

RESUMEN.

Sobre la línea.	1 932 240
A la derecha.	2 616 469
A la izquierda.	2 477 037
Total.	7 025 746

LINEA DEL FERRO-CARRIL DIRECTO.

Pueblos sobre la línea.	Riqueza imponible.
Monzon.	248 861
Amusco.	523 750
Piña.	258 510
Fromista.	523 866
Marcilla.	150 590
Las Cabañas.	73 864
Osorno.	299 600
Espinosa de Villagonzalo.	151 288
S. Cristobal de Boedo.	82 440
Herrera de rio Pisuerga.	241 958
Total.	2 553 715

PUEBLOS SITUADOS EN EL RADIO DE UNA LEGUA A LA DERECHA.

Villalobon.	107 100
Fuentes de Valdepero.	313 700
Valdespina.	147 500
Tamara.	270 108
Bohadiella del Camino.	196 921
Requena de Campos.	75 370
Lantadilla.	254 584
Osornillo.	69 160
S. Carlos de Abanades (distrito de Melgar).	"
Hijosa (distrito de Santa Cruz de Boedo).	"
Ventosa.	141 975
Hinojal (distrito de Castrillo de Pisuerga).	"
S. Quirce y sus barrios.	53 900
Total.	1 612 118

PUEBLOS SITUADOS EN EL RADIO DE UNA LEGUA A LA IZQUIERDA.

Grijota.	353 502
Husillos.	128 372
Santa Cruz.	"
Rivas.	193 580
Calahorra.	"
S. Cebrian.	256 700
Amayuelas de abajo.	79 635
Amayuelas de arriba.	74 198
Poblacion de Campos.	224 228
Santillana.	223 020
Villadiezma.	159 556
Avia de Torres.	209 730
Villaprovedo.	132 330
Santa Cruz de Boedo.	106 730
Páramo de Boedo.	115 372
Calahorra de Boedo.	136 051

Villanecriel (distrito del Páramo).	"
Sotillo de Boedo (distrito de Soto-Bañado).	"
S. Jorde (distrito de Prádanos).	"
Zorita del Páramo (distrito del Páramo).	"
Villabermudo.	53 350
Lavid de Ojeda.	50 170
Prádanos de Ojeda.	99 840
Total.	2 596 162

RESUMEN.

Sobre la línea.	2 553 715
A la derecha.	1 612 118
A la izquierda.	2 596 162
Total.	6 761 995

Vemos, pues, por los anteriores estados que la riqueza imponible de la zona del trazado por Carrion es de 7 025 746 y la del directo 6 761 995; pero como este último es de menor longitud, bastaría que su riqueza fuese 6 655 137 para igualar á la del primero por unidad de longitud, de donde se deduce que el trazado directo es en 106 858 rs. vn. superior en riqueza imponible al de Carrion y esto sin contar con el gran tráfico y porvenir que representan por si solas las numerosas fábricas comprendidas en la zona del trazado directo.

Indicadas ya las principales condiciones facultativas y administrativas de ambos trazados, nada diremos sobre cual de ambas líneas merece nuestra preferencia, pues creemos que su sola lectura será mas elocuente que cuantas palabras pudiéramos escribir en defensa de uno cualquiera de los proyectos.

COMUNICACIONES INTEROCEÁNICAS

EN LA AMÉRICA CENTRAL.

Entre las vias de comunicacion proyectadas para unir el Océano Atlántico y el Pacifico, hay algunas que bien pueden llamarse continentales, pues atraviesan la inmensa estension de la América del Norte. Estos nuevos proyectos, de la mayor importancia, deben su origen al rápido incremento del territorio de los Estados- Unidos, á la continua emigracion hácia el Oeste, al descubrimiento de las minas de oro de California, y en fin, á la creciente prosperidad de las provincias situadas en la costa del Pacifico; pero las esperanzas fundadas en estas ambiciosas empresas no se han estendido aun mas allá del círculo en que nacieron; antes por el contrario, muchos años hace que las naciones civilizadas tienen fija su atencion en las numerosas tentativas que se han hecho para unir ambos océanos atravesando el istmo que une las dos Américas, el cual es muy estrecho en algunos puntos. La singular disposicion de esta parte del Nuevo Mundo, nos es-

plica porque se concentraron allí los primeros esfuerzos, y por que se ocupan aun en la América central del problema de la union de los dos mares, en cuya solucion se han fundado tan brillantes esperanzas.

