

jas en los dos extensos valles que forman los rios mas caudalosos del territorio mexicano y en los rios Gila y Yaqui.

*Tribus cazadoras que habitaban en el siglo XVIII en las orillas de los rios Angelina, Trinidad, Brazos, Colorado y Rojo, de Natchitoches, en la provincia de Teja (Tejas).*

Carancahuases.	Lipanes del Norte.
Vidaís.	Cododachos.
Orcoquizas.	Panis.
Adais.	Ayaves.
Nacodochitos.	Octatas.
Navidachos.	Cauces.
Anais.	Taobayaces.
Asináis.	Panis.
Quitseis.	Nadacogs.
Tavoyaces.	Mahas.
Tahuacanos.	Yais.
Iscanis.	Yatasies.
Ochivitas.	Tancahues.
Juacanos.	Nijaos.

Algunas de estas tribus mudaban su residencia á veces al valle del Mississipi, cuando acababan la cacería del cibolo.

*Tribus que habitaban en la misma época el valle del Colorado, al Norte y Noroeste.*

Cucapás.	Taliguamays.
Jalchedumas.	Cajuunches.
Yutas.	Yumas.
Paguchas.	Chemeguabas.
Yapipais.	Tamejabas.

*Apachería dividida en familias ó tribus, que segun sus costumbres y terrenos que habitaban de preferencia tenían las denominaciones siguientes:*

Chemegué.
Chemegué-cajuala.
Chemegué-sebinta.
Yavipay-cajuala.
Yavipay-cuercomache.

Yavipay-javesua.

Yavipay-muca-oraive.

Taguyapai.

Remontándose mas al Norte del valle del Colorado, se encontraban las tribus que siguen:

Guamoas.	Guañavepes.
Guallibas.	Aguachaches.
Tapicles.	Baquiopas.
	Gualtas.

Todavía mas al Norte estaban establecidas las tribus de los Majabos y Pananas. En el valle del Gila, situado en la antigua provincia de Señora (Sonora), se hallaban establecidos los Papagos y los Pimas, que se extendian en un hermoso y fértil país, que se ha llamado despues la Pimería Alta y la Pimería Baja.

En el valle de Rio-Grande y antigua colonia de Coahuila se hallaban en la misma época los

Tobosos.	Coetzales.
Tocas.	Bausoriyames.
	Comanches.

De todas las antiguas colonias que permanecieron desiertas muchos años despues de la conquista, que se poblaron lentamente con el sistema de las misiones y de los puestos militares ó presidios, y que aun hoy están muy despobladas, se formaron las provincias internas y colonias del Nuevo Santander, y despues de la independencia, los Estados de Sonora, Sinaloa, Nuevo-Leon, Coahuila y Tamaulipas, refundiéndose en la parte Sur de este Estado lo que en los primeros tiempos formó la gobernación de Nuño de Guzman.

Las guerras que, como hemos dicho, se hacen mutuamente las tribus cazadoras, las pestes y las enfermedades comunes que no pueden combatir con los escasísimos co-

nocimientos que poseen del uso medicinal de las plantas, han acabado con muchas de las tribus que vivian independientes hace dos siglos, y otras han sido absorbidas por las mas numerosas y guerreras.

Hoy permanecen en el valle del Rio Grande los Comanches, los Lipanes, los Tancahues, los Tarancahuases, los Suasons y los Nadacogs.

Los Comanches son los mas numerosos y los mas dados á la guerra, y se extienden en todas las fronteras desde el Bravo hasta el Colorado.

En Chihuahua la tribu mas numerosa y mas temible es la de los Apaches, que se conocen con los nombres de Apaches *Tontos, Chiricahues, Gileños, Mimbrenos, Farraones, Mescaleros, Llaneros y Navajoes*, todos los cuales son la descendencia ó raza de las diversas tribus que hemos men-

cionado ántes, y que encontraron en el valle del Colorado hace mas de un siglo los religiosos misioneros.

