

Pero bajo cualesquiera circunstancias, la *Ventosa* puede mejorarse con un gasto comparativamente insignificante, y de modo que los buques puedan cargar y descargar á la orilla sin necesidad de lanchas.

Al terminar las operaciones del reconocimiento, no puedo dejar de mencionar, recomendándolos, el celo infatigable é incansable esmero de los ingenieros, ayudantes y sub-ayudantes. A los ayudantes W. B. Williams, W. L. Miller, C. C. Smith, J. B. F. Davidge, D. J. Johns, J. M. Mercer y á los sub-ayudantes H. H. Burnett, O. W. Follin, J. H. Bradley, J. Laffont, Geo. R. Ferguson, W. A. Coburn, R. E. K. Whiting, L. M. Davidson, es deudora en gran parte la compañía de los resultados que se han conseguido en el reconocimiento.

### ENTRADAS Y PRODUCTOS.

Una rápida ojeada de los resultados del reconocimiento del *Istmo de Tehuantepec*, convencerá al mas escéptico de que el proyecto de construir un ferro-carril ó paso que una los dos Océanos, no solo es muy factible, sino practicable con un desembolso mucho menor del que podia creerse que exigiria la magnitud de la empresa. Desvanecida toda duda sobre este punto, sigue naturalmente la pregunta de ¿cuánto produciria el ferro-carril de *Tehuantepec* y de dónde vendrian los productos? Esta es una pregunta importantísima: ningun capitalista se encontraria dispuesto á invertir sus fondos en la empresa, si no hubiera probabilidad de que le produjese un dividendo proporcionado al costo de construccion, composturas y con-

servacion del camino; y apenas puede dudarse de que hay toda probabilidad de que el producto que se obtenga de la empresa, sea tal que garantice suficientemente la suscripcion del fondo, además de otras consideraciones de un carácter nacional y patriótico. De dos ramos vendrá este producto: el tráfico del exterior y el tráfico intermediario del *Istmo*, pues este último aunque insignificante en apariencia, se verá que es mucho mas importante de lo que podia imaginarse.

Echando la vista al mapa del continente americano, se ve que el *Istmo de Tehuantepec* es el punto mas favorable para establecer la comunicacion inter-océanica, sea que se considere respecto de los Estados-Unidos solamente, ó de América, Europa y Asia. Es el mas corto de todos los caminos presentes de Europa ó los Estados-Unidos, ó de los que actualmente se proyectan: esto se demuestra claramente en la tabla siguiente que manifiesta las distancias respectivas de Inglaterra, Nueva-York y Nueva-Orleans, al puerto de San Francisco de California, por Panamá, Nicaragua y *Tehuantepec*, comparadas con los viajes desde los mismos puntos por el cabo de Hornos, y manifiesta las distancias que se ahorran respectivamente por el *Istmo Americano*.

VIAJE Á SAN FRANCISCO DE CALIFORNIA.	Por Cabo de Hornos.	Por Pa- namá.	Por Ni- caragua.	Por Te- huantepec.
	Millas náuticas.	Millas náuticas.	Millas náuticas.	Millas náuticas.
De Inglaterra.....	13.624	7.502	7.041	6.671
„ N. York.....	14.194	4.992	4.531	3.804
„ N. Orleans.....	14.314	4.505	3.767	2.704
		Ahorro por por Pana- má.	Ahorro por Nica- ragua.	Ahorro por Tehuante- pec.
		Millas náuticas.	Millas náuticas.	Millas náuticas.
Se ahorra desde In- glaterra.....		6.212	6.583	6.953
„ N. York.....		9.202	9.663	10.390
„ N. Orleans.....		9.809	10.547	11.610

