

ha dicho, causará una revolución en la conducción de pasajeros y mercancías entre Europa y Asia, y sucederá mas pronto estableciendo una línea de vapores que una á San Francisco con Macao, ó algun otro puerto de China. En las últimas sesiones del congreso presentó un dictámen favorable sobre un proyecto de esta clase, la comisión de negocios navales, diciendo:

“La adquisición de California facilita el comercio y las relaciones con China, que no deben mirarse con abandono: se cree que con vapores pueda hacerse con regularidad el viaje de la bahía de San Francisco á China en veinte dias; y ahora, *reducido por el Istmo de que se hace uso necesariamente* (Panamá), tardan poco mas de treinta dias las comunicaciones entre la costa occidental y nuestras ciudades del *Atlántico*; así es que estableciendo una línea de vapores en el *Pacífico*, Nueva-York estaria á menos de sesenta dias de Macao. El comercio con China en buques de vela que dan la vuelta por el Cabo, tiene muchas desventajas por el tiempo que se necesita para el viaje; pueden tomarse diez meses por término medio del viaje redondo, y doce para el de Europa á China y vuelta. Con las facilidades que hoy existen y el aumento de la línea del *Pacífico* propuesta por los solicitantes, se reduciría á sesenta dias el tiempo que tardarian las comunicaciones entre Liverpool y China; y el retorno de una anqueta de Londres á China, podría recibirse por la via de los Estados-Unidos en menos de cinco meses, que es menos de la mitad del tiempo que ahora se necesita.

El comercio de la India ha enriquecido siempre á la nación que ha gozado de él: las exportaciones de China valen tanto respecto de su volumen, que bien pueden soportar el flete de los buques de vapor. Con todas las ventajas que poseerá una línea de seis vapores de enorme capacidad para carga, bajo el pabellon de los Estados-Unidos, mandados por oficiales de su marina, haciendo sus viajes con regularidad y mucho mas pronto que por las otras vias, no hay duda de que la rica corriente de co-

mercio oriental desaguaría en los Estados Unidos; que se abrirían nuevos mercados para nuestras variadas producciones entre la compacta población del Oriente, y que resultaría un aumento inmenso en las rentas públicas por el incremento de las importaciones; y si los efectos introducidos no entraban para el consumo sino que quedaban en depósito, resultarían grandes ventajas á nuestro comercio y marina. Los cargadores de los efectos depositados que se enviaran á otro mercado mejor, girarían sobre sus consignatarios, y así se aseguraría para nuestro comercio las grandes ventajas mercantiles del cambio.

Los competidores del comercio de China son los ingleses y los americanos: el comercio de los Estados-Unidos con China ha ido aumentando constantemente, y apenas puede dudarse que el proyectado medio de comunicación por vapor, dé á nuestros emprendedores compatriotas ventajas que no puede contrapesar ninguna nación europea.

*Uno de los mayores y mas importantes resultados de reconcentrar este comercio en algun punto de la bahía de San Francisco, [pues necesariamente aquí debe establecerse el depósito del Pacífico], y de la extension de nuestras relaciones con las naciones asiáticas, será apresurar la adopción de algun plan realizable para la union de los dos Océanos, por un camino de fierro que atraviere el continente; uniendo así dos miembros muy distantes de nuestra confederacion, no solo por la influencia moral de la misma constitucion y las mismas leyes, sino por otro eslabon de ese vasto sistema de mejoras, por cuyo medio se promueve tanto el bienestar comun, y por el cual solo el lejano Estado de California y las posesiones limítrofes de los Estados-Unidos, pueden ser atraídos á esas relaciones íntimas, y á ese constante comercio que debe existir entre todas las secciones que están bajo un mismo gobierno.”*

Este cuadro está léjos de ser exagerado: todas las ventajas que el dictámen de la comisión pronostica, se realizarían, no solo por el establecimiento de una línea de va-

pores, sino principalmente por la construcción de un ferrocarril que una los Océanos *Atlántico* y *Pacífico*. La comunicación por sí sola efectuaría la revolución de que se habla, porque estableciérase ó no la línea de vapores, todo el comercio entre Inglaterra y Francia con China, y entre los Estados-Unidos y China, pasaría por este camino con preferencia á cualquier otro, por la naturaleza de las cosas: hasta ahora Inglaterra nos ha llevado ventaja en el comercio del *Pacífico* y de la India. El teniente Maury en su carta al honorable Sr. Rockwell, dice:

