

de pesos en que se calcula el valor de los terrenos que van á quedar desecados, se buscarán compañías extranjeras ó nacionales que se encarguen de su pronta conclusion. De este modo se establecerán numerosas colonias extranjeras en las mismas orillas de la capital, comunicadas entre sí por canales de navegacion ó irrigacion; se fertilizarán los distritos del Mezquital del Estado de Hidalgo, que serian atravesados por la vía férrea, y se aumentará el caudal de agua para la navegacion del Moctezuma, que quedaria mas próximo á la misma vía.

Concluida la construccion de esta obra, vendrian naturalmente otras nuevas á enlazarse con ella, porque los intereses de los Estados del Bajío y del interior procurarían la construccion de otros nuevos ramales como el de Querétaro á San Luis Potosí, el del mismo Querétaro á Guanajuato, Leon y Guadalajara; el de Cuautitlan á Nopala por Tula para aproximar á Querétaro con la ciudad de México; el de Toluca á Morelia y el Manzanillo para explotar los ricos elementos del centro del Estado de Michoacan y del de Colima, para aprovechar sus aguas interiores y su hermosa bahía, y el ferrocarril de Tlalpam se extenderá hasta Cuernavaca ó mas allá para llevar los frutos del Estado de Morelos á los demas Estados. Otro ramal, partiendo de Tlalpam para Chalco y Texcoco hasta Tepexpam, completará el círculo del ferrocarril de la ciudad de México, y hará de Tlalpam una ciudad comercial, por cruzarse allí las dos líneas, pues vendria á ser naturalmente el gran depósito de los productos de la tierra caliente, y de los efectos que á ella se trasportan.

El puerto de Tampico vendrá á comunicarse con el territorio de los Estados Unidos por medio de la navegacion interior,

luego que se canalicen las lagunas de San Andrés, el Tordo, Morales, la Carbonera y otra que se halla entre el rio de San Fernando y el Bravo del Norte, sobre la costa del Estado de Tamaulipas; y por lo mismo llevándose á cabo el proyecto que propongo, se facilitará el que la ciudad de México y las costas del Pacífico vengan á comunicarse con la república vecina por la vía férrea y por una navegacion interior, que proporcionará los fletes mas cómodos, y evitará los peligros de la mar.

Esta y otras grandes empresas vendrian á ser los resultados necesarios de la realizacion de este proyecto, no precisamente porque una vez establecida la vía que propongo, los rieles, los durmientes, las obras de terracería y el material rodante vendrán á costar la mitad ó ménos de lo que hoy valen por la baratura de los fletes; sino porque el progreso es una verdad práctica, lógica é inflexible en sus consecuencias; que cria, desarrolla é impulsa nuevos intereses, que hacen cambiar en poco tiempo la faz de los Estados.

Así, por ejemplo, los ramales que propongo darán la vida á los distritos huastecos, y al de Papantla, que pueden computarse en trescientos mil habitantes; á los de la sierra del Estado de Puebla, que tambien pueden compararse en ciento setenta mil; al Estado de Hidalgo, de cuatrocientos mil; al distrito federal, en trescientos cincuenta mil; al Estado de Querétaro, en ciento cuarenta, al de México en setecientos, y la poblacion de Guerrero y Michoacan próxima al Mexcala en cincuenta mil, que suman dos millones setecientos mil habitantes, é importan la tercera parte de la poblacion de la República; resultando de aquí, que por la construccion de 215 leguas de camino de hierro, cambiará la faz de las poblaciones que ocupan la tercera

parte de los habitantes del país, porque entrarán desde luego en la vía gigantesca de su prosperidad.

Pero la ventaja mas importante es sin duda la de que esta vía que propongo, atravesando el territorio del uno al otro mar, servirá tambien para el tráfico de la Europa y de algunos pueblos de América con la California, Australia, la China, el Japon, las islas del Pacífico y demas naciones del extremo Oriente, y que para entrar en competencia con las vías de Panamá, Tehuantepec, Darién, Nicaragua y el gran ferrocarril del Oeste de la Union americana, será preciso que la baratura de los fletes y las comodidades del pasaje lleguen á su último límite, á fin de que la competencia quede asegurada desde luego y puedan establecerse en la república grandes depósitos de mercancías, que harian de ella uno de los países mas comerciales del universo. Así México, colocado entre el Golfo y el Pacífico, cumplirá con los altos destinos á que lo llama su posicion geográfica.

De todas las grandes ventajas que he demostrado deben conseguir los Estados en particular por donde toca la vía que propongo, y la nacion en general, no debo pasar en silencio la mas importante en las actuales circunstancias. Esta vía no costará al erario ninguna subvencion pecuniaria: no dará á la compañía empresaria mas que un auxilio de cuatro mil hectaras de terrenos baldíos por cada kilómetro que construya, con tal que los terrenos que reciba no lleguen á la mitad de los que existan en los Estados que toque ó atraviese el camino de fierro.

Estos terrenos se tomarán de preferencia de los que se encuentren en una faja de 40 kilómetros de ancho á cada lado del ferrocarril; serán deslindados á expensas de la

empresa, y divididos en cuanto fuere posible en lotes cuadrados de mil metros por lado, haciendo que los lados coincidan con los meridianos y paralelos de la tierra. Los lotes serán señalados por una numeracion progresiva á lo largo de la vía, comenzando en cada deslinde por el número uno, y por el extremo N. E. De los lotes en que cada baldío fuere dividido, conservará la nacion los que tengan los números impares, y entregará á la compañía los pares. Al rededor de cada lote se dejará un camino de diez metros de ancho. (Art. 79 del dictamen de la comision).

