

falta de comodidad de los puertos y lo insalubre del clima, parece que no tiene objeto el ocuparse mas tiempo en comparar á Nicaragua con *Tehuantepec*. Existen motivos que hacen creer que aun los poseedores mismos del privilegio dudan que sea realizable su proyecto, y el aumento de buques finos que ha habido en el año último, tanto en Inglaterra como en los Estados-Unidos, manifiesta de un modo concluyente que se ha abandonado la idea del canal. Pero sin asegurar sin jactancia que la union de los dos Océanos es absolutamente imposible, (porque quién podrá usar hoy con seguridad de esa palabra?), parece que es muy fundado decir que la obra del canal de Nicaragua es enteramente irrealizable en el siglo diezinueve. Las imperiosas demandas del comercio se oyen mas claramente en las agonías de los proyectos que fracasan, y el hombre, por medio del *arte* procura con diligencia vencer las barreras que le opondrá la *naturaleza*: si se concede que el *Istmo de Tehuantepec* es el punto mas ventajoso para abrir la comunicacion entre los dos Océanos, por el tiempo, la distancia, el clima, la baratura y lo realizable del proyecto, se infiere necesariamente que el ferro-carril que se construya debe atraerse una gran parte del comercio del mundo.

El aumento que hay en el descubrimiento del oro de California, particularmente en el condado de la *Mariposa*, manifiestan que ese precioso metal existe en aquel Estado, no solo en "arenas" como se dice, sino tambien diseminado en grandes cantidades en cuarzo nativo y en pizarra caliza suave al tacto, en tales cantidades, que la concurrencia bastaria para levantar una aldea, mejor dicho, una ciudad en sus inmediaciones en tan poco tiempo, que casi puede decirse en un día! Estos descubrimientos ten-

drán una poderosa influencia en el aumento de emigracion á aquel país maravilloso: cada dia ocupa mas profundamente el espíritu público la California; la voz de sus habitantes se oye ya en el Capitolio, admirando aun á los mas incredulos con la verdad y magnificencia de su inevitable porvenir. Cada dia recibimos noticias de los pasos adelantados de aquella jóven gigante, y cada vapor que nos deja, va cargado hasta los topes de emigrados enérgicos y esforzados, y cada uno de ellos deja ya familia ó parientes y amigos, con quienes mantendrá relaciones sobre la perspectiva de su nueva residencia en el O.; y si esa correspondencia es de carácter tal, como sin duda lo será, que induzca á otros á emigrar, no hay motivo para no inferir que de año en año aumentará el número de viajeros. No es un absurdo el aseverar que la poblacion de California contará muy pronto medio millon de almas, y que al fin se fundará un estado poderoso en las orillas del *Pacífico*, que competirá con el mismo Nueva-York en riqueza, recursos y poder. El penoso viaje de *un mes* que ahora emplea el emigrado y el aventurero que vuelve á su casa nueva del O., no convendrá después al hombre de mayor edad, y con un espíritu propio de su carácter emprendedor, buscará un paso que esté en armonía con la rapidez de sus ideas: y, ¿puede dudarse cuál camino tomará entonces? Hemos tocado brevemente los ramos que formarán, probablemente, las entradas del giro que se haga atravesando el *Istmo de Tehuantepec* por medio de su ferro-carril, los cuales pueden resumirse de la manera siguiente:

1<sup>o</sup> El viaje de California.

2<sup>o</sup> La conduccion de la grasa y despojos de la ballena de la flota del *Pacífico*.



- 3.<sup>o</sup> La trasportacion de cereales y productos de las fábricas nacionales á California y puntos adyacentes.
- 4.<sup>o</sup> El flete de víveres y pertrechos, para la marina y las tropas.
- 5.<sup>o</sup> El consumo de carbon de los vapores del *Pacífico*.
- 6.<sup>o</sup> El comercio americano y extranjero con las Indias Orientales y la China.

No es necesario ocuparse de otros pormenores sobre estas entradas: á la verdad seria imposible formar un cálculo que pudiera expresarse con la simple nomenclatura de pesos y centavos. Lo mas que puede hacerse es establecer las premisas con la mayor exactitud y brevedad posibles, y dejar que el mundo deduzca de ellas sus innumerables y útiles consecuencias. Los puntos sencillos que envuelve la pregunta, son: es realizable el camino? es mas corto? es mas sano? hay un anclaje seguro y conveniente? Esperamos que las respuestas hayan sido satisfactorias. Pero no basta esto; no se ha hecho todavía alusion á los productos del tráfico interior ó accidental por el proyectado ferro-carril, que, segun hemos indicado previamente, será mucho mayor de lo que podia suponerse.

