



“Capítulo XIII”

p. 321-354

William Davis Robinson

Memorias de la revolución mexicana. Incluyen un relato de la expedición del general Xavier Mina

Virginia Guedea (estudio introductorio, edición, traducción y notas)

México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas/
Fideicomiso Teixidor

2003

412 p. + LXXIV

Figuras

(Serie Historia Moderna y Contemporánea, 40)

ISBN 970-32-0761-8

Formato: PDF

Publicado en línea: 25 de junio de 2019

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/418/memorias-revolucion.html>

D. R. © 2019, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



CAPÍTULO XIII

VÍA HACIA EL OCÉANO PACÍFICO

Examen de las diferentes rutas hacia el océano Pacífico. Dudas respecto a un pasaje al noroeste. Se examina la comunicación entre los océanos Pacífico y Atlántico en la provincia de Chocó. Observaciones sobre las rutas por el Istmo de Darién o Panamá, el Istmo de Costa Rica y el de Oaxaca. Observaciones generales sobre la importancia de este pasaje para el mundo civilizado en general y para los Estados Unidos en particular.

Habiendo así hasta ahora ocupado la atención de nuestros lectores con el relato de las guerras civiles de México, con satisfacción dejamos aquellas trágicas escenas para ocuparnos de un objeto de la mayor importancia para todo el mundo civilizado y que consideramos particularmente interesante para los ciudadanos de los Estados Unidos, así como para las generaciones presentes y futuras de todo el continente de América.

Acortar la navegación entre las regiones orientales y occidentales de nuestro globo, ya sea descubriendo un pasaje en las altas latitudes septentrionales o cortando canales y abriendo rutas a través de algunas regiones del continente americano, para proporcionar una comunicación navegable o rápida entre los océanos Pacífico y Atlántico, es, ciertamente, un propósito que todas las naciones de la Tierra deberían celebrar el verlo realizado.

Durante las últimas dos centurias se han gastado enormes sumas en intentar descubrir un pasaje noroccidental hacia el océano Pacífico, e incluso en la actualidad cada año se habilitan expediciones con este propósito, ya sea por los gobiernos europeos o por emprendedoras compañías particulares. Decir que no existe semejante pasaje y que hasta por varios grados alrededor del polo se encuentra un hielo impenetrable y eterno sería contrariar las opiniones de muchos hombres ilustres; pero creemos que estarán de acuerdo con nosotros en que si alguna vez se descubre semejante pasaje se hallará en latitudes entorpecidas por hielos flotantes durante la mayor parte del año, expuestas perpetuamente

a un clima tormentoso, en una región donde rara vez se ve vegetación alguna y donde el infeliz marinero, en caso de verse detenido o de naufragar, no podría obtener provisiones. El valor y el esfuerzo humanos pueden hacer frente a estos peligros y en parte superarlos, pero el tiempo que se necesitaría para efectuar un viaje en aquella dirección sería siempre incierto. Por lo menos llevaría tantos meses como el seguir la tortuosa ruta actual hacia las costas occidentales del océano Pacífico. Por lo tanto, nuestro parecer es que si semejante pasaje noroccidental se descubre eventualmente su utilidad para el mundo comercial será insignificante. Renunciemos, pues, a hacer cualquier otra consideración sobre este punto y procedamos a examinar las distintas secciones del continente donde la naturaleza requiere tan sólo de una pequeña ayuda del arte para realizar el gran propósito de lograr una comunicación entre el Pacífico y el Atlántico.

En varias ocasiones los gobiernos español y británico han recibido las informaciones más halagüeñas sobre la posibilidad de abrir esta comunicación, ya sea enteramente por agua, en algunos sitios, o por tierra y agua, en otros.

Nueve rutas diferentes han sido propuestas, pero limitaremos nuestro examen a aquellos lugares donde creemos que el proyecto de abrir un canal puede emprenderse con éxito, y donde lograr una comunicación por tierra y agua parece hallarse perfectamente al alcance del esfuerzo humano.¹

Hace más de dos siglos, el gobierno español ya sabía que en la provincia de *Chocó*, en la Nueva Granada, abriendo un canal de unas cuantas leguas se lograría una comunicación navegable entre los dos océanos, y que durante la estación de lluvias, cuando los valles de esa provincia se encontraban inundados, *las canoas pasaban, cargadas de productos, de un mar al otro*. Mas el gobierno prohibió, bajo pena de muerte, toda comunicación por esa ruta. Un monje (el párroco de Novita),² ignorante de la prohibición o pretendiendo ignorarla, reunió a todos los indios de su parroquia y en un corto tiempo abrió un canal entre los ríos *Atrato* y *San Juan*, llamado desde entonces el canal de la *Raspadura*. Grandes canoas (*bongós*) cargadas de cacao llegaron a navegar por él. Esta comunicación fue suspendida de inmediato por orden del gobierno y el desafortunado párroco obtuvo perdón con gran dificultad.

¹ Humboldt señala, en su *Ensayo político*, las mismas nueve rutas, pero en distinto orden: río Colombia, ríos Bravo y Colorado, Istmo de Tehuantepec, lago de Nicaragua, Istmo de Panamá, río Naipi, quebrada de La Raspadura, río Huallaga, canal de Aysén (véase A. de Humboldt, *Ensayo político*, libro primero, capítulo II, p. 8-17).

² "Novilla" en la edición de 1820. Según Humboldt, el nombre del pueblo era Novita y el canal de La Raspadura quedó abierto desde 1788.

En el año de 1813 conversamos en Cartagena con algunos españoles y criollos bien enterados respecto al canal de la Raspadura, y expresaron que aunque en la actualidad se halla cegado con arena y arbustos podría despejarse rápidamente. También manifestaron que había varios lugares entre las fuentes de los ríos Atrato y San Juan donde podría abrirse un canal por una ruta más corta que la que había abierto el párroco de Novilla. La distancia que hay entre las aguas navegables del Atrato y del San Juan es de tan sólo *trece leguas*; y del océano Pacífico al Atlántico, siguiendo el curso de las barrancas, hay sólo *ochenta*. No puede, por lo tanto, existir duda alguna de que la comunicación por agua entre los dos océanos puede lograrse en la provincia de Chocó, ya sea reabriendo el antiguo canal de la Raspadura o abriendo uno nuevo entre los dos ríos que hemos mencionado. Esta comunicación no permitiría el paso de navíos de gran calado a causa de los obstáculos existentes en los dos ríos y de la poca profundidad del agua en las barras de sus desembocaduras, pero como los fines ordinarios del comercio podrían alcanzarse mediante el uso de grandes botes de fondo plano, esta vía merece tenerse muy en cuenta y, sin duda, será en el futuro el paso de un importante comercio.

