

TEHUANTEPEC.

Es hoy el país del porvenir, de la esperanza, de los sueños dorados. Esa region va á ser la preferida y la visitada por todos los viajeros que por ese nuevo camino se dirijan á las costas del Sur América y á los mares de Asia.

La colonizacion, sin necesidad de leyes especiales, va á ser un hecho positivo; y por mas que se diga, Oaxaca, y la capital de Puebla, y nuestra ciudad federal van á recibir, aunque indirectamente, los beneficios de la actividad del tráfico que deberá establecerse en esa region.

Sea de esto lo que fuere, en los Estados-Unidos es mas popular Tehuantepec que entre nosotros mismos. La actividad que se demuestra en todos los preparativos para llevar á cabo prontamente la empresa del ferrocarril, y la atencion del pueblo americano á todo lo que se refiere á esta empresa material, prueban que en esta vez se llevará á efecto prontamente, y que lo del canal, que nos parece un sueño, será una realidad.

Como una prueba de lo que decimos, hemos hecho un extracto del bellissimo discurso de Stevens, presidente de la compañía, que fué pronunciado en el Instituto de Cooper, y escuchado y aplaudido por una numerosa é inteligente concurrencia.

Hé aquí la traduccion y extracto de esta importante pieza oratoria:

EXTRACTO.

El Istmo de Tehuantepec, como vía nueva comercial.—Las riquezas, las bellezas y las tradiciones del Centro-América.—Su situacion geográfica y ventajas mercantiles.

Anoche, en el Instituto de Cooper, hubo una junta de la Sociedad americana de Geografía y Estadística de Nueva-York, á la cual asistió una concurrencia numerosa, interesada por el discurso que se habia anunciado pronunciaria el Sr. D. Simón Stevens, sobre el Istmo de Tehuantepec, como vía nueva para el comercio.

El Sr. Stevens comenzó por observar que la historia del comercio es la historia del mundo entero.

Partiendo de los centros de la riqueza y de la civilizacion, los caminos para el tráfico general han sido siempre los que se han visto diseminados de la cultura y la moralidad de las naciones y los pueblos.

Despues de otras observaciones preliminares, el Sr. Stevens dijo:

«Veamos otra vez el mapa de la América del Norte. En el centro de su extension, casi rodeado por las costas de Cuba, Florida, Yucatan y la tierra firme, se halla el Golfo de México, el Mediterráneo de la América, colocado por la naturaleza, precisamente donde puede suplir mejor á las necesidades del comercio americano. Aquí, la extensa navegacion por los rios de la

América del Norte, encuentra su desembocadura por la vía del Missisipi, mientras una region mas grande y mas rica que toda la Europa, al Oeste del Adriático, se inclina gradualmente hácia el círculo de su costa semicircular.

Es imposible calcular demasiado alto la importancia de este mar interior, y seria casi una locura dejar de tener esto muy presente al estudiar el asunto del desarrollo del sistema de tráfico americano. Tiráremos ahora una línea del Norte al Sur, la mas recta posible, por el centro del continente habitable. Encontramos que llega hasta la extremidad Sur del Golfo de México, hácia el Oeste de la Península de Yucatan, y casi por la parte mas angosta de aquel Istmo. Si se hubiera hecho de la América del Norte un continente independiente, este hubiera sido nuestro límite; mas al Sur, nuestro cabo de Buena Esperanza. Aquí en efecto se halla nuestro cabo del Sur, nuestro centro comercial; pues aquí se halla el paso de Tehuantepec por donde en lo venidero tiene que fluir y refluir el tráfico de nuestras costas de Oriente y Poniente. Aquí y solo por aquí puede acomodarse completamente el tráfico del Golfo de México, y nuestro bien poblado interior, como tambien el del Atlántico y Pacífico, é igualmente aquel de la Asia y la Europa. Si es posible construir en este punto un canal practicable para buques, nada que no sea el descubrimiento del estrecho natural, nos debería llevar mas al Sur, ni mas allá del promontorio de Yucatan ó por la navegacion peligrosa del mar Caribe.

En el tiempo de paz que puede considerarse como la condicion normal de nuestra hermandad nacional americana, un canal para buques al traves del Istmo de Tehuantepec, atraeria los puertos del Golfo,

mas cerca por 2,500 y tantas millas á la bahía de San Francisco, que una obra semejante con el tránsito por el Darien. Se conseguiria una ventaja semejante en diversas proporciones, segun las localidades para los puertos de los Estados-Unidos en el Atlántico, y para las ciudades comerciales del Oeste de Europa, y esto es cierto, en un grado mas ó menos marcado, sea que comparemos Tehuantepec con el Darien, Nicaragua, Honduras ó cualquiera otra línea de las que se han propuesto para el tránsito interoceánico.

En este punto se pueden reunir ventajosamente las líneas de tráfico de cualquiera costa del Sur-América con ambas costas de la América del Norte y toda la occidental de nuestro doble continente con la Europa.

En ninguna otra parte podrá conseguirse tanta economía, ni en la distancia absoluta ni en las facilidades especiales de la navegacion oceánica, para aquella preponderancia vasta del tráfico asiático, que ahora se ve forzado por las calmas, las corrientes y los vientos equinociales á seguir lo que se llama el Paso del Norte.

No se puede presentar un estímulo mas halagüeño que el que se daría al rápido desarrollo de nuestros territorios de los Estados del Sur; ningun beneficio se podría conferir al valle del Missisipi, mayor que una comunicacion directa por agua, con nuestras costas Pacíficas y la Asia, ni tampoco en esta época de navegacion por vapor debemos añadir ni un solo dia, ni una sola milla á su trasportacion futura.

