

Consideraciones relativas a un canal interoceánico por territorio colombiano

Roberto Luis RESTREPO

No hemos sido ciertamente los colombianos, a pesar de ser los dueños legítimos de las zonas más propicias para nuevas comunicaciones entre los océanos Atlántico y Pacífico por medio de canales, quienes nos hayamos preocupado por asunto de tanta monta.

Fueron los gobiernos Francés y Norteamericano quienes ordenaron y llevaron a cabo en el siglo pasado los estudios más completos en las dos zonas consideradas como las más convenientes para tan importante fin, o sean las de los ríos Truandó y Napipí, utilizando para ambas vías el río Atrato.

Efectivamente: en los años de 1873 y 1874 los almirantes de la armada norteamericana Tomás O. Selfridge y Frederick Collins, al frente de sendas y muy bien dotadas comisiones, estudiaron la ruta Atrato-Napipí. En 1876 y 1877 el notable explorador y marino Luciano Napoleón Bonaparte Wyse practicó en el istmo y regiones aledañas prolijos estudios para promover la construcción del Canal de Panamá; y el General norteamericano Nathaniel Michler dirigió desde 1859 varias comisiones en los estudios más completos que se han hecho sobre la ruta Atrato-Truandó.

Las obras de estos exploradores, que debieran ser muy conocidas en Colombia, nunca se hallaron en las bibliotecas oficiales y parece que solamente ahora han sido recogidas en el Ministerio de Industrias por generosa y patriótica donación del ingeniero colombiano Antonio Luis Armenta, y pueden ser las que cita el doctor Hubach en el N° 19, tomo IV, del Boletín de Minas y Petróleos, como sigue:

N. Michler: Report of his survey for an interoceanic ship-canal near the Isthmus of Darién. Washington, 1871.

Lull and Collins: Report of Exploration and Survey, Washington, 1871.

Selfridge: Reports of exploration and survey to ascertain the

practicability of a ship-canal between the Atlantic and Pacific oceans by the way of the Isthmus of Darién, Washington, 1874.

L. Wyse: Canal Interoceanique, Paris, 1877.

Con referencia a los estudios de tales comisiones y después de un rápido viaje por la costa del Pacífico y el río Napipí, el geólogo alemán al servicio del Gobierno de Colombia, Enrique Hubach, publicó un extenso informe sobre estos mismos asuntos en el N^o 13, tomo tercero, año 1930, del Boletín de Minas y Petróleos.

Y en el presente año, el representante antioqueño Diógenes Sepúlveda Mejía, ha presentado a la consideración del Congreso Nacional un proyecto de Ley sobre la apertura del canal por el Atrato.

Este último motivo es el que me anima a escribir sobre tan interesante tópicó, ahora cuando parece momento oportuno (hace muchos años que siempre lo ha sido) para que el Gobierno de Colombia emprenda un estudio formal, con miras hacia la realización de la obra del canal, de las zonas recomendadas para el efecto, y ojalá con proyecciones a todo el territorio limítrofe con Panamá y que está comprendido entre el océano Pacífico, el Atlántico y los ríos Atrato y San Juan del Chocó.

A falta de un conocimiento suficiente de los trabajos de las comisiones antedichas y guiado por personales observaciones en un tramo muy extenso de la costa y del litoral colombiano del Pacífico, en toda la hoya del río Napipí, en el Bajo Atrato y en el Golfo del Darién, aunque sin elementos para hacer obra perfecta, ensayo a exponer algo que considero pueda contribuir al conocimiento de tan importantes materias. Y entrando de una vez en datos comparativos de las rutas colombianas canalizables y de la de Nicaragua, debo anotar las siguientes consideraciones:

Canal de Nicaragua

Sería un canal de esclusas y éstas en gran número, porque es necesario subir a la altura de treinta y tres metros y medio ($33\frac{1}{2}$) a que está la superficie del lago sobre el nivel medio de los océanos y descender al Pacífico por una escala continua.

La longitud del canal por esta vía alcanza a 310 kilómetros, de los cuales 100 corresponden al Lago de Nicaragua y el resto a la canalización de tierras y rocas de no muy sencilla remoción y al río San Juan.

