

Los puentes todos, entre los cuales hay algunos de grandes proporciones, llevan las ligaduras llamadas de Howe.

El camino está revestido de cascajo de granito y los edificios todos son de ladrillo con cimientos de piedra.

El jornal de los trabajadores ha variado entre \$ 1 50 cs. y \$ 6 diarios. En los talleres, en los que se construye todo, ménos las locomotivas que fueron hechas en las ciudades del Atlántico, con excepcion de dos hechas en San Francisco, ganaban los trabajadores \$ 2 75 cs. por término medio.

Las locomotivas de la Compañía Central se alimentan con leña; las de la Compañía Unionista con carbon; pues tuvo la inmensa dicha de encontrar en las tierras que le cedió el gobierno, considerables criaderos de carbon, y los está trabajando por su cuenta. El agua que se ha encontrado es por lo general muy alcalina é impropia para las calderas, lo que hará necesaria la apertura de pozos artesianos.

Estos ligeros datos dan una idea de la energía, órden é inteligencia con que se han impulsado los trabajos de la obra grandiosa á que se refieren: abierta ya á la explotacion, es de esperarse y fácilmente concebible que á pesar de los esfuerzos que se han hecho por apresurarla y como resultado de esa misma presteza, ni esté suficientemente aperada para su expedito servicio, ni el camino en perfecto estado y que necesitará por algun tiempo reparaciones importantes: cuentan ya sin embargo ambas compañías empresarias con 2,000 wagones de carga; la Compañía Unionista tiene ya 150 locomotivas y 190 la Compañía Central. En los trenes para pasajeros se pueden encontrar todas las comodidades que en los célebres hoteles del país; carros de dormir, salones para señoras, salones y fu-

maderos para hombres, comedores, fondas y cocinas.

A la vista, ya á principios de Mayo, los trabajadores de ambas compañías empresarias, se dispuso celebrar con toda solemnidad el plausible hecho de la conclusion de la línea interoceánica, y se determinó que el dia 8 tuviera lugar la ceremonia: el vapor salido ese dia de San Francisco trajo al Manzanillo la noticia de que se habia verificado la conclusion de la obra el dia 8; pero una tormenta que interrumpió las comunicaciones telegráficas hizo que dicha solemnidad se difiriera hasta el dia 10 de Mayo, que tuvo lugar en presencia de 3,000 personas de San Francisco, Sacramento, Lago Salado, Utah, Nevada y los representantes de las compañías empresarias y constructoras en un lugar del territorio de Utah, situado á 2,378 millas de Nueva-York y á 822 de San Francisco, conforme al siguiente programa.

1º Oracion por el R. Dr. Todd, de Pittsfield, implorando favor divino sobre la empresa.

2º Colocacion de los dos últimos rieles, uno frente al otro; uno por la Compañía Unionista del Pacífico y otro por la Compañía Central del Pacífico.

3º Presentacion de clavos á las dos compañías, en representacion de California, de Nevada y de Arizona.

4º Contestacion por el gobernador Stanford, como presidente de la Compañía Central del Pacífico.

5º Contestacion del general G. M. Dodge, ingeniero en jefe de la Compañía Unionista del Pacífico en nombre de dicha Compañía.

6º Colocacion de los últimos clavos por las dos compañías, hasta dar el último golpe de martillo al clavo colocado por la Compañía Central del Pacífico.

7º Telégrama del presidente de los Estados-Unidos.

8º Telégrama á la prensa asociada.

La solemnidad se verificó con total arreglo al programa. Una seccion de trabajadores chinos habia colocado los últimos durmientes y los dos últimos rieles que fueron clavados, ménos el último durmiente, por el presidente del ferrocarril central de Michigan. Cuatro representantes de las compañías constructoras colocaron el último durmiente de madera de laurel de California engastado en plata. El presidente de la Compañía Central y el vicepresidente de la Unionista, clavaron al durmiente de laurel un clavo de oro regalado por el Estado de California, uno de plata, regalado por el de Nevada y uno de oro, plata y hierro, obsequio del territorio de Arizona. La Compañía de Expresos de la Union regaló un martillo de plata, que usó el presidente de la Compañía Central para remachar el clavo regalado por el Estado de Nevada. Antes del último golpe de martillo, el alambre telegráfico se puso en comunicacion con un cañon preparado en San Francisco, y al recibir dicho último golpe, la electricidad determinó el estallido del cañon que anunció la terminacion de la obra en San Francisco. Inmediatamente se trasmitió la noticia á Nueva-York, Chicago, Boston, Filadelfia, y todo el país celebró con las muestras del mas vivo regocijo ese mismo dia, hecho tan plausible y trascendental.

