

la realizacion de los altísimos fines que han precedido á la formacion de las sociedades. Los hombres no lo comprenden así, y se envanece al ver las maravillas que como instrumentos improvisan. Esas maravillas no tienen por objeto únicamente el comercio, la riqueza, ni la comodidad de los pueblos de la tierra. Son sendas por donde estos caminan á reunirse, para estrecharse en fraternales vínculos, desterrar de su seno la barbárie, ayudarse mutuamente en sus trabajos y penas, y civilizarse sobre todo por su contacto, enseñándose á conocer la verdad y el bien, y á vivir entonando hosannas al Altísimo.

Después de caminar largo espacio por aquella zanja en medio de dos colinas de arena, llegamos al fin de la duna. Al terminar esta, hay en la punta del «seuil» una escalera de madera que conduce á la altura. Esta altura se halla á 19 ó 20 metros, y era el antiguo nivel del Desierto.

En la planicie hay un caserío, especie de aldea que comienza á formarse, y tiene ya 2,000 habitantes. Se llama El-Guisr. Allí hay una bonita casa construida por el ingeniero italiano Gioja, y una iglesia católica bajo la advocacion de la Virgen María, á quien los mahometanos llaman Mariam ó Miriam.

A poca distancia de El-Guisr se encuentra un horno de yeso á orillas del lago Ballah. El yeso que de allí se saca es muy bueno, y se consume en gran cantidad. Los productos de su venta han servido para impulsar las obras de la compañía.

Hay dragas que trabajan en medio del canal. Necesitamos detenernos para dar tiempo á una de ellas que estorba el paso, para que se aparte hácia un lado. Las dragas son maquinarias movidas por vapor y colocadas en grandes barcas, que extraen el fango que se forma en el fondo de los canales. Cuando la barca está muy cargada de barro, se dirige á la orilla, se descarga y vuelve al trabajo. Estas poderosas máquinas recuerdan los heróicos tiempos del sitio de Siracusa, en que Arquímedes inventó maquinarias en forma de mano, tan poderosas

que agarraban las naves romanas desprendiéndose desde los muros de la ciudad, las levantaban en alto y las estrellaban contra las rocas.

A las once llegamos á Kantara. Es una estacion del vapor-correo, donde este se detiene para dar tiempo á los pasajeros para que tomen un refrigerio. Hay una casa de madera, con un pequeño mueble. Esta casa es el «buffet,» mala fonda donde se cobra mucho y se da escasa y pésima comida. En derredor de la fonda hay algunas chozas diseminadas en la arena.

El nombre de este lugar me recuerda el de una ciudad española, Alcántara. En efecto, Kantara y Alcántara tienen el mismo origen etimológico, pues ambas palabras quieren decir puente ó el puente, siendo este el significado árabe de Kantara. En la ciudad española donde creció Pelayo habia un famoso puente sobre el Tajo, que dió origen á su nombre; y en este lugar africano, existió en lo antiguo otro puente que fué construido sobre el brazo pelusiaco del Nilo.

Kantara, en los gloriosos tiempos de Egipto, fué una de las veinte ciudades que se disputaron la prosperidad del Delta. Rivalizó con Pelusa, Tanis, Ramses y Dafne, la ciudad de los laureles, y tuvo seiscientos mil habitantes.

El puente construido sobre el brazo pelusiaco del Nilo, era el paso que seguían las caravanas que venían de Tébas y traían de las mas remotas fronteras de la Nubia, mirra, marfil, plata y polvo de oro. Estas caravanas pasaban al Asia cargadas de sus riquezas, é iban á venderlas á precios fabulosos á la opulenta Siria, que contaba entonces cien grandes y populosas ciudades.

Actualmente Kantara pertenece á la historia como las ciudades del Delta rivales suyas, como Tébas y Ménfis, como Jerusalem, Tiro, Sidon y todas sus glorias. La destruccion de Kantara fué 344 años anterior á nuestra era, y ocurrió en tiempo de la conquista del Egipto por Oco, rey de los persas, que venció á Nectanabo y se apoderó de Pelusa, que era la llave del Delta.