Estas distancias no admiten disputa porque no son en verdad figuras retóricas: es pues claro que la superioridad de la de *Tehuantepec* sobre todas las otras vías, es inmensamente grande; y (considerando la identidad de circunstancias y la corta distancia entre Panamá y Nicaragua), podemos al examinar las ventajas relativas, considerarlas como una sola. Al *Istmo de Tehuantepec* le aseguraria su posicion geográfica todo el vasto comercio, y la emigracion que se ha originado entre la parte de la República Americana que está sobre el *Atlántico*, y el nuevo estado de California en el *Pacífico*: tráfico que no tiene igual en la his-

toria del comercio, si consideramos el corto tiempo que ha pasado desde que adquirimos aquel territorio, y el mas corto aun que hace que se descubrieron las minas de oro: comercio y emigracion que aumentarán de año en año mientras no se agoten los depósitos de oro. El honorable Jorge M. Dallas, en una comunicacion reciente dice:

“No puedo resistir á la idea de que la union de los dos Océanos por el *Istmo de Tehuantepec*, americanizaria esta vasta parte del comercio del mundo que tanto va aumentando: daria al pueblo de los Estados-Unidos la grandísima ventaja de abreviar en una mitad completa las distancias geográficas. Por un viaje que hicieran los comerciantes de Europa, los nuestros harian dos. Apenas hay una region en el ilimitado mar del S. con que pueda hacerse un comercio lucrativo, á que no pudiéramos llegar en la mitad del tiempo que los navegantes ingleses, españoles, franceses, irlandeses, holandeses ó suecos.

Si este proyecto se realizara, dice el Sr. Scarlett, se ha calculado que se reduciria á tres mil leguas la navegacion de Filadelfia á la Sonda de Nootka y boca del rio Colombia, que hoy es de cinco mil por el cabo de Hornos. Pero de hecho la diferencia seria mayor; y de este modo, ¿cuál seria la que resultaria en esta misma navegacion desde Nueva-Orleans, la Mobila, San Agustin, Savannah y toda la orilla de nuestros Estados del S? El cambio de mercaderías entre nuestro grande y fértil valle del O. y la rica y naciente region del *Pacífico*, se haria casi á la boca del Missisipi.”

La tabla siguiente manifiesta tan aproximadamente cuanto ha podido hacerse por los datos mas auténticos, el número de buques y de pasajeros, el de toneladas de mercancías, el valor del oro y el peso medio de la correspondencia entre California y los Estados del *Atlántico* durante cuatro años que acabaron el 24 de Diciembre de 1851.

RUMBOS.	Número de buques.	Número de pasajeros.	Toneladas de carga.	Oro.	Peso medio de la correspondencia por vapor.
Panamá.	1.183	227.001	46.584	\$ 138.620.400	(17.000 lb.)
Nicaragua.	71	14.521	425		9.000 "
Por tierra.	.....	117.420	.....		
Total.	1.254	412.942	47.009	\$ 138.620.400	

A este número de pasajeros puede agregarse el de 11.021 que ha ido por el cabo de Hornos, formando el número total de 423.963 personas, de las cuales solo 8.100 corresponden al año de 1848; mas para calcular el término medio anual, podemos dejar ese año y dividir el número total de pasajeros en los de 1849 á 51 inclusivos, que da 141.320 por el cálculo anual mas bajo de emigracion entre los Estados del *Atlántico* y California. Las cantidades que produjesen estos solamente, formarian una gran suma y justificaria el que se comenzara el camino de *Tehuantepec* á la mayor brevedad posible. Ni parece infundado inferir que aun el comercio y emigracion actuales buscarian una via tan ventajosa, respecto de tiempo y distancia como se ha probado que es esta; pero hay otra razon mas convincente todavía, que asegurará indudablemente el viaje de California por el *Istmo de Tehuantepec*: aludimos al *clima* y al tratar de él no hay mejor idea que la que se forma por la *experiencia* personal. Durante ocho meses de residencia, expuestos á toda clase de riesgos y privaciones, acampando noche por noche al aire libre, no ocurrió un solo caso de fiebre maligna ó disenteria entre los individuos de la expedicion, que eran mas de

cincuenta, y todos volvieron con buena salud al concluir sus trabajos, encantados de la salubridad de la atmósfera, la pureza de las aguas y la magnificencia del *Istmo*. Pero al tratarse de clima, los facultativos son probablemente las personas mas competentes para dar su opinion, y el lector inteligente puede ver, para imponerse del estado sanitario de *Tehuantepec*, el informe del Dr. Kovaleski que está en el artículo sobre "Clima."