Además de esta ruta, en la misma provincia existe otra —que, según nos informaron, es preferible— por el río *Naipi*, que desagua en el Atrato, del que de hecho es tan sólo un afluente. Desde el puerto de *Cupica*, en el océano Pacífico, a la cabecera de las aguas navegables del Naipi hay únicamente *veinticuatro millas* y la región entre ambos lugares se halla a un mismo nivel. Por lo tanto, se podría abrir un canal sin dificultad. Se afirma que el curso del Naipi es muy tortuoso y esto hace que la distancia de su travesía sea algunas leguas mayor que por la ruta de la Raspadura, pero la circunstancia de que las aguas del Naipi se encuentren tan cerca del pueblo de Cupica le da a esta vía una importante ventaja. La falta de un conocimiento topográfico correcto impide hacernos una idea de los méritos de estas dos rutas, pero no puede haber duda de que por cualquiera de ellas se puede establecer entre ambos océanos una comunicación *para la navegación de botes*, y es posible que en el futuro, cuando la población se vuelva más densa y se permita el comercio libre entre los habitantes de las costas del Atlántico y las del Pacífico, la provincia de Chocó pueda contar con un canal para la navegación de grandes navíos.

En segundo lugar, el *Istmo de Darién* o, como se le llama generalmente, de Panamá, es la sección del continente americano más famosa entre los geógrafos, autores y proyectistas como el punto en que los dos océanos pueden unirse por medio de un canal con mayor facilidad que en cualquier otro lugar. En distintas épocas, el gobierno español ha

intentado obtener reconocimientos topográficos exactos del Istmo y para ese fin se han empleado ingenieros capaces y distinguidos. Algunos de los reportes que sobre este asunto se hicieron oficialmente contienen las afirmaciones más extravagantes, tales como la de que si se abre un canal de cosa de *doce leguas* siguiendo el curso de las barrancas al pie de las montañas se puede abrir un paso, tan ancho como el *Estrecho de Gibraltar*, desde la bahía de Panamá hasta las aguas navegables del *Cruces* o *Chagres*.³ Otros informantes han afirmado que tal comunicación por agua no puede lograrse sino por esclusas y túneles, pasando por una altura de, cuando menos, *cuatrocientos pies*. En un punto, sin embargo, todas estas afirmaciones coinciden, a saber: que por un buen camino se pueden conducir mercaderías de todo tipo y peso en carretas desde Panamá hasta el punto de embarque en el río *Cruces*; y como esta distancia es de sólo unas *veintitrés millas*, este lugar sin duda brindaría una ruta más rápida y corta entre los dos océanos que cualquier otro de los ya señalados.

Durante su administración, le fueron presentados a William Pitt varios proyectos tendientes a demostrar la posibilidad de abrir a través del Istmo un canal lo suficientemente amplio y profundo para admitir navíos del mayor tamaño, y es bien sabido que a menudo este estadista hablaba de tal asunto con embeleso a sus amigos y que constituía una de sus grandes preocupaciones cuando hacía sus planes para la emancipación de la América española.

Recientemente, en el año de 1810, los editores de la *Edinburgh Review* parecían tener la misma opinión, pues en el número correspondiente a enero de ese año encontramos las observaciones siguientes:

“Al enumerar, sin embargo, las ventajas de tipo comercial que con seguridad nacerían de la emancipación de la América del Sur, no hemos señalado todavía la mayor, quizás, de todas, y que es probablemente el acontecimiento de más peso que en favor de las relaciones pacíficas entre las naciones presentan a la empresa del hombre las circunstancias físicas del planeta. Me refiero a la formación de un pasaje navegable a través del Istmo de Panamá, a la unión de los océanos Atlántico y Pacífico. Es digno de notar que esta magnífica empresa, plétórica de consecuencias tan importantes para la humanidad y de la que tan poco se sabe en este país, se halla muy lejos de ser un proyecto romántico y quimérico y que no es tan sólo factible sino fácil.”

El escritor procede a señalar los medios por los que puede realizarse esta gran obra, y después se lanza a detallar las ventajas que resultarán al mundo comercial y civilizado al hacer que Asia se halle más cerca de Europa, etcétera.

³ “Chagre” en la edición de 1820.

Es con timidez que nos atrevemos a combatir opiniones que manan de fuentes tan respetables, pero todos los detalles que tiendan a despejar esta importante e interesante cuestión deben ser bien recibidos.

Nuestra información sobre este asunto procede de individuos respetables de *Cartagena* y *Jamaica* que visitaron el Istmo con miras comerciales o con el propósito expreso de examinar personalmente las facilidades, o las dificultades, de abrir el canal navegable del que tanto se ha hablado. Por lo tanto, podemos suponer que son correctas las noticias que proceden de semejantes fuentes. También hemos examinado cuidadosamente las observaciones del señor William Walton, caballero de Londres, sobre el tema, publicadas en los números quinto y sexto del *Colonial Journal* de marzo y de junio de 1817.⁴ Y como las afirmaciones del señor Walton se han fundado también en sus investigaciones personales durante una visita que hizo a Panamá, creemos que sus opiniones son dignas de gran atención, en particular porque todos sus trabajos sobre América del Sur se caracterizan por su liberalidad y llevan la marca de su ardiente adhesión a la causa de la libertad racional y de su consiguiente deseo de promover y extender el intercambio comercial entre el Nuevo y el Viejo Mundo.

El río Chagres desagua en el océano Atlántico a 9° 18' de latitud norte y a 80° 35' de longitud oeste; es navegable para botes (o bongós grandes) por unas veinte leguas, hasta la población de *Cruces*; la barra a la entrada del río no permite el paso de navíos de más de diez pies de calado. Durante ciertas estaciones, la corriente del río es extremadamente rápida, de tal manera que los botes tardan a veces quince o veinte días en llegar a *Cruces*; pero esta desventaja podría remediarse mediante *barcos de vapor*.