Parece que en tiempo de los romanos hubo asimismo en Kantara

CAPILLA ALFONSO SINA

gran centro de población, pues al abrirse el canal, ha sido encontrada multitud de objetos romanos en el lugar que ocupaban sus ruinas.

Tal vez en los tiempos que corren resucitará Kantara, volverá á la vida, y será tan gloriosa y magnífica como en otros días. Hoy está, como entonces, en el camino que siguen las caravanas que suben del Egipto á la Siria, y se encuentra además al borde del canal civilizador de Oriente.

¡Cuánto ha cambiado el aspecto de estos lugares, desde que la industria europea los tomó bajo su cuidado para transformarlos! El Desierto es atravesado por una corriente de agua, que da suavidad á su feroz aspecto, y que, por medio de la constante evaporación de incalculables masas de agua, templó un tanto el calor del sol, dando humedad á la abrasada atmósfera. Los charcos y lagunas pantanosas, convertidos en lagunas risueñas, llevan la vegetación y el movimiento á los ardientes arenales. Y los buques y barcas innumerables que constantemente cruzan el canal y los lagos, parecen destinados á arrebatar de las garras de la desolación y la muerte, estas tristes regiones para hacerlas partícipes del bullicio y la vida de los países civilizados. —

Media hora después nos pusimos en marcha, continuando nuestro camino á Puerto-Said. Muy á poco entramos en un extensísimo lago. Es el famoso Menzaleh. Atravesando este lago de Sur á Norte, pasa el canal, defendido en todo su trayecto por una doble hilera de escolleras que sobresalen algunos metros del agua.

El Menzaleh es el lago más grande de Egipto. Tiene diez y siete leguas de longitud, y siete de anchura por término medio. Durante las inundaciones del Nilo, aumenta sin embargo, de una manera considerable. Se encuentra á la orilla del África y á su extremo nor-este, apenas separado de las aguas del Mediterráneo por estrecha faja de tierra que, rota á pedazos, se extiende poco más ó menos desde la boca del brazo Tanítico del Nilo, hasta la del brazo Pelusiaco. En medio del Menzaleh hay varias islas, de las cuales algunas habi-

tadas, como las Matarieh; otras no tienen sino ruinas, únicos restos que hoy quedan de las poderosas ciudades de Tanis y Pelusa.

El Nilo desemboca en este lago por tres desagües, el Mendesino, el Tanítico y el Pelusiaco. La corriente del río se reconoce fácilmente sobre la superficie del Menzaleh, por el rojizo color de sus aguas que se dibujan como anchas cintas sobre el azul del lago. Llevado de su ímpetu, antes de morir, atraviesa rápidamente más de la mitad de la distancia que separa las orillas septentrionales del lago, del piélago Mediterráneo.

Lago y mar se encuentran en comunicación por tres puntos correspondientes á los brazos Mendesino, Tanítico y Pelusiaco del Nilo. De manera que el Menzaleh más bien parece y debe ser bahía del Mediterráneo por todas partes cerrada, que lago verdadero. Tal opinión se confirma considerando que el agua del lago es salada, y se hace dulce solo en tiempo de las grandes inundaciones del Nilo, de donde se infiere que el agua del mar ordinariamente lo llena.

Al llegar al Mediterráneo las corrientes del río, el ímpetu de estas entra en lucha con el de las olas marinas que lo repelen. De aquí resulta gran tumulto en las aguas, que produce terribles remolinos. Estos pasos peligrosos para las embarcaciones en las bocas del río, es lo que propiamente se llama «boghaz» en la lengua del país; aunque vulgarmente se da este nombre á las bocas mismas por donde el río se desagua.

El Menzaleh es muy abundante en pescados. De suerte que es innumerable la gente que se dedica á la pesca en sus aguas. En las islas y orillas del lago hay siempre multitud de indígenas totalmente desnudos, que pasan el día metidos en el agua y consagrados á penosísimas tareas. Estos indígenas son bien formados y vigorosos, pero casi salvajes.

La pesca está arrendada por el gobierno egipcio á los habitantes de las islas ó playas del Menzaleh, á quienes se conoce con el nombre de «reiss.»

