

## APENDICE.

*Comunicaciones entre el Oceano Pacifico y el Atlantico. Dudas respecto el paso al Nord Oeste. Examinase la comunicacion en la provincia de Chocó. Observaciones sobre los caminos del istmo de Darien o de Panamá, del de Costa Rica y del de Oajaca. Observaciones generales sobre la importancia de esta comunicacion.*

DESPUES de haber ocupado la atencion de nuestros lectores con la relacion de las guerras civiles de Megico, nos alejamos de aquellas tragicas escenas, para tratar de un obgeto de la mas alta importancia para el mundo civilizado, y especialmente para los ciudadanos de los Estados Unidos y para la generacion presente y las futuras de todo el continente Americano.

Todas las naciones del globo verian con satisfaccion facilitada y abreviada la navegacion entre los dos hemisferios, sea por el descubrimiento de un paso en las altas latitudes boreales, sea por canales y caminos abiertos en algun punto del continente de America, capaces de proporcionar una rapida comunicacion entre los dos Oceanos Pacifico y Atlantico.

Durante los dos ultimos siglos, se han empleado grandes sumas en averiguar la existencia de un paso al Nord Oeste entre ambos mares, y aun en la actualidad no hai año en que no se preparen espediciones con aquel obgeto, sea por los gobiernos de Europa, sea por compañías particulares. Negar que aquel paso existe, o sostener que muchos grados

al rededor del Polo, reina una congelacion eterna e impenetrable, seria contradecir la opinion de muchos hombres profundamente versados en estas materias: pero creemos que todos ellos convienen en que, si este paso llega a descubrirse, no podra ser sino en latitudes cubiertas de nieves flotantes la mayor parte del año, continuamente espuestas a borrascas, en regiones donde apenas hai vegetacion y donde no hai recurso alguno para el infeliz marinero, en caso de naufragio o de prolongarse la navegacion por algun suceso imprevisto. El valor del hombre y su genio emprendedor, pueden, sin duda, sobrepujar estos inconvenientes, mas el tiempo necesario para concluir el viage en aquella direccion sería siempre incierto y problematico. Su duracion sería cuando menos, igual a la del rodeo que ora se hace por las costas occidentales del Oceano Pacifico. Nuestra opinion es, por tanto, que en el caso de verificarse aquel descubrimiento, sería de poca importancia su utilidad a la navegacion mercantil. Dejando, pues, a parte todo lo relativo a este punto, pasemos a examinar los diferentes cortes que pueden darse en el continente americano, en sitios donde la naturaleza requiere mui poca ayuda del arte, para realizar el grande obgeto de la comunicacion.

Los gobiernos español e ingles han recibido en varias epocas los mas lisongeros informes sobre la facilidad de abrirla, ya totalmente por agua, en unos puntos, ya por tierra y agua, en otros.

Nuevos puntos diferentes han sido indicados y propuestos. Nosotros limitaremos nuestro examen a aquellos en que, segun nuestra opinion, puede abrirse, sin grandes dificultades, un canal y donde la comunicacion por tierra y agua está perfectamente al alcance de las facultades del hombre.

Mas de dos siglos hace, tubo noticia el gobierno español, de que en la provincia de Chocó, en la Nueva Granada, sería facil abrir comunicacion entre los dos mares, por medio

de un canal navegable de pocas leguas de largo, y de que durante la estacion de las lluvias, cuando todo aquel territorio está cubierto de agua, pasaban canoas, cargadas de frutos, de un mar a otro. Mas el gobierno prohibió esta navegacion, con pena de muerte. Sin embargo, un fraile, cura de Novilla, ignorando aquella prohibicion o fingiendo ignorarla, congregó todas los indios de su parroquia y en poco tiempo cortó un canal, llamado despues de la *Raspadura*, entre los rios Atrato y San Juan. Llegaron a navegar por el grandes canoas, llamadas en el pais *bongos*, cargadas de cacao, pero el gobierno mandó cegar el canal y el pobre cura obtuvo, a duras penas, el perdon de tamaño delito.