Una cadena de montañas, que Humboldt considera como la prolongación de los Andes de la Nueva Granada, corre a través del Istmo, siguiendo la curvatura del litoral, y se encuentra flanqueada por otras colinas elevadas que se alzan a ambos lados. El camino desde *Cruces* a Panamá serpentea por las laderas de aquellas colinas o, más bien, a lo largo de su base central. Suponiendo que se abriera un canal al pie de ellas, siguiendo las sinuosidades de las barrancas, sería necesario, sin embargo, que el ingeniero hiciera uso de arcos en ciertos lugares y de pasajes subterráneos en otros para lograr un mismo nivel, y también deberá llevar el canal sobre una altura de algunos cientos de pies. Pero, incluso admitiendo que el ingenio y el trabajo humanos pudieran vencer los obstáculos físicos y que se terminara un canal desde *Cruces* hasta Panamá, encontramos en este último punto un impedimento que, creemos firmemente, es insuperable.

⁴ Para más información sobre William Walton véase la nota 4 del capítulo I.

A lo largo del litoral en la bahía de Panamá el mar es tan poco profundo que sólo botes de fondo plano o de uno o dos pies de calado pueden acercarse a la costa. La ciudad de Panamá se encuentra situada en la parte superior del golfo de ese nombre, en una península bañada por las aguas del océano Pacífico. Una puerta de mar se halla frente al puerto, que los españoles llaman “*El Puerto de las Piraguas*”⁵ por ser el lugar a donde acuden los botes así llamados. Al otro lado, frente al Istmo, se halla otra puerta, llamada “*La Puerta de la Tierra*”.⁶ Al sur, la población está rodeada y defendida por una hilera de pequeñas islas. El fondeadero para los navíos de gran tamaño se encuentra en dos islas pequeñas, llamadas “*Perico*” y “*Flamingo*”,⁷ distantes de la ciudad como siete millas. Por lo tanto, la carga y descarga de los buques es tediosa y cara y, de hecho, la bahía de Panamá no es más que una rada abierta.

La poquísima profundidad del agua cerca de la playa, no sólo en la bahía sino a lo largo de toda la costa frente a aquellos lugares donde los proyectistas del canal han pensado abrir un paso, parece presentar, como ya hemos notado, un obstáculo muy serio para su ejecución. Suponiendo que por medio de esclusas, túneles y excavaciones se perforara el Istmo desde Cruces hasta las costas de la bahía de Panamá, el canal debería entonces continuarse por una distancia *de siete millas mar adentro* para permitir la navegación de barcos grandes. Creemos que es *posible* hacer semejante canal en el mar, pero nos parece una labor hercúlea. Además, estaría sujeto a la acción de las mismas causas que han arrojado arena a lo largo de la costa de la bahía y, en consecuencia, estaría cegándose perpetuamente. Pero, aun admitiendo que todos estos obstáculos pudieran vencerse y que se abriera un pasaje que permitiera que navíos de dieciocho o veinte pies de calado procedieran hasta Cruces, no encontrarían agua suficiente para descender por el Chagres y pasar la barra de su desembocadura; sería necesario, por lo tanto, continuar el canal por otra ruta a través de todo el Istmo antes de que pudiera usarse para la navegación de grandes navíos.

Nos alegraremos si futuros reconocimientos del Istmo demuestran que los obstáculos que hemos apuntado, o no existen, o pueden superarse. Porque de buena gana confesamos que no hay otro sitio donde sería más deseable llevar a cabo este proyecto que el Istmo de Panamá, no sólo a causa de su posición central sino por la corta distancia que allí hay entre los dos océanos.

⁵ “*El Puerto de las Piraguas*” en español en la edición de 1820.

⁶ “*La Puerta de la Tierra*” en español en la edición de 1820.

⁷ “*Flamingo*” en la edición de 1820.

Algunos escritores han sugerido que al abrir un canal en este Istmo se produciría una importante revolución física en la región vecina, a causa de una supuesta diferencia en la altura de las aguas de las costas pacífica y atlántica. Algunos han ido tan lejos como para opinar que todo el Istmo se inundaría y que el curso actual de la corriente del Golfo se trastornaría por completo. Pero creemos que Humboldt y otros sabios contemporáneos han refutado por completo la teoría de una diferencia en la altura de las aguas de los dos océanos. La única dificultad, a nuestro parecer, es encontrar una ruta *practicable* para un canal que permita a los grandes navíos pasar de un océano al otro; pero, a pesar de que tal ruta no se ha descubierto y que los obstáculos que hemos señalado no pueden superarse, el Istmo de Panamá debe verse como un lugar que a causa de su posición geográfica y de otras ventajas parece destinado a gozar en el futuro de un comercio considerable, aunque nunca a convertirse en un gran emporio comercial.

En tercer lugar vamos a tratar de una sección del continente americano donde el magnífico proyecto de abrir un canal navegable entre los dos océanos aparece libre de cualquier obstáculo natural.

La provincia de *Costa Rica* o, como la llaman algunos geógrafos, *Nicaragua*, no ha ocupado sino muy brevemente la atención de los escritores, sean o no españoles. Todos, sin embargo, han afirmado que se podría abrir una comunicación entre los dos mares por el lago de Nicaragua, pero nunca se ha publicado una descripción exacta de la región y, de hecho, el interés del público se ha dirigido tanto hacia el Istmo de Panamá, como el lugar más favorecido donde debe abrirse el canal, que *Costa Rica* ha sido olvidada.

