

do Lesseps, con la cooperacion de las principales naciones marítimas y la proteccion del emperador de los franceses.

Creeráse que despues de tantas maravillas realizadas por los ingenieros civiles ó bajo su direccion, ya no es posible ir mas allá. Quien así pensara se equivocaria. El inmortal Arquímedes pedia un punto de apoyo para levantar el mundo con su palanca. Nuestros maestros de hoy solo necesitan dinero para voltearlo en todos sentidos.

El canal de Suez excita la emulacion de los americanos, y ya tratan de cortar el istmo de Darien para que sus buques crucen del Atlántico al Pacífico por entre las dos Américas. El túnel de que se habia hablado entre Francia é Inglaterra, por debajo del canal de la Mancha, y que se tenia por un sueño de loco, ha sido estudiado últimamente por el eminente Hawshaw, y solo aguarda diez millones de pesos para emprenderse y concluirse en nueve años. Este túnel pasará bajo del mar en una longitud de 22 millas inglesas, y á una profundidad de 520 piés.

En nuestro desventurado país se han perdido últimamente tres años de paz sin hacer cosa que merezca ser mencionada. ¿Quién puede saber los sacrificios que costará la revolucion que ahora principia? ¿Cuántos años perdidos para las mejoras

materiales? Es ciertamente triste la perspectiva para los que vivimos del trabajo y sabemos que solo con el amor al trabajo nuestra patria puede regenerarse. Muchos años pasarán quizá ántes que desaparezca esa porcion flotante de la sociedad, que ora llevando la bandera de la libertad, ora llamándose sostenedores del órden ó de la religion, pero impulsada siempre por la misma causa, el horror al trabajo, viene devorando desde hace cincuenta años los ricos dones con que plugo al cielo favorecerlos, y lo que es peor, conculcando todo derecho, borrando todo principio de moral. Hasta entónces no podrá tomar vuelo entre nosotros una profesion toda de paz y de progreso, profesion que arraiga en el corazon los principios de justicia y de verdad, y que al paso que nos hace probar el placer de ser útiles á nuestros semejantes, nos hace sentir las intensas emociones que suelen hallarse en la lucha de la inteligencia con la naturaleza y las fuerzas que la rigen, para sujetarla y ponerla al servicio del hombre.

Otra palabra, queridos compañeros, para terminar: me habeis honrado como no merezco, reeligiéndome presidente de esta asociacion..... ¿Cómo expresaros mi reconocimiento!..... ¿Cómo daros á conocer lo que mi alma desea para cada uno de vosotros!..... Solo puedo deciros: ¡Gracias!

CAMINOS DE FIERRO EN LOS ESTADOS-UNIDOS.

La construccion de los caminos de fierro se puede considerar hoy mas bien como la realizacion de la prosperidad, que como un elemento de ella. Considerada como se quiera, la del año pasado ha llamado y llamará la atencion, y el resultado obtenido añadirá un nuevo hecho á los muchos que conspiran al bien público.

Desde que se empezó la construccion de las vías férreas, ningun año ha dado los resultados del anterior, y aunque no poseemos los datos oficiales exactos, la diferencia que pueda existir entre ellos y los nuestros distará poco de 7745 millas de aumento. El mayor número de millas construidas en los años anteriores, ha sido de 3643, y eso debido á la abundancia de recursos del año de 1856; pues en los anteriores, el que dió mejor resultado fué el de 1868, y no se construyeron mas de 2970.

En 1857,	2491.
„ 1858,	2460.
„ 1853,	2452.
„ 1867,	2449.
„ 1851,	1961.
„ 1852,	1926.
„ 1860,	1846.
„ 1859,	1821.
„ 1866,	1742.
„ 1850,	1656.
„ 1855,	1654.
„ 1849,	1369.

En 1854,	1360.
„ 1865,	1177.
„ 1863,	1050.

Esos son los únicos años en los que la construccion Hegó á 1000 millas; pues en 1864, solo se construyeron 738, y en 1844 192. En 1835, todo el país no poseia mas que 1000 millas; en 1840, tenia 2318.

En 1854,	4633.
„ 1850,	9021.
„ 1855,	18374.
„ 1860,	30635.
„ 1865,	35085.
„ 1870,	50000.

Hace ménos de medio siglo que el vapor se aplicó á los caminos de fierro en este país, habiendo empezado á emplearlo el Estado de Massachusetts en 1826, é imitando pronto su ejemplo la Pensilvania y el Maryland. Desde aquella época se han construido, pues, en término medio, mas de 1000 millas anuales; y como en los últimos cinco años se han construido 16,083, hoy el término medio es de mas de 3000 millas anuales. Estos últimos años se han resentido de la rebelion, y los pesimistas temieron que el país no tuviese bastante poder para soportar y recuperar las pérdidas que habia sufrido; sin embargo, dirémos, que estimando el costo medio de construccion y avíos para el año pasado en \$40,000 por milla, el gasto correspondien-

te es superior á \$300.000.000. Respuesta elocuente es esta para todos aquellos que dudaban de la habilidad de la nacion, pronosticando la paralización de sus adelantos por los gastos de la guerra, que en efecto son superiores á los de cualquier país en igualdad de circunstancias. Si nos detuviésemos sobre el progreso de las vías férreas en los Estados-Unidos, hallaríamos bastante materia para dar ánimo á los mas tímidos; pero no creemos que sea necesario.