El año de 1813 el autor de esta obra habló en Cartagena con algunos españoles y criollos instruidos, acerca del canal de la *Raspadura*, y todos ellos convinieron en que, aunque estaba lleno de tierra y malezas, sería mui facil limpiarlo y ponerlo otra vez en uso. Tambien fueron de opinion que entre los rios Atrato y San Juan, habia muchos puntos en que se pueden abrir canales mas cortos que el del cura de Novilla. La distancia entre las aguas navegables de Atrato y San Juan es tan solo de trece leguas, y la que separa los dos Oceanos, siguiendo el curso de las aguas no pasa de ochenta. No puede existir, en vista de esto, la menor duda acerca de la posibilidad de establecer la comunicacion por agua, en la provincia de Chocó. Esta comunicacion, por supuesto, no sería para buques grandes, por los ostaculos que presentan ambos rios y por los barras de sus embocaduras, pero como el obgeto principal del comercio puede tambien llevarse a efecto con buques chatos, este camino merece la mayor consideracion y con el tiempo llegará a ser un medio de las mas importantes comunicaciones.

Otra, y quizas preferible, podria abrirse en la misma provincia por el rio Naipi que desagua en el Arato, o por mejor

decir, que es un brazo de este. Desde el puerto de Cupica, en el Oceano Pacifico, hasta el fin de las aguas navegables del Naipi, solo hai una distancia de veinte y cuatro millas, de un terreno mui igual y bajo. Por consiguiente, no hai dificultad en abrir un canal entre estos dos puntos. El curso del Naipi da muchos rodeos, por cuya razon esta navegacion sería algo mas larga que la del canal de la *Raspadura*, pero la proximidad del puerto de Cupica, es una circunstancia de la mayor gravedad. La falta de datos topograficos exactos nos impide formar una opinion sobre el merito respectivo de estos dos planes, mas no puede dudarse que con cualquiera de ellos puede abrirse la comunicacion para la navegacion de barcos chatos, y aun no es imposible que el canal admita buques de mayor capacidad, cuando haya en aquel pais un aumento de poblacion, y cuando se establezca un trafico libre entre los pueblos situados en las dos costas.

El istmo de Darien, o como mas comunmente se le llama, de Panamá, es el punto mas célebre por las facilidades que presenta para abrir un canal que forme la comunicacion de que vamos hablando. El gobierno español ha procurado en diferentes ocasiones tener planes exactos del istmo, y a este fin se han destinado ingenieros habiles. Algunos de los informes de oficio que se han dado sobre este asunto, contienen, sin embargo, las mas estravagantes opiniones, por egemplo, que con un canal de cerca de 12 leguas, abierto en el curso de las aguas, al pie de los montes, se puede abrir un paso tan ancho como el estrecho de Gibraltar, de la bahía de Panamá, a las aguas navegables del rio Cruces o Chagre. Otros dicen que es indispensable que el canal pase por elevaciones de 400 pies. Todos estos documentos estan, sin embargo, acordes en un punto, a saber, que puede abrirse un buen camino desde Panamá hasta el embarcadero del rio Cruces, capaz de que transiten por el

carros susceptibles de todo peso y volumen. Como la distancia no es mas que de veinte y tres millas, esta quizas es la mejor y mas pronta de todas las comunicaciones, proyectadas hasta aora entre los dos mares.

Durante el ministerio de Pitt, se le presentaron varios proyectos para abrir en el istmo canales de anchura y profundidad suficientes a buques del mayor porte, y sabido es que aquel hombre de estado hablaba de ellos con sus amigos, en terminos que mostraban su entusiasmo por esta empresa, en la que fundaba una parte de sus planes, relativos a la emancipacion de las colonias españolas.

Los editores de la Revista de Edimburgo eran de la misma opinion. En uno de los numeros del año de 1810, dicen: "Cuando hemos hablado de los ventajas que producirá al comercio la independenciam de la America del Sur, nada hemos dicho de la mayor de todas; del mas grande acaecimiento que presentan las circunstancias fisicas del globo a las empresas del hombre y a las relaciones de los pueblos mercantiles. Tal es la formacion de una comunicacion navegable por el istmo de Panamá, por cuyo medio se unan los dos Oceanos, el Pacifico y el Atlantico. Es de notar que esta magnifica empresa, que deberá ser tan fecunda en resultados importantes al genero humano, y de que tan pocas ideas hai en Inglaterra, lejos de ser un proyecto quimérico, es, no solo practicable, sino de facil egecucion." El autor sigue indicando los medios de realizar la obra, y concluye con manifestar las ventajas que resultarán al comercio y a la civilizacion, de una operacion que acerca el Asia de la Europa.