Al contemplar los excelentes mapas de Melish y del doctor Robinson,⁸ publicados recientemente, nos percatamos de que el río llamado *San Juan* vacía sus aguas en *el océano Atlántico*, en la *provincia de Costa Rica*, como a 10° 45' de latitud norte. Este noble río tiene su nacimiento en *el lago de Nicaragua*. Se ha afirmado generalmente que la barra en su desembocadura no tiene más de *doce pies* de profundidad. Hace como dieciséis años, un emprendedor inglés, que por casualidad visitó el río, examinó los distintos pasajes que hay sobre esta barra y descubrió uno que, aunque angosto, permitiría el paso de navíos de *veinticinco pies* de calado. Se dice que algunos de los mercaderes que llegan a esta costa procedentes de Honduras también conocen el pasaje que se acaba de mencionar, pero nunca se le ha señalado en ningún mapa; y, si el gobierno español ha sido informado de su existencia, de acuerdo con su

⁸ John Melish, autor de *The United States of America. Compiled from the Latest and Best Authorities*, Filadelfia, 1818. El doctor Robinson es John Hamilton Robinson, de quien se habla en la nota 12 de la "Introducción".

política acostumbrada, la habrá ocultado cuidadosamente. Después de cruzar la barra del *San Juan* se encuentra un excelente y seguro fondeadero de cuatro a seis brazas de profundidad. Se afirma que no hay obstáculos para la navegación en el río que no puedan removerse con facilidad, y en la actualidad grandes bergantines y escunas navegan río arriba hasta el lago. Varios comerciantes nos han comunicado este importante dato. Las aguas del lago, en toda su extensión, tienen de tres a ocho brazas de profundidad.

En el lago se hallan algunas islas hermosas que, con la región que rodea sus márgenes, forman un paisaje romántico y hartamente encantador. En su extremo occidental se encuentra un pequeño río que se comunica con el lago de *León*, distante como ocho leguas. De este último, así como del de Nicaragua, salen algunos ríos pequeños que fluyen hacia el Pacífico; la distancia desde el lago de León hasta el océano es de tan sólo *trece millas* y desde Nicaragua al golfo de *Papagayo*, también en el Pacífico, hay tan sólo *veintiuna*. El terreno entre los dos lagos y el mar se encuentra en un mismo nivel. Las únicas irregularidades que se ven son algunas colinas cónicas aisladas, de origen volcánico. Hay dos lugares donde podría abrirse un canal con la mayor facilidad: uno, desde la costa de *Nicoya* (o, como se le llama en algunos mapas, *Caldera*) hasta el lago de León, a una distancia de *trece o quince millas*; el otro, desde el golfo de *Papagayo* al lago de *Nicaragua*, a una distancia de entre *veintiuna y veinticinco millas*. La costa de *Nicoya* y el golfo de *Papagayo* se encuentran libres de rocas o bajos, principalmente en el golfo, cuyo litoral es tan escarpado que una fragata puede anclar a pocas yardas de la playa. Algunos navegantes han descrito los litorales de Costa Rica, tanto los del Pacífico como los del Atlántico, como sujetos a severas tempestades, y de ahí que estas tormentas sean llamadas *papagayos*, pero conversamos con algunos marineros que las han sufrido y nos aseguraron que son insignificantes si se las compara con los terribles huracanes que se experimentan en las Antillas durante los meses de agosto, septiembre y octubre. Los papagayos son tan sólo fuertes ventarrones del noroeste, que duran lo mismo, durante el invierno, que los ventarrones del norte en el Golfo de México. Las condiciones del tiempo son por completo tranquilas durante más de la mitad del año, sobre todo en el litoral del Pacífico. Hemos conversado con personas que residen en la ciudad de León y nos aseguraron que durante los últimos veinte años no han experimentado nada que merezca el nombre de huracán.

El clima de Costa Rica no posee ninguna de las características perniciosas de la provincia de Chocó y del Istmo de Panamá. Las brisas marinas, tanto del Pacífico como del Atlántico, soplan de manera constante

todas las mañanas y difunden sobre todo el Istmo una frescura perenne. Creemos que no es muy aventurado decir que esta parte del continente americano es la más salubre de todas las regiones tropicales. Ahí se puede contemplar a la raza de indios mejor formada y más robusta de cualquier parte de América. El suelo es especialmente fértil, sobre todo en las cercanías del río San Juan y alrededor de las riberas de los lagos de Nicaragua y León.

Por el esbozo anterior, se percibirá que la naturaleza proporciona ya un transporte por agua a través de este Istmo hasta unas cuantas leguas del océano Pacífico; pero, suponiendo que la ruta que hemos mencionado por el río San Juan y a través del lago de Nicaragua, al examinarse con cuidado presentara obstáculos (que no anticipamos) a la navegación de buques grandes, ¿dónde estaría la dificultad, en tal caso, de cortar un canal a través de todo el Istmo? La distancia total es de tan sólo *ciento noventa* o, cuando mucho, *doscientas millas* desde el océano Atlántico hasta el golfo de Papagayo. Apenas diez millas de esa distancia dejan de pasar por una llanura y, al excavar el canal cerca de las orillas del río San Juan y el borde del lago de Nicaragua, podría obtenerse una provisión abundante de agua para un canal de la profundidad y el ancho que se quiera. Seguramente que la magnitud de semejante proyecto no sería una objeción material en la presente edad de empresas y de mejoras, máxime cuando vemos lo que se ha llevado a cabo en Europa y el espléndido canal que se está abriendo en nuestra propia patria, en el estado de Nueva York. Podría decirse que la actual pobreza de la región y su escasa población son obstáculos poderosos para la ejecución del proyecto. Si Costa Rica tuviera un gobierno liberal, deseoso de brindar su apoyo a esta importante empresa, rápidamente acudiría capital en abundancia, ya de la Gran Bretaña, ya de los Estados Unidos. Pronto se formarían emprendedoras compañías, y arriesgamos poco al predecir que las *acciones del canal* de una sociedad semejante producirían una ganancia mucho mayor que las de cualquier otra compañía del mundo. En cuanto a la dificultad de conseguir trabajadores por el estado actual de la población del país, podría resolverse pronto. Los indios de *Guatemala*⁹ y *Yucatán* acudirían por millares al Istmo de Costa Rica con tal de que se izaran en él las banderas de la libertad bajo cualquier régimen capaz de brindarles protección y remunerarles su trabajo. La condición actual de aquella infeliz gente es más miserable de lo que pueda imaginarse, especialmente la de los habitantes del interior de Yucatán. Los hemos visto, por centenas y por millares, asistir a misa y acompañar a las procesiones religiosas en un estado de desnudez casi

⁹ “Guatemala” en la edición de 1820.

