoría de simples botes, puede decirse que ocupan toda la anchura del canal para sus maniobras; de manera que es preciso que las embarcaciones pasen una tras otra. A fin de que no se encuentren en la mitad del camino dos buques con direccion distinta, antes de que alguno salga de Suez, por ejemplo, se telegrafia á Puerto-Said preguntando si está el camino expedito. Si se contesta que sí, entra luego el buque en el canal; pero si se informa que no, espera en Suez hasta que

salen al Mar Rojo el navío ó navíos procedentes de Puerto-Said. Tal servidumbre es sumamente odiosa, y por esto digo que en mi entender la obra del canal necesita ser perfeccionada; mucho mas si se considera que hay buques que absolutamente no pueden hacer uso del paso.

Tiene otro defecto el canal, y es, que el foso practicado está ce-
gándose constantemente con el derrumbamiento de la arena de las paredes que lo forman. De suerte que hay necesidad de mantener un trabajo continuo de dragas para extraer el fango que se forma en el fondo. Por consiguiente, suponiendo que las dragas cesaran de funcionar dos ó tres meses, la comunicacion entre el Mar Rojo y el Mediterráneo, volveria á quedar interrumpida. Este defecto es exclusivo del terreno arenoso y de poca consistencia. Así que, si se quisiese formar un canal amplio, profundo, y libre de derrumbamientos, no habria mas que darle tres veces la anchura que hoy tiene, otras tres su profundidad, y defender sus paredes por medio de sólidos maldones, como se hace en las ciudades con el cauce de los rios. Esta obra seria muy costosa, pero segura y eterna. Del canal de Suez puede decirse por ahora que está trazado, y abierto interinamente al comercio del mundo; pero todavía no que esté concluido.

Tal como existe, sin embargo, es admirable en su conjunto, en su plan y en sus consecuencias. Un foso de ochenta metros de anchura, seis de profundidad y ciento sesenta kilómetros de longitud, es sorprendente, extraordinario y maravilloso. Si se piensa en la calidad del suelo del istmo, en su desolacion, en el sofocante calor que sobre él proyecta el sol del Desierto, y en la total carencia que hay en estos sitios de los recursos que la civilizacion ofrece al hombre, no podrá menos de mirarse como heróico el trabajo de la apertura de esta vía de comunicacion entre los dos mares, en el término breve de diez años. Las consecuencias que ha tenido el nuevo paso marítimo en el mundo comercial, son comparables tal vez con el descubrimiento del Nuevo-Mundo, por las inmensas riquezas que fácilmente se cambian

por este artificial estrecho los pueblos del oriente y el occidente de la tierra.

Lo que tiene sobre todo de grande el canal es el haber sido pensado y practicado contra la opinion general de los sabios que calificaban la obra de imposible y quimérica. Grandes libros y numerosas disertaciones se escribieron para demostrar científicamente que, conforme á la naturaleza topográfica del istmo y de los dos mares, era imposible poner en comunicacion el Mediterráneo con el Mar Rojo, sin que la inundacion se extendiera sobre las tierras de Egipto. Hé aquí la suerte de los espíritus superiores que solemos llamar génios. Lo que ellos piensan, nadie lo concibe, las inteligencias medianas lo encuentran absurdo, y las ciencias mismas parecen condenarlo. El mundo dice: «no,» y prorrumpe en insensata rechifla; pero el génio afirma, y con heróico denuedo y resolucion santa, prosigue con los ojos del alma su vision apocalíptica; y un dia encuentra la solucion del problema, se apodera de la verdad, y dice á los hombres: «¡miradla!» Entonces el vulgo se rinde al testimonio de los sentidos; los hombres de talento quedan confusos; y las ciencias, rectificadas ya, son mejor comprendidas, y su estudio recibe hácia la perfeccion, enérgico, decisivo impulso.

Decíase, pues, era imposible que alguna vez el Mediterráneo y el Mar Rojo hubieran estado comunicados, en razon de que el nivel del golfo Arábigo es treinta piés mas elevado que el del Mediterráneo, y nueve el del Nilo en las Aguas-Bajas, y lo mismo el del Delta. Este argumento servia á la vez para demostrar la imposibilidad de la apertura de un canal que esta comunicacion estableciera. Porque siendo mas bajo el nivel del Delta que el del Mar Rojo, el Delta seria inundado. Además, se decia, si alguna vez hubieran estado comunicados los dos mares, lo estarian aún hasta el presente, porque las aguas del Mar Rojo, llenando la cavidad de los Lagos Amargos, hubieran seguido corriendo por Ras-el-Uadi hasta el Nilo, y hasta el Mediterráneo por Ras-el-Moyah, y puestos en contacto los

dos mares, hubieran adquirido el mismo nivel, y el estrecho no hubiera dejado de existir nunca.