Opiniones que emanan de tan respetables autoridades no pueden ser combatidas sin gran desconfianza; pero por otro lado, creemos que no deben despreciarse los pormenores que contribuyan a poner en claro una cuestion de tanto interes y transcendencia.

Las noticias que sobre este asunto tenemos, nos han sido comunicadas, por sugetos dignos del mayor credito, establecidos en Cartagena y Jamaica, que han visitado el istmo con miras comerciales, o con el espreso designio de examinar por si mismos las facilidades y obstaculos que presenta una operacion acerca de la cual se ha hablado y escrito tanto. Tambien hemos leido con atencion las observaciones de Guillermo Walton, residente en Londres, sobre este asunto, publicadas en los numeros quinto y sexto del Diario Colonial de Marzo y Junio de 1817, y como las opiniones de este sugeto se apoyan tambien en investigaciones personales, hechas durante un viage a Panamá, creemos que son dignas de atencion, especialmente cuando sus obras sobre la America del Sur respiran amor a la libertad, adhesion a la causa de la independenciam de aquel pais y el mas vivo deseo de promover y estender las relaciones comerciales de ambos continentes.

El rio Chagre desagua en el Oceano Atlantico en la latitud aproximativa de 9° 18' Norte y de 80° 35' de longitud. El espacio navegable para Bongos, es de 20 leguas hasta la ciudad de Cruces. La barra de la embocadura no admite buques que calen mas de 10 pies. En algunas estaciones, la corriente es sumamente rapida, de modo que los botes suelen tardar quince o veinte dias en llegar a Cruces, pero este inconveniente puede salvarse con barcos de vapor.

Una cadena de montes, que Humboldt considera como prolongacion de los Andes de la Nueva Granada, divide en su longitud el istmo, siguiendo los rodeos de la costa. Estos montes estan flanqueados en ambos lados por colinas de diferentes alturas. El camino de Cruces a Panamá pasa por las faldas de estas elevaciones, o mas bien por su base central. Suponiendo que se corte el canal al pie de ella, siguiendo el curso de las aguas, sera sin embargo indispensable que el ingeniero eche mano, en unos puntos, de arcos,

en otros, de transitos subterranos para poner a nivel toda la corriente. Igualmente se verá precisado a hacer pasar esta por una elevacion de algunos centenares de pies. Pero, admitamos que la destreza del hombre y su trabajo, venzan estos ostaculos fisicos y que se consiga abrir el canal de Panamá a Cruces, otro impedimento hai que se opone a este operacion y que nos parece insuperable.

El agua, en la costa y en la bahia de Panamá, tiene tan poca profundidad, que solo pueden acercarse a tierra barcos chatos, o que calen, cuando mas, uno o dos pies. La ciudad de Panamá está situada en el fondo de un golfo del mismo nombre y en una península bañada por las aguas del Oceano Pacifico. Al Sur, la ciudad está rodeada y defendida por una fila de islas. El sitio en que anclan los barcos de mucho porte está entre dos islas pequeñas llamadas Perico y Flaminco, que distan siete millas de la ciudad. De resultas de este concurso de circunstancias, las operaciones de cargar y descargar los buques, son sumamente largas y costosas. En fin, se puede decir que la bahia de Panamá no es mas que una rada abierta.

El poco fondo que reina cerca de toda aquella costa, no solo en la bahia, sino en todos los puntos en que podria desembocar el canal proyectado, es una dificultad que nos parece digna de la mayor atencion. Suponiendo que con el uso de los medios que en casos semejantes se ponen en practica, se logre abrir el canal desde Cruces hasta la bahia de Panamá, nada se habrá logrado todavia. Lo mas dificil es lo que queda por hacer. Es menester que el canal continúe siete millas mas, mar adentro, para que puedan entrar buques de gran porte. Si la empresa es posible, no puede menos de ser gigantesca. Abierto una vez este canal, mui en breve se cegaria por las mismas causas que acumulan la arena en toda aquella estension de costa. Concedamos por un instante que se vencen

todos estos inconvenientes; que el canal admite hasta Cruces, buques que calen quince o veinte pies de agua; llegados a aquel punto, no hallarán agua suficiente para bajar el Chagre y salir por la barra de su embocadura. Sera necesario entonces cortar el istmo entero, antes de poder dar paso a buques grandes.