En Sonora se encuentran ademas los Opatas, los Yaquis y los Pimas. Muchos de estos indios cultivan con esmero la tierra; están reducidos á vivir en poblaciones, y sus costumbres los colocan en el rango de las naciones indígenas medio civilizadas, lo que hace creer que mas bien son los descendientes de los que formaban las provincias que encontró en su expedicion Vazquez Coronado. Todas estas son inferencias, y podria llegarse tal vez á un mayor grado de certidumbre con indagaciones mas minuciosas que no permite el plan que nos hemos propuesto al publicar este artículo.

Junio de 1869.

M. PAYNO.

## FERROCARRIL Y COMUNICACION INTEROCEANICA

POR EL CENTRO DE LA REPUBLICA MEXICANA.

Como escrito del mas alto interes y que contiene curiosos datos sobre las producciones y recursos de diversos lugares de la República, insertamos el proyecto de un ferrocarril formado por el Sr. D. Manuel Fernando Soto y que se relaciona con el permiso que han pedido al congreso de la Union los Sres. Brennan, Smith y Richards para establecer una línea férrea que comunique los dos mares, aprovechando los rios, lagos y depósitos interiores de aguas, que deberán canalizarse y aprovecharse para la navegacion.

*PROYECTO de comunicacion interoceánica por el centro de la República mexicana, escrito por el C. diputado Manuel Fernando Soto.*

Los Sres. Brennan, Smith y Richards han solicitado del congreso de la Union el permiso para establecer una vía férrea y un telégrafo que comunique los dos mares, aprovechando las corrientes y depósitos de agua que les fuere posible.

Esta solicitud pasó desde luego á la primera comision de industria del mismo con-

Tomo I.—65.



greso, que examinó las condiciones del permiso, y comprendiendo la inmensa importancia de esta empresa, extendió su dictamen conformándose en mucha parte á la referida solicitud; pues determinó la zona comprendida entre las barras de Tecolutla y Tampico en el Golfo de México, y la de Zacatula y puerto de San Blas en el Pacífico, para que entre ellas pueda establecerse la vía férrea y línea telegráfica, quedando á la voluntad de la empresa el establecer ramales á las ciudades de Pachuca y Querétaro, Morelia y Guadalajara; pero comunicando dicha vía precisamente con la ciudad de México.

Hé aquí un vasto campo para que los gobiernos de los Estados, y los hombres ilustrados de las poblaciones comprendidas entre ambas zonas traigan á discusión los intereses locales, presentando los proyectos que juzguen convenientes, sobre el trayecto que debe llevar la vía férrea y línea telegráfica.

En mi concepto, el problema para determinar la vía, debe quedar reducido á los siguientes términos: *Encontrar el trayecto mas corto y mas fácil de construirse, entre las localidades que puedan proporcionar á la vía férrea mayor cantidad de productos para su transporte.*

Colocada así la cuestion, se alejan las rivalidades de localidad, y viene á ser pura y simplemente una *cuestion científica*, donde los datos estadísticos y las observaciones agronómicas y mineralógicas sobre lo que el suelo produce ó puede producir, vendrán á dar luz suficiente, no solo para llevar á cabo esta grande empresa, sino otras muchas que conduzcan á la prosperidad del país por medio de la explotacion de sus ricos elementos.

Hé aquí los derroteros de este proyecto entre el rio de Tecolutla que desemboca en

el Golfo, y el Mexcala que desemboca en el Pacífico, y entre estos dos rios y las ciudades de Querétaro, México, Pachuca y Toluca.