Sin embargo, por una contradicción manifiesta, los que opinaban de esta suerte, admitían la existencia del canal de Neco y Psamético, que en lo antiguo puso en comunicación los dos mares por medio del Nilo. Este canal, comenzado por Neco y terminado por Tolomeo Filadelfo, se dirigía de Balbeis por el brazo pelusiaco, á Thou, de allí entraba en el valle de los Árabes-Tonmylat (cuyo nivel es inferior de dos á veintitres piés al del Mar Rojo), de allí pasaba á Heroopolis, cruzaba los Lagos Amargos y llegaba finalmente al golfo Arábigo.

Por consiguiente, si ha existido en algun tiempo la comunicación entre los dos mares, sin que hayan sobrevenido cataclismos en el Egipto, claro era que podría abrirse el canal sin peligro alguno.

No obstante, se creía que la manera posible de realizar este pensamiento era siguiendo el plan antiguo, único que no ofrecía inconvenientes en estos tiempos, merced al conocimiento que hoy se tiene de las exclusas. Dicho canal hubiera servido de ordinario para la irrigación únicamente, y de tiempo en tiempo para la navegación, pues esta hubiera dependido de los crecimientos del Nilo y de los vientos que hubiesen soplado en el Mar Rojo.

La posibilidad de hacer un canal como el que hoy existe, no se concebía algunos años ha. Por esto la juiciosa Inglaterra vió siempre con ojeriza los trabajos de la perforación del istmo. Porque dos notabilidades británicas, la una política y científica la otra, lord Palmerston y Roberto Stephenson, declararon no hace muchos años en pleno Parlamento, que la empresa concebida por M. de Lesseps era un bello ensueño; pero como tal, irrealizable.

La mejor contestación que el ingeniero ha dado á Palmerston, Stephenson y todos sus mofadores ha sido perforar el istmo, poner en comunicación los dos mares, y abrir el canal al comercio del mundo. La Inglaterra está convicta de haber sufrido un grave error con

respecto á la obra del canal; pero eso no quita que sea la nación principalmente aprovechada, una vez llevada á cabo la empresa. Porque la Inglaterra sostiene actualmente vastísimo comercio con las Indias que tiene en gran parte colonizadas, y son para ella veneros abundantísimos de riqueza. La compañía que tomó á su cargo la empresa de la apertura del istmo, debería hacer pagar dobles derechos á los buques de la marina inglesa, á fin de hacer expiar de algun modo su incredulidad á la Gran Bretaña.

Al salir del lago Timsah, el canal se abre en medio de dos pequeñas colinas de color amarillento. A la derecha se ve el Asia, á la izquierda el África; por un lado el Sinaí, el monte de los prodigios celestes, y por el otro el Nilo, el rio de las maravillas de la naturaleza. Dos tierras célebres con gran celebridad en la historia humana.

Una zanja por donde corre el agua azul y tranquila, marca ahora la división de suelo á suelo. Ayer estaban confundidos los dos; hoy se encuentran materialmente separados, pero mas que nunca unidos por un lazo civilizador y por una misma esperanza de prosperidad y de gloria.

En la ribera asiática mirase á cierta distancia una construcción de imponente aspecto, aislada en medio de la soledad de las incultas tierras. Se diría un castillo, una torre antigua ó el resto grandioso de secular construcción abandonada en el Desierto. En realidad es un horno de cal que no está ya en uso. La llanura extensa y árida donde se encuentra, es la planicie de las Ihenas.

La travesía por el canal continuó durante largo tiempo sin que ofreciese nada notable. Los dos franceses y yo veníamos en pié á la puerta del salón, ávidos de observar y encontrar maravillas. El vaporecito caminaba rápidamente y se escuchaba el veloz rodar de su pequeña hélice, y se oía chillar la caldera. El panorama era siempre el mismo. Caminábamos sobre una cinta de agua, en medio de dos hileras de montones de arena.