A fin de poder formar un cálculo aproximado de lo que será este tráfico interior, es necesario referirnos á la extension de terreno que abraza la concesion mejicana hecha á la compañía; y en segundo lugar, á las producciones indígenas del suelo del *Istmo* y puntos vecinos, y la demanda que hay de ellos dentro y fuera del país. La concesion del terreno se ha hecho en *feudo simple* y abraza una área de cincuenta y seis leguas mejicanas de longitud y veinte de ancho: es decir, 1,120 leguas de á 4.340 acres, que hacen en todo cerca de *cinco millones* de acres de tierra

de labor, cuya extension excede con mucho á la que posee el estado de Massachusetts. Esto, con el derecho de establecer colonias por ambos lados del camino (lo que tambien comprende el privilegio de D. José de Garay), presenta la oportunidad de formar una de las colonias mas brillantes que hayan existido. Entre las producciones del país hay salinas sumamente abundantes, que pueden hacerse lucrativas sin otro desembolso que el de los fletes: California se abastece ahora de sal de los Estados-Unidos por la via del cabo de Hornos. De estas salinas podrian proveerse los países inmediatos á la línea de comunicacion, como Chiapas y Guatemala, y tambien la Habana y Nueva-Orleans, en donde el precio medio es de ocho ó diez pesos por tonelada.

Las otras producciones naturales como cera, miel, seda, goma-elástica, coco, pimienta, zarzaparrilla, maíz, arroz, azúcar, tabaco, algodón, añil, ixtle, vainilla, gomas, resinas, pieles, carey, coral y perlas, abundan extraordinariamente; pero entre todas ellas, la madera de sus inmensos bosques merece particular mencion. Es tan grande su abundancia que el solo término que pueda ponerse á las cantidades que dé, es la demanda que haya en siglos venideros; desde el abeto, el roble, el cedro y toda clase de maderas para construccion, hasta las de tinte y las finas, se encuentran con una profusion verdaderamente increíble. Ninguno de los países que ahora proveen de estas clases de maderas, puede competir con el *Istmo*, en donde están á las orillas mismas de los rios, lo cual facilita su conduccion.

Por último, el país mismo puede dar miles de operarios por el moderado jornal de tres ó cuatro reales diarios. El consumo de maderas de tinte, caoba y otras finas, como



las que pueden extraen del *Istmo*, sube en Londres y Liverpool solamente, á mas de 60.000 toneladas, cuyo valor en el estado presente de los mercados, pasa de 1.500.000 pesos, libre de todos gastos; y si se considera lo que consumirán otros países, es muy natural calcular esta partida en la suma de 2.500.000 pesos. Pasaron de 29.012 toneladas las importaciones que se hicieron en Liverpool en 1847 de solo caoba. Como la concesion se ha hecho á la compañía por feudo simple, son propiedad suya todas estas producciones y añaden un valor material al capital. Estos recursos han estado, sin embargo, olvidados por siglos, y continuarían del mismo modo si no se abriera la comunicacion entre los Océanos *Atlántico* y *Pacífico* por el *Istmo de Tehuantepec*; pero apenas se construya y esté en actividad el proyectado ferrocarril, el bullicioso zumbido de la industria y el comercio, ahuyentará de los bosques á las bestias feroces, y habrá demanda de las producciones del suelo que por tanto tiempo han crecido, envejecido, declinado y vuelto á crecer, como si se burlaran de los decantados progresos del hombre. Se dice que el que hace dos cortes de yerba en donde solo se hacia uno, es un bienhechor público: ¿qué diremos, pues, de los que abren al comercio del mundo una region que abunda al mayor grado posible, en todos los productos esenciales en este siglo civilizado, no solo para las necesidades sino para el lujo del hombre, y que posee riquezas que todas las naciones del viejo mundo han ido á buscar hasta ahora á una distancia de 20.000 millas?