“Por los vientos, la dirección de las corrientes y otras circunstancias físicas, los comerciantes ingleses están mas inmediatos que nosotros á todos los mercados del mundo, con una diferencia de diez dias ó mas, exceptuando á los del mar de los caribes y al golfo de Méjico: se encuentra á la otra puerta de todos los mercados de Europa, del Brasil, y de los cabos de Hornos y Buena Esperanza; y por consiguiente se hallan realmente á diez ó quince dias de navegación mas cerca que nosotros de todos los puertos que están mas allá de estos puntos. Un buque de los Estados-Unidos destinado al hemisferio meridional se hace á la vela tomando primero rumbo casi al E., hasta que llega á la altura de las islas Azores y Canarias, haciendo en seguida proa al S. por la primera vez. Ahora bien: mientras que un buque americano lleva esa dirección, uno inglés que haya salido en el mismo dia y para el mismo mercado, ha pasado ya esas islas y está lejos de ellas; porque estando las de Cabo Verde á quince dias de navegación mas cerca de Inglaterra que de América, Inglaterra se encuentra á esa distancia menos del hemisferio meridional; pues los buques generalmente, vayan de los Estados-Unidos ó de Inglaterra, tienen la costumbre de pasar por las islas citadas en ese viaje.

Por consiguiente, los ingleses encuentran á los americanos en todos los mercados del mundo, excepto en los del Golfo y en el mar de los caribes, con la ventaja de diez dias ó mas; pero á pe-

sar de eso los Estados-Unidos han ido ganando gradualmente en los cincuenta años últimos en su competencia comercial con Inglaterra: han ido subiendo todo ese tiempo y al fin la contienda ha llegado á tal punto, que apenas les lleva ventaja Inglaterra. Abrase este *Istmo* y los yankees darán entonces vuelta á la esquina y dejarán atrás á Inglaterra; y en lugar de encontrarlos con una ventaja de diez dias ó mas en la India, en China y hasta en nuestra misma costa del *Pacífico*, cambiará la escena, y nosotros tendremos la ventaja de veinte ó treinta dias que hará á favor nuestro una diferencia de treinta ó cuarenta dias de navegación á la vela.”

Pero no es solo el teniente Maury el que lo dice, y se verá con interés el siguiente extracto de un proyecto de ferrocarril del lago Superior al *Pacífico* formado por Allan Macdonnell, distinguido ingeniero inglés de nuestros dias:

“Sin fijar la atención en el comercio que hacen por el *Pacífico*, Francia, Holanda y otras naciones de los continentes europeos, como tambien los Estados-Unidos, considerémos únicamente á Inglaterra.

*Importaciones hechas en la Gran Bretaña procedentes de los puertos siguientes.*

De Bengala, Madrás y Bombay segun el periódico titulado <i>Merchant's Magazine</i> de Hunt de Marzo de 1843, incluyendo el continente de Europa y la América del N. y del S., anualmente.....	£ 12.000.000
Se rebaja por lo que se lleva á Francia y América.....	2.489.340
De Sumatra y Java.....	9.510.660
„ Las islas Filipinas.....	215.216
„ Australia y Van Diemen.....	346.692
„ Mauricio.....	1.118.088
„ Chile (cálculo).....	806.593
„ Perú.....	1.500.000
	1.000.000
	£ 14.497.249
De China, importe total de varios productos.....	5.000.000
	£ 19.495.249

A que debe agregarse las *exportaciones* que la Gran Bretaña envía en cambio de sus productos.

También deben tomarse en consideración las importaciones y exportaciones de las posesiones holandesas y francesas en las Indias Orientales, y las importaciones y exportaciones de los Estados-Unidos."