Las compañías empresarias acordaron de antemano los precios de pasage, que de San Francisco á Nueva-York serán por ahora en wagones de 1ª clase de \$ 175 y de \$ 75 en 2ª clase. No se han fijado aún los precios de flete.

El mismo dia 10 de Mayo se despachó de San Francisco para Nueva-York la primera factura de té de China.

El gobierno con algunos dias de anticipacion dió aviso á la Compañía contratista para conducir por tierra la mala á California, que cesaria su contrato al unirse los dos cabos del ferrocarril, y desde los primeros dias ya comenzó á hacerse por la vía interoceánica el servicio del correo mediante una iguala de \$ 200 anuales por milla, mientras que ántes se pagaban \$ 1,100 por milla á la empresa Butterfield. El primer correo del Atlántico se recibió en San Francisco el 11 de Mayo con fechas de Nueva-York del 3, de Filadelfia del 2, de Washington del 30 de Abril y de Inglaterra é Irlanda del 17 y 18 del mismo.

La travesía interoceánica se hará por ahora en 11 dias; pero se calcula reducir bien pronto el tiempo de su duracion á 6 dias solamente.

Queda, pues, abierto al tráfico del mundo un camino mas corto para las Indias Orientales. Bajo este punto de vista, importante para la humanidad entera, y bajo el del desarrollo interior de los Estados-Unidos indirectamente importante á todo el mundo, pero á nuestro país de una manera muy particular, puede considerarse la trascendental mejora que acaba de realizarse de un modo tan grandioso por su objeto como por su ejecucion.

Como camino para el Asia, el ferrocarril del Pacífico atraerá desde luego grande afluencia de mercaderes y turistas; pero los fletes por esta vía interoceánica no podrán reducirse hasta desbancar las empresas rivales de Panamá y de Tehuantepec, lo que todo hace creer que será una realidad benéfica para nuestra patria dentro de tres ó cuatro años, pues la Compañía poseedora de la concesion se compone de hombres experimentados y ricos y parece indudable que ántes del próximo Octubre habrá comenzado los trabajos.

Queda, pues, todavía por alcanzar para el comercio y la industria el desideratum que impulsó á Vasco de Gama al descubrimiento del cabo de Buena Esperanza, que impelió á Colon en sus carabelas, que impulsó á Vasco Núñez de Balboa en busca del mar Pacífico; que inspiró á Lesseps á canalizar el istmo de Suez, que dió origen á los ferrocarriles de Panamá y de Nicaragua; que proyectó las vías interoceánicas de Honduras; que va á comenzarse ya en Omoa, en Tehuantepec y del Paso del Norte á Guaymas; que inspiró el tratado celebrado por los Estados-Unidos con los de Colombia, para la canalizacion del istmo de Darien, cuyo proyecto acaba de aplazar el voto reciente del congreso de Santa Fé de Bogotá. Se ha dado, pues, un gran paso, fecundo en la carrera magnífica de nuestro siglo; pero no es esta la última palabra en el progreso geográfico y comercial. ¡Adelante! ¡Adelante! Sigue siendo la señal que en el mundo entero aclaman con ahinco todos los espíritus; sigue siendo la aspiracion de todos los pueblos civilizados.

Realiza no obstante el ferrocarril del Pacífico grandísimos bienes; abre al comercio, á la industria, á la agricultura inmensas regiones, dilatados y fertilísimos valles, altísimos montes. La corriente bendita de la inmigracion irá pronto á convertir esos desiertos en emporios de la civilizacion; colmenas humanas se multiplicarán y explotarán las ricas minas de Nevada, Arizona y Colorado; cultivarán el hermoso y extenso valle del rio Platte y otros muchos como él fértiles y hermosos. Toda la inmensa extension del Missouri al Pacífico dará asiento á multitud de Estados de la república gigante; será la segunda patria de millones de colonos europeos. Los inmensos terrenos que abre á la civilizacion el ferrocarril del Pacífico servirán al pue-