Por esta ruta se atravesaría el cordón cordillerano de Centro América que es esencialmente volcánico, sobre todo en las cercanías de la línea del canal, en donde hay numerosos volcanes, de los cua-

les están en actividad los conocidos con los nombres de Momotombo, Momotombito, Masaya, Coseguino y Ometepe. El fondo mismo del lago ofrece el fenómeno alarmante y capaz para hacer vacilar en la escogencia de esta ruta, de escapes subterráneos y tan copiosos que han hecho descender muy considerablemente la superficie del lago en el último medio siglo.

El Gobierno de Nicaragua se empeña en conseguir que los Estados Unidos construyan este canal, y con frecuencia anuncia la prensa la formación de corrientes de opinión favorables a su apertura, en oposición a la más generalizada que prefiere la construcción de una nueva línea de esclusas en Panamá. Es muy posible que mucha parte de la opinión en norte y centro América sea favorable a este proyecto por motivos de orden político e internacional; pero es más posible quizás que las circunstancias anotadas sobre mucha longitud, alto costo de construcción, volcanismo activo de la zona y por lo tanto riesgos en la construcción e inseguridad de la estabilidad, así como el quedar fácilmente vulnerable en momentos de guerra, retarden indefinidamente la adopción de esta ruta.

Canal del Atrato

La entrada al canal colombiano, cualquiera que sea la ruta que se elija, parece que deba ser por la bahía de Candelaria, al noroeste del golfo del Darién, y por el Brazo de Tarena, ya que la bahía tiene profundidades en el eje de su amplio canal navegable que suben de las 17 brazas en la bocana, a 12 brazas que ofrece en una línea distante sólo quinientos metros (500) de la costa, según carta marina del Almirantazgo Americano editada en 1894. (1)

El delta del Atrato está constituido por un suelo blando, lodoso y muy profundo, en donde la vegetación es de plantas acuáticas casi en su totalidad. En este delta son de poca profundidad los brazos en que el Atrato se divide para entrar al mar, y especialmente el brazo Madre o de Tarena y aún más el subbrazo de Pava que llega al punto en donde parece que ha de ser la entrada al canal, y este bajo fondo se prolonga por espacio de 12 kilómetros aproximadamente hasta el arranque del brazo de los Cocos.

A partir del brazo de los Cocos y hasta la región de Riosucio y boca del Truandó, en el espacio de 68 kilómetros que tiene este

(1) Conviene advertir que, en rectificación de esta carta por el mismo servicio americano en 1924, aparece una indicación de que la boca de la bahía ha ido mermando su profundidad con sensible rapidez. Sería interesante averiguar el resultado que haya obtenido otra comisión americana, que estuvo al principio de este año sondeando todo nuestro litoral del Atlántico.

segundo tramo del Atrato, la profundidad media es de 20 metros y el ancho del río de trescientos metros por término medio y una pendiente insignificante, pues las bocas del Truandó, a una distancia de ochenta (80) kilómetros desde el mar, está solamente a 8 metros de altura, es decir: que este segundo tramo del Atrato es un canal de cómodo servicio para grandes barcos, y al cual, para ser intachable, solamente es preciso rectificarle una vuelta, la Vuelta Grande, entre las desembocaduras de los ríos Hondo y Mazán, mediante un canal corto y de sencilla ejecución. Otras rectificaciones no serían de urgencia y podrían aplazarse para cuando se quiera llevar la vía al más alto grado de perfeccionamiento.

Canal Atrato-Napipí

El tramo del Atrato entre las bocas del Truandó y la del Napipí tiene una longitud de 90 kilómetros en línea directa y es de condiciones inferiores a las del segundo tramo, aunque conserva las características de río cómodamente navegable por muy grandes embarcaciones; pero son muy numerosas las vueltas, y la profundidad decae bastante en el brazo de Montaña, el del oeste de la Isla Grande del Atrato, que sería necesario recorrer en casi toda su longitud para llegar a la boca del Napipí. En esta parte hay la circunstancia favorable de que la banda izquierda del Atrato en una ancha faja está llena de lagunas profundas que permiten proyectar el canal en una amplia curva, quizá desde la desembocadura de la laguna de Montaña hasta el arranque del brazo Palmarito en el Napipí.

La desembocadura del Napipí está a 13 metros sobre el nivel del mar, y la confluencia con el Doguadó a 42 metros, siendo la longitud de este tramo de 32 kilómetros.

La llegada al océano se ha estudiado en esta vía por dos partes desde la confluencia del río Doguadó, así: siguiendo el curso del Napipí hacia arriba y luego a la ensenada de Limones, y por el Doguadó y su afluente el Nemequedá a la rada de Chirichire, rutas estas que tienen 15 y 12 kilómetros respectivamente.