Habiendo manifestado ya las grandes ventajas que ofrece el camino de *Tehuantepec* por el tiempo, la distancia y el clima, la consideracion inmediata que se presenta es la de los puertos de su costa, y los medios de entrada, abrigo y seguridad de los buques, pues sin estos requisitos la comunicacion proyectada seria un sueño; pero afortunadamente los resultados del reconocimiento prueban que no es ese el caso, y está tan manifiesta la superioridad de los puntos designados para puertos, en las noticias del Sr. Trastour sobre la *Ventosa* y del Sr. Temple sobre el *Coatzacoalcos*, que seria supérfluo repetir aquí sus numerosas ventajas. Al mismo tiempo que los gratos resultados logrados por los ingenieros hidrográficos, se han manifestado claramente las ventajas de los puertos del *Istmo*, como se verá por las cartas de los capitanes Mott y Foster de los vapores "Buscador de Oro" y "Alabama," que se encuentran en otra parte de esta obra. Sin hacer comparaciones odiosas, poco se aventura en asegurar que tanto la *Ventosa* como *Coatzacoalcos* son superiores en todos respectos á los puertos de Panamá y Nicaragua: superioridad que aumentará mucho cuando se completen las mejoras proyectadas, especialmente si se toma en consideracion la pérdida de tiempo y las averías en los cargamentos, causadas inevitablemente por la distancia del fondeadero en Pana-

má, y la terrible violencia de los *Papagayos* en la costa de Nicaragua. \*

Uno de los primeros productos que tendrá el ferrocarril de *Tehuantepec*, será el de la inmensa flota que hace la pesca de la ballena en el *Pacífico*: en una comunicacion que dirigió el teniente Maury al honorable J. A. Rockwell, durante la segunda sesion del 30º congreso, trata tan á fondo esta materia, aquel oficial que citaremos con alguna extension lo que dice. Pero debe advertirse que su cálculo se refiere solo á las entradas por la via de Panamá; y como su aplicacion se admitió respecto de aquella, debe presumirse que ninguno pondrá en duda que pueda extenderse á *Tehuantepec*, en donde por todo lo que se ha demostrado se aplica el argumento con una fuerza,

\* En la obra reciente del Sr. Squier sobre *Nicaragua* se lee lo siguiente:

“Hay un gran obstáculo para este puerto (San Juan del Sur) y tambien para todos los demás que se encuentran en la costa del *Pacífico* paralelos al lago de Nicaragua, que es el carácter de los vientos reinantes, que les llaman *Papagayos*, probablemente por la figura del pico de ese animal que da una idea de su direccion giratoria. Estos vientos hacen *extremadamente dificultosa* la arribada á esta parte de la costa: reinan desde *Punta Desolada* al N., hasta *Cabo Velas* al S. que hay cerca de 200 millas, y se supone que los causan los vientos generales del norte, que como he dicho, barren enteramente al través del continente y el lago de Nicaragua, y van á encontrar otras corrientes atmosféricas en el *Pacífico*. Estos vientos se sienten fuertemente, y soplan hasta 15 ó 20 millas á la mar, en donde empiezan los vientos encontrados ó *papagayos*.” Véanse los viajes al rededor del mundo de Sir Eduardo Belcher vol. 1º, páj. 185.

que equivale á la superioridad de sus ventajas sobre Panamá. Dice el teniente Maury:

“Segun la Lista de la navegacion de los balleneros (Whaleman's Shipping List) de 9 de Enero de 1849, publicada en N. Bedford, habia en aquella época en alta mar una flota de balleneros de 613 buques con 200.000 toneladas. Acompañamos una relacion comparativa, sacada de la misma autoridad, de la cantidad de huesos y grasa importada durante los últimos nueve años.