Del Espinal, primer punto navegable del rio Tecolutla que desemboca en el Golfo

á Huauchinango.....	20
» Tulancingo.....	10
» Santa Rita del Sauz.....	8
Este es el punto de partida de los tres ramales.	38
» Pachuca.....	7
» Actopam.....	8
» Ixmiquilpan.....	11
» Alfajayucan.....	5
» Nopala.....	9
» San Juan del Rio.....	10
» Querétaro.....	14
	140

Del Espinal á Santa Rita del Sauz.....	38
á Tizayuca.....	8
» Zumpango.....	3
» Cuautitlan.....	4
» Tlalnepantla.....	4
» México.....	4
	61

Del Espinal á Tlalnepantla.....	58
á Toluca.....	16
» Temascaltepec.....	12
» Tlalchapa sobre el rio Mexcala.....	36
	122

De México á Tlalchapa, sobre el Mexcala, por Tlalnepantla, Toluca y Temascaltepec.	68
--	----

Las principales ventajas de este proyecto pueden reducirse á las siguientes:

La ciudad de Querétaro, que es la llave del comercio del Bajío y tierra adentro, quedará á una distancia de 102 leguas de vía férrea para comunicarse con el primer

punto navegable de la barra de Tecolutla, que desemboca en el Golfo de México, en lugar de 160 que tendrá si se toma la vía de Veracruz.

La ciudad de México quedará á 61 leguas de la misma barra de Tecolutla, en lugar de las 100 leguas ó mas que habrá por el trayecto de Veracruz cuando se concluya la vía férrea para dicho puerto.

La ciudad de México quedará á 68 leguas del Mexcala, aprovechando la navegacion de este rio que desemboca en el Pacífico por la barra de Zacatula.

La comunicacion interoceánica entre el Golfo y el Pacífico, por una línea de vía férrea, quedará reducida á 122 leguas navegando las barras de Tecolutla y Zacatula.

Con un ramal de 25 leguas entre el Espinal, primer punto navegable de la barra de Tecolutla, y el puerto de Tuxpam, la parte mas difícil de la vía férrea, que es la travesía de la sierra de Huauchinango, servirá tambien para comunicar con esta línea á los puertos de Tuxpam y Tampico; cuya comunicacion se perfeccionará, canalizando las lagunas que hoy se navegan entre ambos puertos, de modo que los de Tampico, Tuxpam y Tecolutla quedarán comunicados con la Mesa Central y con el Pacífico, prefiriendo el trayecto que propongo.

La ciudad de Pachuca, centro de los distritos minerales, quedará á 45 leguas del primer punto navegable del rio de Tecolutla, á 57 de la de Querétaro, y á 86 del primer punto navegable del Mexcala. La ciudad de Toluca quedará á 48 leguas de la navegacion del Mexcala y á 73 de la barra de Tecolutla.

Los tres caminos que ha decretado el congreso de la Union para Tampico y Tuxpam, atravesando el Estado de Hidalgo, y que se están construyendo, van á ser corta-

dos por esta vía férrea, y por consecuencia, recibirá todos los efectos que vengan por ellos de la Sierra y de la Huasteca; pues el carretero de Tuxpam y el de Tampico por Huaya, quedará cortado en Tulancingo; el de Tampico por Atotonilco lo será en Pachuca, y el de la Sierra de Zimapan y Jacala, lo será en Ixmiquilpan.

De la costa de Papantla y de las sierras de Huauchinango, Zacatlan, Teziutlan, Tlatlauqui, Zacapoaxtla y Tetela, se pueden exportar ó introducir al interior el maiz, el frijol, la azúcar, el café, el tabaco, el algodón, la zarza, la guta perca, la pimienta, la vainilla, el chile, el cedro, la caoba, la caobilla, el zapote, el naranjo, el rosadillo, la alza-prima, la haya, el chijol, que con la humedad se convierte en piedra, el encino, el roble, el frijolillo, la chaca, el palo del moral, la purga de Jalapa, el palo demorgado, el anono, el tamalcahuite, el loano y varias otras maderas finas, de tinte y de construccion que se exportan. Muy cerca del rio se encuentra el petróleo, que se ha sacado ya, y el carbon de piedra aunque en la superficie aparece de inferior calidad; pero profundizando los criaderos para explotar el petróleo, se encontraria otra clase mejor.

