VIII

Regreso á Panamá—Vapores para Punta-Arenas de Costa-Rica—El puerto y su gente—Ferrocarril de Esparta--Carretera--Atenas y Alajuela--Ferrocarril de Alajuela á San José--Estación de la capital--Caminos de hierro--San José, edificios y establecimientos--Costumbres y carácter del pueblo--Carreteras y producciones--Estadística de Costa-Rica--Cotejos entre esa República y la de Colombia--Nicaragua y su estadística. Honduras y la suya--El Salvador, su progreso y elementos--Guatemala, sus ferrocarriles, capital y estadística--Reflexiones.

Abandonemos la espléndida capital de los Estados Unidos Mejicanos y regresemos á Veracruz; no en verano, porque infaliblemente moriríamos del vómito negro, ni en otoño, pues nos expondríamos á los formidables ciclones de su tempestuoso golfo, sino en invierno ó primavera, estaciones menos desfavorables al viajero; (*) dirijámonos al Istmo de Panamá, esa puerta obligada del mundo, centro de donde irradian las líneas de vapores que deben conducirnos á las demás Repúblicas hispano-americanas. Tomemos los buques americanos que tocan en los puertos de Centro-América, y visitemos cada uno de sus cinco pequeños Estados, cuyo progreso es relativamente mayor que el de Colombia. Todas ellas miden 452,897 kilómetros cuadrados, casi la tercera parte de nnestro territorio, encierran 2.641,564 almas, un millón menos que nuestra población, y disponen de menores y más escasos elementos que nosotros.

El 9 de Enero de 1881 salí de Panamá en el vapor Hon-

(*) En México, Chile, la Argentina, Paragaay y Uruguay, se experimentan ya las estaciones de las zonas templadas, aunque menos definidas que en Europa, y en los cuatro últimos países trocadas por estar en el hemisferio Sur. Guatemala, Honduras, Nicaragua y Bolívia participan también algo de los cambios, poco perceptibles en Costa-Rica, el Salvador, Venezuela y Perú, y nada en Colombia y Ecuador.

duras, lujoso pero caro, ($ 50) y en dos días y medio me puse en Punta-Arenas, acompañado de otros siete pasajeros Atracamos á un pequeño muelle de hierro recubierto de zinc, y desde luego noté que aquel pueblo amaba el trabajo. Después de pagar en la aduana un centavo por libra de equipaje y someternos á la indispensable fiscalización de los empleados, nos dirijimos al hotel sofocados de calor pues el centigrado marcaba 29° Punta-Arenas está situado sobre larga y estrecha lengua de arena que se avanza dentro del mar. Es ciudad de 8,000 habitantes, de bonitas casas de madera pintadas al oleo y cubiertas con tejas ó zinc, de tres calles anchas, arenosas y paralelas, de veredas enlozadas ó entabladas y sombreadas por árboles. Las calles que corren á lo largo de la estrecha lengua de tierra arenosa están cortadas por otras trasversales, angostas y cortas. La ciudad, que está rodeada de esbeltas palmeras, tiene pequeño templo, plaza arenosa, buena Bodega, Aduana, Casa Municipal y tres hoteles. Su gente, entre la que hay algunos extranjeros y colombianos, ahuyentados de este país por la política, tiene buen tipo, es atenta, está bien vestida y no conoce la plaga de los mendigos, desconocidos en Costa-Rica donde el pueblo es trabajador y económico. Punta Arenas es un pedazo del Callao, tanto se le asemeja.

A las cinco de la mañana del siguiente día tomé el ferrocarril con dirección á la Capital. El tren estaba compuesto de dos elegantes wagones á la norteamericana arrastrados por pequeña locomotora. Al principio rodó á lo largo de la playa; luego pasó el puente de hierro de Barranca que les costó $ 29,000 y mide 200 metros; después, siguiendo al través de cortes profundos, tocó en Esparta, distante del puerto cuatro leguas. En ese pueblo de madera y teja, perdido entre huertas y cementeras, almorzé con otros dos caballeros para continuar más tarde mi viaje á caballo, porque el ferrocarril no estaba

áun terminado. A las cuatro leguas de bien conservada carre tera, dí con la población de S. Mateo que tiene idénticos carac teres á los del anterior, llamándome sobretodo la atención es pueblo costarricense trabajador, serio, pacífico y acomodado. (* La carretera ondula sobre los pliegues del terreno, posee bue nos puentes tendidos al través de quebradas que bañan los cam pos cubiertos de árboles, y esta frecuentada por numeroso carros pequeños, capaces de solo seis cargas, (* *) y tirado por bueyes bien alimentados, cuyos cuernos llevan en la punt una esfera de cobre.

