

ESTUDIOS

SOBRE LA

PROVINCIA DE JAUIJA.

POR

D. MANUEL PARDO.



LIMA .

IMPRESA DE LA EPOCA POR JOSE E. DEL CAMPO.
Calle de la Rifa num. 58.

1862.

ESTUDIOS

SOBRE

LA PROVINCIA DE JAUJA.

Si on cherchait á se rendre compte des causes fondamentales qui on fait échouer, si malheureusement les essais de liberté tentés dans les cidevant colonies espagnoles, parmi les plus actives, faudrait compter l' incurie profonde qu'ont montrée ces jeunes gouvernements á l'égard des voies de communication.

CHEVALIER — Cours d'
Ecc. Pol.

LOS apuntes que van á ver hoy la luz pública fueron recojidos hace algun tiempo por su autor, en una larga residencia, que por motivos independientes de su voluntad, se vió forzado á hacer en el valle de Janja. La indiferencia y apatia con que nuestros conciudadanos reciben las ideas, no diré nuevas, porque estas no lo son, pero cuya tendencia sea innovar en la situacion de nuestro país, indiferencia y apatia tales, que por el contraste llegan á hacer ridiculo al desgraciado que se esfuerza en levantar un poco su pensamiento y se atreve á dar publicidad á sus ensueños, habian arredrado al autor

hasta decidirlo, como estaba, á encerrar sus apuntes en un cajon de su escritorio y á conservarlos allí como meros recuerdos de un viaje, que tan grato le fué por mil motivos.

Hoy que una persona notable ha puesto á la órden del día con una intrepidez de que, lo confesamos, no hubiéramos sido capaces, la cuestion del ferro-carril de Jauja, nos atrevemos á dar publicidad á los apuntes que tenemos sobre esa gran region del Perú en sus relaciones con el ferro-carril de los Andes.

Hélos aquí, coordinados lo mejor que nos ha sido posible.

Hace mas de treinta años que nos hemos enrolado en el número de las naciones, y preciso es confesarlo, apénas dejamos percibir algunos de los muchos síntomas, que revelan la existencia de esas cualidades necesarias para un pueblo que pretende marchar sin guías ni tutores por el camino de la civilizacion.

Toda nuestra actividad se ha convertido hasta hoy á dar impulso y pávulo á las pasiones políticas; menos aun que á las pasiones políticas, á las ambiciones personales; porque las pasiones políticas tienen por fundamento principios mas ó menos ciertos y convenientes de ciencia social, y en el Perú las pasiones políticas no han tenido hasta ahora mas causa ni confesado mas principio, que un nombre propio escrito con grandes letras en el lábaro de cada banderia. Por lo demas, el bien público, la mejora moral de nuestros pueblos, su progreso material, la prosperidad en general de la nacion, todas esas han sido cuestiones muy secundarias para nuestros políticos; y si bien se ha bordado muchas veces un estandarte de partido con todos estos nombres de relumbron, ha sido casi siempre por estratagemas política, que se ha olvidado una vez conseguido el objeto.

Felizmente el movimiento general del mundo nos ha hecho marchar á pesar de nuestros gobiernos y de no-

sotros mismos por el sendero, ancho para el que quiere, para nosotros difícil y tortuoso de la civilización; y hemos dado en él muchos pasos, pero pasos automáticos, perdónesenos la expresión, porque ni hemos tenido la intención de darlos y aunque parecza mucho decir, ni tenemos la conciencia de haberlos dado: tan ajena de ello ha estado nuestra voluntad.

Sin embargo y á pesar nuestro, esos pasos se han dado, porque enlazados á las naciones civilizadas por la gran red del comercio hemos sido arrastrados, quiera que no, á la cola de esas naciones por la locomotora del progreso. El interés particular, espíritu del comercio, ha sido hasta ahora el único agente del progreso del Perú: él ha dado el pequeño impulso que se ha sentido; y lo ha dado, sosteniendo una lucha obstinada con la indolencia de la raza en todas las esferas, de las administrativas para abajo: él sin dirección y sin guía ha dado cima á las poquísimas empresas que acusan algún progreso en el Perú.

La nación ó el Estado, qué es lo que ha hecho?

Desconsoladora es la respuesta para todo el que guarde en su corazón un resto de amor patrio, y sobre desconsoladora es ruborosa.

Léjos de nosotros la intención de pasar en revista los quince años transcurridos desde el descubrimiento de la utilización del huano del Perú: tal revista es innecesaria, porque esos quince años los tiene gravados en su corazón todo peruano; ni de emprender un análisis sobre el empleo que han tenido los 150 millones que el huano ha producido en ese tiempo, porque si de ese análisis reportaria la historia algún provecho, el honor del Perú tiene muy poco que reportar; y mucho mas léjos de nosotros la intención de divagar sobre el empleo que hubiera podido darse á esos 150 millones, y lo que hoy seria el Perú con ellos invertidos en caminos que unieran nuestros departamentos ó en riego para nuestro suelo feracísimo.

Todo eso fué ya, y el recordarlo es inútil. Feliz el Perú mil veces si con la absolución de su pasado, que-

dase saldada para siempre la cuenta de sus errores.

Basta para nuestro propósito recordar que nada se ha hecho; y que se ha podido hacer tanto!

II.

Pero el remedio no es abatirse ni desalentarse; no porque hayamos perdido el tiempo que ha pasado debemos perder tambien el que nos queda de huano: no por haber derrochado caudales ingentes, debemos concretarnos á lamentar su pérdida y dejar convertirse en humo los caudales que en ese momento nos estan lloviendo del cielo. Muy por el contrario: el tiempo pasado nos debe servir de escarmiento y de saludable estímulo para el porvenir. Hemos perdido quince años de huano, pero nos quedan diez ó doce todavia. Hemos derrochado ciento cincuenta millones; pero quizas nos quedan otros tantos. Abramos pues los ojos: no malgastemos: no derrochemos como locos. No pretendemos que se cambie totalmente de conducta, que eso seria mucho pretender; pero salvemos algo del naufragio: salvemos tres ó cuatro millones siquiera del temporal deshecho que corremos, y con tres ó cuatro millones solamente cada año durante un solo decenio, podria responderse de la prosperidad eterna del Perú.

Con tres ó cuatro millones que se dedicasen anualmente á favorecer la construccion de grandes líneas de caminos estaria asegurado el porvenir de nuestro país.

Nada mas que esos tres ó cuatro millones se necesitan para unir por medio de tres grandes arterias de ferro-carriles la costa del Perú á los Departamentos interiores: arterias que llevasen allí el comercio y la civilizacion, y que en ellos fomentasen la produccion, de que tanto necesitamos para nuestros retornos y que trajesen al Pacífico los frutos de todo género de nuestro interior, que en este momento están perdidos por falta de medios de explotacion y de vias de comunica-

cion. Una de estas líneas podría establecerse de Chala ó cualquier otro punto de la costa al Cuzco con algunos ramales, de la posibilidad de la cual tenemos curiosos datos recojidos por un amigo nuestro, el señor D. Juan J. Araos, y llevaria á los departamentos del Sur la vitalidad que hoy les falta y haria expotables riquezas agrícolas y metalúrgicas hoy perdidas. Otra línea en el Norte que uniese Cajamarca al Pacifico atravesaria los dos riquísimos departamentos del Norte, acercando al mismo tiempo considerablemente nuestras montañas de la costa, de lo cual hay mas necesidad de lo que generalmente se piensa; la tercera que pusiera al Departamento de Junin con sus granos, con sus ganados, con sus artículos de alimentacion de todo género, con su carbon de piedra, con sus mármoles, con sus minerales, con sus riquezas infinitas á cuatro ó cinco horas de la Capital de la República, es decir en nuestra campiña, á las puertas de nuestra ciudad.

Unid por la costa estas tres líneas por medio de un giron de rieles que partiendo de Chala fuese á empalmar á la línea del Norte, cuyo proyecto lleno de facilidades ha sido ya presentado á nuestro Gobierno por el emprendedor señor Wheelwright, el Fulton de la América del Sur; unid las tres líneas centrales por medio de esa cuarta, y decid si en diez años no se habria operado una revolucion en el Perú, revolucion á un tiempo física y moral, porque la locomotiva que cambia como por encanto el aspecto del país por donde pasa, civiliza tambien, y esa es quizá su principal ventaja, las poblaciones que pone en contacto: hace mas que civilizar, educa. Todas las escuelas de instruccion primaria del Perú no enseñarian á nuestra poblacion indígena en un siglo, lo que la locomotiva puede enseñarle en diez años.

Pues bien, esta grandiosa empresa podría intentarse solo con resignarse á dedicar cada año 3 ó 4 millones de la renta del huano. Y no es esto una paradoja: fácil es demostrarlo. Las tres líneas de ferrocarriles podrían tener de costo aproximadamente cien millo-

nes de pesos, calculando en 20 millones la línea del Norte, en 25 la de centro, en 30 la del Sur y en 25 la de la costa, aunque fácil, de mucha mas extensión que las demas. Garantice el Gobierno á los empresarios un tanto por ciento de interés anual que podría fijarse en 7 mas ó menos: hipoteque al pago de esta garantía un pequeño mercado de huano, como se ha hipotecado la mitad del mas considerable á los acreedores ingleses, y es indudable que acudirían los capitalistas europeos con mas capital quizá del necesario. Ahora bien, estas líneas de ferro-carriles, como despues tendremos lugar de ver de alguna de ellas, podrían rendir un 3 ó 4 por ciento de producto. Por consiguiente el Gobierno no tendría necesidad de desembolsar mas que lo que faltase para cubrir el 7 por ciento garantizado, es decir, 3 ó 4 por ciento, que sobre 100 millones poco mas ó menos, serian tres ó cuatro millones cada año.—Y no se hable de los obstáculos que presenta el terreno, y de las *imposibilidades* que siempre se aducen en esta clase de discusiones. En los momentos en que se vá á unir á golpes de azadon, ó mas bien á golpes de génio el Oceano Atlántico y el Oceano Pacifico á través de una veta de los Andes y en que se van á separar por la mano del hombre dos continentes, el de Africa y el de Asia, no puede tacharsenos de visionarios por creer firmemente que un ferro-carril que doble los Andes no ofrecería obstáculos insuperables que obligasen á la mecánica del siglo XIX á inclinar la cabeza y á confesar su impotencia.

Muy léjos de eso: estamos facultados para creer en la posibilidad de ese trabajo por el lado del arte. Un ilustrado ingeniero al servicio del Perú, el señor Malinowsky, ha demostrado en un curioso informe sobre la materia presentada á la comision de trabajos públicos de la Convencion Nacional, que la gran altura de los Andes que tendría que vencer un ferro-carril (el de Jauja) en muy pocas leguas de trayecto, y que era considerado como un obstáculo insuperable, no pasa

de la esfera de una dificultad muy posible de vencer con los elementos comunes con que hoy cuenta el arte. Otro ingeniero tambien al servicio del Perú, el señor Montferrier, autor de un mapa de los Departamentos del Norte, que ha sido comisionado varias veces en esa parte de nuestro territorio, cree no solo en la posibilidad, sino en la gran facilidad de atravesar los Andes con un ferro-carril por los Departamentos de la Libertad y Cajamarca. Y (es cosa bochornosa) ni los Congresos que han recibido estos informes, ni los Ministerios que los deben haber dirigido, se han dado la molestia de tomar las medidas necesarias, no digo para llevar á cabo tales obras, que seria locura pretenderlo, pero ni para que se emprendiesen los estudios necesarios que los mismos ingenieros reclamaban. Ya se dudase de tan competentes opiniones, ya se les diese el crédito que á nuestro juicio se debía, ya se creyesen sus ideas partos de una imaginacion calenturienta y con mucha mas razon si se las juzgaba fruto de conocimientos y de observaciones sólidas, ¿no son por ventura las cuestiones á que todo esto se refiere de importancia bastante, para que se hubiesen tomado tales providencias que no estuviésemos descutiéndolas ahora con vaguedades, sino con datos suficientes á la vista? No debia haberse mandado por el Ministerio del ramo á esos mismos ingenieros á que estudiasen sobre el sitio la cuestion, á que reconociesen los puntos por donde fuesen abordables los Andes, sea por un ferro-carril de vapor, ó si tan grande idea asustaba á nuestros administradores por una carrêtera ó siquiera por un camino de herradura mejor que los que hoy existen?

Peronada se ha hecho; y en las salas de nuestros ministerios se hablará quizás con mejores datos de las obras del canal de Suez que del establecimiento de la mas insignificante carrêtera del Perú.

Emprendamos pues cuanto antes los estudios necesarios para demostrar la posibilidad ó imposibilidad de los trabajos de que nos estamos ocupando: nombre el Gobierno comisiones de los muchos ingenieros que tie-

ne á sueldo, que vayan á explotar por el Sur, por el centro y por el Norte los puntos mas bajos de los Andes y los pliegues de la cordillera que pudiesen dar mas fácil acceso á la locomotora. Mire con atencion estas cuestiones, exfuércese por satisfacer las necesidades materiales de los pueblos, que estas necesidades materiales se han hecho en este siglo las mas apremiantes. En el curso de estos apuntes tendremos quizás ocasion de demostrar una verdad, sobre que puede escribirse un libro entero, y que ha sido hasta hoy muy poco conocida por nuestros gobiernos; y esta verdad es, que el modo de concluir con las revoluciones es dirigir la actividad de los pueblos al progreso material: el espíritu de órden que este enjendra es el mejor antidoto contra el espíritu de revuelta que produce aquellas. El Gobierno, que adoptando francamente y sin ambages ese camino interese á cada Departamento en la conservacion del órden con una gran obra pública que modifique su existencia ese gobierno habrá concluido con la guerra civil en el Perú.

Mas abajo nos ocuparemos aun de estas cuestiones; pero es tiempo ya de que entremos de lleno en el objeto de nuestro trabajo, que es dar á conocer algunos pedazos del lado de los Andes que se llama la *Sierra*, que muy pocos conocen bien y que muchos miran con el mas alto desprecio.

III.

Si hay alguna parte del Perú, digna bajo mil aspectos de llamar la atencion del Gobierno y aun de los capitalistas y especuladores, esa parte del Perú es el departamento de Juniu. La conformacion geológica de su suelo, que en la extension de muy pocas leguas ofrece una gran mayoría de los productos del reino mineral, su situacion geográfica en el corazon del Perú, su intermediacion á un tiempo á Lima y á la montaña, los variados productos agrícolas de sus provincias, sus riquísimas ganaderias y en fin todo aquello con que pue-

de favorecer á un país la Providencia, ha sido el dote del Departamento de Junin.

Apenas seria permitido á la fantasia de un poeta soñar una region que en una corta extension de territorio, reuniese los climas de todo el mundo y los productos de todas las zonas geográficas; pues eso, que se trataria de caprichoso ensueño, es una realidad en el Departamento de que nos ocupamos.