El mismo escritor al argüir sobre la necesidad de vencer con el *arte* las ventajas *naturales* que están al alcance de los Estados-Unidos, para la comunicacion propuesta, y esforzándose en manifestar lo posible que es establecer un ferrocarril por las posesiones británicas en América hasta el *Pacífico*, dice refiriéndose á la via del *Istmo*:

"Los Estados-Unidos pueden aprovecharse por su posicion geográfica de los beneficios que ha de producir este camino, antes que cualquiera otra nacion: el vapor de sus buques formaria una línea continua en el golfo de Méjico; su poder marítimo tendria sujetos nuestros establecimientos de la costa del N. O., y su influencia se extenderia por todas nuestras posesiones de la India. En caso de que se lleve á efecto el proyecto, las islas Marquesas que están en la línea directa de la navegacion á la India, avanzarian de un paso hasta uno de los puertos mas importantes del mundo, mientras que las de la Sociedad, también en posesion de Francia, subirian inmensamente en importancia; y mas que todo, antes de mucho tiempo los buques de toda Europa recibirian, al retorno, las producciones de los trópicos en las islas del Océano *Pacífico*, puestas en movimiento de ese modo; y á medida que aumentase su importancia disminuiria la de las posesiones de las Indias occidentales. \* \* \* \* El poder y las ventajas de Santa Elena, Mauricio, Ciudad del cabo é islas de Falkland, que dominan el paso del cabo de Hornos, se transferiria á Nueva-Orleans y otras ciudades de los Estados-Unidos que están á orillas del golfo de Méjico."

Estos argumentos no tienen contestacion cuando se trata del ferrocarril de *Tehuantepec*

"La predileccion nacional no puede impedir que el comercio tome el camino mas corto y barato: todo el tráfico de las Indias occidentales debe por consiguiente caer pronto en nuestras manos." La prueba se encontrará comparando los caminos de Inglaterra á China por Panamá, Suez y *Tehuantepec*.

Liverpool á Canton y Panamá.....	15.624 millas.	50 dias.
„ á „ y Suez*.....		54 „
„ á „ y Tehuantepec...	13.425 „	40 „

En nuestro cálculo del tiempo que se emplea por estas vias, hemos considerado los vapores del Océano navegando á razon de trece millas por hora, cuyo término medio se ha sacado de las navegaciones de los vapores del *Atlántico* á Nueva-York, desde 21 de Setiembre de 1850 hasta 1<sup>o</sup> de Enero de 1851. El cómputo para los ferrocarriles es de 20 millas por hora, tomado de los de los Estados-Unidos. No se ha hecho deduccion alguna por detenciones, y nos ha parecido que la diferencia de doce dias es suficiente para todas las detenciones y pérdida de tiempo por la via de Suez, y el tiempo perdido por detenciones por Panamá y *Tehuantepec* será poco mas ó menos el mismo.

\* *Tiempo que se tarda de Sauthampton á los puntos que siguen incluyendo todas las detenciones.*

A Gibraltar.....	7 dias	A Ceilan.....	42 dias
A Malta.....	11 „	A Madras.....	45 „
A Alejandria.....	16 „	A Calcuta.....	48 „
A Constantinopla.....	16 „	A Hong Kong.....	54 „
A Bombay.....	35 „		

Las distancias del Océano desde Liverpool, por Panamá, se han tomado del luminoso informe del honorable Sr. Rockwell al congreso.

Un escritor en la *Revista de De Bow* se explica del modo siguiente sobre la distancia, comparándola con la de *Tehuantepec*:

“La ventaja que ofrece la ruta de *Tehuantepec* para compensar el aumento de su longitud, es que el ahorro de distancias por mar hasta sus términos en el *Golfo* y en el *Pacífico* es de 1.200 millas al N. de Panamá, cuyo ahorro en el viaje de Nueva-Orleans á San Francisco, se calcula en 1.700 millas de mar, pues la distancia entre N. Orleans y San Francisco es de 5.000 millas por Panamá, y solo de 3.300 por *Tehuantepec*; de Nueva-York á San Francisco por Panamá hay 5.858 millas y solamente 4.744 por *Tehuantepec* que es un ahorro por esta última vía de 1.100 millas. Aunque todas las demás cosas fuesen iguales, esta inmensa diferencia en las distancias por mar parecería concluyente en favor del camino de *Tehuantepec*.”

