

CONDICIONES.

El REPUBLICANO saldrá todos los días, exceptuando los que sigan inmediatamente á los festivos. El precio de suscripción es el de un peso en la capital, adelantado, y un peso cincuenta centavos en los Estados, franco de porte. A los repartidores se les dará á tres pesos el ciento.

ADVERTENCIAS.

Se reciben suscripciones en la ciudad de México en la Imprenta de la calle de Jesús María, núm. 4, y fuera de la capital en las casas de los señores correspondientes que han sido nombrados. Los Remitidos de interés particular se insertarán á precios convencionales.

# El Republicano.



MEXICO, Miércoles 24 de Noviembre de 1880.

PRECIO DEL NUMERO, 6 CENTAVOS

ADMINISTRACION.—r\* del Indio Triste letra H. Apartado del Correo, núm. 305.

25 de Junio de 1879  
VERACRUZ  
14 de FEBRERO de 1880  
MEXICO  
SANTORAL

Miércoles 24.—San Juan de la Cruz y San Crisógono mártir.

VOTACION DEL GRAN JURADO

EN LA SESION DEL 18 DE MAYO, SOBRE LA PROPOSICION EN QUE SE DECLARÓ INCOMPETENTE PARA CONOCER DE LA CAUSA DE TERAN.

Votaron por la afirmativa:  
Abarca Alejandro, Arteaga José Simeon, Artigas Francisco, Ayon Saturnino, Banuet Amado, Bolaños Ramon, Buenrostro Felipe, Calderon Juan N., Calderon Luis G., Canseco Ignacio, Canton Francisco, Carbajal Antonio, Castellanos Juan N., Castellanos Sanchez Miguel, Castilla Antonio, Castro Vicente, Cerda Jesus M., Cerda Julian, Chacon Felipe N., Chavarria Feliciano, Dávalos Obregon Octaviano, Diaz Ordaz Manuel, Escobar Eugenio, Fenocho Juan, Fenocho Pascual, Fernandez Serapion, Garcia Bruno E, Garza Emeterio de la, Gonzalez Martin, Gonzalez Porras José, Gonzalez Perez José, Goytia Manuel Eduardo, Hernandez Rafael, Huerta Epitacio, Ibarguengoytia Manuel, Islas Luro, Jaime Jacobo, Jimenez Mariano, Jimenez Rafael, Jurado Daniel, Lara José Diego, Lira y Lira Ignacio, Llorente Manuel J., Mancera Rafael, Martinez Joaquin, Martinez Miguel F., Mata Filomeno, Medina Nicolás, Melgarejo Aurelio, Mellet Francisco, Mendez Antonino, Mendez Vicente, Molina Pedro, Mont Wenceslao, Miranda J. Martin, Nicoli José Patricio, Obregon Adolfo, Ortega Reyes Manuel, Ortiz Carlos R., Othon José, Palacios Ricardo, Palomino Guillermo, Pantoja Pablo, Perez Castro Luis, Pombó Luis, Prieto Vicente R., Ramos Santiago, Ricabar Francisco, Rios Juan Pablo de los, Rivera y Rio Guillermo, Rivera Teodoro, Riveroll Ramon Maria, Rodriguez Jacinto, Rodriguez Pedro, Rodriguez Rivero Ramon, Ruiz Ignacio José, Santibañez Manuel, Sierra Mendez Manuel, Silva Agapito, Toledo Máximo, Treviño Manuel, Velasco José María, Zertucho Albino.

trecho que se puedan comunicar los unos con los otros, por grande que sea la distancia que los separe, he aquí la mision de las grandes obras materiales de nuestro siglo.

La construccion de las grandes obras públicas por mar y por tierra, tales como los cables submarinos, los túneles debajo de los rios y al través de montañas insuperables, los camines de fierro que atraviesan los continentes y los canales que acortan distancias enormes; constituyen algunos de los beneficios que la ciencia moderna ha proporcionado á la humanidad.