Al mismo tiempo, el propio egoismo se nos presenta como una consideracion algo importante; que no se puede desear para nuestra República hermana un estímulo mayor para su sistema comercial y una garantía mejor de su prosperidad venide-

ra. Los hombres de Estado de México han sabido mirar al canal de Tehuantepec como un brillante lucero de esperanza de su porvenir nacional.

Se ha dicho que la historia del canal de Suez, resucitado de entre las tumbas de los Faraones, de los Ptolomeos, emperadores romanos y califas del Muslim, es una mina de romance arqueológico; pero si esto es cierto respecto del tránsito egipcio, se puede repetir con diez veces la veracidad con respecto á las tierras centrales de América.

Las últimas pesquisas del abate Brasseur de Bourbourg han sacado del reino de las conjeturas algunos puntos de la arqueología de la América Central, y los han colocado entre los hechos establecidos de la ciencia. Aun una simple alusión á la topografía del Istmo nos conduce á ciertas observaciones que tienden á corregir algunos errores populares, tocante á la vía de Tehuantepec. Mientras mucha parte de esta vía se compone de terrenos vírgenes y presenta los obstáculos consiguientes, su propio estado, por sí mismo, ofrece una verdadera mina de riqueza. En ninguna parte del globo existe un clima más saludable ni más benigno, á pesar de su posición intertropical.

En ninguna parte hay tan abundante fecundidad de las maderas valiosas para las artes y las necesidades mecánicas del género humano. El pino, el encino, la caoba, el palo de tinte, el lignum vitae, el ébano, y otros muchos y preciosos árboles se hallan reunidos; el cautchouc, numerosas plantas medicinales y propias para teñir; con un suelo profuso en su abundancia de café, algodón, tabaco, añil, cacao, cáñamo de Sisal, plátanos, naranjas y toda especie de fruto tropical.

Una gran porción de este territorio se

hallaba cultivada por las manos del hombre blanco, mientras el lugar que pisamos en la actualidad era un desierto completo.

Aquí, en las orillas del Tehuantepec, Hernán Cortés había elegido el sitio de sus propias haciendas, por ser el paraíso de México y por prometer la fortuna de sus descendientes; y hasta el día, sus vastos terrenos están en posesión de los que le llaman su antecesor directo, mientras el mismo republicanismo llama á sus terrenos «Las Marquesanas.»

Esparcidas entre las colinas y las montañas, se encuentran villas y poblaciones, con sus iglesias que datan de más de tres siglos, mientras entre los bosques primitivos se esconden las ruinas majestuosas de una civilización todavía más antigua y anterior á la conquista española y aun á las monarquías aztecas, y quizá más antiguas que cosa alguna de la tierra, exceptuando su propio sombrío y solemne misterio.

Me he detenido en esta particularidad del territorio del Istmo, para mejor demostrar un hecho importante que no puede presentar ninguna de las otras vías que se han proyectado; á saber: el desarrollo seguro de la población local, la riqueza, el comercio y los recursos agrícolas de la línea del tránsito interoceánico.

En seguida, el Sr. Stevens expuso: que «tanto en tiempo de guerra como en el de la paz, las necesidades de nuestra expansión comercial, las economías comerciales tan evidentes, y los urgentes motivos de una política expansiva y un patriotismo prudente, señalan sin equivocación alguna al Istmo de Tehuantepec como la mejor de todas las localidades para la construcción del canal interoceánico.»

(Tomado del Siglo XIX.)

CANAL DE TEHUANTEPEC.

DICTÁMEN DE LA COMISION PRIMERA DE INDUSTRIA Á LAS OBSERVACIONES DEL EJECUTIVO EN EL PROYECTO SOBRE CANAL DE TEHUANTEPEC.

1. Habiendo cabido á los que suscriben, la honra de entender, por comision del poder legislativo, en el importante negocio de la apertura de un canal de navegación á través del Istmo mexicano, han examinado con escrupulosa atención las indicaciones que el ejecutivo, usando de su alta prerrogativa constitucional, ha hecho con relacion al proyecto de ley que el Congreso se sirvió adoptar como resolución á la solicitud de la empresa autorizada por la ley de 2 de Enero de 1869, para el establecimiento del ferrocarril interoceánico de Tehuantepec.

2. Por el estudio comparativo, así de las observaciones que motivan este dictámen, como del proyecto de ley con que él termina, es fácil advertir que las más interesantes de estas observaciones, que reposan en el precepto contenido en la fracción IV del art. 70 de la ley fundamental, han sido atendidas, y en consecuencia modificados los artículos del proyecto á que ellas se refieren.

3. Algunas de dichas observaciones, aunque no sustanciales y en pequeño número, no han parecido bastante poderosas para determinar modificaciones en lo que el Congreso se había servido ya aprobar.

4. En puntos que son de la primera importancia, se propone ahora la misma resolución sugerida por el ejecutivo, aunque por razones distintas de las que él señala, que no han parecido en un todo fundadas y atendibles.

5. El exámen reciente de su primitivo trabajo, modificado en la discusión de que fué objeto, ha sugerido á esta comision algunos cambios que se han estimado convenientes al interés público.

6. Deseando presentarlo en términos más concisos, se ha tratado de armonizar todas sus partes, de tal modo, que las supresiones, modificaciones y adiciones complementarias que sucesivamente se han hecho al trabajo primitivo, no produzcan, sin embargo, un conjunto disímulo é ininteligible; sino por el contrario, le hagan resultar tan claro y sencillo como lo permite el asunto de que se trata.

7. Para facilitar más á la representación nacional el estudio de este asunto, ha preferido seguir, al examinar las observaciones que motivan este segundo dictámen, el orden del primero, antes que el que, según su importancia, debieran guardar las observaciones mismas.

8. Entrando ya al estudio detallado de