De esta manera la longitud total del canal sería de 217 o 214 kilómetros, o sea 86 kilómetros más corto que por la vía de Nicaragua.

Son propias de los dos tramos finales de esta ruta las siguientes circunstancias: La cordillera se levanta desde la confluencia del Doguadó en pendientes moderadas hasta alcanzar en la gran meseta Napipí-Limones 186 metros sobre el nivel del mar. En el extremo sur de esta meseta y en vertientes del Cerro Balsal nace el Na-

pipí, que recorre la altiplanicie en largo espacio y se precipita por el oriente en pequeñas cascadas y en rápidos que se prolongan hasta casi un kilómetro más abajo de la desembocadura del Doguadó.

El Doguadó es manso y profundo desde su desembocadura hasta donde le cae el riachuelo Nemequedá, el cual también es manso y navegable por canoas hasta un lugar que está al frente de la rada de Chirichire, en donde corre de sur a norte y paralelo con el riachuelo Chirichire, del cual lo separa solamente una delgada y baja colina.

La topografía del terreno en las hoyas Doguadó-Nemequedá es muy propia para la construcción de un gran lago a muy bajo costo, mediante la construcción de una represa en una parte estrecha y de rocas firmes del cauce del primero de estos ríos.

Lo dicho acerca de esta ruta me parece que deja comprender que por ahí no sería fácil un canal a nivel. Si se tratara en cambio de construir un canal de esclusas de modestas proporciones, como para aliviar el tráfico del canal de Panamá restándole solamente las embarcaciones menores de tres mil toneladas, seguramente no se hallaría en Colombia otra ruta de mejores condiciones. La canalización desde bahía de Candelaria, por el Atrato y el Napipí hasta el lago que se formara en Doguadó, sería obra relativamente muy sencilla y de bajo costo, y lo mismo la formación del lago. De allí habría un túnel muy corto o un corte en roca firme y de segura estabilidad y escala continua de esclusas para llegar al océano, en la rada de Chirichire.

Esta rada no está muy defendida de los vientos del suroeste, que soplan fuertemente en aquellas costas; pero hay una línea de rocas como prolongación de la punta que cierra la rada por el sur, la cual facilitaría mucho la formación de una rompiente eficaz, y a poca distancia de la costa y alineados al frente del lugar en donde quedaría la boca del canal, hay tres cerros, rocallosos y cubiertos de bosque, muy propios para protegerla.

Un valle amplio, de suelo firme y bien drenado, al que habían los riachuelos Chirichire y el del Sur, ofrece en esta rada lugar cómodo para la fundación de una ciudad-puerto de modestas proporciones.

Para proveer el lago de Doguadó del agua necesaria para llenar las esclusas y mantener el canal del lado de Napipí con caudal suficiente para la navegación, se requiere de estudios muy prolijos. Es conocido el hecho de que la Meseta Limones-Napipí está regada por dos riachuelos Napipí, Limones, Taparal y Chicocora y que to-

dos ellos, con mucha facilidad y a bajo costo, se pueden reunir en la meseta y verterlos al cauce del Doguadó formando una caída de muchos caballos de fuerza. Pero el hecho de cambiarle a Limones y Taparal su cauce, dejaría esta parte de la costa y la hermosa ensenada sin una fuente de fuerza baratísima que se presta allí para empresas industriales muy halagüeñas. La ensenada es profunda en la orilla misma del continente, en donde el extremo de su canal navegable tiene nueve brazas de profundidad, y está bien resguardada de los vientos. Lo dicho hasta aquí y la cercanía de la extensa y linda meseta que avanza su borde casi hasta la orilla del océano, indican este lugar como el más adecuado en toda la costa para una gran ciudad, el día en que los colombianos se den cuenta de la importancia enorme que para la prosperidad de la República implica la colonización de estas regiones.

Hacia el lado norte de la altiplanicie y en vertientes del gran nudo o cerro de Lanas nace el río Opogadó, de gran caudal de aguas y que se dirige al Atrato, cuya desviación a unirlo con los de la meseta no parece muy difícil. Por el sur podrían llevarse a fluír sobre el lago los ríos Cuía y Uba, mediante una canalización que resultaría un poco larga y costosa.