Al otro día salimos de S. Mateo con los primeros rayo del sol, y emprendimos la dilatada cuesta del Aguacate pc la que serpentea la carretera en perfecto estado de conserva vación. Trasmontada esa cerranía, dimos con el bonito valle d Atenas en cuyo centro está el pueblo de este nombre. Los cam pos se hallaban agostados por el largo verano, que dura seis me ses en Centro-América y México, y no se veían haciendas ı

(*) Todo es caro en aquel país. El hotel de Punta-Arénas m costó $ 2; el de San Mateo, por solo una noche $ 1,50; las cuat leguas de tren $ 1,20; la mula para siete leguas $ 7; el almuer en Atenas $ 1 & Pero, también se gana el dinero con facilidad: u peón trabaja por $ 2 diarios, un sermón vale $ 50, un profesor mes $ 70. " Todos, áun los más pobres carreteros me decia el Ilu taisimo Thiel, obispo aleman de San José, tienen guardados dos trecientos fuertes. "

(* *) Entre nosotros da grima ver á los bueyes de los carros se les maltrata, se les hace ayunar y se les unce para tirar carr enormes; por esta razón nuestros vehículos de ruedas no puede andar sino en caminos llanos como la palma de la mano. Nuestr carreteros y postillones quedarían sorprendidos al ver las emp nadas carreteras por donde transitan carros y coches en Méxic Guatemala, Costa-Rica, Chile y Buenos Aires.

trapiches, ni cafetales. Tocamos para almorzar en ese Atenas de tabla y teja, situado á cuatro leguas de Esparta y á cinco de Alajuela, donde volveríamos á encontrar el camino de hierro de San José. A la caída de la tarde llegamos á aquella pequeña ciudad de 5,000 almas, de calles anchas y limpias, de casas bajas, bonita plaza adornada con árboles y de lindos alrededores sembrados de cafetales y arboledas. A las seis de la mañana del siguiente día tomé el tren, al grito afectado de los empleados de cachucha que gritaban en inglés: "All right, all on board." A poco de partir de Alajuela, dimos con Heredia, ciudad algo más grande y ceñida de huertas y cafetales, principal estación entre las cinco pequeñas que encontrámos en este trayecto de cuatro leguas recorridas por el tren, inclusas las paradas de una hora. Por donde quiera se ven los campos cuajados de cafetales, plataneras y casitas de labradores. El terreno ligeramente ondulado no presenta grandes obstáculos para la vía férrea, que toca en San José los 1,480 metros sobre el nivel del mar; los montes circunvecinos no son elevados; el horizonte aparecía abierto y el cielo sin una nube. Sólo el puente de hierro del Virilla, algunos cortes, varias curvas y alcantarillas son los únicos trabajos de ingeniería de este fácil camino, abierto al través de aldeas sin importancia. A las ocho llegamos á la hermosa estación de la capital de la República de Costa-Rica.

A fines de 1871 emprendió este país, de solos 55,669 kilómetros cuadrados, algo más de la extensión del Tolima, y de 185,000 almas, cuarenta y cinco mil menos que las de ese Estado colombiano, un ferrocarril interoceánico que medirá 130 kilómetros de Punta-Arenas á Cartago y 140 de esta ciudad á Limón, puerto sobre el Atlántico. De estas 54 leguas tenia en 1881 terminadas 23 de carrilera, 3 de terraplenes y 5 de trocha, de Limón á Cartago, i 13 de carrilera desde Punta-Arenas á

la última ciudad. En el primer trayecto no se encuentran poblaciones sino los campamentos de los trabajadores de Jamaica y del Indostán, perdidos entre la espesura de selvas ardientes, húmedas y malsanas; en el segundo está condensada la población de la República en sus más importantes ciudades, Punta-Arenas, Esparta, San Mateo, Atenas, Alajuela, Heredia y Cartago. Los 180 kilómetros ya terminados han costado $ 10.279,685, á razón de $ 57,109 el kilómetro; cantidad muy subida, tanto por ser bueno y numeroso el material rodante, como por haber comenzado y concluído nueve leguas en el interior, á donde debían ser trasladados los rieles, wagones y locomotoras, al través de 17 leguas, en carros tirados por bueyes. Hace siete años se inauguró la cesión de Alajuela y hace cuatro la de Punta-Arenas. Aquélla posee cinco locomotoras, algunos elegantes wagones de primera, varios de segunda, muchos carros y plataformas; todo el material es superior al de nuestros ferrocarriles. Con elementos inmensamente superiores y más numerosos, Colombia, veinticuatro veces mayor y veintidós más poblada, apenas contaba en 1881 con 110 klms. de modestos caminos de hierro, exceptuando los 75 del Istmo que casi no nos pertenecen. Sin embargo, nosotros estamos más en sazón para las vías férreas, tenemos más inteligencia é ilustración, estamos mejor situados y más favorecidos con un territorio abundante en toda clase de producciones; pero, Costa-Rica trabaja y vive en paz. (*)

Volvamos á San José. Los viajeros dejan el tren y se dirigen á la ciudad en coche ó á pie. Yo escojí el segundo vehículo. Al pasar para el hotel, noté una fábrica de licores cerca

(*) Aquella pequeña República tenía desde 1881, además, seis vapores de guerra y un pailebot, mientras hoy tiene Colombia apenas un vapor que acaba de comprar. En 1879 entraron y salieron de sus dos puertos, Punta-Arenas y Limón, 336 buques.