Los pescadores cruzan el lago en todas direcciones, sobre embarcaciones de formas antiquísimas, de aquellas que se usaron en los tiempos de Roma y tal vez en el de los Faraones, y que en lengua árabe son llamadas «djahabiehs.» Después de haber hecho su pesca, esperan que sople el viento este, tienden sobre los palos las altas velas latinas, y van á Damietta á vender su mercancía. Allí esperan cuantos días se necesitan para que sople el viento suroeste, y hasta entonces enderezan su rumbo de regreso hacia el Menzaleh.—

Llegamos á la mitad del lago. Allí se detuvo un poco el vapor para entregar la correspondencia. Hay en este sitio un gracioso pueblecillo, cuyas habitaciones de madera se levantan aiosamente sobre la amarilla arena, formando graciosísimo grupo. Esta aldea lleva el nombre de Ras-el-Eich (cabeza del lago), y su origen es reciente y del todo debido á la compañía europea que emprendió la apertura del canal. El lugar donde hoy se asienta Ras-el-Eich, no era, á la llegada de los europeos, mas que un islote de fango. Los trabajadores que emprendieron transformar este islote en suelo firme y seguro, donde asentarse pudiera una población, vivieron los primeros días en una de esas barcas egipcias llamadas «djahabiehs.»

Pocos momentos después volvimos á emprender la marcha. Seguimos caminando por el Menzaleh. A las tres de la tarde llegamos á Puerto-Said.

Saltamos á tierra, y reunidos Lavoisier, d'Audiffret-Pasquier y yo, nos alojamos en el hotel del Louvre, que se encuentra al frente de un parque, no lejos del muelle.

A la tarde salimos á pasear por la ciudad, y nos sentimos agradablemente sorprendidos al verla tan risueña y alegre. Es bastante grande y elegante para haber nacido hace apenas dos lustros. Las habitaciones son en su mayor parte de madera, y su arquitectura es una mezcla de oriental y europeo muy agradable. Algo se advierte en el puerto, que se asemeja á las ciudades americanas; pero si las improvisadas construcciones de madera le dan este aspecto, el

movimiento y la alegría que se advierten en los muelles, en los hoteles y en los almacenes, le dan un tipo enteramente frances. Si, la obra toda del canal, para gloria de la Francia y envidia de las demás naciones europeas, es francesa y nada mas que francesa.

El puerto está cubierto de buques. Sobre el horizonte se miran los palos en confusa reunion, como bosque tupidísimo de mástiles. ¡Alabado sea Dios! El canal produce los inmensos resultados que se esperaban, y la empresa no sale fallida. El número de embarcaciones que pasan por el nuevo estrecho abierto por la industria humana, aumenta de año en año, y progresivamente aumentará en lo sucesivo, hasta un grado que no puede calcularse. El primer año después de inaugurado el canal, pasaron por él 486 buques solamente. El siguiente de 1871, pasaron 785, y en 72 el número de ellos subió á 1,082. Estos hechos y estas cifras prometen mucho para el porvenir.

Paseando á lo largo del muelle, sentíame profundamente conmovido á la vista de cuanto me rodeaba, que, con excepcion del mar, era todo de origen humano. Dirigia la vista por el canal, y miraba aquel largo camino costado por hileras de piedras amontonadas, que le sirven de terrible defensa. A estas defensas se da el nombre de escolleras, y tienen por objeto, tanto contener los ímpetus del líquido elemento en la senda que siguen los buques, como impedir que la parte canalizada sea obstruida con la tierra y demás despojos que se agitan dentro del agua. Las escolleras que yo ví se extienden por toda la longitud del lago Menzaleh, y llegan hasta Puerto-Said, formando allí mismo una buena defensa contra los furios del Mediterráneo.

Las escolleras de Puerto-Said tienen su historia. Siendo indispensable formarlas, y no pudiéndose llevar piedras para sumergirlas 3,000 metros en el mar, se fabricó en el mismo terreno un compuesto hidro-silíceo vaciado en moldes de 10 metros cúbicos, de veinte toneladas de peso cada trozo. Veinticinco mil de estos tro-

zos fueron empleados en formar las dos escolleras del puerto, y este presenta hoy á las embarcaciones un grande y seguro abrigo de 230 hectáreas.