Canal del Truandó

Por la zona del río Truandó hay la circunstancia desfavorable de que la cordillera se ensancha considerablemente, pues alcanza a 17 kilómetros desde la bahía de Humboldt, al norte de Cabo Marzo, hasta donde el río cae en cascadas de la montaña al terreno plano; pero a la vez la muy favorable de que por esta ruta se puede hacer el canal a nivel en un espacio de 55 kilómetros que hay desde el pié de la cordillera hasta su desembocadura en el Atrato. De todo este tramo de río, los primeros 36 kilómetros que hay desde la desembocadura hasta un punto en donde cambia radicalmente la dirección de su curso no hay dificultades para la excavación de un amplio canal. Un poco menos sencillo, pero siempre con la posibilidad de continuar el canal a nivel, sería el segundo tramo, de 19 kilómetros de extensión hasta el pié de la cordillera. De este lugar se levanta rápidamente el río hasta encima de la cordillera en donde forma una cuenca extensa con su afluente el río Nercua, a una altura de 60 metros por término medio sobre el nivel del mar.

Sumando los distintos tramos del canal por esta ruta se ve que tendría una longitud de 162 kilómetros, es decir, 62 kilómetros menos que la de Napipí y 148 más corta que la de Nicaragua.

De la longitud de esta ruta, la parte que corresponde al tramo del Atrato que pudiera llamarse *tramo troncal*, es de facilísima construcción la parte de doce (12) kilómetros del delta, desde la bahía de Candelaria hasta donde se desprende el brazo de los Cocos; de allí hasta las bocas del Truandó, en espacio de 68 kilómetros, el canal puede decirse que está hecho, y en el primer tramo del Truandó en espacio de 36 kilómetros, la canalización sería poco menos costosa que en el delta. De manera que la parte más seria del canal estaría entre el paraje de la Vuelta de Truandó y el océano, aunque el segundo tramo del río hasta el pié de la cordillera ofrece pocas dificultades, dejando la parte más costosa en los 27 kilómetros de paso de la cordillera.

Mucho se habla de la conveniencia de un canal a nivel entre los dos océanos, y no debiera construirse de otra manera para que la obra estuviera a cubierto en lo posible de daños en tiempo de guerra y para el servicio más eficaz al comercio del mundo.

Entonces por esta ruta se impondría un túnel para atravesar por lo menos el cordón más occidental de la cordillera. Así los trabajos de la canalización se reducirían en su arte más importante a excavación de tierras blandas y lodos en los dos extremos de la parte plana, y de tierras secas y rocas de diversa dureza en el resto, es decir, a trabajos de ingeniería más sencillos que los de un canal de esclusas.

Según las observaciones del Dr. Hubach, los terrenos de la cordillera de la costa en estratos de lilitas con foraminíferos, areniscas cuarcíticas y esquistos, corresponden a los períodos Eoceno, Mioceno y restos del Cretáceo, levantados por un basamento de rocas graníticas. En las zonas del Napipí hasta Limones y Chirichire, mis observaciones comprueban la existencia de estas mismas rocas en estratos muy poco atormentados y además un estrato de conglomerado conchífero dentro de esquistos que son seguramente cretáceos, y en diversos lugares del cauce de Napipí y Doguadó la erosión ha cortado el total de las rocas sedimentarias y aparece la roca del fundamento, de apariencia maciza y escasamente agrietada, como si el levantamiento se hubiera hecho de un modo tranquilo. Esta roca del fundamento es de textura granitoide, color verdoso y de un aspecto semejante al del Gabro de Olivina.

Es de presumirse que tales formaciones de rocas se extiendan hasta la zona del Truandó, pues no se determina motivo alguno que se oponga a ello. El Sr. ingeniero A. L. Armenta anota que el General Michler asegura en sus informes acerca del canal por esta parte, que

las rocas ofrecen toda la firmeza necesaria y que el túnel que por allí se abriera no necesitaría siquiera de revestimiento.