Hace muchos años que se discute el proyecto de abrir un paso para los buques del mundo por uno de los istmos americanos, pero nadie habia proyectado un modo más fácil y más económico de conseguir los mismos beneficios que resultarían de la construccion de un canal, hasta que el eminente ingeniero americano, James B. Eads, vecino de esta ciudad, concibió la idea de aplicar el sistema ferroviario al trasporte de los buques de uno á otro mar.

Que, si, el proyecto es del todo practicable, y mucho menos costoso que un canal interoceánico, queda demostrado en el discurso del mismo Sr. Eads ante la cámara de comercio de San Francisco en el mes de Agosto próximo pasado.

Para que el proyecto sea inaugurado cuanto antes, el Sr. Eads, acompañado de un cuerpo de ingenieros experimentados, partirá de esta ciudad para México á mediados del mes entrante, con el objeto de hacer una exploracion científica del istmo de Tehuantepec, y conferir con el gobierno de México respecto á las concesiones que esté dispuesto á otorgar á la compañía que se formará, caso que se construya en Tehuantepec el proyectado ferrocarril para buques.

Publicamos á continuación una traduccion del discurso que pronunció el Sr. Eads en la cámara de comercio de San Francisco, el 11 de Agosto, próximo pasado.

DISCURSO.

SEÑORES:

Oa doy las gracias por la oportunidad que me habeis proporcionado de dirigiros la palabra. La cuestion de la construccion de una via de comunicacion al través del istmo americano reclama la atencion de todo el país, pero para el pueblo de California, en particular, posee el mayor interés é importancia. Cualquiera proyecto que tenga por norma la pronta y económica trasportacion de los productos de vuestro fértil suelo, y ademas, abrigue la esperanza de libertaros de los opresivos efectos de los elevados fletes que estais obligados á pagar sobre vuestras exportaciones, deben reclamar vuestra más seria consideracion. No es necesario, sin embargo, que me detenga sobre la importancia de este asunto, porque sé que me dirijo á aquellos que la aprecian debidamente. Vosotros lo habeis aprendido del mejor de los maestros—la experiencia.

Un año tras otro habeis visto vuestros espaciaosos terrenos producir las mas abundantes cosechas. Dotados de un clima generativo por excelencia, un fructífero suelo, una poblacion activa y enérgica, un mercado pronto para vuestros granos en el Este, y una constante demanda de ellos en los de Europa, podria muy suponerse que vuestro pueblo iba adquiriendo aquella prosperidad que es el fruto legítimo de sus afanos; y, sin embargo, ésto está muy distante de ser el caso. En lugar de estar benedicidos con la prosperidad que debais disfrutar, hay la mayor evidencia del estado de presion en que os encontrais. ¿De qué os sirven vuestras abundantes cosechas cuando el costo de trasporte os tiene prácticamente cerradas las puertas de los mercados del mundo? Abrid medios baratos de trasportacion marítima, y todas vuestras dificultades habrán cesado. Entónces, y no hasta entónces, disfrutaredis de aquella prosperidad que legítimamente lo pertenece á vuestros maravillosos recursos.