No es necesario agregar mas: se ha descrito la posesion de *Tehuantepec*, y no puede negarse el inmenso ahorro de tiempo y distancia que hay por esa vía. El mismo escritor, despues de aludir al proyecto de un ferro-carril que atravesase la Florida, dice:

“Es una idea magnífica para meditarla detenidamente, la de que construyendo 270 millas de ferro-carril, Nueva-York y San Francisco se acercan á 4.300 millas uno de otro, y N. Orleans á 3.000, evitando de ese modo cerca de 10.000 millas de camino por el cabo de Hornos; y no se creará que es extravagante la suposicion de que veinte días bastarán para ir de Nueva-York á San Francisco, y dieziseis de Nueva-Orleans, cuando es té construido el ferro-carril.”

Después de haberse escrito lo que precede, se han esta-

blecido líneas telegráficas entre las ciudades del Norte y Nueva-Orleans, y por el Norte hasta Montreal, de lo que se deduce, por consiguiente, que por la vía de *Tehuantepec* se pondrán San Francisco, Nueva-York, Montreal y San Luis, á dieziseis días una de otra, lo que es ciertamente progresar con el espíritu del siglo. No es necesario aludir á la importancia que esta rapidez de comunicaciones daría al comercio del país, y á los productos de la compañía: puede percibirse el primer golpe de vista sin necesidad de señalarlo. Pero qué puede decirse de la tremenda revolución que está destinada á sobrevenir entre Europa y el Oriente, cuando se haya establecido la mejor vía de comunicacion entre los dos Océanos? “Doblar el tempestuoso cabo” será entonces una cosa desconocida, y los “viajes” *al rededor* del mundo se tornarán en “viajes cortos” á través del mundo: el continente *americano* se volverá el depósito del comercio del universo y los Estados-Unidos la “Señora de los mares.”

De todas las vías propuestas del *Atlántico* al *Pacífico*, la de *Tehuantepec* es la verdadera vía *americana*; está enteramente dominada por nuestras posesiones en el golfo de Méjico sin que lo esté por ninguna de las británicas. En caso de guerra con Inglaterra, los buques nuestros que se dirijan á Chagres, tendrán que navegar casi á tiro de cañon de las fortificaciones británicas de Jamaica, cuando en todo tiempo puede enviarse de Nueva-Orleans á la boca del *Coatzacoalcos* cualquiera número de hombres y cantidad de víveres: siendo el Misisipí la gran arteria del O., y estando destinado el valle del Misisipí á ser el gran depósito de la poblacion, empresa y nacionalidad de los Estados-Unidos, estamos en todos tiempos mejor prevenidos para defender, ocupar y *retener* (*keep*), el Istmo de

*Tehuantepec*, que cualquiera otra posición en esta parte de nuestro continente, al S. de Nueva-Orleans.

Al mismo tiempo que el establecimiento de la marina de vapor en el *Pacífico*, de que ya he hecho referencia, será bueno hacer mención, por incidente, de otro ramo importante y productivo para el ferrocarril de *Tehuantepec*: hasta ahora no se han abierto ó trabajado minas de *carbon* de importancia, en ninguna parte de la costa del *Pacífico* inmediata á San Francisco, de que se puedan proveer los vapores. Es pues consiguiente, que hasta que se trabajen esos depósitos de *carbon* de que se habla, y se pruebe que son adecuados para el consumo, ha de llevarse ese artículo de esta parte del *Atlántico*. Pero se suscita la cuestión de cómo ha de enviarse? La respuesta se hallará examinando la facilidad que hay para embarcar *carbon*, llevándolo por el *Misisipí* á Nueva-Orleans, y de allí por 660 millas de mar al *Coutzacoalcos*, desde donde puede enviarse por ferrocarril á las orillas del *Pacífico*, en el mismo día de su llegada de los Estados-Unidos. A primera vista puede que parezca insignificante este nuevo artículo; pero supongamos que terminado el ferrocarril de *Tehuantepec* hubiese en el *Pacífico* 50 vapores, que por término medio consumen 30 toneladas diarias, y que cada uno de ellos necesitara 4.000 toneladas al año; es claro que esta flota, por el cálculo mas bajo, consumiría 200.000 toneladas de *carbon*, que pueden enviarse de *Pittsburg* al *Pacífico* en menos de tres semanas por el *Misisipí* y *Tehuantepec*.