Tres provincias lo componen: las de Tarma y Jauja que consideramos una sola, la de Huánuco y la de Pasco. Cada una de estas provincias representa una zona geográfica, con su clima, con sus productos, casi con su topografía. Jauja representante de la zona templada con un temperamento digno del paraiso, produce el trigo, el maíz y todos los granos y frutos que se cosechan en el mediodia de Europa. Huánuco ofrece en todo su vigor la flora de los trópicos; y allí se vé crecer juntas las plantas de las Antillas y las del Indostan, la caña de azucar y la vainilla, el cacao el tabaco y el esquisito café de las huertas, rival, segun los inteligentes, del producido por la Arabia: la provincia de Pasco y las Punas son los representantes de la zona fria: en ellas la superficie de la tierra ofrece pastos naturales, que convierten en ganaderias inmensas las pampas sin fin en donde nacen.

Agréguese á todo esto las riquezas minerales que este Departamento posee y nadie pondrá en duda las grandísimas ventajas que de su union en el litoral podrian reportar—el Estado, el comercio y la prosperidad general del país.

El Departamento de Junin se extiende de Sur á Norte sobre una gran meseta de los Andes, en una extension de 50 leguas de largo: su anchura es media América, pues confinando por el Oeste con el Departamento de Lima sobre las cimas de la cordillera, se extiende hácia el Oriente, abrazando la gran region de montaña que le corresponde, hasta encontrar con las fronteras del Brasil. La parte habitada y *Peruana*, por decirlo así, consta apenas de la Provincia del Cerro

de Pasco, demasiado conocida para que necesitemos describirla, de la Provincia de Huánuco, que puede considerarse por su topografía y producciones como el vestíbulo de la montaña, de la nueva Provincia de Tarma, cuya principal riqueza consiste en las ganaderías de sus *Punas* y en el rico pedazo de montaña que le corresponde y que actualmente se explota á las márgenes del Chanchamayo, y finalmente de la Provincia de Jauja, que es el motivo de este trabajo.

IV.

La Provincia de Jauja abraza toda la parte meridional del Departamento de Junin. Se limita sobre las cordilleras con las Provincias de Yauyos y de Huarochiri del Departamento de Lima; linda al Sur con la Provincia de Tayacaja ó Pampas, correspondiente al Departamento de Huancavelica y que por su naturaleza, producciones y situacion debia considerarse como la prolongacion de la Provincia de Jauja, mas que como Provincia de Huancavelica, de cuyo departamento la separa la naturaleza de todas maneras. Por el Este se extiende indefinidamente en la montaña, y por el Norte confina en las *Punas* con la Provincia de Tarma, de la que se ha hecho otro distrito político, pero que en nuestro estudio consideramos como parte de la Provincia de Jauja.

No se puede presentar un espectáculo mas pintoresco y grato á los ojos fatigados del viajero que ha pasado tres dias contemplando ya las llanuras de las *punas* interminables como las estepas de la Rusia, ya las rocas desnudas y los inmensos cerros de granito cortados á cincel que forman los abismos de la quebrada de S. Mateo, no se puede, decimos, dar un espectáculo mas pintoresco, ni un contraste mas sorprendente, que el que, al descender el último pliegue de las faldas onduladas de la cordillera, presenta el inmenso jardín que compone el valle de Jauja.—Seria inútil y fuera del caso hacer una pintura bucólica de este jardín de

40 y tantas leguas cuadradas, de sus pintorescas poblaciones rodeadas de arboledas, de su magnífico río, de los vestidos cerros que lo circundan. Lo útil es lo que buscamos y no lo bello en un trabajo de esta naturaleza: no tenemos para qué ocuparnos de lo segundo, sino en tanto que nos prometa la posible utilización de esa belleza.

El Valle ofrece en su conformación topográfica la figura de una elipse circundada por todos lados de cerros lijamente inclinados, que unidos con la planicie hacen creer en la existencia quizás antediluviana de un inmenso lago, vaciado por algún cataclismo, cuyo fondo fuese el actual valle. El río de Jauja que tiene su nacimiento en las pampas de Junin, atraviesa la elipse en el sentido de su diámetro mayor, muy engrosado ya, y se va á buscar por entre las quebradas de Izcuchaca las aguas de otros ríos con que forma el caudaloso Mantaro, despues de haber rodeado por tres lados á la rica Provincia de Tayacaja.— El ancho del valle varia segun las abras ó salidas de los cerros que lo forman, pero puede dársele una extensión media de tres á cuatro leguas, que con quince poco mas ó menos que cuenta de largo, forma una superficie de cuarenta á cincuenta leguas cuadradas.

En los focos de la elipse y á la orilla izquierda del río, estan situadas las ciudades de Jauja y de Huancayo, principales centros de población. El resto de ella está esparcido en multitud de pueblos ó caserios á ambas orillas del río, cada uno rodeado de frondosas arboledas. Al centro de todo, en una abra profunda de un cerro, se eleva magestuoso y severo el Convento de Ocopa, del cual tendremos algo que decir en el curso de estos apuntes.

Los extensos terrenos del Valle formados de riquísima tierra vegetal, pertenecen, como generalmente sucede en el interior del Perú, á comunidades, de indios; y son tan aprovechados y cultivados como lo permiten la comunidad de posesion, la incuria de la raza india y el sensible atraso en el sistema de cultivo

y útiles de labranza. Este atraso es tan notable, que los arados de que se hace uso son mucho mas lijeros é imperfectos aún que los que se emplean en la costa, de tal manera, que una tierra vegetal, que en muchas partes cuenta dos varas de profundidad, no es sino escarvada en una superficie de una cuarta por arados de madera. El uso del pico europeo y de la *lampa* ó azada es casi desconocido, el apolque ó cubierta de la planta se hace con una especie de azadon de un pié de mango: no se observa en el sembrío del terreno sistema alguno de rotacion de cultura: el abono en todos casos es completamente inusitado, y por fin, en poquisimos pueblos se hace uso del riego artificial, confiando así enteramente el desarrollo de la planta y la oportunidad de la cosecha al capricho del tiempo.

A pesar de todos estos vicios en el sistema de reparticion, del poco amor al trabajo de los indios y de la insuficiencia de los instrumentos y absoluta carencia de conocimientos y buenas prácticas agrícolas, hay meses del año en que el Valle se cubre de sembrío en toda su extension de cuarenta y tantas leguas, llegando en ocasiones á descubrirse el verde de las sementeras trepando por las faldas de los cerros circunvecinos, cubiertos tambien de riquisima tierra vegetal. Cuatro meses dura únicamente la labor de la tierra: los meses en que se recibe sin trabajo el agua del cielo. A los cuatro meses se recojen cosechas ópimas de toda clase de granos, trigo, maiz, cebada, raices y verduras de todas clases. Recojida la cosecha, se invierte lo que haya producido en fiestas y aguardiente, y la tierra y los habitantes descansan los ocho meses restantes.

La falta de agua del cielo es la disculpa de ese reposo, siendo así que un rio caudaloso atraviesa el valle entero de un extremo á otro, sin que su extendido cauce ofrezca obstáculo alguno para abrir canales de riego en toda su extension, como ha hecho alguno que otro pueblo. Pero ¿para qué van á esforzarse los pobres indios y los pocos y laboriosos hacendados en

pedir á la tierra mas productos? En las Provincias del interior del Perú, *incomunicadas* unas de otras por caminos que son el obstáculo para todo tráfico ó comercio posibles, una cosecha que sobrepase las necesidades de la Provincia, es una verdadera calamidad para los cultivadores, pues siendo el consumo siempre el mismo, ó tienen que vender sus artículos á vil precio, ó ven podrir los sobrantes de una rica cosecha, que por lo mismo que ha sido mas abundante, les ha dado mayor trabajo, en húmedos ó mal ventilados graneros.

Decir la clase de productos que da la tierra de Jauja, es decir tambien los que podia dar. Un país en que se cosecha el trigo, debe producir todo lo que produce la zona templada; y así los monges de Ocópa han logrado facilmente aclimatar allí todas las legumbres de la horticultura europea, y nosotros mismos hemos tenido ocasion de ver en la quinta del Señor Valle, rico propietario de Jauja, una planta de cáñamo, que por su tamaño y cualidades podia competir con el de Rusia ó el de Sajonia.

Ni como podia ser de otra manera, cuando una reunion de circunstancias excepcionales hace de la Provincia de Jauja un país único en su especie en la superficie del globo? Una variacion máxima de seis á ocho grados entre siete y quince de Reaumur (nosotros no hemos visto en un año mas que de cuatro grados de 8 á 12) es la que constituye las variaciones extremas de la temperatura de ese Valle, que no son en último resultado sino las variaciones de una perpetua primavera. Agréguese á esto una atmósfera siempre despejada y un cielo siempre puro, una capa de tierra vegetal profundísima en algunos terrenos, seca y argilosa en todos; todo esto entre los trópicos y á una altura de 11 á 12 mil pies sobre el nivel del mar, y se comprenderá fácilmente hasta qué punto debe facilitar el desarrollo y sostener la vitalidad de todos los seres organizados, plantas y animales, este país sin rival.

Si el Valle ó la parte baja de la Provincia se presta de un modo tan espléndido, como acabamos de ver, á la explotacion de la tierra por la agricultura, la misma parte alta, que á primera vista parece por lo severo de su clima y lo desnudo y místico de su aspecto, completamente impropia á la habitacion del hombre, y aún como que se resistiese á prestar á la especie humana ayuda alguna, es aparentísima para las crias en grande escala de ganado vacuno y lanar, que allí crece y se multiplica, como en las pampas del Rio de la Plata. La prueba mas elocuente de las grandes facilidades que las *punas* presentan para este género de industria, es la rapidez con que las haciendas, arrasadas en cada guerra civil, se han visto pobladas de nuevo á los pocos años, y lo que esas haciendas han aumentado y están aumentando diariamente de valor. Estas *punas* dan así en sus ganados, no solo alimento para todo ese departamento y muchísimo para el de Lima, á donde envian al año millares de cabezas de ambas clases de animales, carnes heladas, quesos y mantequillas, sino que en las lanas toscas y gruesas como son y de muy inferior calidad á lo que podian ser, dan tambien al comercio exterior un artículo de retorno de no pequeña consideracion.

Es indispensable agregar aquí para la mas fiel idea que nos hemos propuesto dar de todo lo que concierne á esta Provincia interesante, que en estas haciendas de ganado interviene muy poco, como en todas las demas industrias de nuestro interior la mano del hombre: son puramente la explotacion de la naturaleza por la naturaleza. Allí los ganados nacen como pueden y procrean como quieren: el cruzamiento inteligente de las razas es completamente ignorado: (*)

[*] Hay muchos hacendados para quienes son muy familiares las mejoras de que estas haciendas son susceptibles, pero á quienes el estado general de atraso del Departamento no les deja esperanza de ponerlas en práctica.

los establos son un lujo de civilizaci6n desconocido en climas en donde son tan necesarios. Ni como extrañarlo? El mas desgraciado rebaño de Europa goza de mas comodidades que el pobre pastor de nuestras punas.

Las directas consecuencias de este atraso é incuria son la calidad de la lana muy inferior, cuya calidad y valor podia duplicarse cruzando la raza con merinos ó por lo menos con carneros finos, y la continua degeneraci6n de la raza que se observa en el ganado vacuno. Cualquiera mejora que la civilizaci6n introdujera en estas haciendas que cubren la superficie inmensa de los Andes de Sur á Norte de la Repùblica, podia dar á nuestro paìs mas verdadera riqueza que todos los caudales que hoy produce Chíncha.

VI.

Hacer una prolija relaci6n de los productos minerales del Departamento de Junin, en los que tambien tiene su parte la Provincia de Jauja, nos parece completamente ocioso, porque no hay quien no sepa las riquezas de este Departamento, de una de cuyas provincias ha sido usado el nombre, como la antonomasia de la riqueza. Sin embargo, se cree generalmente que las minas del Cerro de Pasco son las ùnicas que en él se explotan, y necesario es disipar este error. Hay diversas riberas minerales en todo él, y es cosa muy comun hacer descubrimientos de nuevas vetas, que, aunque de muy buena plata, suelen ser abandonadas tan frecuentemente como descubiertas, no por otra raz6n, que porque es necesario que el metal sea excesivamente rico para que deje cuenta trabajarlo por los antiguos métodos y los imperfectos instrumentos de que hoy se usa; y hay riberas enteras de vetas finas como la de Yauli, por ejemplo, que dan un metal de la misma ley que el actual del Cerro de Pasco: en el Cerro, gracias á los nuevos procederes y á maquinarias poderosas, puede beneficiarse con ven-

taja ese metal y exportarse por millon y medio de pesos en barras: en la ribera de Yauli apenas hace cuenta trabajarle por la falta de elementos; y casi todo el que de ella se saca es debido á los indios que á fuerza de paciencia y buscando en ello un módico jornal benefician unos cuantos marcos cada año. Suelen tambien encontrarse vetas riquisimas, como las de Tuctu, mina del Sr. Macleany la de Tuctu-Cocha del Sr. Pflucker, en la cual la riqueza del metal compite con la esplendidez de los establecimientos que allí se han levantado, tanto para el beneficio de la plata, como para el del metal de cobre que produce la mina de Morococha del mismo dueño, establecimientos que han costado sumas enormes y que son debidos á la constancia y al teson verdaderamente alemanes del emprendedor propietario.

El cobre extraido de las minas de Morococha sufre un pequeño beneficio y es remitido en bruto á Europa, en donde se acaba de operar. Segun el viejo Hernon produce un 50 por ciento de cobre y el resto es compuesto de plata, fierro y otras materias.

A las inmediaciones de esta mina de Morococha se encuentran, como en muchisimos lugares del Departamento de Junin grandes criaderos de carbon de piedra, muy alabado de los intelijentes, como igual en cualidades para la combustion al carbon de Newcastle. Segun informes tomados por nosotros mismos en los establecimientos de Morococha de sus hospitalarios directores, el único costo que ese carbon tiene es el de su conduccion del criadero al establecimiento, siendo su extraccion en extremo fácil y sencilla.

Un territorio que cuenta con minas de plata, de cobre, de carbon de piedra no necesita mas elementos de riqueza: una region de Inglaterra debe la suya solamente á a última clase de mineral, en apariencia la mas pobre. Pero no son estos los únicos metales que se encuentran en la region mineral de que nos ocupamos, ni tenemos nosotros suficientes conocimientos, ni locales ni científicos para emprender la enu-

meracion de todos los que existen y una apreciacion facultativa de sus valores, ni es necesario que nos esforcemos mucho en demostrar la existencia de toda clase de metales en las entrañas de los Andes. Todo el mundo sabe lo que es el asiento mineral del Cerro de Pasco, y nadie ignora la abundancia de vetas conocidas en la cordillera, ni duda de las que deben estar ocultas. Puede decirse sin exajeracion, que los cerros que encastillan el Departamento de Junin son todos cerros metálicos, mas ó menos explotables.