Estoy altamente reconocido al Sr. capitán Merry por las siguientes cifras, de cuya exactitud no me cabe la menor duda. Parece que sólo el sobrante de vuestro trigo el año pasado llegaba á 600,000 toneladas, y se creo que el mismo, este año, alcanzará á 800,000. El término medio del costo de trasporte al rededor del Cabo de Hornos es de 15 pesos por tonelada, y, despues de una cuidadosa investigacion, se ha descubierto que dicho costo de trasporte podia hacerse por medio del canal de Nicaragua y á un costo total de 10 pesos por tonelada; ahorrando de este modo en el embarque de un año la enorme suma de cerca de 4,000,000 de pesos, ó sean 15 centavos por bushel. Este hecho es digno de considerarse por los productores de California. Se me ha asegurado por algunos de vuestros inteligentes ciudadanos, que sin duda han pensado poco sobre el asunto, que abrigais las más graves dudas con respecto al valor del tránsito de un buque al través del Istmo, porque probablemente haria que San Francisco perdiera el tráfico con el Oriente. ¿Pero este tráfico, que sin duda beneficia á esta ciudad hasta cierto punto, debe ser disfrutado á costa de los productores del Estado? ¿Deben los agricultores perder 15 centavos en el valor de cada un bushel de su grano por el beneficio de la llegada ocasional de un buque cargado de té que tan sólo beneficia á algunos individuos de San Francisco? ¿Deben los que fomentan la industria del vino del Estado sufrir un descuento en sus utilidades por el extraordinario costo de trasporte al rededor del Cabo de Hornos, para que se conserve un tráfico que pronto deberá dividirse entre otros puertos del Pacífico que sean términos de otras vías transcontinentales? ¿No adelantarian más los intereses reales de esta ciudad protegiendo la industria del gran Estado de California? Quince centavos que ahorra el agricultor al trasportar su grano á un mercado extranjero, es lo mismo que 15 de utilidad en cada uno de los que se envian al extranjero. Significa 15 centavos en cada un bushel que se consume en el país; porque el que se gasta en el Estado tiene su valor fijo por el que se envía al extranjero. Exactamente les sucede á los productores de vino y de lana y al minero con respecto á sus utilidades, y á cada uno de los productores del Estado que tienen que depender de un mercado extranjero que lo compre su sobrante. En los 4,000,000 de pesos que ahorra anualmente el Estado, y á que me he referido, hago mencion solamente á vuestras exportaciones de trigo; y si á esto se agrega el valor que se consume en el Estado y las economías en vuestras otras exportaciones, la suma se encontrará más que suficiente para pagar el costo de un ferrocarril para cargar buques en cuatro años, ademas de los beneficios que reportará al pueblo de este Estado. Si se me responde, que para que aumente el valor del trigo que se consume en el Estado es necesario que éste cueste más á los consumidores del mismo, diré que el productor de vinos, el minero, y otros, disfrutaran de las mismas ventajas que el agricultor; porque el tránsito de un buque á través del Istmo llevará sus productos diez mil millas más cerca de Nueva-York y siete mil más cerca de Londres; y solamente este hecho hará que el precio de cada un acre de terreno de este Estado aumente y beneficio á cada uno de los que respiran el vivificante aire del Océano Pacífico.

Al llegar al cálculo de 4,000,000 de pesos el peaje por pasar por el canal se fijó en dos pesos por tonelada. Ahora bien; como el ferrocarril para buques que me propongo construir no costaria más que la mitad que lo que cuesta el canal proyectado, el peaje podria reducirse en igual proporcion, lo cual hará que haya un ahorro adicional anual de ochocientos mil pesos en vuestras exportaciones de trigo.

Si el ferrocarril se construyera en Tehuantepec, no sólo se ahorraría en peaje, sino que se salvaría una distancia de setecientas á ochocientas millas, en llevar los productos á Nicaragua, y habria una correspondiente reduccion en los fletes. El residuo ó sobrante de que he hablado es solamente de trigo. No calculo la abundante cosecha de lana, vino, minerales bajos, azogue y otros productos, que anualmen-

te dejan vuestras playas para distantes mercados. La construccion del Canal de Nicaragua necesitaria ocho años; la del ferrocarril no excederia de cuatro; por cuyo motivo se ve que el tiempo adicional consumido en el primero os aseguraria una pérdida total como de veinte millones de pesos.

Varios planes se han propuesto para asegurar un paso á través del Istmo, para las embarcaciones marítimas. M. De Leesops urge la necesidad de que se haga un canal al nivel del mar; el coronel Menocal y sus asociados un canal con compuertas; mientras yo estoy íntimamente convencido de que la única solucion practicable del problema consiste en la creccion de un ferrocarril para buques.