de la estación, la nueva y elegante casa del Presidente, General Guardia, el circo de calicanto para jugar toros y los bonitos templos del Carmen y los Dolores en construcción. San José es una ciudad que apenas cuenta 50 años de vida y una población de 25,000 almas. (*) Sus casas son, parte altas, parte bajas, de teja y ladrillo y pintadas al óleo; sus calles limpias, bien enlosadas, con caños laterales, alumbrado de petróleo, entubaciones de hierro, numerosos coches y carros de resorte. Encierra varios hoteles á la europea frecuentados de un 18 por 100 de extranjeros; bonito teatro; cómoda y aseada plaza de mercado al estilo moderno; elegantes cuarteles, buenos edificios públicos, cuatro bancos, Instituto nacional con 604 alumnos y gentes aseadas, bien vestidas y trabajadoras que disfrutan de una temperatura media de 22° del centígrado. La Catedral es bella y moderna; costó $ 300,000, tiene tres pórticos dóricos, embaldosado de mármol y una extensa plaza cerrada por costosa verja de hierro y adornada, como la de la estación, con fuentes de bronce. Los almacenes de las calles del comercio son ricos y vistosos; la policía está bien organizada á la norte-americana; el cementerio embellecido con mausoleos de mármol y capillitas circundadas de verjas; el hospital en buen pie con 65 enfermos, por término medio, y $ 33,798 de renta; los asilos provistos de escuelas de Artes y Oficios; la casa de moneda establecida á la moderna y el seminario con 87 alumnos, formados por los PP. Lazaristas, bajo la dirección del Ilustrísimo señor Thiel, obispo de la Diócesis. (**) Había en San José,

(*) Medellín tiene 12,235 habitantes más que San José.

(**) El Clero de toda la república llegaba á 130 sacerdotes, de los cuales 30 eran lazaristas, jesuítas y capuchinos extranjeros. Las monjas francesas del Sagrado Corazón tienen colegio en Heredia, las de Sión en Alajuela y las jesuítas dirijían el de Cortago, del que han sido expulsados en este año. Las parroquias son 47 y en ellas no hay derechos de estola, pues el Gobierno pasa á los curas

además, cuatro imprentas que publicaban otros tantos periódicos, una fundición, fuera de la Maestranza del ferrocarril, y bien dirigidas cárceles. Esa ciudad recuerda la de Talca, (Chile) y puede decirse que Costa-Rica es un pedazo de esa república ó de la Argentina; aunque pequeña y de climas generalmente ardientes, marcha á la vanguardia del progreso bajo el egida de la paz y del trabajo.

La gente de la capital y demás poblaciones interiores es sana, robusta, bien hecha, y á pesar del clima templado, ostenta buenos colores. (*) Los hombres andan por lo general descalzos como en Colombia, el Ecuador, Bolivia, Paraguay y demás países de Centro-América; (en México, Chile, Buenos Aires, Uruguay, parte de Venezuela y del Perú sucede lo contrario) tampoco llevan ruanas, relegadas á solo Colombia y el

---

una corta mensualidad. La mitra, que es de reciente erección, solo percibe $ 3,000 al año y cuenta con siete canónigos. Hay asilos de leprosos, que allí son muy raros, de mendigos, de viudas, de huérfanos, sociedad de San Vicente de Paúl, Hermanas de la Caridad y dos asociaciones filantrópicas.

(*) Tal vez la buena salud del pueblo se debe al uso general de la chicha de zarzaparrilla que se expende en las *Taquillas* ó ventas. Para confeccionarla se precede así: Se rajan y ponen en agua los sarmientos de zarza rajados; después de algún tiempo, se hierven durante seis horas mezclándoles, entre tanto, agua y astillas de guayacán; luego, afrecho bien lavado, y se dejan enfriar por espacio de doce horas. Al último se les pone miel ó panela y agua hasta que aclaren bien. En Costa-Rica no se conocen las enfermedades cutáneas, llagas, úlceras, etc, que abundan en Colombia. Ojalá! se trocasen la embrutecedora chicha de maíz con la de zarza, y la holgazanería con el trabajo: entonces nuestro pueblo quedaría sano y robusto como el costaricense.

Ecuador, pues en Chile y Buenos Aires muy poco se usan y en las demás repúblicas están ya casi abolidas; llevan chaqueta que les deja ver la banda roja, tan generalmente usada en México y Centro-América. Las mujeres son robustas y muy aseadas; todas llevan camisas bordadas y con el descote calentano, chales de hilo y pañolones de seda; sus cabelleras son abundantes. (*) El Costaricense se hace notar por su laboriosidad y carácter serio; es poco efusivo y hablador, todo lo contrario de lo que se advierte entre nosotros; hay allí sabias leyes contra la vagancia y el juego, y más se piensa en *comer su pan en silencio,* según el consejo de la Escritura, que en andar levantando camorras. Ante todo, Costa-Rica se ha esmerado en protejer la agricultura y el cultivo del café, su grande artículo de exportación, y en abrír numerosas carreteras. La de Punta-Arenas á San José (22 leguas) quedó terminada en 1861, y desde entonces las provincias más pobladas del centro se pusieron en fácil comunicación con las menos, de las costas del Pacífico. ¡Nosotros, 23 años más tarde, no tenemos todavía carretera que una á Bogotá, ciudad de 95,813 habitantes»