Se calcula que las diferentes vías férreas en construccion en todo el país ocupan un espacio de 15,000 millas; y si tomamos por tipo el precio corriente del año pasado, ó sean \$40,000 por milla, se necesitaria un gasto de \$600.000.000. Las personas que hayan estudiado con provecho las cuestiones que tan sumariamente aquí exponemos, ó aquellas que hayan examinado la relacion que tienen los ferrocarriles con la prosperidad de los puntos por que pasan, y el beneficio que resulta para los negocios, no dudarán que se proyecten nuevos caminos.

Nuestros Estados mas antiguos siguen construyendo: la empresa del camino de Reading, por ejemplo, acaba de negociar acciones por valor de \$5.000.000, para construir un tramo nuevo; y aunque su objeto principal es de ponerse en defensa contra cualquiera agresion, no cabe duda que es una construccion mas. El camino central de Pensilvania habiendo absorbido la mayor parte de las vías secundarias, se pone en comunicacion con los Estados del Oeste, y aumenta el poder del suyo. Nueva-York hace lo mismo, y en todas partes las grandes vías en explotacion aumentan sus líneas, ya uniéndose á otras, ya construyendo nuevas, y generalmente empleando ambos sistemas. Difícil es calcular has-

ta qué punto llegará tanto adelanto; nunca se ha demostrado ni aplicado tan bien la antigua teoría romana de que el aumento produce el aumento. Cada nueva milla conduce á la construccion de otra, cada camino nuevo á la de dos. El campo de la agricultura se ensancha, la industria se desarrolla, las regiones desiertas se transforman en aldeas y estas en ciudades: la produccion aumenta, el cambio de productos es una necesidad y las vías nuevas lo facilitan.

La distribucion de las vías férreas es próximamente la siguiente: la nueva Inglaterra posee 4,000 millas, los Estados del centro, 10,000; los del Sur, 11,000; y los del Oeste, 17,000, exceptuando los del Pacífico que tienen 900.

Por cada milla de ferrocarril, se calcula la siguiente poblacion: los Estados occidentales, 731 habitantes; la nueva Inglaterra, 845; los del Pacífico, 879; los del Mediodia, 969; y los del centro, 1,036. Relativamente á la extension de territorio, los Estados del Centro son, pues, los mas ricos, y los del Pacífico los mas pobres.

Entre las obras que se construyen con actividad y que están mas ó menos adelantadas, citaremos la continuacion del camino de Oregon, el principio del de Ménéfis, y el del paso en California; la construccion de un tramo del camino de California en el Oregon; la del camino de Carson á ciudad Virginia en Nevada; de Frimont á Niobrarah; de Omaha y Sudoeste y Omaha Nordoeste en Nebraska; de Elkhorn y Milivaukee en Wisconsin; de Chicago y San Pablo; de esta á Sioux City en Minnesota. El Estado de Kansas está construyendo otros de Fort Scott á Nevada, Missouri y el Golfo, teniendo en explotacion caminos de 100 millas y en contrata 36 mas.

El Estado de Indiana, va á construir 25 millas de camino al Oeste de Lafayette, y continúa la construccion del de Indianópolis á Danville. En Yowa hay seis que ocupan una extension de 300 millas. El Estado de Missouri, trabaja con afan en la construccion del camino de la parte Sur del Pacífico, y tiene 3,000 operarios en una sola seccion.

En el Estado de Illinois, empresas particulares están construyendo doce caminos que presentan diferentes grados de adelanto; y que tienen ya mas de 500 millas construidas y aplanadas. En el Michigan se están construyendo tres, cuya extension será de mas de 300 millas.

Como hace poco referimos á nuestros lectores los proyectos de adelanto de los Estados del Sur, creemos inútil volvernos á ocupar de ellos. Como el Sur se ha enriquecido por las abundantes cosechas del año pasado, no conoce las deudas; una energía extraña empieza á desarrollarse, así como tambien nuevas necesidades y medios de satisfacerlas se dejan sentir, se puede calcular con seguridad que la construccion de las vías férreas, fijará la atencion y con actividad se trabajará en ellas.

Estos hechos y otros muchos son brillantísimos. Ellos llevan consigo el adelanto de la agricultura en todo el país, así como el desarrollo de la industria y del comercio; impedirán disgustos de varias clases y garantizarán para el porvenir no solamente la uniformidad de sentimientos, sino que engendrarán mas sabios y grandes esfuerzos para que la prosperidad llegue á su apogeo. Imposible es que la erogacion de tan enormes cantidades deje de contribuir ventajosamente á la circulacion, favoreciendo eficazmente á todo lo que se emprenda, y haciendo que los precios de todos los productos disminuyan.

Por supuesto que aumentando la propiedad contribuyente, las contribuciones se disminuirán en todas partes. La emigracion se fomentará mas, y extraño seria que alguna de nuestras industrias se quedara atras con tanto impulso.

Felicitarlos debemos de que el movimiento constructor se halle á tal altura en la actualidad, y confiamos que todos los negocios que están en relacion con él, aumenten en proporcion.

Traducido para el Boletín por
MANUEL PATIÑO.