Nos será mui satisfactorio saber que un reconocimiento mas exacto que el que hasta aora se ha hecho del istmo, descubre que los ostaculos de que acabamos de hablar no existen, o que pueden vencerse facilmente, pues no hai un punto donde la egecucion de semejante proyecto sea mas conveniente que en el istmo de Panamá, sea por su posicion central, sea por la corta distancia que separa alli los dos Oceanos.

Algunos escritores han dicho que el corte del istmo produciria una gran revolucion fisica en los paises inmediatos, por la diferencia de altura supuesta entre las aguas de los dos Oceanos. Otros han sido de opinion que todo el istmo seria inundado y que cambiaria enteramente de direccion la corriente actual del golfo. Mas esta teoria de la diferencia de nivel ha sido combatida con argumentos irresistibles por Humboldt y otros sabios. No es esta por cierto la gran dificultad de la empresa; toda ella estriva en determinar los puntos por los que deba pasar un canal, capaz de admitir barcos de mucho porte. Como quiera que sea, y resuélvase o no este gran problema, el istmo, por las ventajas naturales que lo rodean, está destinado a ser un punto mui interesante al comercio, aunque nunca podra llegar a ser un gran emporio mercantil.

Tratemos aora de la parte del continente Americano, en que el magnifico plan de un canal navegable entre los dos Oceanos, puede ser llevado a efecto sin ostaculo.

La provincia de Costa Rica, llamada de Nicaragua por los geografos, ha ocupado poco lugar en las descripciones

de los escritores. Sin embargo, tanto los españoles como los de otras naciones convienen en que la comunicacion entre los dos mares puede realizarse por aquellos puntos, aunque no se han dado pormenores sobre ellos, quizas por haberse fijado la atencion general en el istmo de Panamá.

En el excelente Mapa recientemente publicado por el Dr. Robinson y Mellish, se echa de ver que el rio San Juan desagua en el Oceano Atlantico, provincia de Costa Rica, a la latitud aproximativa de  $10^{\circ} 45'$  Norte. Este hermoso rio nace en el lago de Nicaragua. La barra de su embocadura, segun la opinion comun, tiene doce pies de profundidad, mas, seis años hace, un ingles mui emprendedor, que visitó casualmente aquellos parages, descubrió, despues de un maduro examen, que un buque de 25 pies de cala puede pasar por ciertos puntos de la barra. Parece que algunos de los traficantes de aquella costa con Honduras conocen estos pasos, mas nunca han sido indicados en los mapas, y si el gobierno español hubiera tenido noticia de ellos, siguiendo su acostumbrada politica, hubiera procurado ocultarlos a todo el mundo. Pasada la barra de San Juan se encuentra un excelente ancladero y la opinion general es que toda esta navegacion presenta ligeras dificultades que pueden ser removidas sin gran gasto ni esfuerzo. Se sabe por muchos traficantes que en la actualidad pasan del rio al lago grandes bergantines y escunas, y este dato es de mucha importancia. Las aguas del lago en toda su estension tienen de 3 a 8 pies de profundidad.

Hai en el lago algunas hermosas islas, que, con el pais que cubre las orillas, forman una vista encantadora. En la estremidad occidental hai un pequeño rio, que comunica con el lago de Leon, distante ocho leguas. De este lago y del de Nicaragua salen otras corrientes que desaguan en