(*) Cuando en aquel país se piden señas de alguna casa, responden: "Ande Ud. 100 varas, 150, 200,etc, en tal sitio, en una casa que tiene tal divisa hallará á quien busca." En Carácas se dice: "Mi casa está entre la esquina tal y tal otra;" pues allí no tienen nombre las calles sino las esquinas. En Quito y Guatemala se dan las señas como entre nosotros; pero, en las demás capitales, áun el bajo pueblo, sabe decir: "Calle tal, número tantos." Especialmente en México y Puebla es frase estereotípica: "En la calle tal, número tantos tiene Ud. su casa." Ademas en Caracas, cuando, al tocar á la puerta, preguntan de adentro: "¿Quién es?" el de afuera responde: "Gente de paz."

con las márgenes del Magdalena distante las mismas 22 leguas! (*)

Hace cuarenta años no tenía Costa-Rica sino $ 100,000 de ingreso anual; en 1880 ya tocaba la suma de $ 2.799,555, no obstante las malas cosechas de los años anteriores, la baja de su café y la competencia con otros países. De éstos produjeron las aduanas $ 1.200,000. (**) Los egresos en el mismo año montaron hasta $ 8.460,596, de los cuales los ferrocarriles consumieron $ 1.255,960 y las obras públicas $ 1.394,753. La exportación dió $ 3.524,809 en 1880 y la importación $ 2.669,861 en 1879. La propiedad raíz en todo el país era $ 32.236,347. La deuda exterior es hoy $ 16.625,000, la interior era $ 140,774 en 1880. Las líneas telegráficas medían 727 kilómetros. La instrucción pública presentaba 427 escuelas y colegios con 26,250 alumnos de ambos sexos que costaron $ 231,320; es decir, un niño por cada siete habitantes y $ 87 por cada niño. El año de 1880 tuvo sobre el anterior un aumento de 70 es-

(*) El principal ramo de exportación es el café que en 1879 rindió un producto de $ 3.446,085; también exporta pieles por $ 50,603, caucho por $ 10,390, algún cacao de Guanacaste, algo de tabaco, vainilla y azúcar que dió $ 27,732 en ese mismo año. El pueblo es eminentemente agricultor. Como Costa-Rica está situada más allá de los 9° de latitud norte, sufre algunas oscilaciones en sus climas; de Diciembre á Enero, como en lo restante de Centro-América y México hay frío y, de Marzo a Mayo, calor. La langosta ataca los campos, mas deja intactos los cafetales.

(**) En 1880 el tabaco produjo $ 470,000, los estancos $ 800,000 el ferrocarril $ 120,000, los correos $ 37,139, los telégrafos $ 9,301, los patentes de licores $ 20,401, los derechos judiciales $ 18,958 y las hipotecas $ 18,767. Entre los gastos, la guerra figura con $ 451,963, la marina con $ 231,995, el interior con $ 251,733 y la hacienda con 130,145.

cuelas y de 7,701 alumnos sobre el anterior. Los 5 establecimientos privados contaban 1,140 y las escuelas normales 32 varones y 29 mujeres, fuera de las de agricultura y telegrafía.

¿ Qué son los 185,000 habitantes de Costa-Rica para los 3.827,000 de Colombia ? ¿ qué sus 55,669 kilómetros cuadrados, para el 1.331,000 que mide nuestro suelo ? ¿ qué es el café que ella tiene por artículo principal de exportación comparado con el oro, plata, perlas, esmeraldas, platino, carbón de piedra, hierro, cobre, quina, café, cacao, caucho, azúcar tabaco, algodón etc, etc, que podemos exportar nosotros ? ¿ qué los 32 millones de su propiedad raíz con los 225 de la nuestra ? Si tomásemos en cuenta la sola población, para que Colombia estuviese al nivel de Costa-Rica, debería tener una exportación de $ 74 millones, como la tiene Chile menos poblado y mitad menos extenso que nuestro país, debería contar 56 millones de ingresos, debería emplear 21 millones anualmente en ferrocarrilles y 22 en obras públicas, debería poseer 720 leguas de ferrocarriles y 2,900 de telégrafos, debería contar 8,540 escuelas públicas con 535,000 alumnos y seis millones de gastos; esto, sin computar los otros factores de progreso que posee nuestra Patria; á saber: sus incalculables riquezas minerales y vegetales, ventajosa posición mejor que la de Costa-Rica, estupendo sistema corográfico é hidrográfico, vastísimo territorio y pueblo inteligente y entusiasta. ¿ Mas cuál es la realidad ? que nuestra república solo tiene al presente 38 leguas de raquíticos ferrocarriles inconclusos, 728 de telégrafos mal servidos, 1,802 escuelas públicas con 73,497 alumnos y $ 321,115 de gastos, $ 14.965,170 de exportación, $ 6.063,990 de ingresos y $ 1.236,710 empleados, el año de 1883, en mejoras materiales. ¿ Quiénes son los culpables de tamaño atraso ? La pereza y su hija legítima la política. En vez de trabajar, charlamos, fumamos, hacemos versos, formamos teorias, leyes y pro-