	Barriles de grasa.	Barriles de carne.	Barriles de huesos.
Importaciones en 1848.	107.976	208.856	2.008.000
” ” 1847.	120.755	313.150	2.341.680
” ” 1846.	95.217	207.493	2.276.939
” ” 1845.	157.917	272.730	3.167.142
” ” 1844.	139.594	262.047	2.532.445
” ” 1843.	166.985	206.727	2.000.000
” ” 1842.	165.637	161.041	1.600.000
” ” 1841.	159.204	297.348	2.000.000
” ” 1840.	157.791	207.708	2.000.000
	1.271.171	2.047.300	20.926.206
Término medio en 9 años....	141.272	235.456	2.324.578

El precio actual de la grasa es de \$ 1.. 40 centavos por galon; \* pero generalmente vale \$ 1 que equivale á 32 por barril: el precio de la grasa es de \$ 10. 54 centavos por barril, y el de huesos 33 centavos por libra, que hace \$ 4.519.744 por término medio de la esperma; \$ 2.472.288 por la carne y \$ 467.110 por los huesos; total 7.356.142 de pesos sacados anualmente de la mar, suma mucho mayor que la que en el mismo periodo producen al comercio nuestros magníficos bosques. No podemos

\* El galon equivale á ocho cuartillos poco mas ó menos

asegurar cuál sea el número preciso de buques empleados en el *Pacífico*, ó cuánto de estos siete millones y tercio corresponden á aquel Océano, aunque en 1846 habia pescando solamente en la costa del N. O. 292 buques que cogieron 253.000 barriles de grasa. Podemos decir con seguridad que los dos tercios de todos los buques empleados en ese giro, se ocupan en el *Pacífico*; y que las tres cuartas partes de la grasa vienen de allí, porque los buques de aquel mar son mucho mayores que los empleados en la pesca del *Atlántico*; de lo que resultará que en el *Pacífico* habrá aproximadamente 400 buques, que dan anualmente cinco millones y medio de pesos.

El costo de los buques y la habilitación para esa flota, es de cosa de 28.000 pesos por casco; el término medio de un viaje es de tres años, de los que se pierde uno en ir y volver de los puntos de la pesca, en el puerto recorriendo los cinchos de los barriles, refrescando víveres, &c., quedando para la pesca dos años únicamente ó ocho meses de cada doce.

El premio de seguros sobre buques y habilitación, es de tres por ciento al año y de 6 el interés legal del dinero invertido en las expediciones, de que nada se paga hasta la vuelta de viaje: la merma de cinco por ciento en la travesía. Si la grasa en lugar de permanecer á bordo del buque de uno á dos años como capital muerto, (porque el que se coge en el primer año está á bordo dos, y el que se coge en el segundo está un año), pudiera enviarse á los Estados-Unidos pasando por el *Istmo*, con fletes proporcionados, las utilidades serian grandes porque habria ahorro de tiempo y de merma, pues esta no subiria mas que á uno por ciento en lugar de cinco; se ahorraria por lo menos la mitad del tiempo que ahora se emplea por tener que abandonar la pesca para recorrer los barriles, composturas y refrescar víveres; el año de pesca seria de diez en lugar de ocho meses, teniendo por consiguiente el aumento proporcional de utilidades sobre el capital primitivo, por los dos meses mas de pesca; los buques empleados, en lugar de ser grandes para poder contener 2.800 barriles, producto de tres años, serian chicos, de capacidad su-

ficiente para los de un año; y el costo de buques mas pequeños que tuvieran, por ejemplo, la tercera parte de los que hoy se emplean, en lugar de costar 28.000 pesos cada uno con su habilitación, bajaría por un cálculo liberal á la mitad de esa suma.