Si una profundidad de 60 pies, o sea de 18 metros con 30 centímetros, fuera suficiente para el canal, élla estaría de hecho asegurada en el tramo de la parte troncal, comprendida entre las bocas del Truandó y el brazo de los Cocos, y se alcanzaría a muy bajo costo en el tramo del delta, siguiendo la dirección del brazo de Tarena, y en la primera sección del Truandó. Al principio de la segunda sección de este río o sea en el paraje de La Vuelta, la altura total del corte, desde el nivel actual del río hasta el plan o fondo del canal, sería de 35 metros, siguiendo siempre el canal por la línea de profundidad de 18 metros con 30 centímetros desde el mar; y continuando de igual manera, los cortes finales del segundo tramo del Truandó, hacia el pie de la cordillera, alcanzarían a 48 metros de altura, y en el valle alto de la hoya o cuenca Truandó-Nercua, a 78 metros, lo cual no es exagerado y mucho menos si se tiene en cuenta que las rocas son de excepcional firmeza y que el fondo del canal en todo el tramo de la cordillera, y quizá desde mucho antes, quedará labrado en las rocas del fundamento. En estas mismas rocas quedaría labrada seguramente toda la sección del gran túnel, salvo en un tramo corto de la costa en donde se sale a rocas sedimentarias, pero que son siempre firmes.

La parte costosa del canal es la de la cordillera; pero si se considera que la firmeza de la roca permite cortar y remover solamente lo necesario; que el mayor trabajo del canal se reduce a excavar y remover los escombros, y que éstos se pueden descargar a los lados del canal en la parte plana y con gran beneficio así para la obra, es necesario admitir que un canal por esta vía resultará más fácil y de menor costo que por cualquiera de las otras rutas. Y si se considera que los canales colombianos, cualquiera que sea la ruta que se elija, ofrecen los menores riesgos en la construcción y las mayores seguridades de estabilidad, porque solamente tendrán que atravesar el cordón cordillerano del Chocó, que está reconocido como libre en absoluto de volcanismo, el proyecto por esta parte se hace más atractivo.

Mapa y estudios

El gobierno de Colombia haría sin duda obra de claro patriotismo si acometiera prontamente los estudios formales de aquellas tierras. Cuenta para ello con la Comisión Geográfica Nacional, entidad de reciente creación, que está admirablemente bien dotada de elementos modernos de trabajo, y cuyo empleo en aquellas

zonas es de tanta actualidad y conveniencia para la nación en estos momentos de la vida del mundo, que parece no haya obra pública alguna del interior que no pueda y aún que no deba posponerse o siquiera reducirse en sus proporciones de avance, al levantamiento de una carta geográfica muy completa de las dos zonas canalizables, es decir, de las hoyas hidrográficas de los ríos Truandó y Napipí, con las proyecciones necesarias hasta el océano, como son: en Truandó hasta las bahías Octavia y de Humboldt, y por Napipí hasta la ensenada de Limones y la rada de Chirichire, esto es: un reconocimiento o confrontación en el terreno de los trabajos de las comisiones americanas, haciendo preceder tales estudios de un levantamiento aéreo-fotográfico; extendiendo los estudios a todo lo que concierne a recursos industriales y ventajas para la colonización dentro de todo el territorio de influencia del canal, y terminando con un presupuesto de costo de los posibles canales, dentro del cual se comprenda el del saneamiento que deba hacerse como obra preliminar.

Aquella zona de territorio, que es sin duda una de las más bien situadas en el mundo por sus facilidades para comunicarse con todos los grandes mercados de la tierra y la que ofrece las mayores seguridades para el éxito de la colonización entre todas las regiones del país, es, por grave mal para la patria, la menos conocida de los colombianos, a pesar de que tiene para ofrecerles:

Clima suave y saludable en la serranía, y caliente pero seco y sano en toda la costa; terrenos de los más adecuados para grandes ciudades en valles de la costa y en altiplanicies de 100 a 180 metros sobre el nivel del océano; régimen ventajoso de dos estaciones, un verano y un invierno, ninguno de ellos riguroso, que se reparten por mitad el año; costas bellas y limpias, sin pantanos y sin plagas y con los más cómodos balnearios en todo el litoral, surtidos por riachuelos o torrentes de aguas puras que descienden frescas de la vecina serranía; terrenos de insuperable feracidad propios para haciendas de ganados y cultivo de todas las plantas tropicales; una riqueza forestal difícilmente superable en la variedad y en la fina calidad de las maderas, así como en la exuberancia de la selva que no deja porción alguna del terreno descuajada, y en la variedad y abundancia de materias industriales, como la pita que en la sección nororiental cubre muchos centenares de decenas de hectáreas, constituyendo para Colombia un monopolio de esta preciosa fibra que ofrece a la industria textil de la nación y al comercio de exportación un nuevo elemento de brillante porvenir, y la tagua, que especialmente en los valles de la costa cubre también muchos millares de hectáreas; la balata, el canime