Otro ramo de productos sería el de los fletes que el gobierno de los Estados-Unidos pagaría por la pronta transportación de efectos, para el servicio militar y naval de los mares *Pacífico*, de China y la India; pues no debe su-

ponerse que el gobierno no se aprovechara del ahorro que le resultaría de enviarlos por el *Istmo de Tehuantepec*, con preferencia á los cabos del Sud, en cuya travesía se averían á menudo las provisiones necesarias para el servicio naval, tales como pan, harina, carne de cerdo, de vaca &c. Este asunto ocupó la atención del gobierno durante la guerra con Méjico, y se recordará que cuando se promovió el tratado de paz con aquella república se propuso, casi como condición *sine qua non*, la seguridad del paso por el *Istmo de Tehuantepec* con el objeto de abrir una comunicación entre los dos Océanos. En verdad, tan persuadida estaba la administración del Sr. Polk en aquellos días de la importancia de asegurar ese paso para los Estados-Unidos, que el Sr. Buchanan, que era entonces secretario de estado, autorizó al Sr. Trist que fué enviado para negociar el tratado, en los términos siguientes:

“En lugar de los 15.000.000 cuyo pago se estipula en el art. 5.º por extender nuestros límites sobre Nuevo-Méjico, y la Alta y Baja California, puede V. aumentar la suma hasta cualquiera cantidad que no pase de 30.000.000, pagaderos en entregas de tres millones anuales, siempre que forme parte del tratado el derecho de pasar y atravesar por el *Istmo de Tehuantepec*, asegurado á los Estados-Unidos en el artículo octavo del proyecto.”

Debe recordarse que se hizo esta oferta [suficiente para construir dos ferrocarriles como el que propone la compañía] antes de la adquisición de California, ó del descubrimiento de su oro: cuánto mas importante es ese derecho de tránsito *ahora*, consideradas la inmensa concesión de tierras que abraza el privilegio y las magníficas posesiones que han

nacido repentinamente en medio de los desiertos de la costa del Pacífico!

Abriendo la comunicacion de *Tehuantepec*, el gobierno de los Estados-Unidos sacaria ventajas incalculables: en una semana sola podria situarse un ejército de 50.000 hombres en las playas del Pacífico, con todas sus municiones y equipajes, sin exponerlo en lo mas mínimo á los ataques de una escuadra de las Indias Occidentales. Nuestras fuerzas navales en los mares Pacífico y de la India serian establecimientos permanentes allí, que sacarian sus recursos de los Estados-Unidos, en la décima parte del tiempo que se emplea ahora en su conduccion; mientras que nuestra inmensa flota ballenera, de que ya hemos hablado, seria el plantel de los mejores marinos del universo: el mundo del O. naceria de nuevo, y el comercio, la riqueza y el poder de nuestro país se aumentarían, difundirian y robustecerian de tal manera, que alejarían toda competencia y harian que la rivalidad fuera una idea quimérica.

Hasta aquí no se ha hecho referencia del comercio americano con los países extranjeros de la costa del O. de América: en la memoria reciente del honorable secretario de hacienda, encontramos la relacion siguiente, que al mismo tiempo que manifiesta la extension y valor de ese comercio, da á entender indirectamente la influencia que ya ha tenido California en nuestro comercio.

*Buques americanos y extranjeros que despacharon de los puertos de los Estados-Unidos, en el año que acabó en 30 de Junio de 1851.*

	Americanos.	Toneladas.	Estranjeros.	Toneladas.
Para las indias orientales holandesas .....	11	4.070	8	3.320
Id. id. inglesas.....	62	29.389	5	2.138
„ China .....	33	11.830	10	3.106
„ Asia en general.....	15	6.213	.....	.....
„ Océano Pacífico. } Principalmente para la pesca de la ballena.	79	24.430	3	349
„ Océano Indio.....	26	6.780	.....	11.970
„ Islas de Sadwich. } Principalmente para la pesca de la ballena.	108	31.623	66	.....
	331	114.335	92	20.883

*Buques americanos y extranjeros que entraron en los puertos de los Estados-Unidos, procedentes de los mismos puntos, en el año que acabó en 30 de Junio de 1850.*

	Americanos.	Toneladas.	Estranjeros.	Toneladas.
De las Indias Orientales holandesas.....	8	3.689		
Id. id. id. inglesas.....	51	23.537		
Id. id. China.....	41	21.969	23	7.445
Id. id. Asia en general.....	3	945		
Id. id. Océano Pacífico.....	90	30.502		
Id. id. Océano Indio.....	15	3.679		
Id. Islas de Sandwich.....	39	9.267	24	4.195
	247	93.588	47	11.640

Esta relacion sinóptica manifiesta la extension y los valores de nuestro comercio extranjero en el *Pacífico*, y la urgente necesidad del establecimiento de alguna comunicacion inter-océánica, que en combinacion con las ventajas que produce la superioridad de los buques, pusiera á

América en estado de poder aventajar para siempre á Inglaterra en la anchurosa carrera del dominio de los mares.