Ademas, la Provincia de Jauja tiene magnífica piedra de construccion, riquísimas vetas de mármoles á los alrededores de Concepcion, de que tenemos una muestra, y variedades de tierra en el pueblo de Mito, que se prestan á la fabricacion en grande de la loza, en lugar de las pobres y toscas vasijas de barro que hoy solo se fabrican. A unas cuantas leguas mas allá están los afamados azogues de Huancavelica.

Todo esto es lo que buenamente se ha dejado ver á la superficie de la tierra; ¿que imaginacion puede abarcar lo que de esa region privilegiada podrian desentrañar la ciencia y los conocimientos industriales?

VII.

Pero no es esto todo, los cerros que cierran, como hemos visto el Valle por el lado del Este, no son sino la pared divisoria que lo separa de la montaña. Sus no muy elevadas cimas abren cuatro grandes gargantas que conducen por un camino de quince á veinte leguas á cuatro *cejás* de montaña, ó primeros Valles en el nacimiento de los rios. Cada uno de estos caminos y montañas parece que ha sido dedicado por la mano de la Providencia para cada uno de los principales centros de la poblacion de la Provincia de Jauja, en efecto, uno se halla enfrente de Huancayo y conduce á la montaña de Pariahuanca: otro enfrente de Concepcion y conduce á la de Comas: otro enfrente de Jauja y lleva á la de Uchubamba, y el cuarto, que corresponde á Tarma,

conduce á los llanos del Chanchamayo, la mas rica de todas esas montañas. No es nuestro ánimo entrar en una circunstanciada descripcion de esas primeras vertientes del inmenso Valle de Amazonas; deseamos únicamente tomar nota de las producciones que de ellas sacan los habitantes del Departamento de Junin.

La única industria que allí se logró implantar durante la dominacion española fué la del cultivo y beneficio de la caña de azúcar, como que era la mas conocida entre nosotros y la que al mismo tiempo respondia á una necesidad urgente de la poblacion. Esa tambien es la única que hoy existe, y muy rebajada todavia por todos los elementos de atraso y destruccion que han pesado sobre el Perú entero, y que léjos de no sentirse en ese rincon de la República, han producido allí mas dañosos resultados quizá que en otra parte, porque todo lo que allí existia era un embrión de colonizacion, emprendido por la poca actividad exuberante de la poco activa poblacion del interior; y no se necesitó mucho, como cualquiera juzgará, para que se suspendiese el movimiento de esta sávia. Sin embargo, todavia se conservan en algunas de esas montañas haciendas de cañas, que apenas contribuyen en una paqueñísima fraccion al consumo del Departamento. La única montaña en la que las grandes utilidades que esta industria reporta, ha llamado la atencion de los especuladores hasta el punto de formarse en estos últimos años grandes haciendas, ha sido la de Chanchamayo, en donde algunos vecinos de Tarma han establecido, hace poco, sembríos de caña que benefician en aguardiente, y con los que mantienen casi por sí solos el consumo de la Provincia de Tarma. Quizá se leerán con interés algunos datos sobre esos nuevos establecimientos.

El único trabajo que ha habido que emprender para formar cada una de estas haciendas ha sido el de desmontar el campo, hechando abajo y dando al fuego la arboleda secular que lo cubria. Asi abierto el terreno se ha plantado en sembríos ordenados la caña que

allí crece silvestre: concluido esto no queda mas que hacer que cosechar cada año indefinidamente los productos. Unas pequeñas oficinas, que no merecen el nombre de tales, formadas con los útiles que allí mismo se presentan, algunas pailas llevadas con gran costo y no ménos trabajo desde Lima, y toscos trapiches de madera, forman todo el aparato industrial de esos establecimientos. El combustible para la elaboracion de los melados se toma en los mismos árboles seculares que existen en los alrededores; y el cedro, la caoba y las mas preciosas maderas entran indistintamente con la maleza á alimentar el calor de los hornos. Este es el Chanchamayo, y poco mas ó menos lo mismo son las demas cejas de montañas que proveen al resto del Departamento.

De ellas se saca para el consumo de todo Junin, el azucar, la chancaca y el aguardiente, un maíz farinoso, el mas propio que se conoce para la alimentacion, las maderas finas que se emplean en la construcción, frutas de una variedad y de un tamaño asombrosos, tintes diversos para los tejidos de los indios, todo el algodón que se hila en ese lado del Perú, café de muchísimas clases, y en fin, todos los infinitos y variados productos que regala sin trabajo la virgen naturaleza de esas regiones, la mayor parte de los cuales los recibimos en la costa del Perú de extrañas y remotas playas.

VIII.

Si tratamos de dar á conocer en todos sus detalles la situacion y los elementos de prosperidad con que cuenta el Departamento de Junin, y especialmente la Provincia de Jauja, es porque esperamos que una idea exacta sobre ellos revele todas las ventajas que podrian reportar de su union con la Capital de la República, tanto esa parte de nuestro territorio, como la Capital de la República y el Perú todo. Pero seria difícil concebir toda la influencia que podria ejercer en el

progreso del Departamento de Junin un medio de comunicacion pronto, fácil y barato, sin tener alguna idea de los senderos, que conducen hoy con peligro y trabajo á los viajeros, de este al otro lado de la cordillera. No queremos abusar demasiado de quien nos preste su atencion, y así nos limitaremos á dar de ellos una sucinta idea.

Sébase por via de exordio, que la distancia en linea recta de Jauja á Lima es de veinte y tantas leguas; y que lo que hoy se llama *camino* de Jauja, tiene cerca de cincuenta de extension. Este camino consta de tres partes bien distintas: la primera de las tres de Lima al pueblo de Cocachacra, en donde empieza á cerrarse la quebrada de S. Mateo, tiene catorce leguas de largo y corre por entre las haciendas del Valle de Lima sobre un terreno por lo general llano y seguro, sin mas obstáculos ni molestias que los que presenta la incuria de los hombres. En el pueblo de Cocachacra, en donde concluye el Valle de Lima, empieza la quebrada de S. Mateo, grieta formada en el gran promontorio de los Andes por la apertura de dos cerros de roca que se elevan perpendiculares á una altura inmensa sobre la cabeza del viajero: en el fondo del abismo corre de cascada en cascada el rio Rimac, y en la pared derecha se dibuja á veces á una altura inmensa tallado en la roca viva, un angosto pretil que conduce de despeñadero en despeñadero al viajero atribulado á las alturas de Pomacancha, asiento mineral situado al principio de la cordillera á doce mil pies sobre el nivel del mar; allí ya ha desaparecido la quebrada y el camino empieza á alcanzar paulatina y suavemente la cima de los Andes, que tal se reputa el caserío de Morococha, en donde se ha levantado por el Sr. Pflucker el establecimiento metalúrgico, de que ya hemos hablado, y cuyo aspecto europeo ameniza algun tanto la monotonia sombría de esos desiertos parages. De Morococha continúa el camino por *esteppas* inmensas, que de ondulacion en ondulacion descienden al viajero mas ó menos insensiblemente hasta el Valle de

Jauja diez y siete leguas distante de las cimas de la cordillera.—Pero aunque en esta parte el transeunte no tiene que temer por su vida á cada paso, como en los precipicios de la quebrada, tiene que ir escojiendo en la misma pampa los angostos senderos, con que el casco de la bestia, ya que no la mano del hombre, ha marcado la via de un punto á otro.—El que de ella se desvia debe temer extraviarse y quedar perdido en esos helados é inmensos desiertos, ó atollado en los pantanos que forman los deshuelos, ó muerto de hambre y de frio él y sus cabalgaduras por no llegar á tiempo á la choza inmunda y miserable que sirve de albergue en ese despoblado sin fin al pobre caminante. Por esta compendiada relacion habrá visto el lector, que la única parte del camino en que la naturaleza se resiste á dar ayuda al esfuerzo del hombre, es la comprendida entre los dos extremos de la quebrada de S. Mateo, sin que el resto de él ofrezca el menor obstáculo, sino por el contrario favorezca y hasta convida, por decirlo así, á los indolentes habitantes, á allanar pequeñas dificultades, á quitar unas cuantas piedras, y á dar algunos golpes de azadon, que tanto contribuirian á su bienestar. ¿Cómo extrañar pues que con semejantes vias de comunicacion el valor minimo de los fletes alcance la enorme suma de cuatro pesos por quintal ó sean ochenta pesos por tonelada, es decir, que cueste el flete de Jauja á Lima cuatro veces mas que el del Callao á Liverpool ó á la China? ¿Qué tráfico puede haber, qué comercio puede crearse, qué movimiento industrial puede sostenerse con semejantes vias de comunicacion? ¿Qué industrias pueden establecerse, cuando cualquier utensilio de algun volumen tiene que conducirse á brazo de hombre, y si ese utensilio sobrepasa las mas moderadas dimensiones es ya imposible trasportarlo, porque no *cabe* por el camino?

De esto queriamos que se informase el lector para que pueda calcular con nosotros todo lo que hay derecho de esperar del establecimiento de un ferro-carril,

que reemplazase los senderos que hoy sirven de caminos entre uno de los principales Departamentos del Perú y la Capital de la República.

IX.

El primer resultado de la union de Junin y de la costa por una via férrea seria el aumento de la produccion agricola del primero y de los Departamentos que lo avicinan. La salida fácil y barata de los artículos de alimentacion que ellos producen, estableceria una corriente cada dia mayor entre esos campos inmensos de produccion y los grandes centros de consumo del litoral. Esta corriente natural, que solo nace con la via de comunicacion y que tanto favorecen los ferrocarriles, bastaria por sí sola á fomentar indefinidamente la produccion de esos Departamentos; grandes y elocuentes ejemplos tenemos de este fenómeno operado por el vapor en todas partes: bastarían remitir á nuestros lectores, como prueba de ello, á las estadísticas de los Estados Unidos, cuya produccion de maiz ha alcanzado el año pasado la cifra enorme de 350 millones de pesos. Y si las naciones civilizadas del antiguo mundo, en donde el ferro-carril es solo una perfeccion de las antiguas vias de comunicacion, y no hace mas que facilitar las transacciones y el comercio, han visto desarrollarse en ellas la fuerza productora con tal vigor, que en la Bélgica, esa miniatura de la civilizacion de siglo XIX, ha duplicado la produccion en los últimos 30 años, qué no debe esperarse de las vias férreas en países, en donde puede decirse sin exageracion, que no existen vias de comunicacion de ninguna especie, en donde por lo tanto no hay comercio, y en donde solo se pide á la tierra que produzca lo necesario para mantener al labrador que la trabaja? Si la locomotiva facilita en otros países la produccion y el comercio, en los nuestros su mision es mas alta: es de crear lo que hoy no existe, es de fecundizar y dar vida á elementos de riqueza, que hoy se encuentran en estado latente y embrionario.

Aunque los ejemplos de las demas naciones y la experiencia de todo el mundo no nos facultasen para creerlo así, la simple razon nos lo demostraria. Los obstáculos para la produccion del otro lado de los Andes son como todo el mundo sabe: la falta de expendio de los frutos, lo que proviene de la falta de caminos y la ignorancia y el atraso industrial y moral de esas poblaciones. Si estos son los obstáculos, ¿no es indudable, que el establecimiento de una via de comunicacion rápida y poco costosa, que abriera mercados á esos frutos y que regenerara moralmente á esas poblaciones poniéndolas en contacto con el resto del mundo, seria el medio mas eficaz de removerlos?

X.

Por la noticia que tenemos dada del Departamento de Junin puede calcularse poco mas ó menos los artículos sobre que se operaria el aumento de su produccion. Estos artículos son de dos clases: aquellos, sobre que hoy se hace á pesar de las dificultades de transporte un comercio mas ó menos importante, y aquellos que no se exportan por el precio elevado de los fletes, pero que podrian exportarse con un ferrocarril.

Los artículos que hoy se exportan de ese Departamento son principalmente: comestibles para el consumo de Lima y de toda la costa, ganados vacuno y lanar para el mismo consumo, y lanas y metales para el comercio exterior.

La carestía de los artículos de alimentacion, que de algun tiempo á esta parte se observa en el Departamento de Lima por causas que no es de este lugar examinar, bastaba por sí sola á nuestro juicio para haber llamado la atencion pública hácia el natural granero del Perú. En una nacion jóven, en donde no hay aglomeracion de poblacion, cuyos terrenos no están agotados por una incesante produccion, y que léjos de eso necesita aumentar su poblacion, la carestía de los artículos de primera necesidad es, económicamente

considerado, un síntoma alarmante y digno por mil motivos de que se le busque remedio. Y si se piensa que en esa misma nación y á cuarenta leguas del punto agoviado por la carestía, hay provincia en que se pudren las cosechas sobrantes por falta de vias de comunicacion, ese síntoma que, económicamente es alarmante, pasa á ser moral y políticamente, un hecho escandaloso. Sea de esto lo que quiera, es lo cierto que de cinco á seis años á esta parte está sujeto el Departamento de Lima á una espantosa carestía, y que en un Departamento limitrofe se teme como á una gran calamidad una cosecha abundante.

Vista la cuestion del establecimiento de una via-ferrea bajo este aspecto, es indudable que el habitante de la costa reportaria tan grandes ventajas como el del interior. La facilidad del trasporte haria afluir á los mercados del litoral grandes cantidades de víveres, que abaratarian la vida y favorecerian el consumo, lo que á su vez refluiria en beneficio del interior, estimulando y alentando la produccion.

La benéfica influencia de las facilidades del transporte se haria quizas sentir en el comercio de ganados mas aún que en el de los artículos muertos. Los ganados actualmente son conducidos de Junín á Lima por las punas en un viage penosísimo de veinte dias á un mes. La mala calidad de los alimentos y la fatiga los hacen llegar á la costa en tal estado, que se necesita una larga y prolongada invernada para que convalezcan los animales que han sobrevivido y para ponerlos en estado de ser entregados al consumo, invernada en la cual, como es sabido, de ganaderos y agricultores, parece tambien un gran número de reses, victimas de la impresion que les hace el fuerte cambio de temperamento y la nueva alimentacion. Todas estas causas, como es natural, acrecen considerablemente el valor del ganado, y consiguientemente del primer artículo de alimentacion, y restringen el cambio de un modo nada provechoso para la poblacion del litoral. Con vias de comunicacion rápidas y fáciles cambiarian completa-

mente las condiciones de este giro. Los ganados ahorrarian el penoso viaje que hoy tienen que hacer y vendrían ya engordados del interior, para entregarse en la costa inmediatamente al consumo, lo cual proporcionaría además de la disminución de la mortalidad en el viaje y en la invernada, el ahorro no pequeño de los pastos de la costa, un ciento por ciento más caros que los del interior, y todo esto traería por resultado la baratura, y la baratura favorecería el consumo y el consumo fomentaría la producción. La idea, aunque ligera, que antes tenemos dada de lo que son las haciendas de crías en el interior, ayudará a nuestros lectores para calcular de cuánto ensanche es susceptible este ramo principal de la riqueza agrícola de un país, y cuán grandes ventajas pueden reportar de ese ensanche la alimentación de los habitantes de la costa, la riqueza de los del interior y aun el comercio de retornos de la República.