yectos; en vez de empujar el carro del progreso, arrastramos el de la guerra; en vez de cruzar el país de ferrocarriles, de explotar nuestras minas, de cultivar los campos, de embellecer las ciudades, disputamos, peleamos, nos hacemos oposición por envidia, nos rapamos los empleos con uñas de piés y manos y pretendemos escalar los puestos públicos sin tener méritos, talento, habilidad y patriotismo; en vez de emplear las cualidades, dones y riquezas que Dios nos diera para el bien de la Iglesia y de la Patria, nos *enconchamos* egoistas y despechados por no ser nosotros los que dirigimos el timón, ó escondemos el capital temiendo nos lo toquen, ó nos mostramos empecinados y ciegos adversarios de toda mejora, de todo progreso que no sea el personal.

El 24 de Enero de 1881 salí de San José, después de haberla visitado, como también á su vecina Cartago, con el fin de tomar en Punta-Arenas el vapor americano. Dejé el camino de Atenas y seguí el de San Ramón para salir á Esparta, donde tomé el tren que me llevó hasta el muelle frente á algunos vapores y buques de vela anclados en el puerto. Noventa y seis leguas separan á Punta-Arenas de Realejo, puerto de la República de Nicaragua, y el vapor los recorre en día y medio. De Realejo parte el reciente ferrocarril que mide 15 leguas y llega á la capital, Managua, situada á la orilla del lago de su nombre con una población de solo 10 mil habitantes. La línea férrea pasa por León, la más grande y poblada de las ciudades de Nicaragua. Toda la república tiene 275,815 almas en 133,880 kilómetros cuadrados. Su exportación en 1877 fué de $ 2.595,000 y su importación $ 2.181,000; cifras que crecieron para 1881 hasta $ 3.362,000, la segunda, $ 4.022,000, la primera. (*) En 1882 sus entradas llegaron á $ 1.639,000, entre

(*) Lo contrario ha sucedido entre nosotros; pues en los nueve primeros meses de 1882 tuvimos un rendimiento aduanero de $

las que figuran las aduanas por $ 731,000, y sus gastos á $ 1.510,000. Los principales artículos de exportación fueron: el caucho $ 800,000, y el café $530,000. Entraron y salieron de sus puertos, en 1882, 213 buques de los cuales eran 156 vapores. En ese mismo año tenía Nicaragua 1,287 kilómetros de hilos telegráficos con 26 estaciones, un gasto de $ 20,789 y $ 18,733 de entrada.

Tomando de nuevo el vapor en Realejo, continuemos nuestra marcha hacia Amapala, (**) puerto de la República de Honduras, distante 26 leguas del anterior, leguas que se andan en medio día. Amapala se halla, como nuestro Buenaventura, en una pequeña isla. Para ir á Comayagua, que cuenta 20,000 habitantes, se toma una mula y en ella se andan las 22 leguas que separan esa capital del golfo de Fonseca, donde se encuentra el único puerto que el país tiene sobre el Pacífico. De todas las diez y nueve capitales de las naciones independientes de ambas Américas, (*) sólo á la de Honduras y á la de Colombia va uno caballero en triste mula y por senderos escarpados, propios de salvajes más bien que de pueblos civilizados. Sin embargo, Honduras en 1882 tenía ya en explotación 60 kilómetros

---

3.270,000, en los mismos de 1883, $ 3.813,580 y en el corriente año $ 2.674,405, es decir, 592,303 menos que el año pasado y 595,595 menos que el antepasado.

(**) Una Compañía, formada este año con un millón de fuertes, obtuvo 500,000 acres en este litoral de la baía de Fonseca para establecer una colonia agrícola que cultive especialmente la caña y se dé á la ganadería.

(*) Las otras capitales de colonias, como Otawa, Habana, Kingtown, San Juan de Puerto-Rico, San Thomas, Cayena, etc, ó están unidas al litoral con ferrocarriles, ó se hallan sobre las costas mismas del mar.

de vía férrea, desde Puerto-Cortés, sobre las costas del Atlántico, hasta San Pedro, camino de Comayagua, y aún le faltaban 184 para unirla con ese litoral. No dudo, que hoy ya tendrá construída la mitad de aquellas cincuenta leguas, mientras que Bogotá, doce veces más poblada, mucho más importante, ilustrada y rica que la capital de Honduras, todavía debe esperar seis años más, según un contrato recientemente hecho por el Poder Ejecutivo con los señores Cisneros, Castro y Uribe, para ver concluído el ferrocarril de Girardot, que sólo mide 29 leguas y la enlazará con el Magdalena. (*) Para Honduras no es una ignominia semejante atraso, pero sí lo es para nosotros, ó más bien para los politiqueros que nos tienen sumergidos en