total. Los adultos traían un taparrabos y, a veces, una camisa y unos calzones; mas los niños de ambos sexos menores de diez o doce años se hallaban literalmente desnudos. Los frutos de su trabajo son absorbidos por las exacciones de los déspotas civiles, militares y eclesiásticos; no tienen ningún estímulo para dedicarse a la industria porque se ven privados de gozar o de heredar sus frutos; llevan una vida de ignorancia y apatía, y mueren en la miseria. Muéstrese a estos desdichados seres una forma de existencia nueva y racional, ofrézcanseles salarios moderados y ropas cómodas, déseles protección personal y permítanseles las ventajas de un comercio libre, tanto interno como externo, y pronto mostrarán un carácter diferente. Pónganse a la vista de los indios estas bendiciones y multitud de ellos acudirán desde todas las regiones vecinas al lugar señalado. En tales circunstancias, no nos cabe duda alguna de que *veinte, treinta* o incluso *cincuenta mil* indios podrían conseguirse para el trabajo en cuestión, los que laborarían con gratitud por una compensación moderada. Todos los indios nativos de Costa Rica se regocijarían ante el prospecto de verse empleados y remunerado su trabajo y, sobre todo, por la ejecución de una empresa que, aun para sus incultas mentes, presenta ventajas tan obvias para su país y para su descendencia.

Sentimos un gran placer al declarar que muchas de estas ideas se derivan de una interesante y útil memoria escrita por Bryan Edwards, ya fallecido, famoso historiador de las Antillas.¹⁰ Revisamos este escrito en Jamaica hace varios años y, aunque no lo hemos visto entre los trabajos ya publicados de aquel distinguido escritor, creemos que esta memoria se presentó ante el gobierno británico. Bryan Edwards se hallaba perfectamente enterado de la importancia que tiene Costa Rica para la nación inglesa y de la factibilidad de hacer la comunicación entre los dos mares en la forma que hemos sugerido, e hizo uso de las razones más sabias y elocuentes para inducir a su gobierno a *apoderarse del Istmo de Costa Rica mediante su conquista por las armas o por medio de negociaciones de paz*. Suponemos que el gobierno británico no ha perdido de vista estas representaciones ni ninguna otra de las comunicaciones de interés sobre el mismo tema que le han hecho varios individuos informados que han residido en la bahía de Honduras. El Istmo de Costa Rica, de ahora en adelante, puede ser para el Nuevo Mundo lo que el Istmo de Suez fue para el antiguo antes del descubrimiento de la ruta al Asia por el Cabo de Buena Esperanza.

Si a través de Costa Rica se abriera un canal de dimensiones suficientes para permitir el paso de los más grandes navíos y se establecieran

¹⁰ Sobre Bryan Edwards, véase nota 6 de la "Introducción".

puertos de libre comercio para todas las naciones en las bocas de este canal en ambos océanos, no puede haber duda de que en menos de un siglo este Istmo se convertiría en la mayor vía comercial del mundo. Dejemos que el lector dirija su mirada al mapa y contemple su importante posición geográfica. Situado casi al centro de la distancia entre el Cabo de Hornos y la costa noroccidental de América, en las proximidades de los dos grandes océanos, obviando la necesidad de la tortuosa y peligrosa navegación alrededor del Cabo de Hornos, parece ser el lugar favorecido y destinado por la naturaleza para ser el corazón del comercio del mundo.

La imaginación más ardiente fracasaría al intentar describir todas las importantes y benéficas consecuencias que resultarían de la ejecución de este trabajo, cuya magnitud y grandeza son dignas de la mayor atención de todas las naciones comerciales. Es, de hecho, un tema de interés tan profundo y general que las naciones poderosas del Viejo Mundo, así como las del Nuevo, deberían descartar toda consideración egoísta o ambiciosa al examinarlo. Si se emprende la obra debe ejecutarse en una escala magnífica, y cuando se termine déjese que se convierta, como el océano, en una vía pública de las naciones, cuyo disfrute todas deberán garantizar y deberá estar exento del capricho o las regulaciones de cualquier reino o estado. A primera vista esta idea puede parecer tan extravagante como novedosa, pero en ella no encontramos nada que no esté de acuerdo con el espíritu liberal y emprendedor de la época actual; y estamos completamente seguros de que si recibe el estímulo y el apoyo de las naciones del Viejo Mundo, quienes en adelante gobiernen en el Nuevo no dudarán en ceder unas cuantas leguas de territorio del continente americano para el beneficio general de la humanidad. Máxime cuando América misma obtendrá ventajas permanentes e incalculables al ser la gran vía de comunicación entre el mundo oriental y el occidental.

Cuarto. Habiendo así intentado dilucidar las extraordinarias y particulares ventajas que posee Costa Rica para el establecimiento de una comunicación navegable entre los dos mares, procederemos a examinar otra posición que, a pesar de carecer de algunas de las ventajas naturales de Costa Rica, posee otras de índole tan importante que nos hacen dudar acerca de en cuál de los dos lugares debe abrirse primero la anhelada comunicación. Si consultáramos los intereses actuales y futuros de *México* y de la república de los *Estados Unidos*, diríamos que el *Istmo de Tehuantepec* es, de todas las secciones del continente americano, donde debiera hacerse la comunicación entre los océanos Pacífico y Atlántico. Mas, como nos hallamos deseosos de ver difundidas extensamente las bendiciones del comercio en beneficio de la raza humana en

general y no de alguna nación en particular, nos alegraríamos al ver que la comunicación entre los dos mares se abre simultáneamente en todos los sitios donde puede hacerse, ya sea por tierra o por agua o sólo por agua, provocando así la emulación y ampliando el alcance de las empresas mercantiles. No defendemos un sistema de engrandecimiento comercial que busca elevarse a expensas de la opresión y la ruina de otras naciones, ni un sistema de restricciones contrario a las leyes de la naturaleza y a la felicidad de la humanidad. Deseamos ver a los dos grandes océanos de nuestro planeta más cerca el uno del otro mediante canales y carreteras en los lugares que el Dios de la naturaleza ha destinado evidentemente para vías de comunicación y que tales sitios no permanezcan más tiempo como oscuros y melancólicos desiertos, tal y como lo han sido por muchos años bajo los principios antisociales del gobierno español.