Se puede formar una idea de estos productos por la tabla siguiente, que manifiesta el valor aproximativo que

podria sacarse anualmente, aun con la poblacion que existe actualmente en el *Istmo*: \*

Añil.....	\$ 20.000	Café.....	\$ 7.000
Frutas.....	40.000	Maíz.....	100.000
Pieles y cueros.....	50.000	Vainilla.....	10.000
Goma elástica.....	350.000	Zarzaparrilla....	5.000
Sal.....	200.000	Gomas, resinas,	
Cacao.....	75.000	&c.....	5.000
Tabaco.....	50.000	Sebo.....	14.000
Pimiento.....	50.000	Pez, brea y tre-	
Arroz.....	6.000	mentina.....	10.000
Azúcar.....	150.000	Cal.....	8.000
Maderas valiosas y			
de tinte &c.....	500.000		\$ 1.700.000
Ixtle.....	45.000		

La compañía de *Tehuantepec* puede hacer uso de los productos de este campo de riqueza, exportándolos directamente para los mercados en donde hay una demanda constante; ó indirectamente, vendiendo las tierras y cediendo los privilegios á otros: en ambos casos, las utilidades entrarán en la caja de la compañía.

Se percibirá fácilmente que no hay medio alguno de formar un cálculo exacto de las entradas que podrian dar estos ramos, aunque se verá sin dificultad que por grande que sea la perspectiva de que produzca grandes utilidades el tráfico extranjero á través del *Istmo*, las produc-

\* Conviene notar que los valores de los artículos que se citan, se han tomado de documentos oficiales que se adquirieron en el *Istmo* durante el reconocimiento. El valor que se les pone á las pieles, á la goma elástica, á las maderas valiosas, á las frutas, al alquitran y á la cera, son aproximativos.



ciones del territorio de la compañía, serian inmensas. Unido á esto, no será fuera del caso mencionar incidentalmente, que apenas se haya abierto el ferro-carril y convertido el *Istmo* en punto de gran giro y comercio, todo el territorio contiguo de la república mejicana hasta Veracruz, y aun la capital misma, sentiria los efectos favorables de este movimiento, y los resultados serian provechosos para la compañía. El decreto del gobierno mejicano, en que se concede el privilegio á D. José de Garay, hace alusion á este punto, en lo que concierne á lo República, y dice así: "Cierto además de que, para estimular el espíritu especulador, es menester hacer concesiones de que siempre nació él de empresa, y de que por esta la nacion obtendrá rentas con que ahora no cuenta, pagadas por el comercio de las otras naciones, y desde luego las ventajas de ponerse en contacto con todo el mundo, *formando sobre su territorio el emporio del comercio, y por consiguiente el de la riqueza y la abundancia*, haciendo exportables los frutos de todo su territorio; &c.

Este decreto, publicado en Marzo de 1842, está firmado por el general Santa-Anna, que, como sabe muy bien el pueblo de los Estados-Unidos, es uno de los hombres de estado mas astutos y sagaces que aquella República ha producido. Hemos dicho que lo que fuera del interés de los propietarios del privilegio, lo seria tambien de Méjico mismo, uniendo otros ferro-carriles que se harian por la necesidad y para cubrir las exigencias del comercio: la topografía de las secciones contiguas de la República mejicana, presentan caracteres tan favorables, que con un desembolso comparativamente pequeño, pueden hacerse caminos que traerán al *Istmo* los productos minerales y tintes de Oajaca, el añil de Guatemala y Chiapas; el azú-

car y el algodón de Veracruz, el tabaco, el café y el chocolate de Tabasco. Pero fuera de esto, los ramos de entrada que se pueden sacar de la "introduccion de aquellos artículos destinados para el consumo en el interior," juntamente con "la cuarta parte del producto líquido que ha de pagarse por el derecho del paso," serian para Méjico un auxilio abundante, seguro y permanente: entonces en lugar de abatirse como ahora, bajo el peso de su deuda extranjera, con sus puertos bloqueados y su comercio arruinado, sus cajas se llenarian, y sus habitantes se sentirian estimulados para empresas de las mas brillantes, y el mundo veria entonces á dos de sus mas poderosas naciones, aliadas por un interés comun y dándose la mano como republicanas, dominar, extender y proteger el comercio de todos los mares y países. Una alianza de esta clase seria tal, que ningun incidente político podria destruirla, y la "estrella del poder que en su curso hácia el O. se ha dilatado tanto tiempo en la ceja de la *Cordillera*, se levantaria otra vez bajo el poderoso desarrollo de instituciones libres, y pasaria á su punto culminante en el mundo oriental."