Yo no desconozco el hecho, de que la proposicion de trasportar buques con sus cargamentos por medio de un ferrocarril parecerá á muchas personas más bien el sueño de un entusiasta que el sóbrio y bien madurado proyecto de un ingeniero práctico. Cuando se trata de esta materia, por lo tanto, me convenzo de que hay infinidad de dificultades en contra de ella, las cuales se conciben naturalmente por cualquiera que no sea ingeniero, por lo cual, trataré de explicarme de la manera más simple que sea posible, con respecto á los planes que propongo; y estoy completamente convencido de que cuando los entendais quedareis enteramente satisfechos de que un ferrocarril para trasportar buques es una idea fácil de llevarse á cabo. Hace algunos años, cuando se propuso la aplicacion del vapor á las embarcaciones marítimas, dicha proposicion se acogió con tal muestra de ridiculidad que al que la hizo se le consideró como que habia perdido la razon. Ahora las blancas velas han desaparecido casi completamente del océano, mientras el agua de los mares se ve cubierta de poderosos vapores que han venido á ser los más seguros medios de trasporte. Vosotros os acordareis que, cuando se hizo la proposicion á que me refiero, el poderoso impulso del vapor era un hecho bien conocido y su utilidad admitida para ciertos propósitos. La objecion consistia en si podia aplicarse á buques marítimos, y no tenian término las razones que se oponian á estas dificultades. Los que se oponian más ardentemente á esta nueva inovacion contra el uso establecido, eran los dueños de buques, capitanes y marineros, los cuales estaban convencidos de que la aplicacion del vapor á las embarcaciones seria la inauguracion de una era de naufragios y desastres mayor que la que el mundo habia visto jamas. Yo no estoy sino seguro de que hay algunos que aun la esperan.

La idea de trasportar buques por medio de un ferrocarril no tiene nada de nuevo. Ahora cuarenta años se empleó este método para trasportar botes de canal por encima de las montañas, de Alleghany en Pensilvania. Cuando fué necesario poner en comunicacion las partes oriental y occidental del canal de Johnstown y Hollydaysburg no se presentaron más que dos métodos: el uno era cortar las montañas y hacer el canal continuo; el otro origin un ferrocarril para llevar los botes por sobre las montañas de una parte á otra de él. Viendo que este era más barato, sin términos de comparacion, se construyó y usó hasta que, el ferrocarril de Pensilvania lo hizo innecesario.

Este ferrocarril, usado en conexion con el canal, se fabricó de una manera ruda y primitiva; pues consistia de pedruzcos de madera longitudinales sobre los cuales se colocaron barranes de hierro planas, y esta tosca construccion se encontró ser bastante suficiente para admitir el seguro paso de los botes. Ahora bien; si el ferrocarril á que me refiero pudo hacerse en aquella época y dió los mejores resultados ¿no podria construirse uno hoy que con más ó ménos seguridad trasportase las embarcaciones más grandes? El que está familiarizado con los importantes adelantos de la ingeniería en los últimos cuarenta años, apenas responderá á esta pregunta de una manera negativa. Hoy, y á pocas millas de Washington, existe en operacion un ferrocarril en el cual se trasportan botes cargados pesadamente por un

declive fuerte desde el rio Potomac hasta el canal de arriba. En Europa, por lo ménos, conozco dos en operacion de semejante construccion. Sin la menor duda que si puede construirse un ferrocarril para la trasportacion de un bote de canal, no hay ninguna razon para que no pueda hacerse uno de la consistencia necesaria para admitir un buque marítimo. Toda la cuestion es de fuerza; y si un ingeniero puede resolver esta dificultad, lo demas es de fácil ejecucion.

En la construccion de un ferrocarril para buques, naturalmente todo el trabajo tendrá que ser en grande escala. El camino debe ser sólido y la maquinaria que se emplee á propósito á la consistencia del peso de los buques que se han de trasportar. Yo propongo que se empleen, en lugar de dos rieles que son los que generalmente se usan en los ferrocarriles comunes, no ménos de doce y que cada carro tenga una multitud de ruedas. De este modo la presion sobre aquellos estará distribuida de tal modo que no igualará en ningún punto á aquella impuesta por una locomotora de carga comun de primera clase, cuando no está en movimiento.