Uno de los principales artículos de la exportación del Perú consiste en las lanas de oveja que se recoge en las Punas: artículo que a pesar de su actual importancia podía indudablemente representar en nuestras exportaciones un papel más principal del que tiene hoy. Careciendo como carecemos de toda clase de datos estadísticos que puedan ayudarnos en nuestros cálculos, muy difícil nos es avaluar con precisión el valor a que ascienda la exportación de este artículo; pero de todos modos nos es permitido creer, que la actual explotación es susceptible de muy gran aumento. Estamos seguros de que la producción de Junín en lanas de carnero no excederá de ocho mil quintales en el año; ¿y no es esta una producción mínima para un Departamento, que como hemos visto, cuenta tan numerosos y tan grandes elementos para el fomento de esta industria?

Respecto de la producción metalúrgica, difícil es aún para quien posea los conocimientos especiales de que nosotros carecemos, calcular la metamorfosis que en ella operaría la apertura, por decirlo así, de esas re-

giones á la civilizaci6n. No me parece sin embargo que puedan suscitarse dudas sobre esa influencia. Solo la explotaci6n por medio de maquinarias poderosas de minerales que hoy se desdennan por su pobreza, aumentaria y no en poco la materia exportable de la Republica, permitiendo al mismo tiempo la facilidad de la comunicaci6n y por consiguiente el menor flete, llegar sales y azogues mas baratos al mineral, y de este modo se obtendria el mas barato beneficio.

Finalmente, si para la conducci6n de los metales preciosos no se reportarian grandes bienes del nuevo camino, la explotaci6n de los metales toscos y principalmente el cobre podria ser muy favorecido por la baratura de los fletes, pues es sabido que no pudiéndose dar en el establecimiento mineral al metal de cobre todo el beneficio que él exige, se remite generalmente á Inglaterra á medio refinar, y por consiguiente con un gran peso y con exorbitantes costos de transporte.

XI.

Pero pensar que el movimiento industrial que la locomotora imprimiria del otro lado de los Andes se limitaria tan solo á dar algun impulso á las industrias actualmente existentes, sin extender su esfera de acci6n mas allá de ellas, seria juzgar miserablemente el papel de resurrecci6n que está llamado á desempeñar el vapor en esos territorios virgenes, y seria desconocer los mil y mil elementos de progreso que ellos encierran. El primer milagro que la locomotora opera, y lo opera en todas partes es crear valores allí donde no existen, encontrar importancia real á lo que antes no la tenia, utilizar cosas que antes eran inútiles.

Los criaderos de carbon de piedra, por ejemplo, que se encuentran en muchas partes del Departamento de Junin, no tienen hoy importancia real, porque no pueden ser utilizados: no son valores económicos. El carbon que ellos producen es inmejorable, segun la opi-

nion de todos: su estraccion no puede ser mas sencilla; pero no tiene valor porque no puede utilizársele donde se le necesita, le falta la *viabilidad*. El carbon del Perú yace sin valor en las alturas de Morococha á treinta leguas de Lima, y para el servicio de la costa traemos doscientas mil toneladas cada año de dos mil leguas de distancia, que necesitamos pagar con tres millones de pesos.

La Provincia de Jauja y varias Provincias de Huancavelica producen granos de excelente calidad y pueden producir lo suficiente para el abasto de todo el Departamento de Lima. Pero ese posible exceso de produccion es hoy dia una cantidad imaginaria en lugar de ser un valor real y tangible, y cada año vamos á comprar á Chile trescientas mil fanegas de trigo, por las cuales hay que retornar con grandes trabajos cerca de dos millones de pesos; y lo que con el carbon y con el trigo, sucede con mil y mil otros articulos.

No seria dificil hacer una larga y nada ilusoria enumeracion de todos los veneros industriales existentes que pudieran explotarse y de los ocultos que quizás aparecieran; pero como esta relacion tendria que estribirse en apreciaciones nuestras propias que podrian ser tildadas de equivocadas ó exageradas, y como nuestro propósito no es tanto dar á la pública luz nuestros pensamientos sobre el Departamento de Junin, ni imponer nuestras opiniones cuanto suministrar puramente datos para que nuestros lectores puedan basar sobre ellos, por sí solos sus propios juicios y apreciaciones, nos limitaremos á asentar alguno que otro hecho que manifieste alguno que otro fenómeno económico que allí se observa y que revele las ventajosas condiciones con que algunas industrias podrian implantarse.

Uno que por su rareza y su importancia no puede dejarse pasar desapercibido tiene lugar con la lana del interior del Perú y es producido exclusivamente por la absoluta falta de vias de comunicacion; este fenómeno es el siguiente: La lana del Departamento de Junin, por ejemplo, es vendida por el hacendado al comercian-

te extranjero que la paga á 12\$ quintal para enviarla á vender á Europa. El precio se recarga con los siguientes gastos: flete de Jauja á Lima 70 á 80\$ tonelada: prensa y enfiardelaje 1\$ á 12rs. quintal: conduccion al Callao 4 ó 5\$ tonelada: seis á siete libras esterlinas por flete del Callao á Inglaterra, 18 á 20 por ciento de seguros, gastos generales, comisiones &c.; allí el comerciante la vende muchas veces al lavador, que con algunos chelines mas de precio la revende al fabricante. El fabricante la convierte en paño burdo, por ejemplo, y la vuelve á vender quizás el mismo comerciante que la habia exportado; y ya metamorfoseada la lana vuelve á emprender su viaje de regreso al Perú: paga flete de Inglaterra al Callao y conduccion del Callao á Lima: paga 30 por ciento de derechos de importacion al Perú: paga gastos sin fin y numerosas comisiones: paga otra vez un flete de ochenta pesos tonelada para volver al interior y allí es vendida al indio del interior, que lo paga todo.

Qué, ¿una fábrica de paños burdos para el consumo del pueblo no podria establecerse en una Provincia, que posee las materias primeras, que tiene poblacion, en donde el jornal es baratisimo, en donde hay tintes de todas clases, y sobre todo que está protegida de la concurrencia extranjerá, no solo por los derechos protectores de la aduana, sino por los otros derechos protectores, con que grava la naturaleza á todo lo que en esa Provincia se quiera importar? ¿Pueden exigirse mas favorables condiciones para el establecimiento de cualquier industria? Pero, ¿de qué sirven estas favorables condiciones, si la conduccion del material de una gran fábrica por cuarenta leguas del Perú costaria el doble del valor del material y quizás no podria efectuarse? Háganse caminos y todo nacerá de la tierra: sin ellos todos los esfuerzos son inútiles.

Lo que acontece en el interior del Perú con la lana sucede con todas las materias primeras que se explotan. Muchas de ellas podrian prestarse á ser allí mismo manufacturadas, para lo cual acabamos de ver

que no faltan elementos. No se podrían fundar, por cierto, grandiosas fábricas de paños, ni sedas, ni porcelanas, ni cristales; pero habiendo baratura de jornal y de alimentacion, materias primeras, carbon de piedra à discrecion, y mejor que eso grandes y poderosas caídas de agua, por qué no se habian de establecer fábricas de paños burdos, de tejidos toscos de algodón y de cáñamo, de loza ordinaria, de curtiembres de cueros y de preparacion del cardenillo, de la potasa y cenizas gravelosas? Y no se crea que de tan humildes industrias no pueda esperarse grandes resultados económicos: por el contrario, las industrias que están al alcance de las clases secundarias son las que mas propenden al bienestar de la poblacion y al progreso de la nacion. Mientras Sévres, Sedan, Gobelinos y otras fabricas monumentales necesitan para sostenerse grandes subvenciones del Gobierno las unas, y otras se contentan con repartir módicos dividendos à sus propietarios, contribuyendo muy poco al bienestar de las poblaciones que las sostienen, la ciudad de Cincinnati levantada ayer solo en un desierto, ha alcanzado con sus curtiembres, con sus salazones, con sus fábricas de toscos muebles, con sus relojes de madera de ocho pesos pieza, tal prosperidad y tal crecimiento que hoy es la capital del comercio occidental, de los Estados Unidos, y quizás la primera ciudad manufacturera de la Union.

Ya que hablamos de los Estados-Unidos, *l'enfant colosse*, tomaremos de su historia industrial un hecho que nos manifestará ademas, si debe ó no esperarse en el Perú del establecimiento de vias de comunicacion, no solo el progreso de las industrias existentes y la creacion de otras nuevas, sino el descubrimiento quizás de riquezas hoy ignoradas de nosotros. No hace muchos años que el ingeniero Wetheril fuè sorprendido en las inmediaciones de Leaulkill por un calor intenso que brotaba de la tierra acompañado de frecuente chisporroteo: era una capa de tierra negruzca que estaba en combustion, y esa tierra era el *antracito*. Se hicieron largos y com-

plicados experimentos para descubrir el modo de utilizar el nuevo combustible y por fin el año de 1820 se empezó por sacar 300 toneladas: quince años despues, en 1835 los Estados Unidos producian 557,000 toneladas de antracito. Hoy la produccion total de ese combustible, que despues se buscó y descubrió en muchas otras partes del mundo, se cuenta por millones de toneladas.

Nos parece que con lo expuesto hay datos sobrados para que todo el que tenga un mediano conocimiento de estas materias pueda juzgar y calcular por sí mismo sin necesidad de nuestro auxilio, cuáles y cuántos pueden ser los resultados materiales de la resolucion de la gran cuestion que hoy se plantea.

XII.

Hemos procurado en los anteriores capítulos trazar, tan fielmente como nos ha sido posible, un cuadro de los elementos de prosperidad que el Departamento de Junin esconde hoy en su territorio y de dar una idea, ó mas bien dicho de suministrar datos para formar una idea del desarrollo de que esos elementos son susceptibles y de la influencia eficaz y pronta, que en ese desarrollo debería ejercer el establecimiento de una via férrea, que lo uniera á la costa. Todo lo anterior se refiere solo, como podrá el lector recordar á la parte habitada y peruana de ese Departamento, sin que hayamos dedicado, sino muy pocas líneas á aquella parte, hoy salvaje y desconocida, que forma la mas considerable, y que en algunas decenas de años mas seria el emporio del comercio y de la produccion del Perú, ó formará quizás otra nacion en la nuestra patria. Séanos pues permitido llamar hácia ella la atencion, y hácia algunas cuestiones referentes á sus territorios: cuestiones que por extrañas que á primera vista parezcan á un trabajo sobre la Provincia de Jauja y al proyecto camino, tienen sin embargo grande y estrecha extension con el progreso de esa Provincia, y con la inmediacion de ella á la capital de la República.

Es hoy opinion muy esparcida, y ya nuestro juicio error trascendental, que la colonizacion de los Valles de Amazonas debe empezarse por el lado oriental, es decir por la desembocadura de los rios. Los motivos ó el único motivo, porque en rigor no es mas que uno, que ha habido para adoptar ese erróneo sistema cuyo iniciador en el gabinete fué uno de los hombres públicos de mas indisputable talento que hayamos tenido, quien le dió todo el peso de su opinion fueron: primero, que la facilidad de transporte mayor por las aguas del Amazonas, que por los peligrosos senderos de los Andes atraeria la inmigracion europea hacia esos parages; y segundo que la misma facilidad de transporte haria posible la exportacion á Europa de los productos de nuestras montañas. Dos vapores comprados á bien caro precio, hoy completamente perdidos y caudales ingentes gastados en inmigracion que ha ido á poblar las ciudades del Brasil, han sido los prácticos resultados de este sistema.

Ni cómo esperar que hubiera de suceder de otra manera? En las márgenes del rio Amazonas desde su embocadura hasta la frontera peruana, hay una multitud de poblaciones brasileras, algunas de ellas considerables, que ofrecen al comercio y al inmigrante todas las facilidades y ventajas que el tiempo y una buena administracion aclimatan en un país. Esos centros de poblacion tienen á su inmediacion montañas, cuyos productos son los mismos que los del Perú, y que se extraen con la mayor facilidad que presenta la inmediacion á centros de poblacion considerables; y esas montañas y esas poblaciones están mas inmediatas que las nuestras al Atlántico, que es el gran centro de atraccion de toda inmigracion Europea. Fácil es, pues, comprender cómo la parte brasileras de la montaña, es la que hasta ahora ha aprovechado de los grandes sacrificios hechos por nosotros para poblar nuestro territorio.

Los mismos motivos que nuestros hombres de Estado tuvieron para atraer la inmigracion hácia ese lado,

á saber: las facilidades para el comercio y la intermediación al Atlántico, han sido los que han llevado á los inmigrados á las ciudades del Brasil, que están mas inmediatas al Atlántico que las nuestras, y que ofrecen mayores ventajas y comodidades para el comercio. Y gracias sean dadas á la Providencia por el mal éxito de nuestros esfuerzos. ¿Qué haríamos hoy, si los deseos de nuestros Estadistas se hubieran realizado y si en los últimos cinco años trascurridos hubiera llegado á Nauta y ocupado los márgenes del Ucayali y del Amazonas una población de cinco á seis mil inmigrados por año, yanques, ingleses ó alemanes lo que haria hoy un total de veinte y cinco á treinta mil aventureros posesionados de la embocadura de todos nuestros rios navegables? ¿Cómo nos arreglaríamos para sujetar á nuestras leyes y bajo nuestro dominio una nacion extranjera y relativamente populosa, que podria oponer una masa de quince á veinte mil hombres, á las pequeñas fuerzas que nuestros disturbios políticos nos permitiesen destacar de vez en cuando hacia esos parages remotos? Dése el Perú la enhorabuena por el mal éxito de los esfuerzos que se han hecho en este sentido.

Mucho pudiéramos decir sobre este sistema de inmigración, que está de moda en los pueblos de Sud-América y que en ninguna otra parte hemos visto jamás usado, que consiste en traer hombres que generalmente se pagan á tanto por cabeza para poblar desiertos: sistema que proviene de nuestro empeño para colonizar sin tener ni los elementos, ni las facultades expansivas de naciones colonizadoras. Los Estados Unidos que son aquella nacion cuyas circunstancias locales presentan mas analogía con las nuestras, no han acudido, nunca que sepamos, á tan absurdo expediente. Allí hay inmigración europea, y hay colonización de desiertos: pero no se hace de estas dos operaciones, tan distintas, una sola, como entre nosotros se pretende; y las prósperas poblaciones que hoy florecen á las márgenes del Missisipi ó del Ohio no son debidas por cierto á una inmigración exótica y postiza, como la que nosotros procu-

ramos para las orillas del Amazonas. En los Estados Unidos la inmigracion europea acude por la parte civilizada: se introduce á las ciudades; se derrama en los campos; llena, por decirlo asi, todos los vacios é interticios de la parte poblada y hace rebozar la poblacion exhuberante hácia los desiertos del interior. Esta es la única relacion que tiene allí la inmigracion extrangera y la colonizacion; y esta es la única que debiamos desear que tuviera tambien en el Perú.