El *Istmo de Tehuantepec* queda comprendido en un trecho de territorio que abarca la intendencia de Oaxaca y parte de la de Veracruz. En la costa del océano Pacífico se extiende desde un lugar llamado *Tonalá*, en la frontera con Guatemala, hasta la provincia de La Puebla. En la costa atlántica o, mejor dicho, en la gran curva que forma el Golfo de México, se extiende desde la bahía de Alvarado hasta Yucatán, incluyendo la provincia de Tabasco. La anchura mayor del Istmo dentro de esos límites es como de ciento veinticinco millas. La parte más angosta se halla entre el puerto de Coatzacoalcos, en el Golfo, y la bahía de Tehuantepec, en el océano Pacífico. La latitud del puerto es de 18° 30' y la de la bahía de 16° 30'. Desde la cima de una montaña llamada Chillilo, o La Gineta,¹¹ pueden verse con claridad ambos océanos en un día despejado. En la ciudad de Oaxaca conversamos con muchas personas que habían visitado esta montaña con el único propósito de gozar de este interesante espectáculo, y hablan con los acentos más entusiastas de la sublimidad del paisaje que la rodea, así como de la belleza y grandiosidad que ofrece la vista de los dos océanos. Una cadena de montañas, que puede considerarse como continuación de los Andes, corre a través del centro de este Istmo, y su altura sobre el nivel del mar varía entre cinco o seis mil y trescientos o cuatrocientos pies. Por alguna extraordinaria convulsión de la naturaleza, se han formado entre estas montañas extensos precipicios o barrancas, de los que después hablaremos, porque es mediante esas grietas que la naturaleza parece señalar al hombre la factibilidad de establecer una comunicación por

¹¹ Según Humboldt, La Gineta, desde donde se dice se ven los dos océanos, se encuentra en el confín de los obispos de Oaxaca y Chiapas, a doce leguas de Tehuantepec en el camino real de Guatemala a México (véase A. de Humboldt, *Ensayo político*, libro tercero, capítulo VIII, p. 171).

agua entre los dos mares. Durante la estación de lluvias, estos abismos contienen una gran cantidad de agua que busca su salida en los ríos que fluyen hacia los océanos Pacífico y Atlántico. Los indios del Istmo, en particular los de Tabasco y Tehuantepec, aseguran que pasan a través de todo el Istmo en sus canoas. Cuando estuvimos en Oaxaca logramos confirmar este hecho; y estamos convencidos de que cuando las aguas están en su apogeo durante la estación de lluvias una canoa puede pa-sar, por las sinuosidades de las barrancas, desde el río *Coatzacoalcos* hasta los ríos *Chimalapa* y *Tehuantepec*. Ninguna parte del reino de Méxi-co se ve regada por ríos más nobles que este Istmo. Únicamente señala-remos algunos de los más importantes. El *Guaspala*, el *Tuxtepec*, el *Cañas*¹² y varios otros cuyos nombres no conocemos vacían sus aguas en la bahía de Alvarado, a pocas leguas al sudeste de la ciudad de Vera-cruz. El *San Pedro*¹³ y el *Tabasco*¹⁴ desembocan cerca uno del otro en la costa de este nombre. Estos ríos tienen sus fuentes en las montañas de Oaxaca, Veracruz y Chiapas. Fluyen a través de una región más fértil que cualquiera otra de la Nueva España, que abunda en bosques de las maderas más preciosas; son navegables en todas las estaciones para botes grandes (bongós) y durante las crecientes llevan agua suficiente para los más grandes navíos. En el futuro, la *navegación a vapor* podrá brindar en estos ríos beneficios similares a los que ahora ofrece en el Mississippi y en el Ohío. En la vertiente occidental de las montañas existen varios ríos que descienden hacia el océano Pacífico. El *Chimalapa* y el *Tehuantepec* desaguan en la bahía que lleva el nombre de este úl-timo. El majestuoso río *Coatzacoalcos* desagua en la bahía del mismo nombre, en el Golfo de México. Las fuentes de los tres últimos ríos se hallan a cinco leguas una de la otra; mas, como ya hemos mencionado, cuando las barrancas de las montañas se hallan llenas de agua las ca-noas pueden pasar desde los ríos *Chimalapa* y *Tehuantepec* al *Coatza-coalcos*. No aseguramos categóricamente que se pueda formar un canal navegable que una las aguas de estos tres ríos; no obstante, lo creemos factible. Esto se decidirá cuando en el futuro el Istmo sea explorado de manera adecuada. Mientras tanto, examinaremos la importancia del Istmo como medio de comunicación entre ambos océanos, aun cuando nunca se abra allí un canal.

En la desembocadura del río *Coatzacoalcos* se encuentra el puerto más amplio y seguro de toda la costa atlántica de México. Es el único

¹² Huaspala es el nombre de un poblado en el estado de Veracruz. En cuanto al río *Cañas*, no he podido identificar cuál es.

¹³ "St. Pierre" en la edición de 1820. San Pedro es el nombre de una de las cuatro barras del río Usumacinta.

¹⁴ Tabasco es el nombre de otra de las cuatro barras del río Usumacinta.

del Golfo donde pueden entrar barcos de guerra y otros de gran tamaño, y es muy superior a Pensacola o Espíritu Santo. Durante todo el año hay *veintidós pies* de agua en la barra de la boca del puerto, y se dice que durante la creciente del río la barra cambia de lugar ocasionalmente y brinda pasajes de *cinco y seis brazas* de profundidad. Hace algunos años, un barco español de línea, llamado *Asia*, cruzó la barra de Coatzacoalcos y ancló en el puerto. Hemos oído de algunos puertos al norte de Veracruz capaces de admitir navíos de gran tamaño; entre éstos se ha afirmado que *Matagorda* tiene *veinte pies* de agua en la barra de la boca del puerto: se halla a 28° 30' de latitud y como a medio camino entre los ríos Sabinas y Del Norte. Pero por información reciente que obtuvimos de los oficiales de la marina de los Estados Unidos que han navegado por los alrededores, nos inclinamos a creer que no hay un solo puerto seguro a todo lo largo del litoral del Golfo, a excepción de *Coatzacoalcos*. Veracruz es poco más que una rada abierta y durante los ventarrones del norte las embarcaciones que se encuentran en ese puerto dan en tierra con frecuencia. Los barcos de guerra y otros grandes navíos se anclan con cables asegurados a argollas en los muros del castillo de San Juan de Ulúa, situado en una pequeña isla al centro del puerto; pero incluso allí se encuentran expuestos al peligro de naufragar durante los fuertes ventarrones.