el Oceano Pacifico. La distancia entre el lago de Leon y el Oceano, es de 13 millas, y de Nicaragua al golfo de Papagayos, no hai mas que veinte y una. El terreno entre los lagos y el mar es bajo e igual. Las unicas desigualdades que se notan, son unos montecillos conicos y aislados, cuyo origen es sin duda volcanico. Dos puntos hai en que podria abrirse la comunicacion con la mayor facilidad. El uno desde la costa de Nicoya, llamada en algunos mapas Caldera, al lago de Leon, distancia de 13 a 14 millas; el otro del lago de Nicaragua al golfo de Papagayo, distancia de 21 a 25 millas. En la costa de Nicoya y en el golfo de Papagayos no hai peñas ni arrecifes, particularmente en el golfo, donde una fragata puede anclar a pocas varas de la arena. Algunos navegantes han dicho que la Costa Rica, tanto por la parte del Oceano Pacifico como por la del Atlantico, está continuamente molestada por grandes borrascas, por lo que se da a estas en aquellos paises el nombre de Papagayos; pero, por marineros mui esperimentados hemos sabido que estas borrascas son de poca consideracion, si se comparan con los espantosos huracanes que se esperimentan en las Antillas en los meses de Agosto, Setiembre y Octubre. Los Papagayos son vientos fuertes de Nord Este, que duran tanto en el invierno como los nortes del golfo de Megico. El tiempo se mantiene bastante sereno por el espacio de mas de seis meses, particularmente en la costa del Oceano Pacifico. Algunos habitantes de la ciudad de Leon nos han dicho que han estado mas de veinte años sin haber conocido un huracan.

El clima de Costa Rica no tiene ninguna de las cualidades maleficas que son peculiares al de la provincia de Chocó y al istmo de Panamá. Las brisas de mar soplan todas las mañanas y refrescan todo aquel territorio. Puede asegurarse sin exageracion que aquella parte del con-

tinente americano es la mas sana de todas las regiones tropicales. Allí se encuentra la raza mas hermosa y bien formada de toda America. La tierra es extraordinariamente fertil, sobre todo, en las inmediaciones del rio de San Juan y en las orillas de los lagos de Nicaragua y Leon.

Por el bosquejo que acabamos de presentar a nuestros lectores, echarán de ver que la naturaleza ha proporcionado los medios de comunicacion por agua entre los dos Oceanos. Pero, aun suponiendo que los puntos que acabamos de indicar como los mas adecuados a este intento, esto es el rio de San Juan y el lago de Nicaragua, presenten, despues de examinados cientificamente, dificultades imprevistas y de las que no tenemos aora la menor idea, ¿que inconveniente puede haber en cortar de una vez este nudo gordiano, abriendo un canal en todo el istmo de Panamá, cuya total anchura, es de 190 o cuando mas 200 millas desde el Oceano Atlantico hasta el golfo de Papagayos? En esta estension, apenas hai diez millas que no sean de terreno llano, y si se dirige el canal cerca de las orillas del rio y del lago de que acabamos de hablar, habrá agua de sobra para llenar el canal, cualquiera que sea su anchura y profundidad. La empresa es grande, sin duda; mas este no es ostaculo de que se debe hacer mencion, en un siglo en que tanto se emprende y tanto se adelanta, sobre todo cuando se reflexiona sobre las obras colosales que se llevan a cabo todos los dias en Europa. La pobreza actual del pais y su escasa poblacion, no son, por cierto, circunstancias mui favorables a la egecucion del plan. Sin embargo, si la Costa Rica llega a depender de un gobierno ilustrado e independiente, que desee promover y proteger tan importante operacion, lo que sobrar  será dinero que suministrará a porfia los capitalistas de Inglaterra y de los Estados Unidos. En breve se formarian compañias para

emprenderla, y no vacilamos en vaticinar, si asi se verifica, que las obligaciones que ponga en circulacion tendran mas ventajas y premio que las de todas las otras especulaciones tan comunes en el mundo mercantil. Con respecto a la escasez de brazos, para los trabajos que semejante obra requiere, este ostaculo será removido. A millares acudirian al istmo de Panamá, los indios de Guatemala y Yucatan, si viesen enarbolada en aquel pais la bandera de la independenciam y establecido un gobierno que les diese proteccion y les remunerase sus fatigas. La condicion actual de aquellos pueblos, especialmente, de los que habitan lo interior de Yucatan, es en extremo miserable. Hemos visto centenares y millares de ellos, asistir a misa y a las procesiones, en un estado, casi completo, de desnudez, los adultos con una camisa y unos malos calzones, y los niños de ambos sexos, de menos edad que diez o doce años, enteramente desnudos. El despotismo militar, civil y eclesiastico bajo el cual vivian oprimidos, absorbia todo el fruto de su trabajo. La industria carece de estimulo, donde quiera que el que la egerce se ve privado de los beneficios que produce. Aquellos infelices pasan la vida en la ignorancia y la apatia, y mueren de miseria. Proporcionese a estos desventurados una nueva existencia, cual conviene a seres racionales; ofrescanselos jornales moderados y alguna ropa que los cubra; deseles proteccion y facilidad de gozar las ventajas de un comercio libre tanto en su propio pais, como en los estrangeros y se verá cuan en breve mudan de caracter. En tales circunstancias no dudamos que se presenten de 20,000 a 50,000 indios para trabajar en la empresa. No habrá entre ellos uno solo que no se alegre de ser empleado y pagado, sobre todo cuando consideren los inmensos beneficios que de semejante empresa resultarán a su pais y a su posteridad.