Conocemos, sin embargo, que la debilidad de nuestras facultades expansivas hacen indispensable la directa intervencion del colono europeo en nuestra tarea colonizadora, mas no por eso podemos convenir en que se haga de él el colonizador por excelencia, y en que abdiquemos ciegamente en él los deberes que nos impone la soberanía de nuestro territorio.

No es posible extendernos mas en consideraciones generales que tienen solo una relacion con el asunto que nos ocupa, y para las que necesitaríamos mucha extension y mucho estudio. Basta á nuestro propósito señalar los defectos y los peligros del sistema de colonizacion hasta ahora empleado, é indicar los medios de que podemos valernos para remediarlos y prevenirlos.

Los peligros y defectos de este sistema provienen como arriba hemos dicho de dos cosas: de colonizar con gente enteramente extraña á nosotros mismos y de colonizar con esa gente terrenos que están fuera de nuestra esfera de accion, que no es otra cosa colonizar con ingleses, americanos ó alemanes, es decir, gentes de costumbres, de hábitos y hasta de preocupaciones distintas y aun opuestas á las nuestras, las márgenes del Ucayali y del Amazonas, es decir, territorios que al mas ligero esfuerzo pueden facilisimamente desprenderse del resto del Perú.

Manifestar los inconvenientes del sistema que combatimos es, á nuestro juicio, indicar el remedio. Trátese de crear vínculos al formar las colonias entre los individuos que las compongan y el resto del Perú, en vez de establecer esas colonias en completa comunicacion

con él; póngaselas al alcance de la acción moral y material de la parte habitada del Perú en vez de colocarlas fuera de ella; procúrese comenzar á colonizar la parte peruana de la montaña en lugar de apresurarse á poblar la que solo será peruana mientras necesite del abrigo de nuestro pabellon, es decir, mientras valga poco y enarbolará cualquiera otro cuando pudiera empezar á sernos útil: ó en otros términos, comiencese la colonizacion de los Valles de Amazonas por el nacimiento de los rios y no por las desembocaduras, y estarán removidos todos los inconvenientes y salvados todos los peligros, que trae consigo la colonizacion de esos ricos territorios.

XIII. *La única forma de colonización que nos importa es la de la montaña de nuestro territorio.*

Parece que felizmente el Gobierno ha visto últimamente bajo este mismo aspecto la cuestion de la colonizacion del Amazonas y sus afluentes, pues el lugar señalado para el establecimiento de una colonia traída últimamente de Alemania ha sido el Pozuzo, en la afluencia de los rios Pozuzo y Mayro, á poco mas de treinta leguas del cerro de Pasco, y veinticinco mas ó menos de la Provincia de Huánuco. Débese al señor Coronel Salcedo, Prefecto entonces de Junin, una merecida accion de gracias por la acertada eleccion del lugar escogido, y á los individuos del Gobierno de entonces por el abandono que ese paso importaba del anterior sistema y la adopcion del único acertado y racional.

Al poner en planta este plan de colonizacion, el Departamento de Junin atrae involuntariamente la atencion. Su proximidad á Lima, á la vez que su contigüidad á la montaña, fuera de otras consideraciones, lo hacen á nuestro juicio el centro natural, de donde deberá partir todo esfuerzo para colonizar.

Creemos haber explicado suficientemente, ó por lo ménos tanto, como nuestro trabajo nos lo permite, la situacion del Departamento de Junin con respecto á la montaña. De la gran meseta de los Andes en que ese

Departamento está situado, arrancan en distintas direcciones todos los rios que van á engrosar el Ucayali, despues de fecundizar el territorio intermedio. Al bajar estos rios de la meseta de Junin por diversas abras, vá formandó cada uno quebradas, pequeños valles ó cejas de montaña mas ó menos espaciosos, cada una de los cuales se vá abriendo paulatinamente hasta formar todas las grandes pampas que constituyen la verdadera montaña. Como antes hemos dicho, hay en toda la extension del limite oriental del Departamento diversas abras ó gargantas que conduce cada una á una ceja de montaña, y por ellas á la gran montaña. En la Provincia de Jauja solamente hay tres principales gargantas que dirijen á las primeras montañas de Moyobamba, Uchubamba, Andamarca y Acobamba, bañadas por los rios Mántaro, Pangoa y Chanchamayo, que juntos forman el Tambo, principal tributario del Ucayali. Tarma tiene á sus inmediaciones la montaña del Chanchamayo á las márgenes mismas del rio de ese nombre. El Cerro de Pasco está á treinta y cinco leguas del Pozuzo, que forma con el Mayro el Pachitea, desde donde la navegacion es posible hasta el Atlántico. Por fin, Huánuco está á igual distancia del Mayro y del Huayaga.—Por esta sucinta y demasiado compendiada descripción geográfica, puede verse cuanto reúne el Departamento de Junin las condiciones políticas necesarias para que se le constituya en centro de la colonizacion de la montaña.

Quiérese tener una idea de lo que puede hacerse en punto á colonizacion en la montaña limítrofe al Departamento de Junin? Unos cuantos hechos podrán darla aunque no sea sino aproximada y débil.—La parte hoy esplotada de la montaña del Chanchamayo es únicamente un pequeño trozo en la margen izquierda del rio.—Las extendidas y feraces pampas que se hallan á la margen derecha, son hoy bosques inmensos habitados solo por tribus salvages que amenazan sin cesar con la muerte y el incendio á los sobresaltados labradores de la margen civilizada. Esto es hoy: cien años há,

en 1742, en este mismo territorio de la ribera izquierda del Chanchamayo, en que hoy habitan solo tribus feroces, habia *cuarenta y seis* pueblos cristianos y civilizados que componian la mision del Chanchamayo. [1] A treinta leguas de Jauja sobre las orillas del Pangoa estaba edificado el fuerte del mismo nombre que servia de puerto avanzado á la colonizacion; y diez leguas mas allá del fuerte se encontraba el desembarcadero de Jesus Maria en el punto en que el Pangoa, el Chanchamayo y el Apurimac, que allí concluye su curso, entran juntos á formar el caudaloso Tambo, principal afluente del Ucayali. Dentro del rádio de todos estos puestos avanzados hasta Jauja habia cultivo, habia caminos y poblacion cristiana y civilizada, cuyo dominio se agrandaba poco á poco, merced á la decidida proteccion del Gobierno español, y á los esfuerzos, y á la abnegacion heroica de los misioneros. Desgraciadamente en el mismo año á que nos referimos la codicia del gefe español de la mision [y aún el incidente es curioso y elocuente] que mandó duplicar la contribucion que los indigenas pagaban en *pepitas de oro*, y la simultánea sublevacion del célebre Santos Atahualpa excitaron á las neófitas poblaciones á la mas completa rebelion, quedando asi perdidos en un dia los esfuerzos continuados de muchas generaciones. (2)

Este pequeño episodio de la historia de la colonizacion de las montañas de Junin, basta para demostrar que á las ventajas políticas que la inmediatecion de Junin á la Capital ofrece para la colonizacion, se agregan tambien el precedente histórico y la experiencia práctica de las facilidades que las montañas de ese Departamento presentan para todo trabajo de colonizacion que en ellas se emprenda.

XIV.

Se nos preguntará quizás qué tiene que hacer todo esto, tratándose de un camino de Lima á Jauja. Tiene

[1] Archivos de Ocopa.

[2] Idem. idem.

que hacer y mucho á nuestro juicio. Una via férrea de la Capital de la República al Departamento de Junin seria, si se llevase á cabo, el medio mas fácil y mas rápido, sobre ser politicamente el mas seguro de colonizar las montañas del Perú. Ese seria el mejor sistema de colonizacion de cuantos pudieran emprenderse. El establecimiento como bases de colonizacion vínculos estrechos é indisolubles que ligarian á nuestro actual Perú con el nuevo Perú que se fuese allí formando, vínculos, que en vez de debilitarse irian creciendo y estrechándose mas, mientras mayor auge y prosperidad fuesen adquiriendo los nuevos establecimientos: y él iria al mismo tiempo formando y levantando esas colonias, no de un modo forzado y postizo, como tiene que suceder bajo la influencia de la autoridad, sino de la manera fácil y natural con que el comercio sabe por sí solo hacer, y hace en todas partes prosperar sin esfuerzos y sacrificios las poblaciones que encierran verdaderos elementos de prosperidad.

Póngase á Jauja á seis horas de Lima, y abránse caminos carreteros de Jauja á la montaña, es decir, póngase á la montaña á dos dias de Lima, y puede dudar nadie de que ese solo hecho no seria suficiente para que acudiera á ella no solo una gran parte de la poblacion flotante [principalmente la extranjera] de la costa, sino tambien de ultramar, á aprovechar de las primicias de esos territorios vírgenes y á recojer los pingües y preciosos productos, que podrian ser fácilmente trasladados á las costas del Pacífico y de allí muchos de ellos hasta Europa?

Las montañas producen el algodón, el café, el cacao, la caña de azúcar, la vainilla, la cera, la cascarilla, el añil, tintes de todas clases, resinas y maderas esquisitas: dése salida á esos productos y está resuelto el problema de la colonizacion de esos territorios. Haga el Gobierno el camino ó favorezca su construccion, éste hará el resto.

No será demas notar de paso, que si la apertura de la montaña fuese hecha como nosotros lo entendemos, es

decir, por el lado del Pacífico, y mucho mas si fuese debida á un ferro-carril, la exportación de los productos de las montañas hácia la costa, haria en breve de Lima el gran centro comercial, en donde se operaria un movimiento de cambiós que la convertirian pronto en el emporio del comercio del Pacífico.

Son tales y tan efectivos los elementos de prosperidad y fortuna que cuenta nuestro pais, *en estado de naturaleza*, por decirlo así, que al aplicarle, aunque no sea mas que con la imaginacion cualquier principio de economía social por sencillo que sea, asusta la inmensidad de las consecuencias que la lójica va sacando una por una de esa aplicacion, y se teme pecar de visionario y utopista cuando se comparan las colosales proporciones de esas consecuencias con las mezquinas dimensiones de nuestra menguada actualidad.

No puede prescindirse al hablar de la montaña del Perú de tributar un homenaje de pública gratitud y de veneracion hácia unos pobres monges, que desnudados de toda ambición y de todo interés mundano, están batallando hace veinte años, reducidos á sus propios esfuerzos y sin la proteccion mas insignificante de parte de las autoridades, por ganar las tribus de nuestras montañas á la fé y sus riquezas á la civilización, sin encontrar mas recompensa en este mundo, que el martirio algunos de ellos, y los demas la indiferencia.

XV.

Después de haber manifestado las ventajas materiales, que del ferrocarril de Jauja deben reportar los Departamentos de Junin y de Lima, despues de haber enunciado todos los elementos de produccion del primero, susceptibles de algun desarrollo y de haber hecho notar las consecuencias que el desarrollo de esos elementos puede producir respecto del segundo; y despues, por fin, de haber indicado la relacion que existe entre la comunicacion de Junin y la Costa con la colonizacion de los vallés de Amazonas, séanos permitido llamar la atencion hácia consideraciones, aunque tambien

de un orden material, de esfera indudablemente mas elevada y que pondrán quizás en evidencia la íntima liga de todas las cuestiones anteriores, con el porvenir económico y político de nuestro país.

El aumento de producción de un Departamento no es en nuestro concepto un hecho local y de locales ventajas y resultados: es un hecho económico de resultados y ventajas generales, que tienen de palpase en toda la República, así en las últimas clases de la sociedad, como en las esferas administrativas.

La aparición del huano ha puesto al Perú bajo la influencia de un doble fenómeno económico, que nunca se ha producido en otra parte y para el día de cuya desaparición nunca tampoco tomaremos suficientes precauciones: ese doble fenómeno es el siguiente. El Perú gracias al huano, puede consumir y consume del extranjero hoy tres veces mas de lo que naturalmente produce; y el Gobierno del Perú puede hoy gastar y gasta cuatro veces mas de sus entradas naturales.

Analicemos un poco estas dos cuestiones por la relación que tienen con nuestro asunto y empezemos por la primera.

El Perú, que el año de 1845 producía y exportaba por un valor de siete millones mas ó menos y que consumía poco mas, consume hoy 21 millones de mercaderías extranjeras que se pagan con los mismos 7 millones de productos naturales, mas catorce de huano. Esta situación es indudablemente comodísima para el presente, puesto que con un trabajo como 1, podemos consumir como 3, pero, como no puede ser eterna, por muy cómoda que sea para el que vive con el día, es de una perspectiva aterradora para el que medite en un cercano porvenir.

Es tristemente curioso registrar uno de los estados de Aduana, que allá de vez en cuando, cada siete u ocho años, suelen dar á luz nuestras oficinas fiscales, triste desengaño para el que vaya á buscar en ellos el desarrollo de nuestra industria ó el fomento de nuestra producción. No es de este lugar entrar en un exámen detallado

y comprobar las cifras que arrojan esos documentos. Bástenos saber que del año de 1847 al de 1853, último estado que hemos visto, es decir en cinco años de paz y de prosperidad relativas, en nada ha aumentado la cifra de nuestras exportaciones, y léjos de eso, hay artículos que han desaparecido completamente del catálogo de ellas. En cambio las importaciones, es decir, los consumos, aumentan año por año. En 1847 los productos naturales eran 7 millones y los consumos 7 y medio: en 1853 los productos naturales eran los mismos 7 millones y los consumos alcanzaban á 21 millones. El huano paga hoy la diferencia. Pero llegará por fin el día, y no está lejos, en que se saque de las islas la última tonelada, y si la producción natural del Perú y los consumos se encuentran entonces guardando la proporción que hoy, nos veremos ese día con solo siete ú ocho millones de productos naturales para pagar los 25 ó 30 que entónces consumiremos y que nos hemos acostumbrado ya á consumir. Disminuirán entónces los consumos, se responde, y puesto que no quedan mas que 7 ú 8 millones de productos exportables con que pagar lo que consumamos, nos ceñiremos á consumir siete ú ocho tambien, en vez de los 25 ó 30 que consumiésemos el día que concluyese el huano. La respuesta es indudablemente en extremo fácil y sencilla, pero cuando se piensa en lo que encierran esas cuatro palabras debe temblar todo hombre previsor. No es el aumento de consumos de un pueblo un hecho insignificante y transitorio cuya cesacion ó retroceso puede ser mirado con indiferencia por ese mismo pueblo: el aumento de consumos viene del aumento de necesidades y el aumento de necesidades, dígase lo que se quiera, viene del aumento de civilización. "El día que el huano concluya consumiremos 7 millones en vez de 25", es cosa que se dice muy fácilmente; pero en el hecho, esa frase significa un cataclismo: un espantoso cataclismo. Para cada peruano que en un largo periodo se ha acostumbrado á consumir 4, verse repentinamente sin poder consumir mas que uno, es pasar de un día á otro, de la opulencia á la miseria: para el Perú ese

mismo hecho importa retroceder treinta años: es la transición de la civilización á la barbarie.