Vamos á examinar ahora los progresos de esta cuestion durante los últimos años, y los resultados definitivos debidos á los muchos reconocimientos que se han verificado en las provincias de la América central. En tan difíciles estudios, el interes y la escasez de datos exactos han contribuido mucho á propagar y mantener errores. Si es difícil recoger datos exactos sobre la parte técnica de estos proyectos, mucho mas lo es aun poder apreciar en su justo valor las variaciones que introduciria en el movimiento general del tráfico la apertura de nuevas vias de comunicacion.

Estas variaciones dependen de leyes perfectamente rigurosas, pero dependientes de influencias tan complejas, que es muy fácil incurrir en error, y con tanta mas razon cuanto que las mas veces se ha mirado con indiferencia la determinacion de los datos económicos, concretándose únicamente á establecer algunos cálculos basados en indicaciones estadísticas incompletas. Hoy dia sin embargo, gracias al gran número de proyectos hechos con el mismo objeto, se han disipado los errores mas graves, y unido esto á los resultados de la explotacion del camino de hierro de Panamá, ha llegado á ser posible formular un juicio casi definitivo sobre la mayor parte de los trabajos empezados ó propuestos, y fundar en mas sólidas bases las conclusiones relativas al porvenir económico de los proyectos cuya realizacion se espera aun.

Las comunicaciones continentales entre el Océano Atlántico y el Pacifico se ligan forzosamente á una obra futura de colonizacion, cuya estension no se puede apreciar aun, pues el desarrollo de las riquezas naturales de comarcas desiertas actualmente, introduce en esta solucion elementos nuevos, cuya importancia y número no podemos conocer con exactitud. Porque ¿Quién puede ver entre la oscuridad del porvenir el limite en que han de contenerse las fuerzas productivas y la invasora expansion de los Estados-Unidos? ¿Quién podrá determinar la direccion y número de las comunicaciones que á través del continente mismo ligarán los estados bañados por los dos Océanos? El establecimiento de una via en los estados de la América central no está envuelto en estas incertidumbres.

Esta comunicacion no está destinada mas que á facilitar mas un movimiento comercial cuya naturaleza nos es perfectamente conocida, y como no introducirá ningun cambio sensible en las poblaciones del antiguo ó del nuevo continente, podemos desde ahora apreciar con suficiente exactitud las consecuencias á que dará lugar. Muchos son los datos y documentos existentes relativos á las vias de comunicacion proyectadas en la América central. Casi todos han sido perfectamente analizados en varias obras, principalmente en la de Mr. MICHEL-CHEVALIER. Por esta razon tan solo me extenderé con preferencia sobre las últimas exploraciones, y sobre la comparacion de las diversas opiniones emitidas respecto á las nuevas vias de comunicacion.

Segun la opinion de los primeros que estudiaron el importante problema de la union de los dos Océanos, la resolucion mas conveniente seria la apertura de un canal que pudiese dar paso á los buques de mayor porte. Desde entonces, y sin renunciar á la esperanza de construir este canal, se empezaron á estudiar trazados de caminos de hierro, y hasta llegó á terminarse una linea férrea á través del istmo de Panamá. A fin de examinar los diversos proyectos, tanto de canal como de caminos de hierro, y apreciar sus ventajas y sus inconvenientes relativos, nos colocaremos en cada una de las provincias que han sido exploradas. Este examen nos pondrá en el caso de decidir si la conclusion del camino de hierro de Panamá satisface las necesidades actuales del comercio, ó si para conseguir este objeto es mas conveniente la apertura de un gran canal de comunicacion maritima que la construccion de nuevas vias férreas.

Sorprendente parece que tantos proyectos y tantos reconocimientos como se han verificado en los istmos de Tehuantepec, de Panamá, de Darien y en Nicaragua, no hayan dado resultado alguno y que la cuestion no haya adelantado un paso siquiera. En vano las repúblicas de la América central se han mostrado pródigas de concesiones: las compañías las han desperdiciado y nunca pudieron empezar los trabajos. Los capitalistas europeos y americanos han permanecido sordos á los reiterados llamamientos en favor de un canal marítimo. Esta inercia no puede atribuirse al espíritu de rutina ó á la timidez, porque á ser así, no hubiera podido llevarse á efecto el camino de hierro de Panamá, para cuya construccion fué necesario vencer un sin número de dificultades. Sin necesidad de recurrir á

esta inadmisibie esplicacion, hay razones poderosas, casi concluyentes, para esplicar el retraimiento de lo capitales de operaciones tan grandiosas y tanto tiempo anunciadas con brillantes promesas: basta estudiar con atencion la clase de tráfico que concurriria á un canal abierto en la América central y examinar enseguida la condicion social, las necesidades de los pueblos que tienen el comercio de Pacifico y la naturaleza de los cambios que se operan entre ellos. Este exámen tiene ademas otro interés, porque puede ayudar á descubrir la influencia que la construccion de un canal maritimo americano ejerceria en las operaciones comerciales de la gran via que tal vez llegue á unir las agnas del mar Rojo y del Mediterráneo.