Calculando los gastos de almacenaje, flete y acarreo en la enorme suma de 20 pesos por tonelada ó dos pesos por barril, para cruzar el *Istmo* (esto es 20 centavos por tonelada por milla de ferro-carril), y el flete de allí á los Estados-Unidos en un peso por barril ó 10 pesos por tonelada, se obtiene la siguiente tabla comparativa para probar la importancia de este solo ramo para el camino.

*Costo, habilitación y gastos en tres años de viaje, de buques balleneros que van al Océano Pacífico.*

Costo de 400 buques de á 2.800 barriles, á 28.000 pesos.....	\$ 11.200.000
6 por ciento de interés en un año sobre la partida anterior.....	„ 672.000
3 „ de seguro, id. sobre dicha partida.....	„ 326.000
10 „ de deterioro sobre costos y habilitaciones... „	1.120.000
Interés en dos años sobre \$ 1.833.333, que es la tercera parte del valor de la grasa que se reúne en tres años, cuya tercera parte se tiene á bordo como capital muerto por dos años.....	„ 220.000
Interés de un año sobre la grasa reunida el segundo año.....	„ 110.000
Merma, 4 por ciento al año sobre 5.500.000 ps. „	220.000
Término medio anual de desembolso, 2.000 pesos por buque.....	„ 800.800
<hr/>	
Desembolso primero y gastos para un año de pesca.....	„ 14.678.000

## CREDITOS Y ENTRADAS.

Valor de los buques y habilitaciones despues de un año de deterioro.....	\$ 10.080.000	
Valor de cargamentos.....	5.500.000	15.580.000
Utilidades.....	\$ 902.000	

Por otra parte, supóngase abierta la comunicacion por el *Istmo*, y que haya una revolucion en el giro de la pesca sustituyendo á los buques actuales, otros de la tercera parte del tamaño, de la mitad del costo, y que envíen todos los años los productos de la pesca.

400 buques de 933 toneladas, á 14.000 pesos.....	\$ 5.600.000
6 por ciento de interés en un año, sobre el capital. „	336.000
3 „ „ „ seguro „ „ „ „ „ „ „ „	168.000
10 „ „ de deterioro „ „ „ „ „ „ „ „	560.000
Término medio anual de desembolso, á 1.000 pesos por buque.....	400.000
Pérdida por merma 1 por ciento sobre \$ 6.875.000. „	68.750
Fletes, &c. por el ferro carril de 48.240 toneladas á 20 pesos.....	970.800
Id. del <i>Istmo</i> á los Estados-Unidos á 10 pesos tonelada .....	485.400
Desembolso primero y gastos en un año de pesca, y costo de enviar á los Estados-Unidos los productos .....	\$ 8.588.950

## CREDITOS Y ENTRADAS.

Valor de buques y habilitaciones deducido un año de deterioro.....	\$ 5.040.000
Id. de huesos y grasa reunidos en diez meses, en lugar de ocho de pesca.....	6.875.000
Utilidad por mayor por el ferro-carril.....	\$ 3 326.050
Id. por el cabo de Hornos.....	902.000
Diferencia en favor del giro por el ferro carril...	\$ 2.424.050

Dos millones y medio son una suma grande, pero todavía hay lugar para que aumente: si aumentará ó no la riqueza nacional, es evidente por la demostracion hecha de que la comunicacion para este solo ramo, es de suficiente importancia nacional y magnitud para que llame exclusivamente la atencion: la perspectiva de las utilidades es cuando menos alhagüeña."

No es necesario continuar tratando del producto que se puede sacar de la pesca de la ballena del *Pacífico*; es negocio indisputable, y solo resta que hacer el ferro-carril para tener seguridad positiva de lograr mayores resultados.