y plantas tintóreas; la fauna de pelo y de pluma en las selvas y la de los ríos y del mar, todas en abundancia y útiles al hombre, a diferencia de las de otras regiones del país que en gran parte son enemigas de la civilización; costas en los dos océanos fácilmente comunicables entre sí por vías de tierra; regiones que reúnen magníficas condiciones para el cultivo en grande escala del banano y otras variedades estimadas de plátanos; numerosos lugares que son puertos de buenas condiciones de mar y de tierra y en lugares estratégicos para propósitos comerciales y aun para fines militares, como puede ofrecerlos la bahía de Solano; una rica hidrografía que nada deja sin regadío natural dentro de una topografía ventajosa para todos los ideales de la colonización; fuerza hidráulica abundante y bien distribuída por toda la región; numerosos ríos navegables por pequeñas embarcaciones que facilitan grandemente la comunicación del interior con todas las grandes líneas comerciales.

Un territorio que posee tan notables condiciones no debe dejarse abandonado, porque tal abandono puede llamar la atención de países ansiosos de colonias, y menos ahora cuando un florecimiento de prosperidad parece ha de llegarle pronto a las Américas, y el creciente desarrollo del comercio interoceánico copará en breve la capacidad del canal de Panamá, haciendo necesaria otra comunicación entre los dos océanos, por el istmo colombiano. La nación debería preocuparse seria y prontamente por el estudio de estas tierras y por poblarlas para defenderlas, no sea que, por defecto de su dueño, otra nación quiera hacerlo con el pretexto de que el creciente desarrollo del mundo necesita de esas fuentes de riqueza y los colombianos no quisieron o no pudieron abrirlas.

Financiación de la obra del canal

Todo lo que exija un estudio del territorio en cuestión, con detalles para las zonas canalizables, es cosa de fácil alcance para el fisco nacional, pues poco más de lo que gasta en el sostenimiento de la Comisión geográfica sería necesario. Pero un desembolso en corto número de años de más de cien millones de pesos que valdrá la construcción del canal, y el costo grande de su sostenimiento dentro de un ambiente de competencia con el canal de Panamá, parece que sea cosa superior a las actuales capacidades económicas de la nación.

Buscar una negociación con el gobierno de los Estados Unidos, ahora cuando la prensa da cuenta de un proyecto de nuevas esclusas para aumentar la capacidad del canal de Panamá, separando el servicio para la flota de guerra, y cuando la belicocidad del viejo conti-

nente hace desear que una obra de esta naturaleza sea invulnerable, no sería tal vez inoportuno, y quizá fuera cosa grata para el gobierno de aquel país la perspectiva de poder seguir controlando los transportes interoceánicos en América; pero esto no deja de infundir recelos respecto a la paz y a la integridad de Colombia, más que todo por los sentimientos que podría levantar en las potencias rivales un monopolio de esta naturaleza.

Puede haber otro medio eficaz para llevar a cabo la obra y tal vez con la seguridad de que sea bien recibida por el mundo y por lo mismo respetada, a la vez que usada de modo preferente por un porcentaje muy crecido del tráfico interoceánico, y es el que me permito sugerir, siguiendo de cerca la inspiración de carácter semejante que dio por la prensa del año de 1928 el distinguido colombiano don Enrique Ancizar, y que hace poco tiempo recordó en "La Razón" de Bogotá el Sr. Ingeniero A. L. Armenta:

Que el Gobierno de Colombia, por medio de una labor diplomática, muy activa y simultánea, proponga a todos los países hispanoamericanos la formación de una sociedad para la construcción del canal, con acciones para cada nación proporcionadas a su aporte en dinero, y determinando la zona del canal *zona neutral*, a la cual se le dé una administración encaminada a formar allí un centro de la hispanidad americana.

La obra así realizada llenaría sin duda en gran manera las aspiraciones que se van haciendo patentes en este hemisferio, de congregar las naciones americanas de origen español en una fusión espiritual, con vínculo indisoluble de unidad, ya que habría en el caso también el aglutinante de altos intereses económicos.

No menos deseable es una fusión de intereses panamericanos en esta obra, y ello sería una conquista posible quizás como fruto de la cordialidad entre todos los países americanos que han celebrado en estos días una conferencia en la capital del Istmo, por medio de sus cancilleres, para precaver a este continente de los desastres que pudiera acarrearle la guerra devastadora que se ha desatado en Europa.