(*) Aun es problemático el que se lleve á efecto el citado contrato, pues la Cámara de Representantes, gracias á la oposición de gentes más amantes de su interés que de la Patria, cediendo á sus artimañas, no lo aprobó, ni declaró, como lo hizo el Senado, que el contrato del Ejecutivo no necesitaba aprobación del Congreso. Hace 38 años que Mr. Poncet hizo el primero, más fácil, más natural y útil trazado de un ferrocarril de Bogotá al Magdalena; trazado casi tan corto como el de Girardot y que evita los chorros y pasajes peligrosos del río. Sin embargo, no se ha llevado á cabo en tanto tiempo, merced á la pereza y á la política; en su lugar estamos hoy haciendo otro que será el de más pedacitos, trasbordos y embrollos del mundo. En efecto: 1.° Llegada á Sabanilla en los grandes vapores; 2.° Trasbordo al remolcador que recorre cerca de una legua; 3.° Trasbordo al ferrocarril de Barranquilla que mide cuatro leguas y media; 4.° Trasbordo á los vapores del Magdalena que recorren 177 leguas del río; 5.° Trasbordo al ferrocarril de La Dorada que, á la fecha, tiene cuatro leguas; 6.° Trasbordo á los vapores del alto Magdalena que recorren 30 leguas hasta Girardot; y 7.° Trasbordo al ferrocarril de Bogotá. Fuera de los traslados en Barranquilla y en esta ciudad á los carros para llevar las mercancías á su destino. El de Poncet solo tendría, viniendo por el dique, dos trasbordos.

tanta miseria y atraso. En efecto, Honduras solo tiene 350,00 habitantes diseminados en 120,480 kilómetros cuadrados, menos de la undécima parte de nuestra población, y menos d la décima del territorio; Honduras no exportó en 1882 sin $ 1.305,000 ó importó, en 1879, $ 825,000, sólo percibió es mismo año $ 969,854 y gastó $ 854,352; Honduras cuenta po artículos exportables, metales preciosos, añil, maderas, cuerc y ganado, de los que obtuvo, en 1882, las cantidades siguiente respectivamente: $ 600,000, 200,000, 180,000, 100,000 y 15 mil; Honduras está gravada con $ 11.054,000 de deuda exterio y un millón de interior. La longitud de sus líneas telegráfica es de 1,046 kilómetros.

Continuemos nuestro viaje desde Amapala hacia la Liber tad, puerto de la más pequeña de todas las Repúblicas amer canas. Allí sáltase á tierra, después de navegar 38 leguas cc lombianas que hacen los vapores en medio día. En la Liber tad se toma el tren de la vía férrea, recientemente construída para ir á la capital del Salvador, distante 40 kilómetros de l playa. Conocíla en 1853, antes de que fuese arruinada por volcán Izalco; hoy cuenta 20,000 habitantes, buenas casa calles anchas y aseadas, algunas fábricas de manufacturas hermoso cinturón de plantíos de tabaco y de café. El Salvado la más poblada de todas las Repúblicas de origen español, pu tiene 29 habitantes por kilómetro cuadrado, es setenta vec más pequeña que Colombia y cuenta la sétima parte de nuest población, ó 554,785, diseminados en 18,720 kilómetros cuadr dos. Cuando en 1853 la atravesé en toda su longitud y visi sus principales ciudades, me pareció un Edén, aunque toda ell muy caliente. Hoy se encuentra próspera, á pesar de l formidables volcanes que braman en su territorio, y tiene e explotación 50 kilómetros de ferrocarril, á más de los 40 anteri res, desde el puerto de Acajutla hasta la ciudad de Santa A

pasando por Sonsonate, (*) un tranvía en Santa Tecla y 700 leguas de hilos telegráficos con 48 estaciones. (**) El comercio es activo, pues en 1883 exportó $ 5.861,053 é importó $ 2.705,410. En 1879 la exportación ya había llegado á $ 4.122,888. En 1883 las rentas fueron $ 4.061,321 y los gastos $ 4.001,954, y en 1881 $ 3,052,000 aquéllos, y éstos $ 3.827,000. Entre los últimos aparecen $ 418,000 empleados en obras de pública utilidad, $ 192,693 en las escuelas, y sólo $ 26,000 en el Congreso. Las aduanas rindieron $ 1.847,000. La deuda exterior era ese año $ 566,505 y la interior $ 1.668,124. Entre los principales artículos de exportación cuéntanse: el café por la suma de $ 2.909,200, el añil por $ 1.470,300, el azúcar por $ 104,800 y la plata en barras por $ 105,440, que en 1883 llegó á 336,200 pesos. En sus puertos tocaron 334 buques, de los cuales 245 eran de vapor. Multiplíquense esos datos por siete ó setenta, números que indican nuestra superioridad en población y territorio; téngase en cuenta que todos los climas del Salvador son ardientes y húmedos; que no tiene puertos en el Atlántico, y atiéndase á la superioridad de nuestros exhuberantes elementos, y resultarán consecuencias poquísimo favorables á la ilustrada y opulenta Colombia.