Las comodidades de la *Ventosa* para que se compongan y abastezcan los buques, son demasiado patentes para que necesiten comentarios.

El ramo de entradas que sigue es el de la trasportacion de productos naturales del O. y de las fábricas nacionales á las orillas del *Pacífico*: segun los informes mas fidedignos que tenemos de California, aquel nuevo Estado no podrá ser nunca agricultor de alguna importancia, á causa principalmente de la falta de lluvias en los meses de verano.

Tal vez pueden producirse en los valles bastantes vegetales y comestibles para uso de la población; pero aunque esto es de dudarse, es incuestionable que para toda clase de cereales tiene que depender de los Estados del *Atlántico*. Sin duda que en Oregon podrían cosecharse grandes cantidades, mas es probable que la agricultura no venga á ser la ocupación principal en aquel territorio, mientras que el oro de California ofrezca, como sucede, la perspectiva de acumular riquezas en poco tiempo: muchos labradores han abandonado ya el arado y la hoz, con la esperanza de amontonar dinero mas pronto en las minas de California, que cultivando sus campos en sus estados.

Durante los dos años últimos se ha invertido una suma enorme en comprar harinas, producto de trigos de Chile y otras repúblicas Sud-americanas, y se ha pagado una cantidad proporcional por derechos al gobierno de los Estados-Unidos, cuyos derechos combinados con el ahorro que habria mandando harina de los Estados del *Atlántico* por el *Istmo de Tehuantepec*, serian virtualmente una prohibición contra la admisión de harina de aquellos países; y mientras que la demanda de este artículo fomentaria la agricultura de los Estados-Unidos, la transportación por el *Istmo* del que se necesitara para el consumo de California, aumentaria mucho los productos del ferrocarril. Aun mas: entretanto que California conserve su riqueza *mineral* y sus habitantes su carácter actual, no puede, en la naturaleza de las cosas, hacerse *manufacturero* en muchos años; es claro por consiguiente que en esta parte debe depender de sus hermanos del *Atlántico*, y la demanda será equivalente al aliciente de oro que ofrece California.

Por el extracto siguiente del periódico *Alta California* de 15 de Diciembre de 1851, puede formarse alguna idea

de la dependencia en que está el pueblo de California de las cosechas de la América del S.

“Hace *veintiocho dias* que no hemos tenido un buque de los puertos de los Estados-Unidos en el *Atlántico*, lo cual es causa de que se mantengan firmes los precios de muchos artículos. Las entradas de harina han sido muy pequeñas, incluyendo un cierto número de *libras* (hemos olvidado cuantas eran), segun lo refiere uno de los periódicos de Oregon.

Los últimos disturbios de Chile han ocupado mucho la atención de los cultivadores de trigo en aquel país, y si continúan hasta el mes presente que es la época de cosechar sus granos, los resultados no serán favorables para los *surtidos que se esperan*. Las noticias de Valparaiso han tenido bastante efecto para que hayan subido sus precios considerablemente, los que ofrecían vender el sábado.”

Estos hechos, combinados con los que manifestó el secretario de hacienda en el último informe, (por el cual resulta un balance de 38 millones de pesos contra nosotros, en el año que acabó en Junio último), indican claramente la necesidad de que el gobierno de los Estados-Unidos adopte algunas medidas, que tiendan á abrir mas mercados de los que hoy tenemos para nuestros productos. Ya hemos visto la anomalía de que dos secciones de nuestro país padezcan por estas causas: una por falta de *demanda*, y por la de *surtido* la otra; el remedio del mal consiste sencillamente en la *seguridad de algun camino* que garantice la conducción barata y pronta, y es escusado, despues de todo lo que se ha dicho, designar cual sea la *mas corta, sana y mejor*.

Otra consideración, tal vez de mas importancia que cualquiera de las que preceden, es la de que la construcción del ferrocarril de *Tehuantepec* en vista de lo que se