El río *Coatzacoalcos* es navegable para buques del mayor tamaño hasta una distancia de *doce leguas* de las aguas navegables del *Chimalapa* y del *Tehuantepec*. Este último río da entrada por el océano Pacífico a buques de veinte pies de calado. Fue en él donde el famoso Cortés construyó barcos cuando envió a Pedro de Alvarado a conquistar Guatemala. No hay duda, por lo tanto, de que se puede penetrar al Istmo de Tehuantepec desde las costas pacífica y atlántica por los ríos ya mencionados y que puede construirse un *buen camino para carruajes*, de *doce a catorce leguas* de extensión, a los lados de las montañas, por el que toda clase de mercancías pueda transportarse fácilmente, en *unas cuantas horas*, desde las aguas navegables del Chimalapa y del Tehuantepec a las del Coatzacoalcos.

No hay parte alguna de la Nueva España donde semejante camino pueda construirse con mayor facilidad; y, de hecho, si al efectuar un examen topográfico del Istmo se encuentra que es factible la apertura de un canal, no hay lugar donde semejante empresa pueda realizarse con tanta facilidad como en la provincia de Oaxaca.

Es conveniente que presentemos aquí al lector una breve descripción de esta intendencia para darle alguna idea de su presente y, probablemente, futura importancia.

La intendencia de Oaxaca se halla limitada hacia el norte y el noroeste por la de Veracruz, por la capitanía general de Guatemala hacia

el sureste, por la intendencia de La Puebla hacia el oeste y noroeste y por el océano Pacífico hacia el sur. Dentro de sus fronteras se encuentra una gran parte del Istmo de Tehuantepec, como ya se ha descrito. Tiene cerca de ciento veinticinco leguas de largo, de este a oeste, y en su mayor anchura mide como noventa leguas. A pesar de los estrechos límites de esta provincia y a pesar de que ni siquiera una octava parte de ella se encuentra cultivada todavía, tiene una población, en proporción a su superficie, mucho mayor que cualquiera otra de la Nueva España. De acuerdo con un censo levantado en 1808, *contenía seiscientos mil* habitantes. El número de sus ciudades, pueblos y villas pasa de ochocientos y hemos visitado varias poblaciones que tenían seis y siete mil habitantes. La ciudad de Oaxaca (o Antequera) tiene como treinta y ocho mil vecinos y, como hemos señalado en un capítulo anterior, iguala, si no es que sobrepasa, a la capital del reino de México por la belleza de sus calles y plazas y también por el esplendor de sus edificios. Su salubridad no tiene paralelo en el continente americano; incluso sus costas en el Pacífico se hallan libres de las enfermedades usuales que afligen a los habitantes de las del Atlántico y del Mar del Sur.

Los pobladores de *Tehuantepec*, que se encuentra situada sobre el río a sólo *seis leguas* del océano y a 16° 30' de latitud, pertenecen a la raza de indios más activa y saludable que hemos visto. Las indias de Tehuantepec pueden llamarse con toda propiedad las circasianas de la América del Sur. Sus penetrantes ojos dan a su semblante una extraordinaria animación, su largo pelo negro está trenzado con esmero y adornado con peinetas de oro o de carey, en tanto que la celeridad y gracia de sus movimientos causan asombro en los forasteros. Son muy industriosas y fabrican casi toda su indumentaria; además, son notables por su limpieza y les gusta mucho bañarse. El gobierno español, durante la presente revolución, ha visto a estos indios con ojos desconfiados a causa de su conocida predilección por los insurgentes. La proximidad de la población a la costa y el estar situada sobre un río navegable son circunstancias que provocan mucha inquietud en el gobierno, porque conoce que si un enemigo extranjero desembarcara en la costa de Oaxaca sería recibido con los brazos abiertos por los indios de Tehuantepec y, en realidad, por la mayor parte de la población de toda la provincia, como hemos observado con anterioridad en el presente volumen. La intendencia de Oaxaca, por lo tanto, no sólo posee en la actualidad una inmensa población sino que es de la mayor importancia por sus valiosas producciones. Es la región de la Nueva España que se presenta como la más favorable para la producción del importante artículo de la grana cochinilla. En ninguna otra parte de México el nopal (árbol en el que se cría el insecto de la cochinilla) se da tan bien. Se ha tratado, sin

éxito, de propagarlo a otras provincias; pero no sólo el clima y el suelo se muestran en Oaxaca especialmente adecuados a esta planta sino que los indios, por una costumbre de años, han adquirido tanta experiencia en la forma de cultivar el nopal y recolectar los insectos que excluye toda rivalidad de cualquier otra provincia. Algunos años se han producido en Oaxaca cuatrocientas mil libras de grana cochinilla; su valor en Europa, incluso en épocas de paz, es de un millón seiscientos mil pesos. Durante la guerra se ha vendido a menudo en Inglaterra a veinticinco chelines la libra. El pobre indio que cosecha este precioso producto lo permuta por mercancías con los tenderos españoles de los pueblos. La extorsión de estos hombres, unida a las exacciones del gobierno y de los eclesiásticos, deja a los indios una miserable recompensa por sus cuidados y su industria, pero no dudamos que si se quitaran estas restricciones injustas e inhumanas al trabajo de los nativos, en unos cuantos años la intendencia de Oaxaca produciría más de un millón de libras de grana cochinilla anuales.

Las montañas de esta intendencia, en especial las de la Mixteca, son también particularmente adecuadas para el cultivo del árbol de la morera. Hace muchos años se hizo en ellas la primera experiencia y tuvo tanto éxito que provocó la envidia de los españoles europeos, quienes pusieron tantos obstáculos para la manufactura de la seda en Oaxaca que los indios se exasperaron y *en una sola noche* destruyeron todos los árboles de morera que había en la intendencia; desde entonces no se han hecho intentos por reanudar su cultivo.

El añil del distrito de Tehuantepec es superior en calidad al de Guatemala; pero, como no hay puertos abiertos al comercio extranjero a lo largo de la costa del Pacífico en las cercanías de Tehuantepec, ni tampoco en ninguna otra parte del litoral de Oaxaca, sus habitantes no han tenido estímulos para cultivar el añil, el algodón o la caña de azúcar, a excepción de lo que les es absolutamente indispensable para su consumo inmediato.