¿Qué resultará de esta concesion?—Que el erario federal no contribuye mas que con terrenos baldíos que hoy de nada le sirven; que los lotes que se reserva podrá venderlos á peso de oro luego que se colonicen los que se entregan á la compañía; que los particulares que posean terrenos despoblados é incultos podrán dar á la compañía los suyos, á semejanza del gobierno, en lotes alternados; que á su vez se reservarán igual número de estos, con la condicion de que la compañía colonice los que le den, para que ellos puedan vender á buen precio los que se reserven, y que así, la colonizacion extranjera vendrá á ser un hecho en la república.

El 21 de Mayo del presente año, el ministerio de fomento, comprendiendo la grande importancia de la barra de Tecolutla, ordenó al ingeniero americano Roberto Gortsuch, que fuese á reconocer el camino que parte de Huauchinango para el primer punto navegable de dicha barra, haciendo sus investigaciones sobre la distancia y condiciones en que se halla el rio, para extender y mejorar su navegacion. Este informe servirá para calcular los gastos de la obra; mas suponiendo que esta fuere demasiado costosa, subsistirá este

proyecto con muy corta diferencia, porque entónces el ferrocarril podrá dirigirse al primer punto navegable del rio de Tuxpam, que está reconocido, y se encuentra diez leguas mas léjos de Huauehinango que el de Tecolutla; pero poniendo siempre el ramal al punto del Espinal, como he dicho ántes, para que el tramo que atravesiese la sierra sirva para los tres puertos.

Respecto del camino para la barra de Zacatula y del reconocimiento del rio Mexcala, el congreso de la Union ha votado la cantidad de quince mil pesos para este objeto, y existen ademas otros varios reconocimientos mas ó ménos científicos, pero siempre útiles, para demostrar la popularidad que tiene desde hace muchos años la importancia de esta obra, sancionada por el decreto del congreso.

La resolucion sobre esta grande empresa tendrá lugar en las sesiones del próximo congreso. Allí los nuevos representantes de los Estados de Hidalgo, México, Veracruz, Tamaulipas, Puebla, Querétaro, Guerrero y Michoacan, y los del distrito federal cuyos territorios debe tocar la vía que propongo, defenderán con su alta ilus-

tracion los intereses de las poblaciones cuyo porvenir y engrandecimiento depende de la realizacion de esta obra; y estoy seguro que será aprobado el dictámen de la primera comision de industria.

Los gobiernos de los mismos Estados, sus legislaturas, las autoridades locales, las sociedades de mejoras materiales y los hombres ilustrados y patriotas de las comarcas interesadas en ella, deben trabajar asiduamente en la reunion de datos estadísticos, reconocimientos científicos de los terrenos, y recopilacion de todos los informes y noticias que puedan contribuir á la manifestacion de las riquezas naturales que sea posible desarrollar con el establecimiento de la vía férrea, para que conociadas las riquezas inagotables de nuestro suelo, se facilite la comunicacion interoceánica por el centro de la república de México. ¡Llor eterno al congreso de la Union que la decreta, y á los hombres de inteligencia y corazon que puedan llevarla á cabo!

México, Julio 4 de 1869.

MANUEL F. SOTO.

DOCUMENTOS HISTÓRICOS.

VIAJES A MÉXICO EN LOS SIGLOS XVI, XVII Y XVIII.

SIGLO XVI.

VIAJES DE VARIOS INGLESES A LA NUEVA ESPAÑA, SACADOS

DE LA COLECCION DE HAKLUYT Y TRADUCIDOS AL CAS-

TELLANO POR EL SOCIO DE NUMERO JOAQUIN

GARCIA ICAZBALCETA.

(CONTINUA).

IV. Relacion de las producciones de la Nueva-España, y costumbres de sus habitantes; hecha por Enrique Hawks, mercader, que pasó cinco años en la dicha tierra, y escribió á instancias de Mr. Ricardo Hakluyt, de Eiton, en el condado de Hereford. 1572.

San Juan de Ulúa es una isla poco elevada sobre el agua, y los españoles, con motivo de haber estado allí Sir Juan Hawkins, están construyendo en ella una fortaleza importante. Todos los buques que vienen de España con mercancías para aquellos países, descargan aquí, porque no tienen otro puerto tan bueno como este. La entrada á él es por tres canales, siendo el mejor de todos el que está mas al Norte y va junto á la tierra firme. En ambos lados de los canales hay muchas rocas menudas, del tamaño de barriles pequeños: no se descubren bien, pero no son temibles. Hay por allí otra isla llamada la Isla de Sacrificios, donde en otro tiempo descargaban los españoles sus mercancías; y porque dicen haber en ella espíritus ó diablos,

ya no es tan frecuentada, como solia. Domina tanto el viento norte en estos lugares, que con frecuencia destruye muchos navíos y embarcaciones. El sitio es muy enfermizo. Queda esta isla á 18 1/2 grados, y en su derredor hay abundancia de pescado.

A cinco leguas de San Juan de Ulúa hay un hermoso rio: está al N. O. del puerto, y va á una ciudad corta que los españoles llaman Veracruz. En pequeños buques ó barcas, que ellos nombran fragatas, llevan á esta ciudad las mercancías que vienen de España, y del mismo modo traen todo el oro, plata, cochinilla, pieles y demas cosas que los navíos llevan de retorno. Una vez puestas las mercancías en Veracruz, las conducen á México, Puebla de los Angeles, Zacatecas, San Martin y otros varios lugares tan adentro en la tierra, que algunos están á setecientas millas, otros mas y otros ménos, cargando todo en caballos, mulas, carretas de bueyes y carros de mulas.