En una obra destinada, como esta, á ser mas bien un manual en que se refieren las ventajas que tienen á su disposicion los autores del proyecto del ferro-carril de *Tehuantepec*, que una relacion de su importancia respecto de su valor presente y futuro, no podemos extendernos difusamente sobre las utilidades que en un tiempo, comparativamente corto, produciria el solo ramo de *fletes*: bastante se ha dicho para demostrar, sin que haya lugar á dudas ó cavilaciones, que los productos del tráfico accidental, justificarian por sí solos la construccion del camino.

Hasta aquí hemos considerado solamente las circuns-



tancias del comercio y el número de viajeros que hoy hay, sin haber intentado deducir las consecuencias incontestables que de ellas surgen. Véamos por un momento los resultados para las posesiones de Inglaterra en el *Pacífico*, de que se establezca la comunicacion de que hablamos. Hasta ahora los ingleses han tenido aversion á emigrar, y los pocos, comparativamente, que con repugnancia han buscado nuevos hogares, son de la clase media, como comerciantes y tenderos; pero Inglaterra con sus vigorosos esfuerzos para hacerse independiente de América, ha introducido recientemente una variacion en su política colonial: refiriéndose á los estados británicos de emigracion, se verá que durante los tres años de 1848, 1849 y 1850, nada menos que 72.032 personas, principalmente arrendatarios y agricultores, han dado vuelta á los cabos del Sud para ir á las colonias de Australia y Nueva-Zelanda. Dè un año á esta parte ha nacido un nuevo Ofir en las posesiones del Pacífico, que promete rivalizar con California, y miles y miles buscan diariamente el nuevo país del oro, efectuándose de ese modo un cambio en los sueños del emigrado, que en lugar de calcular cuál será la perspectiva que se le ofrezca en sus hogares coloniales, vuelve sus ojos hácia el *Oeste* como el sendero *natural* que le lleva mas pronto al teatro de sus futuras ocupaciones: vé (aunque problamente por la primera vez en su vida), que *tiempo y dinero* son palabras equivalentes. Una mirada al mapa le manifiesta que una línea que se trace desde Inglaterra y pase por la parte mas estrecha del territorio mejicano, pasa tambien por las colonias de la India, y vé que el derrotero del buque que lleva á los emigrados es largo, tortuoso é incierto; pero se embarca por exigirlo sus necesidades, admirado y apesadumbrado

de que no exista comunicacion entre los dos *Océanos*. Puede dudarse por un instante hácia donde se dirigirian sus pasos, si á él únicamente se le consultara?

Estos mismos argumentos pueden aplicarse á las colonias francesas, holandesas y portuguesas del *Pacífico*, aunque no fuera mas que para evitar los peligrosos efectos de los *monzones* en los mares de China y la India, sin contar con la diferencia de tiempo y distancia.

Hemos referido algunas de las ventajas que sacarian nuestro gobierno y el de Méjico; pero quién puede hablar con exactitud de todas las consecuencias gloriosas, ó calcular siquiera los cambios que está destinado á traer el paso de *Tehuantepec*? Ciertamente se pierde la imaginacion en las magníficas vueltas de ese laberinto, y nuestros cálculos sobre el porvenir no son mas que la sombra de lo que en realidad ha de suceder.

Pero todavía puede haber algun escéptico á cuyos labios se presentará la pregunta involuntaria de "se sacará el interés del dinero?" Que se informe del precio de los cereales y de los géneros en la costa del *Pacífico*, y calcule lo que se ha empleado ya en su compra: que pregunte al emigrado californio cuánto tiempo, dinero y distancia ahorraria: que se informe del pescador de ballena sobre el tiempo que emplea en el viaje y sus escasos productos: que calcule la diferencia de seguros, intereses y desembolso entre *seis meses y cuarenta dias* de un viaje á las Indias: que vea los gastos de nuestra escuadra y cuánto cuesta el envio de provisiones por los cabos meridionales al Pacífico: que dé un vistazo á los precios corrientes de California, y compare el costo con el consumo de carbon de piedra: que averigüe la demanda de maderas valiosas, productos y objetos de lujo tropicales: que le pregunte al



emigrado austral cuál de las dos vías prefiere, si el Cabo de Buena Esperanza ó el *Istmo*: que examine el mapa y calcule la diferencia entre ir al *rededor* del mundo y *atravesarlo*: que considere bien la influencia de los climas y arregle, si puede, la diferencia que hay entre el número de personas que ha salido para California, y de California para acá por Panamá y Nicaragua, y el de las que han llegado á su destino. Tal vez entonces podrá contestarse satisfactoriamente á su pregunta.



## PARTE SEGUNDA.

### ESTADÍSTICA.