El aumento de la producción natural del Perú es el remedio, el único remedio para preservarnos de ese cataclismo que indudablemente tiene que sobrevenir algún día y que no está quizás muy lejos: fomentar desde ahora en lo posible nuestra producción para favorecer con ella el aumento de nuestras rentas es el modo de irnos preparando, aunque sea poco á poco y paulatinamente, á prevenir las desastrosas consecuencias que tiene que traer consigo la extinción del huano del Perú.

Y si para prevenir el menoscabo que en nuestros consumos y el despaginamiento que en nuestras relaciones comerciales traerá consigo la conclusión del huano, importa favorecer en el Perú, todo lo que se pueda, las fuentes de producción, mucho más necesario y urgente es ello, cuando se considera la conclusión del huano, como la extinción de la renta del Perú, como la bancarrota fiscal de nuestro país. Como la bancarrota, decimos y no usamos la palabra en un sentido metafórico, porque, acostumbrados como estamos á gastar merced al huano más de nuestras rentas naturales, bancarrota habrá el día en que la renta precaria desaparezca y no quede sino la exigua renta propia para hacer frente á necesidades fiscales que nos hemos creado, cuatro veces mayores que las que esas rentas pueden satisfacer; y tampoco se diga, al tratarse estafaz de la cuestión que si ahora gastamos quince ó diez y seis millones de pesos en nuestros gastos fiscales, es porque tenemos como hacerlo y que el día que la renta quede reducida á su cifra natural se rebajarán también los gastos á ese tipo, porque si esto aritméticamente tendría que suceder, queramos ó no, solo será trayendo consigo otro cataclismo político, que entabado con el económico que como hemos visto, la misma causa debe producir, acabarán ambos de consuno por sumir al Perú en la misma vorágine en que estamos viendo hoy á la República de Méjico en el estertor de la agonía: Así como los

pueblos no pueden pasar repentinamente de un consumo dado á otro cuatro ó cinco veces menor, ó en otras palabras, así como los pueblos no pueden reducir repentinamente sus necesidades, del mismo modo los Gobiernos, á quienes una situacion holgada y fácil ha permitido ensanchar mucho ó poco su esfera de accion, se crean merced á esa holgura y á ese ensanche, necesidades que tienen que satisfacer y sin cuya satisfaccion no podrán administrar. Qué hará el Gobierno Peruano el dia en que se encuentre sin entradas del huano y con un presupuesto de 15 ó 20 millones de gastos en cada año?

Tambien por esta razon es necesario, urgentemente necesario, que el Gobierno piense con la suficiente anticipacion en crear elementos que permitan gobernar este país cuando concluya el huano: ó mejor que pensar en crearlos que los cree de una vez, porque si como es probable nos quedan apenas doce ó quince años de riqueza, no es mucho el tiempo de que podemos disponer para emplearlo solo en pensar y discutir, que es cuanto hasta ahora hemos hecho. Es necesario crear produccion, crear riqueza para poder hacer frente con ella mas tarde á los gastos del Estado.

Cuestiones son estas, que la clase de nuestro trabajo no nos permite tratar sino de paso, y únicamente en cuanto tienen relacion con él. Son sin embargo verdades tan patentes y tan claras, que basta el enunciarlas para darles toda la importancia que realmente tienen.

Crear retornos que suplan el huano, crear rentas fiscales que reemplacen la del huano: hé aquí el problema. Fomentar la produccion nacional: hé aquí la resolucion: ella nos dará retornos para el comercio: ella nos dará rentas para el estado.

En la produccion nacional, en la riqueza pública será donde encontremos las entradas para nuestro tesoro, cuando la actual renta desaparezca. El aumento de valores en todos los ramos de la actividad nacional permitirá el aumento de las contribuciones: de las contribuciones sobre la tierra que solo pueden pagarse, cuando

la tierra produce, sobre la industria que solo se obtienen cuando la industria florece, sobre la propiedad urbana, consecuencia del aumento de poblacion y por último y mas que todo de las contribuciones indirectas, como la de Aduana que crece solo donde hay movimiento industrial y comercial.

XVI.

Y qué medio mas fácil, mas rápido y mas poderoso de aumentar con la produccion nacional á un mismo tiempo la riqueza de los particulares y la del Estado, qué medio mas espedito y mas sencillo, que las vias de comunicacion?

El año de 1817 un pequeño rincon del mundo, el Estado de Nueva York, concibió el atrevido proyecto de comunicar una parte de su territorio por un canal de navegacion que sirviese de arteria principal al movimiento industrial del Estado. El canal debia tener 142 leguas de estension, es decir, debia ser la obra mas grande en su género que jamás se hubiera realizado. Nada arredró al nuevo estado que emprendió la obra sin mas auxilio que sus propios recursos, y el 4 de Julio de 1817 aniversario de la Independencia americana se inauguraron los trabajos: en Octubre de 1825, ocho años despues solamente, el gran canal estaba entregado á la circulacion.

Cuales fueron los resultados de esa empresa para la riqueza de los particulares y para las rentas del Estado? Hélos aquí:

El aumento de la riqueza particular solo en la ciudad de Nueva York durante los diez años anteriores á la apertura del canal fué de \$. 1.520,000.

Durante los diez años siguientes fué de \$. 144.600,000.

En cuanto al fisco de Nueva York hé aquí algunos datos sobre la influencia que en sus rentas ejerció la apertura del canal.

En 1817 las propiedades productivas del Estado representaban un capital de \$. 3.180,000.

En 1817, doce años después de la conclusión del canal ascendía ese valor á \$ 23.600,000, y la renta del Estado triplicó durante ese período, hasta el punto de permitir la supresión absoluta de toda contribución directa en el Estado. (1)

Cifras como estas no necesitan comentarios y resultados análogos arrojará para el que quiera consultarla la estadística de todas las naciones, que han prestado á las vías de comunicación la atención que ellas merecen. No hay necesidad de buscar ejemplos en los Estados Unidos, en Inglaterra, Francia ni Alemania: basta observar la metamorfosis por que está pasando de cinco años á esta parte solamente nuestra madre España, merced al impulso que en ella se ha dado á la construcción de los ferro-carriles para reconocer el cambio mágico que opera en la vida de un país la grandiosa invención del siglo XIX. mas grandiosa aun por sus consecuencias que por sus detalles.

No creemos que un ferro-carril de Jauja á Lima fuera la única escepcion que á este respecto ofreciera la historia de los ferro-carriles. Creemos al contrario que pocos pueden obrar resultados tan gigantescos y tan rápidos. Ya lo hemos dicho: si en las naciones Europeas el papel de un camino de fierro se reduce á facilitar y activar las comunicaciones entre dos puntos del territorio, en el Perú su misión es de crear esas relaciones que no existen entre lugares que están incomunicados unos de otros; en Europa ellos facilitan el tráfico y el comercio, fomentan así la industria y dan mayor valor á la propiedad: en el Perú lo crearán todo, comercio, industria y hasta la propiedad, porque darán valor á lo que hoy no lo tiene.

Qué valor representa hoy en la riqueza nacional el territorio del Departamento de Junín? Bien insignificante á la verdad. Vale mas una cantera de cal, á las inmediaciones de Lima que todas las canteras de

[4] Michel Chevalier—Ecco. Pol.

mármol, mas todos los creaderos de carbon de piedra de ese Departamento, mas una gran parte de sus minas de plata, y la mayor parte de las de plomo y cobre. Hay *chacras* de *panllevar* en la costa que tienen un valor mayor que alguna hacienda de Junin con treinta leguas de circunferencia: y las montañas del Perú cuanto producen hoy?

Qué valores representaría ese mismo territorio diez años despues de abierto un ferro-carril? No es posible calcularlo, porque no se puede carcular en lo infinito.

Entónces quedarían resueltas las dos cuestiones que mas arriba hemos planteado: la de retornos para el comercio y de rentas para el fisco.

Permitásenos en cuanto á la última dar para concluir un dato que, por insignificante que parezca á primera vista, es en realidad muy elecnente. En las cuentas del año de 1848 rendidas por la Tesorería de Junin (las mas recientes que hemos podido conseguir) no llegó la contribucion predial de ese año, tanto urbana como rústica, á la modesta suma de diez mil pesos.

XVII.

Puesto que nos hemos elevado á contemplar la cuestion que ventilamos desde el punto de vista no ya de los intereses locales de tal ó cual Departamento, sino desde el mas alto de la prosperidad general del pais, no es posible dejar de hacer referencia, aunque sea muy de paso, á algunas otras consideraciones de suficiente importancia, para que nuestros lectores no lleven á mal el que llamemos hácia ellas su atencion.

Un ferro-carril que una la capital de la República con el Departamento de Junin producirá grandes resultados políticos; y un ferro-carril que una la insalubre costa del Pacífico con el valle de Jauja, producirá resultados higiénicos de incuestionable valor para la educacion de la débil y macilenta juventud de Lima.

No creemos que nadie revoque á duda los resultados políticos de un ferro-carril á Jauja. Si los ferro-carriles

están llamados á ejercer una mision de resurreccion en los desiertos salvajes de la América, no lo están menos á efectuar una revolucion moral é intelectual en las masas atrasadas é ignorantes que forman el grueso de nuestra poblacion. Este benéfico influjo lo ejercerán las vias de comunicacion de dos maneras. De una, dando movilidad á los hombres, que hoy pasan su vida y mueren clavados como las piedras ó las plantas en el punto en que la naturaleza los echó por que la movilidad para ellos es por lo pronto la libertad material y un principio tambien de libertad moral, en cuanto á que les desata las ligaduras con que la inmovilidad los tenia sujetos: la movilidad trae tambien la ilustracion; no sin duda la ilustracion de los libros y de las teorías, sino la ciencia práctica de la vida que da el trato frecuente con los hombres.

De otra parte el aumento de riqueza material que los ferro-carriles producen se traduce tambien en un verdadero aumento de civilizacion, en la mejora moral é intelectual de las poblaciones cuyos territorios han sido enriquecidos súbitamente por la locomotiva: El aumento de riqueza de un territorio aumenta el bienestar de sus pobladores; y es principio reconocido cuánto contribuye en el hombre el bienestar á realzar sus sentimientos morales elevando el primero y padre de todos ellos: el de la dignidad personal. Las escuelas y los catecismos políticos podrán hacer á los indios de nuestro interior pedantes: dificilmente ciudadanos. Solo mejorando su condicion material, puede dárseles esos principios de dignidad é independencia personal sin los que jamás pueden ser otra cosa que ilotas miserables, pecheros adictos á la tierra é instrumentos ciegos de todo el que alce un palo para mandarlos. Mejorando la condicion material de nuestros pueblos opondremos la valla mas eficaz contra los avances de la tiranía de una parte y de la otra contra los esfuerzos de los anarquistas. He aquí el segundo modo como los ferro-carriles deben ejercer su influjo moral sobre las poblaciones.

Estos resultados políticos de las vias de comunicaci on

en general no serian los únicos que haría sentir en el Perú un ferrocarril que pusiera á seis horas de Lima un Departamento como el de Junin, del que su posicion Geográfica hace hoy el centro material de la República y cuya riqueza y poblacion, establecido el ferrocarril lo haría tambien la principal arteria de vida del Perú. No es del caso discutir la posicion estratégica del Departamento de Junin que ha sido siempre reconocida como una de las primeras de la República y que, como acabamos de decir, lo sería con doble motivo desarrollado sus elementos de produccion y aumentada su poblacion tanto por ese desarrollo, como por la apertura de la montaña. Junin con un ferrocarril á Lima, con las montañas abiertas, con vias de comunicacion á los Departamentos del Norte, y á los del Sur, si no de derecho, sería política y militarmente la capital de la República: su union á la costa por el ferrocarril haría de los Departamentos de Lima y Junin hasta la montaña una línea poderosa que interceptaría completamente la comunicacion de los dos extremos del Perú: su temperamento, su riqueza, su baratura y su poblacion lo harían el cuartel general de la República; y un ejército acampado en Junin podría acudir con igual celeridad á Ayacucho ó á Trujillo, á las márgenes del Ucayali ó estar en seis horas embarcado en nuestros vapores si sus servicios se exijiesen en nuestro litoral. Orden interior y respetabilidad en el extranjero ganarian no poco con semejantes ventajas militares.

XVIII.

Por lo que hace á los buenos resultados que podría obtenerse para la salud de las poblaciones de la costa y muy principalmente para la de Lima de la comunicacion rápida cómoda y barata entre Lima y Junin, basta considerar por una parte el aumento siempre creciente de la insalubridad del litoral y por otra las admirables condiciones higiénicas de que está dotado ese departamento y con especialidad las provincias de Jauja y Tarma.

No nos parece necesario detenernos en averiguar y corroborar ambos hechos: harto evidente y averiguado es el segundo y no menos cierto é incontestable es por desgracia el primero. ¿Qué familia no tiene alguna prueba mas ó menos dolorosa de los terribles estragos, que en los húmedos climas de la costa ejercen las terribles afecciones pulmonares cada dia mas generalizadas y contra las cuales son impotentes todos los recursos de la ciencia médica? Sin necesidad de averiguar en cada casa las víctimas de ella bástanos echar una ojeada á la estadística de los hospitales para conocer toda la estension y toda la gravedad del mal para la sociedad: año ha habido en que mas de trescientos desgraciados han ido á buscar á los hospitales un remedio sin haber podido encontrar en ellos mas que los consuelos de la caridad y un sudario gratis; estos son solo aquellos que agoviados por el último periodo de la enfermedad se han visto obligados á vencer la natural repugnancia que inspira el hospital y han ido á mendigar allí el alivio de su dolencia incurable. Para tantos tísicos que acuden á las casas de misericordia en el último extremo y solo pertenecientes á la clase mas pobre de la sociedad calcúlese cuantas otras personas de todas las clases de ella deben llevar en las entrañas mas ó menos desarrollado el fatal gérmen.

Cualquiera que haya tenido ocasion de pasar algunos años ocupado en la educación de la juventud de Lima puede atestiguar los estragos producidos en ella por la tisis. Es cosa observada en la mayor parte de los establecimientos de enseñanza que de los jóvenes que se dedican con asiduidad y contraccion al trabajo ya sea intelectual ó material, una porcion y no pequeña sucumbe víctima de esa asiduidad y contraccion: no creemos exagerar al decir que la juventud de Lima, de ambos sexos es diezmada por la enfermedad.

Jauja es el antidoto de ella; sus curaciones asombrosas y en la mayor parte de los casos infalibles están demostradas por la ciencia y corroboradas por los hechos; y no solo es el temperamento de Jauja el remedio para la tisis en el Perú sino que es tambien el único

temperamento en la superficie del globo que posee tan valiosa virtud. Hasta hoy él ha estado solo al alcance de un reducidísimo número de personas cuyas especiales circunstancias les han permitido hacer uso de él: lo costoso del viaje, lo penoso y prolongado del camino, la falta de recursos del otro lado de los Andes hacen necesarios sacrificios morales y pecuniarios que muy pocas personas se atreven á arrostrar y que generalmente se arrostran, cuando el mal ha tomado tales creces que los sacrificios son inútiles. La inmensa mayoría de los afectados parece víctima de la escasez de sus recursos ó de la falta de resolución para arrostrar todas las penalidades y molestias del fatigoso viaje.