Poco despues entramos en una parte mas ancha del canal, costea-
da por dos colinas de arena hácia ambos lados del camino.

—Capitan, pregunté yo al gefe de la pequeña embarcacion; esta
parte del canal ¿es algun hundimiento natural del suelo acaecido en
medio de esas dos colinas?

—No señor, me contestó riendo, esta parte del canal, como la
que hemos dejado atrás, ha sido hecha por mano de hombre.

Los franceses y yo prorumpimos en exclamaciones de sorpresa.

—Las colinas que vdes. ven á derecha é izquierda, formaban
antes una misma altura, pues estaban unidas.

—¿Qué elevacion tenia esa altura? preguntó Lavoisier.

—Veinte metros.

—Y ¿cuál era su extension?

—Cuatro leguas poco mas ó menos. Este monte de arena lla-
mado duna ó megano, es evidentemente un sedimento marino, que
indica que el Mediterráneo y el Mar Rojo se han comunicado alguna
vez por estos sitios, antes de que el istmo existiera.

—¿Por qué Mr. de Lesseps no evitó este mal paso haciendo dar
un pequeño rodeo á la vía marítima? pregunté yo.

—Habiendo sido formado el plan del canal de manera que apro-
vechase pudieran todos los lagos y pantanos que se encontraban en
el istmo, desde los lagos Amargos, el Timsah y el Ballah hasta el
Menzaleh, no era posible desviarse á derecha ni izquierda de este ca-
mino. Por consiguiente, hubo necesidad de atacar este médano, lla-
mado en la lengua del país el «seuil» de El-Guisr.

—Empresa colosal, dije asombrado.

—Efectivamente, continuó el capitan, empresa fué harto difícil,
cuyo feliz resultado no ha sido celebrado todavía debidamente. Fué
preciso atacar la duna para seguir formando el cauce del canal, ex-
traer una masa de ocho millones de metros cúbicos, y construir már-
genes de 19 metros de altura, al través de un terreno esencialmente
movedizo y deleznable, que amenazaba á cada paso con hundimientos.

La horadacion de este megano habria sido obra mas dilatada, á no ha-
ber ayudado en ella 20,000 fellahs reclutados por el gobierno egipcio.
Estos trabajadores indigenas cavaban la tierra bajo la vigilancia de
sus «sheikhs» ó gefes de aldea, que los hacian guardar el orden y
una estricta disciplina. Los fellahs fueron pagados como trabajadores
de la compañía, y estaban muy contentos porque se les recompensaba
bien y no eran tratados como siervos. Tal vez se disgustó el virey al
ver que elogiaban demasiado la generosidad europea; el caso fué que
por esta ú otra causa, retiró los 20,000 obreros que habia prestado
á la compañía, cuando todavía quedaban por extraer cuatro millones
de méetros cúbicos. En circunstancia tan comprometida, el ingeniero
M. Couvreux inventó por fortuna una maquinaria movida por vapor,
que á manera de una noria, sacaba la arena por medio de tubos co-
locados en una cuerda que giraba. En algunas partes, sin embargo,
fué preciso abrir á brazo el terreno. Las dragas completaron la obra.
En 1868 los obreros de M. Couvreux condujeron con gran pompa
la última pala de arena. El canal quedó abierto. Las márgenes se
han sostenido perfectamente. El obstáculo que se juzgó insuperable,
fué superado. Y como si la soberbia de los ingenieros hubiera que-
rido lisonjearse en esta obra difícil, el canal ha sido hecho mas gran-
dioso en esta parte, pues tiene 60 metros de anchura y 8 de pro-
fundidad.

Asombrado me sentí al escuchar aquel relato. La obra del canal
es prodigiosa. Las dificultades que la industria ha tenido que ven-
cer allí han sido enormes. Si en algun tiempo se hubiera dicho que
tal prodigio iba á realizarse en diez años, se hubiera tenido por
imposible. Pero hoy las maquinarias son poderosísimas ayudas del
hombre, que centuplican su fuerza y la hacen mas eficaz y rápida.
¡Dios bendiga las obras humanas que encaminan el mundo á la iden-
tidad y al amor, y al desarrollo y propagacion del progreso! Ca-
da barrera que la industria abate, y acerca entre sí á los pueblos,
es un milagro ejecutado por Dios por ministerio del hombre, para

BIBLIOTECA NACIONAL DE ESPAÑA