blo sensato y al gobierno ilustrado de los Estados-Unidos para desviar á los espíritus inquietos de una fraccion de sus hijos de los proyectos de agresion que traman en contra de nuestro territorio, y en contra tambien de la política sábia y justa de no intervencion, á la que los Estados-Unidos prestan acatamiento por las duras lecciones de la experiencia, que les enseña que de la anexion de Texas nació su gran guerra civil, y que les enseña tambien que al hacerlos esa lucha gigantesca potencia de primer orden, suscitó contra ellos la envidia y el rencor de las potencias de Europa, que vigilan con cautela sus desaciertos para aprovecharse de ellos.

Esta reseña de la nueva vía interoceánica del Atlántico al Pacífico nos da una muestra del tamaño de los esfuerzos que es preciso hacer en favor de las mejoras materiales. Este espíritu sabio y patriótico se ha hecho sentir en nuestro país desde el triunfo de la república, y á impulsarlo han consagrado los poderes públicos cuantos recursos ha permitido la precaria situacion de nuestro erario y nuestra falta de elementos. Compárense las subvenciones que hemos acordado al ferrocarril de Tehuantepec, al del Paso á Guaymas, la que se ha propuesto para la vía proyectada por los Sres. Smith y Brennan para unir el Golfo entre Tampico y Tecolutla con el Pacífico entre Zacatula y San Blas, y aun la del ferrocarril de Veracruz, con la que hemos visto concedida á las compañías que han construido el ferrocarril del Pacífico, y encontraremos una inmensa diferencia, basada, es verdad, en la mezquindad de nuestros recursos respecto de los de los Estados-Unidos; pero precisamente esa falta de elementos debe reanimar nuestra energía, excitarnos á impulsar con todas nuestras fuerzas el desarrollo de los elementos

físicos de nuestro país; cada paso que demos en ese sentido facilitará el siguiente, y cada dia contaremos para la obra magna de la reconstruccion de nuestra patria, con fuerzas vivas que hoy aguardarán inertes el impulso de la inteligencia y del trabajo. A ese desarrollo pueden ayudarnos nuestros terrenos baldíos, que se prestarán á deslindar las empresas á quienes los ceda-

mos con mano franca, y los que de esa manera nos retribuirán su mezquino valor de hoy, centuplicado por el cultivo de los colonos que vendrian á habitarlos y mejorarlos, si á su lado y progresivamente fueran desarrollándose las vías férreas, que son una necesidad imprescindible de la civilizacion actual.

JESUS FUENTES Y MUÑIZ.

## ESTADISTICA FISCAL.

### Deuda contraida en Inglaterra por el Brasil y repúblicas hispanoamericanas.

La teoría de algunos economistas es que un Estado no es rico, ni poderoso, ni respetable, si no debe. Este sistema parece que fué acogido con entusiasmo por los hombres que, despues de consumada la independencia entraron á gobernar las nuevas repúblicas que habian sido colonias de España. La Inglaterra favoreció mucho la guerra de independencia; el pueblo concibió grandes esperanzas de que, emancipados tantos y tan ricos territorios en pocos

años, prosperarian asombrosamente; el comercio juzgó que las ricas mimas de oro y plata deberian inundar la Europa con sus tesoros; en fin, todas las circunstancias eran favorables, y los préstamos se levantaron en la bolsa de Lóndres con la mayor facilidad.

Segun Canga Argüelles, el año de 1827 el Brasil y las repúblicas americanas debian lo siguiente:

El Brasil. . . . .	.1824.	£ 3.200,000	}	5.200,000
Préstamo de. . . . .	.1825.	2.000,000		
Idem á Buenos Aires en. . . . .	.1824.			1.000,000
Idem á Chile en. . . . .	.1822.			1.000,000
Idem á Colombia en. . . . .	.1822.			6.750,000
Idem á Guatemala en. . . . .	.1825.			1.428,571
Idem á México en. . . . .	.1824.	3.200,000	}	5.200,000
Idem á idem en. . . . .	.1825.	2.000,000		
Idem al Perú en. . . . .	.1922.	1.200,000	}	1.816,000
Idem á idem en. . . . .	.1825.	616,000		
Suma total. . . . .		£ 22.394,571		
Que á \$ 5, hacen. . . . .		\$ 111.972,855		