Desde Huauchinango y la sierra de Tetela se podria exportar piedra mineral de plata, oro, cobre, plomo, bronce y asfalto, en una cantidad prodigiosa y otras especies, y desde Acaxochitlan y el valle de Tulancingo se introduciria el plomo, el caulin y el cinabrio; el maiz y la cebada que se consumen en Pachuca; el aguardiente, el piloncillo, la fruta y la cera vegetal que se producen en la sierra, así como la pesca de agua dulce; y sobre todo, la elaboracion del fierro tomaria un impulso incalculable.

De la mitad del trayecto de Tulancingo



á Pachuca, se conduciría á esta ciudad la madera y leña para las minas, pues los grandes bosques de Cuyamaloya y Huajomulco han sido comprados para su ademe y combustible.

Al tocar el ramal de Querétaro en Pachuca, recogerá la piedra mineral que deba exportarse para beneficiarla en el extranjero, de los distritos mineros de Pachuca y del Mineral del Monte; al tocar en la Concepcion, la de los minerales del Chico y Capula; al tocar en Actopam, la de los minerales de Santa Rosa y Tepeñé, y la jarca que se consume en todo el país, y podría exportarse por Tecoluitla, como se exporta la de San Luis por Tampico; al tocar en Ixmiquilpan, recogerá la piedra mineral del Cardonal, de la Bonanza y la Pechuga, que hoy tienen una expectativa sorprendente, y la de Zimapam; así como los preciosos mármoles de San Andrés, y los productos tropicales de los distritos de Metztlán, Jacala, Jalpam y la Huasteca Potosina, y la fruta de la tierra templada, que es tan abundante en ese distrito.

Al tocar en Nopala, trasportaría los de la sierra de Querétaro, que se comunica por Tecozautla; al tocar á San Juan del Rio, las semillas de su rico suelo, que se consumen principalmente en el Mezquital, sobre el trayecto que debe correr la vía hasta Actopam.

Al llegar á Querétaro llevaría todos los efectos extranjeros que se consumen en las ciudades del Bajío y los frutos que hemos enumerado de la costa, y á su regreso trasportaría á la ciudad de México, al Mezquital y á la costa, todos los efectos que reciben del interior y del Bajío, y que importan anualmente sumas considerables.

La línea que parte de Santa Rita del Sauz conduciría á la ciudad de México y valle de Toluca los efectos de que hemos

hablado, los de los puertos de Tampico, Tuxpam y Tecoluitla, los de la costa, de la sierra y del valle de Tulancingo, y se extendería el radio de consumo de las haciendas de pulque, que tienen un valor de mas de ocho millones de pesos, y que si hoy sostienen el ramal de Apizaco por las 24 mil arrobas que se introducen diariamente á la ciudad de México, cuya mayor parte conduce el ferrocarril, á pesar de sus fletes tan caros, entónces, conducidos los pulques por la vía férrea de que hablamos, á Querétaro, al valle de Toluca y costa del Pacífico, á la sierra y costa del Golfo, los productos y las fincas de pulque triplicarian su valor. Esta vía tendria asegurada en mucha parte su existencia, y los propietarios de fincas de pulque conseguirian la extensión del radio de consumo, que es el principal objeto que deben proponerse.

El valle de Toluca, comunicándose con ambas costas, con el Valle de México y con el Mezquital, conducirá fácilmente sus productos, y principalmente sus trigos, á muy bajo flete; y los minerales de Temascaltepec, Sultepec, el valle y Tejupileo, tomarán un grande impulso, beneficiando sus metales, ó exportando los que se hallan cerca del rio ó de la vía férrea; principalmente los criaderos de cobre que tienen dimensiones asombrosas, pues hay algunos que pasan de 60 varas, y los placeres y minas de oro que se encuentran próximas al rio Mexcala.