La perspectiva del canal de Nicaragua ha distraído necesariamente la atención de nuestros comerciantes, de la vía de *Tehuantepec*, á pesar del ahorro de distancia que resulta; pero desgraciadamente las esperanzas que se concibieron de la proyectada unión de los dos Océanos, se van disminuyendo aprisa; y la probabilidad de realizar un plan tan universalmente benéfico y alhagüeño como prometía ser el de Nicaragua, se va haciendo, examinándolo de mas cerca, negocio dudoso.

En la excelente obra del Sr. Squier, que estuvo de encargado de negocios en las repúblicas de Centro-América, encontramos la relacion siguiente:

“El canal proyectado debe ser entonces de mayores dimensiones que el de Escocia ó el de Holanda: admitiendo, para hacer una comparacion, que un canal de 30 piés de profundidad, 50 de ancho en el fondo y 150 en la superficie, llenara todas estas condiciones, daria los siguientes resultados comparativos de las cantidades de excavacion:

Canal Calcedonio.....	183.902.400 piés cúbicos.
Id de Holanda.....	422.400.000   ”   ”
Proyectado en la línea de Baily...	4.927.577.800   ”   ”

Es decir, que además de otros tramos de la línea proyectada, la distancia del lago de Nicaragua al Pacífico por sí sola, exigiria una excavacion mas de diez veces mayor que la del canal de Holanda, y cincuenta veces mayor que el Calcedonio que por la naturaleza del terreno, compuertas &c. ofrece la mejor base para el cálculo, y según la proporción de los gastos el solo tramo costaria doscientos y cincuenta millones!

Por esta causa por ninguna de las líneas hasta ahora reconocidas puede abrirse un canal por el Lago de Nicaragua hasta el

Pacífico, que se alimente con las aguas del lago, y si no por otro motivo, por el del costo. Se ha propuesto la apertura de un socavon (tunnel), para evitar ó hacer frente á esta dificultad en una parte de la línea en que el terreno es mas alto; pero á primera vista se conoce que es irrealizable la construcción de cualquier canal destinado al paso de buques grandes, que requiera un socavon (tunnel), de una longitud considerable. En el caso presente, si se abriese el canal dándole una profundidad de 90 piés por ambos lados, habria todavía que hacer un socavon de 5.888 yardas, ó mas de tres millas, y ni el Sr. Baily ni el mas intrépido de los que han sugerido esta idea, se han atrevido á proponer un socavon de esa longitud. Han indicado que se abra uno que empiece á 122 piés de altura sobre el lago, lo que reduciria su longitud á poco mas de una milla, pero aumentaria las exclusas desde 128 piés hasta 372. El inconveniente fatal para este plan es la falta de agua para surtir la parte alta y bajar los buques al lago y al Océano: el Sr. Baily propone que se reúnan las aguas de los arroyitos y que se hagan pozos artesianos para lograr la cantidad necesaria; pero no vacilo en decir que después de pasar por las alturas, todo el volumen de las aguas que fuera posible recoger de esos manantiales, no seria bastante para suplir la derrama solamente, sin hablar de la evaporacion de un canal como el de que se trata.

Estos pocos hechos desfavorables deben decidir el negocio en lo que toca á la apertura del canal por el estrecho istmo intermedio del lago Nicaragua y el Océano, á no ser que se descubra alguna línea mas favorable; porque aunque parece la ruta mas natural y manifiesta para la obra, debe sin embargo averiguarse si es practicable emprenderla, empleando las mismas reglas que para la construcción de todas las obras de mejoras y utilidad pública.

En vista de todas estas dificultades manifiestas, á que pueden agregarse otras menores, como la distancia, la