Puerto-Said debe su fundacion á Mr. de Lesseps. Antes de que el ilustre ingeniero viniese, no habia en este lugar mas que un banco de arena de escasa consistencia y de 100 metros de anchura. Algunas veces, en las crecientes del Nilo ó del Menzaleh, este banco de arena quedaba sumergido en las aguas, y no aparecia de nuevo sino hasta que bajaban las crecientes. Una choza no existia en este sitio, ni ser humano lo habia nunca habitado, siquiera hubiese sido por momentos.

Aquí fué donde Mr. de Lesseps acompañado de Mr. Laroche, y de una docena de trabajadores, plantó su tienda en 1859.

Este banco de arena, distante 60 kilómetros de Damietta y cercano al brazo oriental del Delta del Nilo, correspondia exactamente al punto de partida del futuro canal, que deberia tener este sitio por cabecera. Necesario fué formar un puerto de 8 metros de profundidad y defenderlo por medio de dos escolleras que avanzaron en el mar, 3,000 metros la una y 4,600 la otra.

Mr. de Lesseps no se intimidó al considerar desde este banco arenoso la inmensidad de la obra que emprendia.

Abrir un canal de 60 á 100 metros de anchura hasta el lago Timsah, al través del islote de fango de Ras-el-Eich y de los lagos Ballah; hender la duna del «seuil» de El-Guisr, de 20 metros de altura y cuatro leguas de extension; llenar el lago Timsah ó del Cocodrilo con el agua del Mediterráneo, y abrir en su lecho barroso un canal de 100 metros; formar otra zanja de 60 metros para unir el Timsah con los lagos Amargos, y continuar abriendo la zanja al través de un banco de rocas, llamado Seuil-de-Shaluf, para llegar por fin al Mar Rojo; hé aquí el resumen de la obra gigantesca á que habia de darse cima.

La longitud total del canal seria de 160 kilómetros, y para dar á esta zanja 8 metros de profundidad y una anchura de 60 á 100

metros, habia necesidad de extraer 75 millones de metros cúbicos de tierra. Pero no es esto todo. Siendo menester crear un canal de agua dulce, tanto para quitar la sed del Desierto como para facilitar los trabajos de la compañía, era necesario extraer otros 8 millones de metros cúbicos. De manera que el total de la cantidad de tierra que deberia extraerse para llevar á cabo la empresa, seria de 83 millones de metros cúbicos.

Corazon intrépido tiene de ser el que no se sobrecoja de espanto al pensar en cantidad tamaña. Tal fué el de M. de Lesseps que halló en su inteligencia poder suficiente para confiar en la realizacion de aquella empresa colosal, que deberia desfigurar el mapa terrestre, desmembrar un continente, desgarrar las entrañas del Desierto y hacer que se confundiesen las aguas del «mar de las perlas» con las del «mar del coral,» como llaman los orientales al Mediterráneo y al Mar Rojo.

En efecto, el eminente ingeniero no se equivocó en cuanto al poderio de su génio. Diez años despues de llegado al arenoso banco donde hoy se eleva Puerto-Said, en Noviembre de 69, el plan estaba desarrollado en toda su magnitud, el istmo perforado y las charcas cenagosas convertidas en hermosos lagos; y habian surgido como por encanto de en medio del Desierto ó de las aguas, Ismailia, Puerto-Said, y una multitud de pueblos y lugares nuevos; y al estímulo de la vida por el canal derramada, comenzaban á levantarse de sus tumbas los pueblos de la antigua historia egipcia.—

Inmensa gloria la del hombre que concibió idea tan vasta, y á quien cupo en suerte por sí mismo realizarla. El nombre de M. de Lesseps merece ser colocado junto al del gran genovés Cristóbal Colon, porque equivale á descubrir un continente, cambiar la faz de otro, y proceder en la obra con tan buena ciencia y cálculo tan limpio y exacto, que el resultado venga á ser el espejo fiel del grandioso pensamiento.

En aquellos instantes sentíame indeciblemente satisfecho por ha-