Otra enfermedad reinante en toda la costa del pacífico y que hace en su poblacion fuertes estragos, la disenteria, se cura en Jauja casi unicamente con la influencia del temperamento y la del agua.

El ferro-carril á Jauja modificaria muy favorablemente las funestas consecuencias de ambas enfermedades. Con un viaje de seis horas personas atacadas por cualquiera de las dos enfermedades y particularmente por la tisis podrian acudir desde el principio de ella á buscar un remedio que nunca falla cuando se aplica en tiempo y que no siempre es eficaz cuando la enfermedad ha llegado á su completo desarrollo. Jauja que hoy solo es un remedio desesperado podria ser entonces un remedio preventivo para la enfermedad principalmente respecto de la juventud que es en la que mas estragos hace; y estando hoy solo al alcance de unos pocos, lo estaria entonces al de la mayoría inmensa de la poblacion de Lima, aun de los desvalidos pues podrian establecerse allí casas de Beneficencia que recibiesen á los enfermos pobres.

Asi mismo se podria trasladar á Jauja la mayor parte de los establecimientos de instruccion pública superior con lo cual al propio tiempo que la salud, no ganaria poco la educacion moral de nuestra juventud. Allí encontraríamos clima sano y tónico, baratura de la vida y ausencia de los elementos de corrupcion de las grandes pobla-

ciones, es decir los principales elementos que constituyen una ciudad universitaria, en cambio de la atmósfera insalubre de Lima, de su cada día mayor carestía y de los focos de corrupción de todo género que atraen en ella á cada paso á la juventud.

Para que puedan apreciar aritméticamente nuestros lectores las ventajas higiénicas del ferro-carril de Jauja, si en números pueden apreciarse ventajas de esta naturaleza, no será de mas saber que la tisis y la disenteria representan la enorme proporción de un 42 p. \S en la mortalidad general de Lima.

XIX.

Desnúdese al ferro-carril de Jauja de todas sus demas ventajas y habria bastado la perspectiva de las que acabamos de enunciar para que en cualquier parte del mundo se hubieran apresurado todos, Gobierno y ciudadanos á plantear y llevar á cabo la obra. Si Londres ó Nueva York tuviesen un medio de disminuir la mortalidad de su poblacion encontrando un remedio eficaz que contuviese y minorase en algo las enfermedades que llevan á los cementerios un 42 p. \S de los que fallecen y que al propio tiempo arrebatase la juventud á la muerte y restaurase en general la salud de la poblacion, no se habria esperado mucho por cierto para ponerlo en ejecución sin exigirle mas bienes ni esperar mas ventajas.

Felizmente en el Perú se nos presenta el antidoto para la tisis como remedio á la vez para otras dolencias no ménos graves de nuestra estructura social y no solo como remedio para graves dolencias sociales sino como elemento de vida y de fuerza que en un porvenir no muy lejano detenga al Perú á la orilla del abismo en que pudiera hundirse y lo encarrile por el camino de prosperidad por que nos guian otras naciones mas felices.

La civilizacion de un Departamento, el mas rico de la República, la utilizacion y descubrimiento de ricas fuentes de produccion agrícolas, minerales é industriales, la apertura y colonizacion de los territorios de

la montaña, de un modo eficaz, rápido, poco costoso y políticamente seguro, la abundancia para otro departamento hoy presa de una creciente carestía, retornos valiosos abundantes y durables para el extranjero, que reemplacen el actual efímero del huano y que nos permitan continuar y aumentar con las demás naciones el comercio que sin ese medio, tendría que sucumbir, rentas para nuestro fisco amenazado de la bancarrota en un espacio de tiempo no muy lejano de nosotros, nuevas y durables garantías de orden político interior por la civilización de la población y los nuevos medios de poder de que la autoridad podría usar y últimamente el alivio de la más cruel y generalizada de las enfermedades en una parte de nuestra población y con él la disminución de la mortalidad de la costa y particularmente de la capital de la República, he aquí en compendio y toscamente delineados los grandiosos caracteres con que se presenta á la consideración pública la cuestión del ferrocarril de Lima á Jauja y he aquí enumerados á la ligera sus resultados y ventajas.

Creemos haberlo dicho ya. Son de tan colosales proporciones las consecuencias que se desprenden de la grande obra cuya cruzada predicamos aunque sin más títulos ni cualidades que las de Pedro el Hermitaño, la fé, que vistas esas consecuencias en conjunto parecen solo ilusiones de una enferma fantasía y es necesario aplicarle á cada una separadamente el análisis frío de la lógica y de la razón, para cerciorarse de que la imaginación no tiene en ello parte y de que cada una es por sí la consecuencia natural, más que natural, necesaria de la obra en cuestión.

No podemos concluir esta parte de nuestro trabajo de un modo más grato que dando un solemne parabién al Perú por el decreto de 17 de Diciembre que ordena iniciar los trabajos necesarios al estudio del ferrocarril y un testimonio de pública gratitud al Ministro, inteligente y solícito que ha puesto la primera piedra al gran edificio de que quizás dependa la felicidad de nuestro país.

En el siguiente y último artículo de este trabajo ya demasiado extenso, manifestaremos los motivos que hemos tenido para creer en la posibilidad física y económica de un ferro-carril que una Lima al Departamento de Junin.

XX.

No creeríamos concluido nuestro trabajo, si, fieles al plan que nos hemos propuesto, no suministrarásemos á nuestros lectores los necesarios datos para juzgar si es ó no posible llevar á cabo la obra grandiosa, que tan grandiosos resultados debiera producir en el Perú; y sobre-ser el suministro de esos datos un necesario completamente del trabajo, es en cierto modo hasta obligatorio para el autor de él defenderse de la imputacion de ligereza que pudiera hacérsele por haber lanzado á la pública discusion semejante asunto y manifestar las razones que ha tenido para creer en la posibilidad de ejecucion de la obra, sobre que ha llamado la atencion pública.

Nada de extraño tienen la duda y desconfianza con que se ha acogido en el público, siempre que de él se ha tratado, el proyecto de atravesar los Andes del Perú con una via ferrea: nada de extraño tienen, desde que, países que palpaban en su propio territorio los adelantos de la ciencia y las dificultades inmensas vencidas por el arte han dudado tambien muchas veces no solo de la posibilidad de ejecucion de algunos ferro-carriles como á nosotros nos sucede hoy, sino lo que mas es de la importancia misma de los ferro-carriles, cuestion que está ya fuera de toda controversia y en cuya aplicacion al caso que nos ocupa creemos que esté todo el Perú de acuerdo. Monsieur Thiers no hace muchos años, daba cuenta en la Cámara de Diputados de Francia, de haber asistido á la inauguracion del primer ferro-carril, francés, "*de ese bello juguete,*" decia el hombre de estado, "*agradable y cómodo pasatiempo inventado por los hombres.*" El bello juguete de Mr. Thiers, es hoy el sistema arterial que re-

juvenilece á la vieja Europa: ese bello juguete ha cambiado la faz del mundo, y el pais de que Mr. Thiers era entonces Ministro tiene invertidos hoy en él mas de 500 millones de pesos, de los cuales 250 (1) han sido gastados por el Gobierno mismo. El célebre Mac-Culloch demostraba con las Matemáticas en la mano en 1838 (2) que en la construccion de ferro-carriles era imposible separarse de las fórmulas adoptadas en el célebre camino de Manchester á Liverpool, el primero que se construyó, y que se dispuso en linea recta y casi sin un centimetro de desnivel: hoy hay ferro-carriles en Europa, que á pesar de las demostraciones de Mac-Culloch vencen declives de tres y cuatro varas en ciento: y los hay en Estados-Unidos que vencen seis y media varas de declive (3) y que giran en un radio de 130 varas (4): hoy vemos las sierras de España atravesadas de ferro-carriles; hoy está Viena en comunicacion con el Adriático por medio de un ferro-carril que atraviesa los Alpes Julianos por entre trece tuneles y sobre veinte y siete viaductos (5): hoy está unida Venecia al continente por otro ferro-carril construido sobre el mar: hoy salen trenes diarios de Inglaterra á la Isla de Anglesey por dentro de un tubo de fierro, elevado sobre el Oceano y bajo del cual pasan los navios de mástiles mas elevados: hoy la montañosa Suiza está en contacto con el resto del continente por vias ferreas; y no está lejos el dia en que una locomotiva atravesase los Alpes por donde Napoleon á principios del siglo tuvo que trepar sus cañones metidos en troncos de árboles.

Cómo negar, pues á algunos de nuestros compatriotas el derecho de dudar, cuando Mac-Culloch creyó impotente la ciencia y cuando Thiers creyó estéril la invencion?

[1] Dumont—Etat des chemins de fer en France (1850)

[2] Statistic of the British Empire.

[3] El de Filadelfia á Columbia.

[4] Chevalier. Lettres sur les Etats Unis.

[5] Chemins de fer continentaux et Americains—Journal des Economistes.

Y no solamente les concedemos el derecho: creemos que, si nó los hombres ilustrados, á lo menos la mayoría de los habitantes del Perú que no tiene motivo alguno de saber-lo que acontece en otras partes, está en la *obligacion* de dudar: en un pais, en que no hay un camino carretero, en donde se trafica por los senderos de los cerros y cuyos caudalosos rios no conocen mas puentes que los de sogas y de leña, nadie *debe* creer que existan en el mundo, un ferro-carril por los Alpes Julianos un viaducto de Venecia de 300 arcos, un puente tubular de la Isla de Anglesey, ni un tunel del Mont Cenis. Este es precisamente el caso del Perú: estamos tan familiarizados y tan conformes con nuestros caminos de despeñaderos y con nuestros puentes de Oroya, que necesitamos indudablemente hacernos violencia para no acojer con una sonrisa de lástima á quien nos hable de ferro-carriles trasandinos.

Preciso es sin embargo sobreponerse á los precedentes; y tener un poco mas de fé en la ciencia del siglo diez y nueve y en nuestros propios y gigantescos elementos.

XXI.

No se necesita de profundos estudios ni de conocimientos especiales para darse cuenta en abstracto de si un ferro-carril puede vencer ó no la altura de los Andes. Basta para resolver el problema *á priori* saber el desnivel maximum que puede vencer una locomotiva y que en otras partes vence y averiguar si con ese desnivel maximum puede ó no llegarse á la cima de las cordilleras.

He aquí el desnivel vencido en algunos caminos de Europa y de Estados-Unidos:

De Viena á Trieste.....	2	$\frac{1}{2}$	p%
De Nuremberg á Leipsick.....	2	—	—
De Birmingham á Gloughwcester.....	2	—	—
De Lyon á Etienne.....	2	—	—
De Turin á Génova.....	3	—	—

De Oicksburg á Jackson (Mississipi)....	4	$\frac{7}{8}$	—
(1) De Filadelfia á Columbia	6	$\frac{1}{2}$	—

Como se vé por los anteriores datos, es comun vencer un desnivel de 2 y $\frac{1}{2}$ p‰, hay varios ferro-carriles que vencen 3 y 4 p‰ y no es imposible vencer 6 y $\frac{1}{2}$ p‰.

Permítannos nuestros lectores al aplicar estos precedentes al estudio del ferro-carril de Jauja, remitirlos á la descripcion que llevamos hecha de la clase de terreno que media entre Jauja y Lima. Como por ella puede verse tres fisonomías distintas caracterizan las tres regiones por donde marcha el actual camino. La primera region desde la orilla del mar hasta el principio de las quebradas no es otra cosa que un plano ligeramente inclinado, que arrancando de la playa llega insensiblemente á una altura de 4 á 5,000 piés sobre el nivel del mar con una extension de 14 á 16 leguas: la segunda region, formada por un terreno áspero, montañoso y quebrado, comprende todos los valles, cerros y quebradas que se encuentran entre esa altura de 4 á 5,000 piés y la cima de la cordillera, que cuenta de 15 á 16,000 piés sobre el nivel del mar, abrazando esta region una estension de 18 á 20 leguas: la tercer region comprendida entre la cima de la cordillera y el valle de Jauja presenta el terreno ondulado que caracteriza las mesetas de los Andes y descendiende de la altura de 15,000 piés de la cima de la cordillera á la de 11,000 piés del valle de Jauja.

Veamos ahora qué declives es necesario vencer en cada una de estas tres regiones; y para fijar mas las ideas, refiramos nuestros cálculos á las alturas que se han tomado del pueblo de Cocachacra, que es donde concluye la primera region ó el llano, del mineral de Morococha, que es donde concluye la segunda region, la

[1] Mallnowsky. Informe á la Convencion sobre vias de comunicacion en el Perú—A consecuencia de este informe la Convencion expidió una ley autorizando al Ejecutivo para que sin limitacion alguna hiciera todos los gastos necesarios al estudio de las que fuesen practicables en la República.

montañosa, y del Valle de Jauja que es donde concluye la tercera region de Puna; sin que por escojer estos puntos se crea que nos fijamos en ellos para señalar la direccion del camino, sino puramente como jalones que determinan las alturas de las tres regiones.

(1) La altura de Cocachacra es de..... 4452 piés.
 La altura de Lima..... 476 —

Diferencia de nivel..... 3976 piés.
 Que hay que vencer en una estension de 14 leguas.
 Repartido ese desnivel entre esta distancia resulta que la via férrea de Lima á Jauja deberia tener en la primer region menos de 1 y $\frac{1}{2}$ p% de inclinacion.

La altura de Morococha es de..... 14409 piés.
 La de Cocachacra segun hemos visto
 es de..... 4252 —

Diferencia de nivel..... 9957 —
 que repartidos en 20 leguas exigen una inclinacion media de menos de 2 y $\frac{1}{2}$ p% para la segunda region.

Ultimamente entre la altura de Morococha de..... 14409 piés.
 y la de Jauja de..... 11000 —

hay una diferencia de..... 3409 piés.
 que repartida en un trayecto de 16 leguas corresponde á menos de 1 y $\frac{1}{2}$ p% para la tercera region..

He aqui bien compendadas las razones que nos han asistido para creer á priori que no es imposible doblar los Andes por un ferro-carril. Desde que el desnivel medio de la parte mas inclinada del camino es de menos de 2 y $\frac{1}{2}$ p% y desde que hay ferro-carriles que vencen desniveles de 3, 4, 5 y 6 p%, estamos facultados para creer en la practicibilidad de la obra y hay con ello suficiente razon para que se haga estudiar el asunto en todos sus detalles por personas competentes.