I.

La América central ofrece contornos muy irregulares; en su conjunto forma un istmo alargado que une las dos partes del nuevo mundo, y que desde Veracruz á Panamá tiene nada menos que quinientas leguas de longitud. El continente de la América del Norte se estrecha mas y mas en la parte meridional de Méjico, y el punto en que llega á ser mas estrecho se conoce con el nombre de istmo de Tehuantepec. Mas allá el continente se ensancha de nuevo formando la estensa provincia de Guatemala y la de Yucatan, cuya punta avanzada separa el golfo de Méjico del mar de las Antillas. Esta region es la parte mas ancha de la América central, por lo cual no se pensó siquiera en estudiar á través de ella la union de los dos Océanos. Mas adelante dirijiéndose siempre al Mediodia, se atraviesan sucesivamente los estados de Honduras, Nicaragua, Costa-Rica y Nueva Granada. El continente se va estrechando cada vez mas, y esta última provincia, donde se encuentran los famosos istmos de Panamá y de Darien, es una verdadera lengua de tierra, cuando se compara con las inmensas superficies ocupadas por Méjico y los Estados- Unidos.

Cinco son los parages de la América central, donde se han estudiado trazados de canales y de caminos de hierro: el uno está comprendido entre el Océano pacifico y el golfo de Méjico, y los otros cuatro entre el mismo Océano y el mar de las Antillas. Estos diversos puntos son de Norte á Sur, el istmo de Tehuantepec, el estado de Honduras, el de Nicaragua, el istmo de Panamá y el de Darien.

El proyecto de un canal que atravesase el istmo de Tehuantepec tuvo su origen en tiempo de Her-

uan Cortés. Este célebre conquistador habia oido hablar de las Californias, las que pensaba eran provincias asiáticas, y pensó en establecer una línea de comunicacion con estas regiones privilegiadas, que la imaginacion de los europeos llenaban de riquezas fabulosas. En el año 1814, antes que las colonias españolas hubiesen proclamado y conseguido su independendencia, las Cortes decidieron que se construyese un canal en esta parte de la América, pero este proyecto se olvidó bien pronto y no se volvió á pensar en él hasta 1842. D. José de Garay publicó en esta época una estensa memoria sobre el establecimiento de una comunicacion interoceánica en el istmo de Tehuantepec. Segun los datos que habia recojido, consideraba navegable en una considerable longitud el rio Coatzacoalcos, que desemboca en el Golfo de Méjico, despues de atravesar una gran parte del istmo. A partir de su confluencia con el rio Serabia, se construiria un canal de tramo divisorio, el cual despues de atravesar la sierra, bajaria por la vertiente del Pacifico y terminaria en las lagunas de Tehuantepec.

Los inconvenientes de este proyecto son tan graves, que fué completamente abandonado. El paso de la divisoria exigiria trabajos sumamente costosos. Ademas no se podia contar para alimentar el canal, mas que con el agua suministrada por el rio Chipaca y sus afluentes cuyo caudal es incierto, y sin duda alguna insuficiente. Pero el inconveniente mas grave de esta línea consiste en la falta de buenos puertos. En el Océano Atlántico el istmo de Tehuantepec no ofrece ninguno. Garay proponia que los buques entráran directamente en el rio Coatzacoalcos; pero casi es inútil manifestar cuan poco satisfactoria es semejante solucion. Ademas la barra que cierra la embocadura no permitiria el paso de los buques que escediesen de 300 toneladas. La profundidad del agua que es de 13 pies en plea mar, no es mas que de 11 en baja mar. El Sr. Orbegozo encargado por el Sr. Garay de reconocer la desembocadura del rio, indicó una profundidad de 21 á 23 pies; error bastante grave que despues ha sido rectificado por los ingenieros de otra compañía y por el comodoro americano Porry. Otras muchas personas competentes emitieron una opinion desfavorable á este proyecto, entre ellos el capitan Liot, segun el cual los buques que buscasen en el Coatzacoalcos un abrigo contra los vientos del Norte que con tanta violencia soplan sobre el istmo de Tehuantepec, evitarian un peligro para esponderse á otro mayor á causa de la escasa profun-

didad de la entrada. No es inútil observar que los buques de vapor empleados en el tránsito de las Californias, que está destinado á llegar á ser el principal de toda comunicacion abierta en la América central, necesitan un porte muy considerable (5000 toneladas próximamente) y por consiguiente mucho calado.