Nos es de mucha satisfaccion confesar, que muchas de estas ideas se hallan en una interesante memoria escrita por el celebre historiador de las Indias Occidentales, Bryan Edwards. Leimos esta produccion, hace algunos años en la Jamaica, y aunque no la hemos visto en las obras del mismo autor que fueron publicadas despues, tenemos motivos de creer que el gobierno ingles tiene conocimiento de ella. Bryan Edwards sabía perfectamente de cuanta importancia sería la Costa Rica a la Gran Bretaña y cuan practicable es la comunicacion entre ambos mares, del modo que hemos indicado, y tan penetrado estaba de estas ideas que empleó las razones mas elocuentes y terminantes para manifestar al gobierno ingles que debia apoderarse del istmo de Costa Rica, por fuerza, o por negociaciones. Los ministros ingleses, sin duda, no han perdido de vista tan grave asunto, ni otros datos que sobre lo mismo se les han comunicado por varios sugetos instruidos que han residido en la bahia de Honduras. El istmo de Costa Rica puede ser con respecto al Nuevo Mundo, lo que el istmo de Suez fué con respecto al Mundo Antigo, antes del descubrimiento de la navegacion al Asia por el Cabo de Buena Esperanza.

Cortado el canal en la Costa Rica, en terminos de poder admitir buques de mucho porte, y abiertos, en sus embocaduras, puertos libres a la navegacion de todas las naciones, en menos de un siglo el istmo llegaria a ser el mayor vinculo comercial del mundo. Examínese el mapa y se verá cuan importante es aquella posicion, considerada bajo su aspecto geografico. Colocado a igual distancia del Cabo de Hornos y de la costa del Noroeste de America, proximo a dos grandes Oceanos y facilitando un medio de comunicacion facil y pronta, que ahorra una navegacion peligrosa y larga, el istmo de Panamá parece destinado por la naturaleza a ser el centro de un comercio universal.

La imaginacion mas fecunda no bastaria a concebir las importantes y beneficas consecuencias que resultarian de la egecucion de esta obra, tan digna por todos titulos de llamar la atencion de todas las naciones activas y traficantes. En este examen deberian desprenderse de todo espiritu de exclusion y egoismo. Egecutese la obra con magnanimidad y cuando esté concluida, sea, como el Oceano, un camino real abierto a todas las naciones del mundo, de cuyo libre uso sean ellas mismas garantes y que no pueda jamas depender del interes o capricho de ningun pueblo ni gabinete. Estas ideas parecieran a primera vista tan estrañas como nuevas, mas no hai nada en ellas que no esté de acuerdo con el espiritu ilustrado y emprendedor del siglo en que vivimos. Si reciben la aprobacion de las naciones del antiguo mundo, los hombres que gobiernen el nuevo, no vacilarán en ceder algunas leguas del continente Americano en provecho de la humanidad; especialmente cuando tantos beneficios han de resultar a America misma de tener en su seno el medio de comunicacion entre los pueblos del Oriente y los del Occidente.

Habiendo manifestado las ventajas estraordinarias y peculiares que la Costa Rica posee para el establecimiento de una comunicacion navegable entre los dos mares, pasaremos aora a examinar otro punto, que aunque carece de algunas de las circunstancias favorables que la Costa Rica reune, tiene sin embargo las suficientes para poner en duda la preferencia. Si se tratára de consultar unicamente los intereses presentes y futuros de Megico y de los Estados Unidos de America, diriamos que el istmo Megicano, llamado mas comunmente istmo de Tehuantepec, es el punto en que se debe abrir la comunicacion de los dos Oceanos. Pero como nuestro obgeto principal es promover el bien general del comercio y la egecucion de una empresa que le debe ser tan benefica, poco nos importa el sitio con