Volvamos á tomar el vapor americano en la Libertad y dirijamos proa á San José, puerto de la República de Guate-

(*) En 1883 se gastaron $ 385,085 en los trabajos de ese ferrocarril y el tranvía se vendió en $ 500,000. El Salvador, que figura en la misma escala con nuestro país en la producción de plata, aumenta hoy los trabajos de sus minas, las que dan ordinariamente tres libras por tonelada y nueve en los mejores minerales. Las nuestras rinden 16 y 24 por tonelada.

(**) Nosotros apenas tenemos 28 leguas más que esa pequeña República.

mala, en la costa del Pacífico, distante del anterior 31 leguas, que se hacen en medio día. Antes de la construcción del gran muelle eran allí muy peligrosos el embarque y desembarque á causa de la *tasca* ó gigantescas rompientes de esa playa abierta y desabrigada. Desde el 1.º de Septiembre del corriente año los carros del ferrocarril vienen á desafiar la furia de las olas pasando por encima de ellas para tomar la carga de los buques. De San José á Guatemala hay 16 leguas, en parte llanas y en parte quebradas. Hasta Escuintla el tren, cuyos wagones son hermosos y cómodos, se desliza por entre espesos bosques formados de árboles seculares que se entrelazan con sus ramas y con multitud de lianas y bejucos y se engalanan con toda la pompa de las bromelias y orquídeas; en menos de una hora recorre los 22 kilómetros de esa montaña húmeda y malsana, y en otras tres, inclusas las paradas en las estaciones, los 58 que separan á Escuintla de Guatemala. Poco después de aquella ciudad, que mejora en lo material y se desarrolla mucho con el camino de hierro, principian la subida y las ondulaciones del terreno, las que se prolongan hasta Guatemala, situada á 1,480 metros sobre el nivel del mar. Allí ya el clima no es ardiente y mortífero como el de San José y Escuintla, sino templado en verano y fresco en invierno con 20º de temperatura media. Después de algunas obras de ingeniería, puentes de hierro, alcantarillas, terraplenes, curvas y grandes cortes en las peñas y colinas, el tren llega á Amatitlán, no pocas veces arruinada como las demás poblaciones de Guatemala, con los temblores; mas, pintorescamente situada á la orilla del cristalino lago de su nombre. Aquí ya se respiran aires embalsamados con multitud de florecillas que esmaltan las praderas y embellecen los jardines. Amatitlán cuenta escasa población,

en gran parte indígena, (*) pues la República tiene crecido número de aborígenas, calles angostas y casas de un solo piso, pero goza de tibio ambiente, clima sano y cielo espléndido.

Después de 30 minutos de espera en Amatitlán, el tren sigue su viaje, emprendiendo un trayecto lleno de ondulaciones, y donde las cuestas son menos fuertes. Hora y media más tarde se presenta humeante la locomotora en la vasta y encantadora planicie donde está asentada la capital antigua de Centro-América, tantas veces trasladada de un sitio á otro por causa de los terremotos y erupciones de sus volcanes. Aquella hermosa ciudad, de calles anchas, rectas y perfectamente aseadas, de una policía tan bien establecida como la de Nueva York, y de hermosos edificios públicos, parece ufana al verse medio oculta entre las huertas y arboledas de ese vergel coronado en lontananza por las simas de los volcanes de Fuego, de Agua y del esbelto Pacaya. Guatemala, establecida primitivamente por Pedro de Alvarado, el compañero de Cortés en la conquista de México, á las faldas del cónico volcán de Agua y trasladada á fines del siglo anterior al sitio que hoy ocupa, es una ciudad que tiene 58,456 habitantes, de edificios generalmente bajos, como los del Salvador, y de teja, de calles anchas recorridas por coches y por tres líneas de tranvías, de elegantes y nuevos templos, de hermosos paseos y pintorescos alrededores donde crecen el naranjo, el limo y la platanera. Su Catedral es hermosa y está adornada con elegante altar de mármol de Carrara, bella fachada que recuerda la de San Pedro de Roma, y dos bonitas torres; su vasto y suntuoso teatro es de los mejores que he visto en la América española, y

(*) El Departamento de Amatitlán tiene 32,387 habitantes, el de Escuintla 29,890, y el de Guatemala 129,564, según el censo oficial de 1882.

se halla al centro de una plazuela adornada con árboles y flores; su plaza de mercado es espaciosa y presenta la comodidad y elegancia que hoy da la civilización á esos centros de abastecimiento. Además, tiene circo para jugar toros, Sociedad de Bellas Artes, dos hermosos castillos, buen hospital servido por las hijas de San Vicente de Paúl, Universidad, Seminario, Colegio de infantes, Casa de Moneda, algunos establecimientos de beneficencia y varios lavaderos públicos. El carácter, costumbres y lenguaje de los habitantes son muy parecidos á los de México, cuya influencia experimentan á menudo. Allí hay un Banco de colombianos, y su capital fué sustraído á la Patria, como muchos otros que circulan en el Ecuador y otras Repúblicas, por causa de nuestras luchas de partido é inquieta política.