Si en la primera parte del ferro-carril, es decir, des-

(1) Estas alturas son de Herndon y Rivero.

de la costa hasta el principio de la region montañosa la insensible inclinacion del terreno no ofrece dificultades ningunas que superar en las primeras 14 leguas, no sucederia lo mismo, es verdad, en las 20 leguas de la region montañosa que conduce á la cima de la Cordillera y que formada por hondas y angostas quebradas y por cerros empinados presenta obstáculos muy sérios, que solo se podrian vencer á fuerza de un gran trabajo y de un gran costo. No somos nosotros los llamados á designar el modo como esas dificultades pudieran vencerse y á precisar los puntos por donde debiera dirigirse la via. Estudio es este, que solo compete á personas profesionales, y cuyos resultados no podran obtenerse sino despues de un prolijo y científico reconocimiento de la cordillera de Junin y de todas sus vertientes occidentales. Creemos sin embargo que se evitarián muchas de las dificultades que esa region ofrece, si por medio de máquinas fijas ó de fuertes declives, pudiera hacerse seguir á la locomotora el camino, actualmente llamado de los Altos, relativamente llano y cómodo, formado como su nombre lo indica por las cimas de los cerros que se desprenden de la cordillera hácia el mar. Escusado es, empero, detenernos en cálculos y discusiones sobre este punto que solo debe dilucidarse despues de un detenido y científico reconocimiento del terreno. La tercera region de Morococha á Jauja formada toda por punas no ofreceria sérias dificultades ni creemos que fuese de gran costo.

XXII.

Supuesta la obra físicamente ejecutable, réstanos ver si lo es económicamente, es decir, si será ó no posible, encontrar el capital suficiente para darle cima.—Y antes de averiguarlo, preciso es calcular ó por mejor decir, suponer aunque sea muy superficialmente, el monto aproximado á que pudiera ascender el costo de ella, sirviéndonos para semejante cálculo del costo medio en otros países de estas obras en terrenos análogos y del que algunos ferro-carriles han tenido en el Perú.

Las catorce ó diez y seis leguas que forman la primer

seccion, es decir, desde Lima hasta el pié de cualquier quebrada, que por lo suave é igual del declive y ausencia de rios caudalosos, no exigirá obra de arte alguna de consideracion, podrian calcularse en término medio en ciento cincuenta mil pesos cada legua (1), esto es, en cerca del triple del costo, que en otras partes tienen los ferro-carriles en terrenos análogos; lo cual haria para las catorce ó diez y seis leguas un total de dos millones poco mas ó menos.

En la region montañosa el costo seria indudablemente mucho mas elevado por las fuertes declives que habria que vencer y por las numerosas y considerables obras de arte, como calzadas, viaductos, puentes y tuneles á que seria necesario recurrir para superar las grandes dificultades que ofrece lo quebrado del terreno. Calculando el costo de las diez y ocho ó veinte leguas que debería contar la via en esta region en la respetable suma de un millon de pesos cada legua, (casi el costo de una legua de túnel,) tendríamos para la segunda region del pié de las quebradas á la cima de la Cordillera un costo total de 18 á 20 millones de pesos.

De la cima de la cordillera á Jauja las dificultades por vencer son mucho menos considerables, pues aunque el terreno presenta constantes ondulaciones, no existen ni grandes quebradas, ni elevados cerros, ni anchos rios que puedan hacer necesarias obras muy costosas. Si calculamos para esta tercer region un costo de doscientos mil pesos por legua, es decir el cuádruplo del precio ordinario en terreno llano, tendremos para las diez y seis leguas de ella, un valor de 3.200,000 pesos, que sumados al de 18 á 20 millones de la segunda y á los dos de la primera dan un total de 25 á 30 millones de pesos próximamente.

He aquí la cuestion reducida á sus verdaderas dimensiones: ¿encontrará el Perú un capital de treinta millones de pesos para el ferrocarril de Jauja?

[1] En los Estados Unidos el ferrocarril de Rochester á Búfalo ha costado 20,000 pesos la legua.

Solo puede dudarle quien carezca de la mas remota nocion de lo que en otros paises ha pasado y está pasando en materia de concentracion de capitales. Pueden verse al principio de nuestro articulo las enormes cifras á que ascienden en Francia los valores dedicados en estos últimos veinte años á ferro-carriles. Francia ha invertido en ellos hasta el año de 1850, 510 millones de pesos [1]. En Inglaterra esa cifra subia en 1852 á 1,321 millones y ha habido año [el de 1852] en que se han invertido en construccion de ferro-carriles 16 millones de libras [2]. España, de quien puede decirse que solo ayer ha iniciado en su rico territorio la via ferrea, ha invertido en ella del año de 1854 acá, un capital de cerca de 90 millones de pesos, y asi muchas otras naciones europeas, sobre que carecemos de datos precisos. El capital con que algunos gobiernos han coadyuvado á la construccion de ferro-carriles en sus naciones respectivas, está representado por las siguientes cifras. El gobierno francés, como hemos visto, lleva invertido en ferro-carriles hasta el año de 1850, 250 millones de pesos: en Bélgica y en Austria se ha construido por cuenta del Estado lo que se llama *le réseau* ó el plan oficial de caminos de fierro, levantando para ello un empréstito, cuyos intereses y amortizacion se van cubriendo por los mismos ferro-carriles. El gobierno de Bélgica habia construido hasta 1850, 350 millas de caminos de fierro en las que habia invertido 54 millones de pesos [3]. Suiza misma, la nacion quizas mas pobre de la Europa, está construyendo oficialmente su linea principal de ferrocarril por los valles Aar y Soleur hasta Ginebra, de una estension de 552 kilómetros, cuyo costo está calculado en 53 millones de pesos [4]. El estado del Illinois cuya poblacion apenas pasaba en 1850 de 100,000 habitantes construyó para ligar sus fronteras el ferro-carril de su

[1]. Dumont—obra citada.

[2]. *Annuaire de l'Eco. Pol.*

[3]. *Situation des Chemins de fer.*

[4]. *Kenndy—Statistique des Chemins de fer americains.*

nombre que cuenta 720 millas y que ha costado 13 millones de pesos. Estas cifras que revelan el poder de concentracion de los capitales nos manifiestan á la vez que, si el Perú puede ofrecer las condiciones de seguridad y de lucro que el capital exige en todas partes para acudir y aclimatarse, no tendrá dificultad en conseguir todo el que demanda en las obras que proyecte, que por muy grande que fuese, nunca seria comparable con los valores que acabamos de citar.

Pocos países del mundo ó por mejor decir, ninguno de que nosotros sepamos, se halla colocado en situacion relativamente tan ventajosa como el nuestro, para ofrecer en la construccion de grandes obras públicas, á los capitales europeos esas garantías de lucro y de seguridad. Francia, Inglaterra, Estados Unidos y en general las demás naciones civilizadas, tienen basado su crédito exclusivamente sobre garantías morales; y al hacer uso de ese crédito, la única hipoteca que pueden ofrecer es la del porvenir. El crédito del Perú es cosa completamente distinta, pues aunque no preste las garantías morales de las naciones europeas, posee otra, mucho mas real y efectiva que aquellas; y al hacer uso de su crédito puede ofrecer en vez de la hipoteca siempre incierta del porvenir, la de valores actualmente existentes y fuera de toda contingencia.

Esta diferencia cardinal debida á la existencia de las Islas Huaneras, nos pone en situacion de compensar á los capitales europeos, con tan sólidos y saneados bienes las garantías morales, que á decir verdad estamos desgraciadamente tan léjos de poderles ofrecer.

No vemos pues, porque el Perú no pueda encontrar treinta millones de pesos con hipoteca de valores efectivos, cuando el Gobierno de Suiza ha encontrado tambien para ferro-carriles, treinta y cinco millones de pesos, y cuando una asociacion particular como la compañía Inglesa de las indias, ha conseguido mediante la simple garantía de $6 \frac{1}{2}$ p% el capital necesario á la construccion de varios ferro-carriles en el país que ella explota.

Dos son los medios principales como podria tentarse la empresa del ferro-carril de Janja: ó atrayendo los capitales europeos por medio de una garantía de interés sólida y tentadora hacia nuestro pais, desconocida para él, ó emprendiendo el Gobierno nacional la obra por cuenta suya y con capitales sacados de la renta del huano. No consideramos ningun otro sistema de los empleos hasta el dia en la capitalizacion de ferrocarriles por que los juzgamos enteramente inadaptables al caso que nos ocupa: garantía de interés á capitales extranjeros ó capitalizacion y construccion por cuenta del Gobierno, he aqui á nuestro juicio los dos únicos medios, ya se les use independientemente uno de otro ó ya combinados de intentar la obra.

Si se tratase hoy de una ley general de caminos de fierro, opinariamos sin titubear por la adopcion del sistema de la garantía de interés como el que mas ventajas reúne á pesar de sus varios defectos, al intentar la construccion simultánea de un plan completo de ferrocarriles. El es el único que permite á los Gobiernos favorecer y subvencionar á la vez varias líneas y fuertes capitales y bajo este punto de vista tiene una in cuestionable superioridad sobre el segundo sistema. Si el Perú por ejemplo, estudiase y decretase su plan general de caminos de fierro y quisiese como lo han hecho las naciones europeas llevarlo á cabo todo á un tiempo, con tres ó cuatro millones que gastase cada año en garantizar el interés á los capitales que en ellos se invirtiesen, podria acometer todos los trabajos á la vez y concluirlos en breve tiempo, mientras que segun el segundo sistema con tres ó cuatro millones empleados cada año apenas podria ver concluidos los trabajos antes de treinta ó cuarenta años, habiendo perdido durante ellos, fuertes intereses del capital comprometido y un tercio de siglo de prosperidad nacional.

Empero, tratándose no ya de un plan general de ferrocarriles sino de un camino de fierro en particular, juzgamos mas practicable y expedito y aun mas conveniente la construccion por cuenta del estado. Dedi-

rando á ella el Gobierno tres ó cuatro millones del producto anual del huano, podríamos encontrarnos dentro de seis ú ocho años con una grande obra que tanta influencia debia ejercer en la prosperidad general del país, con una fuerte suma capitalizada, y con las considerables rentas que ese capital proporcionaría, no solo directamente en los productos del negocio, sino indirectamente en todas las entradas del fisco; y si el Gobierno Supremo se decidiese á ejemplo de otras naciones como Francia y Prusia, á dedicar á tan importantes trabajos una parte de los 20,000 hombres que hoy forman nuestro ejército, podría llevar á cabo la empresa con una economía tanto mas notable, cuanto que el principal gasto para una asociacion particular sería el de la mano de obra, gasto que el Gobierno podría reducir en mucho, consultando á la vez la justa retribucion del servicio extraordinario que se exigiese al soldado.

XXIII.

Serán suficientes los productos del ferro-carril para cubrir un interés competente al capital que en él se emplee ya sea por el Gobierno directamente, ya por medio de una garantía de interés?

Demostrados como creemos que están los provechos inmensos que la prosperidad del país y la renta misma del Gobierno reportarán de un ferro-carril á Jauja, no debe en nuestra opinion considerarse la obra en sí sola de un modo independiente y aislado, como pudiera hacerse de una empresa cualquiera, ni verse solo sus productos en lo que material y directamente redituase, sino en sus resultados generales para el país y para el fisco. Con todo esto sin embargo el que quisiere averiguar las posibles y probables utilidades que á título de interés del capital en él invertido redituase el ferro-carril de Jauja, creemos que se convencería sin gran trabajo y sin formarse grandes ilusiones deque cómodamente podría redituarse en sus primeros tiempos un buen interés y de que á la vuelta de muy pocos años sería una de las empresas mas lucrativas en su género.

El interés de 6 p% sobre el capital de treinta millo-

nes que hemos calculado á la obra, montaria á la suma de un millon ochocientos mil pesos al año. Los producirá el ferro-carril? Sin entrar en una prolija relacion de sus entradas probables, apreciacion doblemente difícil por su latitud y por la falta absoluta de datos estadísticos, nos fijaremos solo en tres ó cuatro artículos de los que constituyen el actual tráfico y que se exportarian inmediatamente despues de planteada la via ferrea.

El carbon de piedra por ejemplo, podria traerse á Lima con un flete de 8 á 10 pesos tonelada.—Con solo una extraccion de doscientas mil toneladas de este artículo, cantidad inferior ó igual á lo sumo al consumo de la costa y que nada tiene de exagerada [1], este solo artículo figuraria en los productos del ferro-carril por 2.000,000 de pesos al año, es decir, que él solo cubriria el 6 p% de interés. A esto debe agregarse un actual tráfico de ciento veinte á ciento cincuenta mil quintales término medio entre Jaaja y Lima, que á 4 pesos quintal cuestan hoy 500,000 pesos: el de Ica y Huancaavelica, que no es menos considerable, el de Pasco y la costa, uno de cuyos artículos consiste en 200,000 *quintales de sal* en cada año, ademas del tráfico de pasajeros que tan considerable aumento podria obtener. Esto por lo que hace al movimiento que seguiria inmediatamente á la apertura del ferro-carril, que algunos años mas tarde se veria él acrecido por el movimiento industrial y por la apertura de los territorios de la montaña. El café, los trigos, los minerales los algodones y las mas deras, bastarian no solo á cubrir por si solos con sus fletes un buen interés del capital invertido, sino á reembolsar quizás en breve el mismo capital.

Pero aun cuando estos cálculos por fundados que sean, no se realizaran y aunque el Gobierno no reportase directamente de la obra un subido interés del capital que en ella hubiese invertido, ya hemos visto mas arriba los beneficios inmensos que la obra deberia pro-

[1] La Inglaterra ha producido en el último año 365 millones de toneladas. *Moniteur des interets materiaux*.

ducir de un modo indirecto para la renta misma del Estado. En todas partes y en el Perú mas que en ninguna los sacrificios que por los Gobiernos se hagan en la apertura de ferro-carriles no seran sino capitales impuestos a un interés mas ó menos subido pero siempre infalible El Gobierno Francés llevaba empleados hasta el año de 1850, 250 millones de pesos en ferro-carriles, tanto á título de empréstito como de garantía de interés ó de capitalizaciones ó de simples donativos: pero qué importa ese inmenso sacrificio, si el aumento de las rentas fiscales ha sido en el mismo periodo de 92 millones de pesos en cada año, [1] lo que representa un interés de cerca de 40 p^o/_o sobre la suma empleada, habiendo subido el comercio general francés de 1131 millones á que en 1831 ascendia, á 3500 millones á que ascendió en 1854? [2]

Confiamos en que el conjunto de estos datos nos servirá de abono para con aquellos de nuestros compatriotas que nos hubiesen tachado de visionarios por sacar á la pública discusion el camino de fierro trasandino.

Al dar cima á nuestro trabajo creemos haber cumplido un deber imperioso, para con nuestro país, contribuyendo en nuestra pequenísima esfera á plantear una cuestion de tanta importancia: los errores en que hayamos incurrido en nuestro escrito otros los corregirán: el deseo de propender á que personas mas capaces que nosotros estudien la cuestion en todos sus detalles ha sido el único movíl que nos ha impulsado á llamar la atencion pública sobre ella: ese que ha sido nuestro único objeto seria tambien nuestro mas preciado galardón.

M. PARDO.

[1] En 1854 las entradas fiscales de la Francia fueron: francos 1,500 millones.

En 1837..... 1,060 idem

..... aumento..... 460 "

[Résultats généraux des Budgets de France.]

[2] Chemin Dupont. Comm. gen. du glote.