En cuanto á los buques de vela, se manifiesta tambien por todas partes una tendencia marcada á aumentar sus dimensiones: la experiencia ha demostrado que los que navegan con mas economia, tienen de 1200 á 1400 toneladas y de 20 á 24 pies de calado. El puerto que en el proyecto de Garay debe formar la cabeza del canal es muy malo segun la opinion de Humboldt. M. Michel Chevalier no habla de él mas favorablemente: hé aqui lo que dice: «Tehuantepec apenas merece el nombre de rada; el mar se retira continuamente de estas costas, el anclaje se hace peor de un año á otro; la arena que acarrea el Chimalapa, aumenta la altura y la estension de los bancos arenosos colocados en el paso de la primera laguna á la segunda y en el de esta al mar, y ya hoy dia Tehuantepec tan solo es accesible á las goletas.» Ciertamente este puerto no puede servir para nada y tan cierto es esto, que posteriormente se pensó hacer uno artificial construyéndolo en un punto de la costa llamado Ventosa, á causa de que reinan en él frecuentemente los vientos del Noroeste. Sabidas son las dificultades que ofrecen las grandes construcciones maritimas, y los enormes gastos que exigen máxime cuando se trata de paises tan lejanos sometidos á la influencia de un clima maligno, y donde la mano de obra seria muy costosa á causa de la escasez de brazos.

Por todas estas razones se ha renunciado hoy dia á construir un canal marítimo en el istmo de Tehuantepec, pero aqui lo mismo que en otras muchas partes de la América central, los proyectos de caminos de hierro han seguido á los proyectos de canales: y en verdad que tan solo en Honduras y Panamá ofrecen las lineas férreas tan fácil trazado como en el paraje de que nos ocupamos. Bajo el punto de vista de las distancias absolutas, el istmo de Tehuantepec ofrece alguna ventaja respecto al estado de Honduras, pero esta superioridad es pérdida en realidad, porque la navegacion es mala y difícil en el golfo de Méjico. Por otra parte, la compañía que actualmente posee un privilegio en esta parte de la América central, y que se llama *compañía mista*, está obligada por su pliego de condi-

ciones á tomar á Vera-Cruz como puerto principal desde cuyo punto tan solo los buques mejicanos podrian transportar las mercancías y los pasajeros al punto de donde partiase la linea. Sin hablar de la insalubridad del puerto de Vera-Cruz habria que dar un rodeo largo, inútil y ademas peligroso á causa de los bancos y arrecifes.

La objecion fundada en la falta de buenos puertos en ambas costas del istmo, subsiste en toda su fuerza contra este nuevo proyecto. Lástima es que esta region, precisamente donde con mas facilidad se podria encontrar el suficiente número de obreros, haya sido bajo este punto de vista tan poco favorecida por la naturaleza, pues ofrece algunas ventajas tales, como estar próxima á la parte mas poblada de Méjico, y tener un clima mas sano que el de las demas partes de la América central.

De todos modos estas ventajas, no pueden compensar los inconvenientes que hemos indicado, y se puede afirmar que el istmo de Tehuantepec, colocado hoy dia fuera de la corriente comercial de mar de las Antillas, no llegará á ser nunca la gran comunicacion interoceánica de la América central.

El segundo paraje que se presenta siguiendo de Norte á Sur el orden de las lineas de comunicacion interoceánica, es el estado de Honduras. Nunca se pensó en cruzarlo con un canal, pero es una de las provincias donde mas facilidad ofreceria el establecimiento de un camino de hierro, cuyos estudios ha verificado recientemente una compañía americana. La linea propuesta parte del Puerto-Caballo, situado en la costa del Atlántico, sigue el valle del rio Numaya casi hasta su origen, en seguida salva la llanura ó páramo de Comoyagua, y sigue por la vertiente opuesta el valle de Rio-Guascovan, hasta terminar del lado del Pacifico en la bahia de Fonseca. Estos dos valles separados por una divisoria poco elevada, cortan trasversalmente el continente en direccion de Norte á Sur. El camino de hierro siguiendo este trazado, uniria los dos océanos por una linea casi recta de 160 millas de largo.

(Se continuará.)

PARTE OFICIAL.

24 de Enero. Real orden, desestimando una solicitud de D. Cayetano Araño y Corona, en que pedia se declarase de utilidad pública, para los efectos de expropiacion forzosa, la construccion de un molino harinero, cuya autorizacion le fué otorgada por Real orden de 29 de enero de 1845.

6 de Febrero. Real orden dando las gracias al In-