Aunque Guatemala sólo mide 105,612 kilómetros cuadrados, casi la mitad del Estado de Cundinamarca, y encierra una población de 1.276,961 almas; contó el año pasado $ 6.728,600 de entrada nacional, $ 700,000 más que Colombia; $ 6.613,606 de gastos, entre los que figuran $ 167,349 para mejoras materiales, $ 278,311 para la instrucción pública y $ 136,794 para la beneficencia. (*) Las aduanas produjeron en 1882, $ 1.765,155 y la importación llegó á $ 2.652,000. Los principales artículos de exportación fueron ese año: el café por $ 3.132,716 y los cueros por $ 116,663. La exportación del año pasado fué de $ 5.718,341, entre las que el café aparece por la suma de $ 4.348,230. (*) En sus puertos tocaron 230 buques, de los

(*) En nuestro presupuesto aparecen para la instrucción pública $ 311,410, y $ 308,242 para el personal y material del Congreso.

(*) Colombia exportó en 1882 $ 6.956,000 de café; debería producir, para estar al nivel de Guatemala cuyo grano rivaliza, atendidas su población, extensión y propiedad raíz, 35 millones.

cuales 168 eran vapores. Además de los 80 kilómetros del ferrocarril de San José á Guatemala ó Central, tiene al presente en construcción el del Norte que unirá las playas del Atlántico con la capital y su vía férrea al Pacífico, formando así un camino de hierro interoceánico (**) del cual tiene ya terminadas 20 leguas que ha pagado á $ 18,000 el kilómetro, y en el que el Banco colombiano ha tomado 250 acciones. También pronto acabará otro ferrocarril que construye desde Champerico, sobre el Pacífico, á la ciudad de Retalhuleu, cuyo departamento sólo cuenta 22,749 habitantes. Sus líneas telegráficas medían, en 1882, 3,114 kilómetros con 63 estaciones.

Guatemala también trata de mejorar sus baldíos. En los últimos dos años ha dado 382 títulos que rindieron al Gobierno $ 248,183, trocando comarcas, antes yermas, en hatos de ganado ó en plantíos de café. La propiedad raíz es hoy de 50 millones, habiendo crecido en 1883 $ 1.669,427. Cuando aun esa República no estaba encarrilada por la vía del progreso, en 30 años sólo expidió 300 títulos de baldíos. Por desgracia y para baldón de nuestra holgazanería y manía politiquera, fojeando yo el "South American Journal," publicacion bimensual de Londres, no encontré más noticias de nuestra opulenta y querida Patria sino temores de revolución, acusación y muerte del Pre-

(**) Hay ya terminados dós ferrocarriles interoceánicos y continentales en los Estados Unidos, y se están adelantando á un próximo término otros cuatro más, uno en México, de San Blas en el Pacífico á Veracruz en el Atlántico; otro en Guatemala, de San José á Isabal; otro en Costa-Rica, de Punta-Arenas á Limón, y el cuarto, de Buenos-Aires, en la Argentina, á Valparaíso en Chile. Nosotros en materia de ferrocarriles gigantescos y continentales no tendremos sino el que pretenden hacer los yankees, de Nueva York á Buenos-Aires, pasando por Colombia, y que medirá 10,941 kilómetros ó 2,188 leguas.

sidente Otálora, escandalosa cuestión de los $ 85,000 de Panamá, demanda de protección entablada por los indígenas del Darién contra sus explotadores, mal servicio de telégrafos y una exposición estadística que hace exclamar al escritor inglés: "Estos datos, por cierto, no son alentadores." Mientras que el mismo periódico exhibe las más halagüeñas y honrosas noticias de la Argentina, de Chile, del Uruguay y del Brasil.

IX

De San José de Guatemala á la Guaira.—La Guaira.—Camino de coche y de rieles á Caracas y sus obras de ingeniería.—La playa y Maiquetía. Las faldas del Ávila, túneles, alturas y puentes.—Caracas, sus edificios y establecimientos.—Ferrocarriles de Venezuela.—De la Guaira á Guayaquil.—Descripción de este puerto.—Ferrocarril de Sibambe y carretera á Quito.—Las obras públicas del Ecuador, edificios y caminos.—La ciudad de Quito y sus monumentos.—Exportación y el cacao. Estudios científicos de esa y otras Repúblicas.—De Guayaquil al Callao.—Las costas y mares del Norte en parangón con los del Sur.—La corriente polar.—Estadística comparada de Venezuela, Ecuador y Colombia.

Regresemos de Guatemala á San José, su puerto en el Pacífico; tomemos el vapor americano; desandemos el camino hasta Panamá; atravesemos el Istmo hasta Colón, y tomemos allí alguna de las líneas extranjeras que tocan en la Guaira. En diez días se puede hacer ese viaje con todas las comidades que es dado disfrutar en climas abrasadores y enfermisos. Después de poner el pie en tierra venezolana en un agitado y abierto puerto; después de llenar las formalidades de la aduana, se va á los hoteles de la ciudad, que son aseados y están bien servidos. La Guaira está escalonada en las rápidas faldas del Avila que la empuja hacia el mar; sus casas son bajas, de