En las márgenes de este se hallan los mismos productos que en las costas del Golfo, y además el cascote del palo del Brasil, el ébano, el tampincerán, la cola de iguana, cacahuamanche, que produce una gran cantidad de aceite, y el carbon de piedra de la mejor calidad que podrá exportarse por el rio, ó introducirse al interior por la vía férrea que lo conducirá tambien

al Valle de México, á los minerales y á los puertos del Golfo.

La cuestion mas importante para el país es la colonizacion extranjera, y quedará resuelta definitivamente llevándose á cabo este proyecto; porque se haria de la manera mas segura para los intereses nacionales: *del centro á la circunferencia*. La Huasteca, la Sierra Alta, los distritos de Papantla, Huauchinango, Zacatlan, Tetzcala, Tlatlauqui, Teziutlan y Zacapoaxtla quedarán fácilmente poblados, principalmente el trayecto del ramal sobre la costa del Golfo frente á Tuxpam y el Espinal; y sobre todo, los minerales de la línea de Huauchinango, Pachuca, Actopam é Ixmiquilpan, por el inmenso desarrollo que adquiririan con la exportacion de sus metales en bruto, pues en pocos años les dará una poblacion diez veces mayor de la que ahora tienen.

Hoy el mineral de Pachuca extrae de sus minas 60 ó 70 mil arrobas semanarias; pero establecida la exportacion solo los pequeños capitales triplicarian en muy poco tiempo esta cantidad.

Iguales ventajas sacarán los de Temascaltepec, Tejupileo, Sultepec, Zacualpam y el Valle por el aumento de su poblacion, así como los planes de Huetamo, Coyuca, Ajuchitlan y Tlalchapa, que pueden ser regados fácilmente, y donde la siembra del algodón, que se dá con tanta abundancia, vendrá á producir riquezas incalculables.

La realizacion de este proyecto resolverá la cuestion minera, porque la minería se halla paralizada en el Estado de Hidalgo por el monopolio que ejercen las haciendas de beneficio; mas este monopolio quedará destruido.

1º Porque las haciendas de beneficio tendrán la competencia de los metales que se exportan al extranjero, pues en el conda-

do de Corwens, en Inglaterra, cuesta 54 centavos el beneficio de una carga de metal, que en Pachuca cuesta 4 pesos, sin contar con la exportacion de los metales, no demanda crédito para trabajar las minas; y por lo mismo los pobres podrán trabajar las suyas, puesto que les será posible vender por la noche los metales que hayan extraido de sus minas en el dia, á los contratistas que los exporten al extranjero.

2º Porque puesta la vía férrea, se establecerán nuevas haciendas de beneficio en la boca de la sierra de Acaxochitlan y Huauchinango, donde abundan las caídas de agua y el combustible.

3º Porque la vía férrea proporcionará á los minerales la sal, el azogue, los comestibles y las pasturas á muy bajo precio, principalmente el carbon de piedra, que facilitará el uso de las máquinas de vapor é impedirá la tala de los bosques que tanto perjuicio va á causar á la agricultura por la escasez de lluvias.

4º Porque se establecerán las máquinas de *concentracion*, que reducen los metales á un pequeño volúmen que facilitarán su conduccion, ya á los puertos donde deba exportarse, ó á las haciendas donde deban beneficiarse. Solo el uso de estas máquinas hará una gran revolucion en la minería, porque se disminuirá considerablemente el costo del beneficio actual.

Estas mismas ventajas sacarán los minerales que se hallan en las sierras que rodean el Valle de Toluca, por la comunicacion que les abra la navegacion del Mexcala y la vía férrea que debe atravesarlas.

La grande obra del desagüe directo del Valle de México quedará concluida en poco tiempo, porque la vía férrea proporcionará desde luego la exportacion de la potasa y de la sosa en una inmensa escala, y tanto por esto, cuanto por los 9 millones