Uno de los primeros obstáculos que se presentan á la imaginacion con la adopcion de este plan, es el gran peso que tiene que resistir el camino. Una cuna para un barco cargado, que pese seis mil toneladas, tendria como 350 pies de largo y descansaria sobre 12 rieles colocados á 4 pies de distancia; de aquí tendriamos una superficie para resistir el peso de 44 pies de ancho por 359 de largo, que son..... 15,450 pies cuadrados, equivalentes á 780 libras solamente para cada pié cuadrado del camino. Una pared de ladrillos de ocho piés de alto daría la misma presion. Ciertamente cuando contemplamos las magníficas casas fabricadas sobre los cenagosos llanos que habeis reclamado de vuestra espléndida bahía no se puede dudar de la potente solidez de la tierra en que se fabricaria el ferrocarril para buques para resistir las mayores embarcaciones de tránsito. Si observais las leves marcas que dejan las herraduras de un caballo de trote de buen tamaño en uno de vuestros caminos, y comparais su presion sobre la tierra, encontrareis que es como de ocho veces mayor, por pié cuadrado, que la que impondria nuestro ferrocarril para embarcaciones. El peso del caballo, mientras trotea, está recargado alternativamente sobre dos de sus patas. Si supusiésemos que el área de cada herradura fuera de doce pulgadas, el peso del animal no debe descansar á cada paso más que sobre una superficie de 24 pulgadas cuadradas ó la sexta parte de un pié cuadrado; y si supusiésemos que el peso del mismo es de 1,000 libras éste comprimirá la tierra á cada paso que dé, casi con ocho veces más de fuerza que lo que la haria la embarcacion más grande de nuestro ferrocarril; y sin embargo, su gran presion deja escasa huella de la herradura, á pesar de tener que añadir al peso del animal la fuerza de su violenta pisada.

[Continuad.]

CORRESPONDENCIA PARTICULAR DEL REPUBLICANO.

Tula de Tamaulipas, 15 de Noviembre de 1880.—A los señores redactores del Republicano.—México.

Muy señores nuestros y amigos:  
Al volar de la pluma los dirigimos la presente, no habiéndolo hecho con más regularidad, por ocupaciones que no nos lo permitian, y por otra parte, porque continuamos en los buenos tiempos de las irregularidades. ¿Pero qué lo vamos á hacer!

Las fiestas del mes de los muertos-vivos y de los vivos-muertos, van á terminar en la presente semana, despues de las funciones de teatro, toros, vistas, exposicion comercial, industrial, agrícola, &c., &c., que año por año en este mes se hace en nuestro pequeño zócalo de provincia. Quince días son los que permanecen expuestos los artefactos del comercio, en puestos, aparadores, [vulgo tiendas,] por los cuatro costados de la plaza de la Ex-

Prensa extranjera

FERROCARRIL PARA BUQUES EN EL ISTMO DE TEHUANTEPEC.

Partida para México del distinguido ingeniero americano James B. Eads.

En estos dias de vapor, electricidad, obras colosales y proyectos atrevidos, el ateneo é inteligente lector no se permite dudar de nada, y más bien que cerrar los ojos y envolverse en una nube de escepticismo, prefiero creerlo todo, y aceptar como factible cualquier proyecto que sugiera la ciencia, y especialmente la ciencia de la ingeniería moderna. Entre las maravillas del mundo antiguo se nos indican las pirámides de Egipto, el coloso de Rodas, los jardines colgantes de Babilonia, el templo de Diana y algunos otros que no poseian más mérito que el de demostrar á las generaciones futuras la necesidad de los hombres que gastaron tanto tiempo y emplearon inmensos caudales en la construccion de obras que no tienen ninguna aplicacion práctica en beneficio de la humanidad.

Consideradas como obras de utilidad, y que comparacion puede haber entre cosas monumentales de la antigüedad y las grandes y útiles obras que, en su mayor parte, deben su origen al espíritu progresivo del presente siglo? La construccion de un canal hubiera dado más felicidad á los egipcios que los monumentos de los tolomoos; un puente á través del Eufrates habria proporcionado más ventajas á los habitantes de Babilonia que los jardines aéreos de la reina Semíramis, y un buen faro con proyectores eléctricos hubiese resultado en más provecho al comercio del mundo antiguo que la figura colosal de un hombre tendido al estrecho de Rodas.

Por fortuna, las grandes obras de nuestros tiempos se proyectan y se construyen con objetos muy distintos de los que parecen haber inspirado los antiguos. Beneficiar la humanidad, acortar las distancias, rescatar al hombre de la esclavitud del trabajo por medio de las invenciones, y en una palabra, reunir la familia humana dentro de un círculo tan es-