En todos los distritos montañosos de Oaxaca, y más especialmente en los espaciosos valles que se encuentran entre los dos mil quinientos y los tres mil pies de altura sobre el nivel del mar, encontramos que el suelo y el clima son iguales, si no superiores, a los mejores de cualquiera otra parte del planeta. No existe un solo producto que se cultive en la zona templada que no encuentre aquí una región propicia. El trigo y toda clase de granos producen a quienes los cultivan lo mismo que en las zonas más fértiles de Europa. Las frutas y verduras de Oaxaca no tienen rival en cuanto a lozanía y sabor exquisito. Los duraznos, las peras, los chabacanos y las fresas se encuentran aquí de un tamaño y sabor superiores a los del sur de Francia, y la variedad y

excelencia de las uvas señalan a los valles de Oaxaca como los grandes viñedos futuros de la Nueva España. Los espárragos, las alcachofas, los nabos, las coles y todos los demás productos de la horticultura crecen hasta alcanzar un tamaño y una perfección que no hemos visto en ningún otro lugar.

A todas estas importantes ventajas naturales de esta región privilegiada debe añadirse la de sus producciones mineras. Algunas de las más valiosas minas de oro de la Nueva España se encuentran en la provincia de Oaxaca, pero no han sido trabajadas en forma intensiva puesto que los directores de los establecimientos mineros en México han dirigido principalmente su atención a las minas de Guanajuato y de otras provincias, ya que las minas de plata se han considerado más lucrativas que las de oro. Los indios de la Mixteca alta y baja, así como los del distrito de Tehuantepec, recogen granos de oro en los lechos de los arroyos que corren por las montañas, y en Oaxaca se han encontrado trozos de este metal más grandes que en cualquiera otra parte de la Nueva España. En todos los distritos montañosos pueden descubrirse también indicios de veneros de plata, pero hasta ahora no se les ha prestado ninguna atención. De hecho, no puede haber duda de que esta provincia abunda en toda clase de minerales preciosos y, cuando se introduzca el uso de máquinas y desaparezcan las restricciones a la industria y empresas humanas, producirá tanto oro y plata como ninguna otra de América. También es digno de señalarse que en distintas partes de Oaxaca se han encontrado cobre y hierro. En la población de *Yanhuitlán* existe un gran trozo de metal que los herreros del lugar usan como yunque. Fue hallado en la cima de una colina cercana a la población y es de un peso extraordinario para su tamaño. Se han hecho varios intentos de fundirlo, pero ha resistido al calor más intenso.⁴

Del bosquejo anterior de los grandes recursos de esta provincia, incluida su densa población, se hará evidente al lector que el construir un camino de roda de catorce o incluso (si fuera necesario) de veinte leguas de largo a través del Istmo de Tehuantepec para establecer una comunicación rápida entre las aguas navegables del Chimalapa y del Tehuantepec al Coatzacoalcos, o el abrir un canal a través de aquellas

⁴ Titubeamos mucho sobre si debíamos agregar que esta masa de metal es de *platino*, aunque así se la ha calificado en algunas notas manuscritas sobre la intendencia de Oaxaca — que actualmente se hallan en nuestro poder — de Terán y Bustamante, nombres con los que nuestros lectores están familiarizados. Además de ser ambos personas que poseen amplia información, vale la pena señalar que Bustamante estuvo durante algún tiempo relacionado con la Escuela de Minas en México. El hecho de que así se le designe nos sirve cuando menos para enterarnos de que es una creencia muy extendida que dicha masa es de platino. El mineralogista, por supuesto, de inmediato declara que esto es imposible; y nosotros quedamos satisfechos

partes del Istmo que un examen detallado señale como las más apropiadas para este fin, son operaciones que los habitantes de Oaxaca podrían realizar con la mayor facilidad.

La idea de semejante empresa les ha sido familiar a varios hombres ilustrados de la provincia hace ya tiempo. Desde el año de 1745 se presentó al virrey de México un memorial, firmado por varios criollos distinguidos, en el que le suplicaban hiciera saber a la corte de España los inmensos beneficios que resultarían para el reino al hacer de Coatzacoalcos el puerto de entrada al país y el gran depósito comercial que sustituyera al puerto y ciudad de Veracruz. En el año de 1816, en la ciudad de Oaxaca, una copia de este interesante documento llegó a nuestras manos y nos sorprendió mucho la importancia de los datos que en él se registraban. Demuestra una inteligencia, una previsión y un espíritu de liberalidad que apenas podían esperarse en aquel entonces de hombres educados en la oscuridad política y mercantil con que España envolvía sus dominios. Después de dar una descripción topográfica del Istmo de Tehuantepec y de explayarse sobre la fertilidad y belleza de la región, sus autores declaran explícitamente que puede abrirse un canal que una las aguas de los ríos antes mencionados, y también afirman que si razones de índole política impiden la realización del canal propuesto, de todas formas podría hacerse un camino amplio a través de la cordillera por el que, a un precio moderado, podrían transportarse mercancías mediante carruajes. Los autores del memorial prosiguen después mostrando las grandes ventajas que le resultarían al reino de México si se estableciera un comercio entre Manila y la costa de Oaxaca en lugar de hallarse restringido (como todavía lo está) al puerto de Acapulco. A continuación se señalan las ventajas del puerto de Coatzacoalcos sobre el de Veracruz y el número de puertos excelentes que hay en las costas de Oaxaca; de éstos, mencionan en particular a *Tehuantepec*, *San Diego*, *Santa Cruz de Huatulco*,¹⁵ *Cacalutla*, *San Agustín*, *Puerto de los Ángeles*, *Escondido* (puerto escondido)¹⁶ y la enseñada o bahía de *Mazunte*.¹⁷ El Puerto de Escondido tiene una entrada angosta pero excelente, que sólo se descubre al acercarse mucho a la costa; mas es tan amplio como Acapulco y podría brindar fondeadero seguro a cientos de navíos. Podría fácilmente fortificarse para volverlo inexpugnable contra ataques externos. El puerto de Santa Cruz de Huatulco es también igual a los mejores de la costa del Pacífico y se encuentra situado a tan sólo treinta y cinco millas al sur de la ciudad de Oaxaca.

¹⁵ "Guatulco" en la edición de 1820.

¹⁶ "puerto escondido" en español en la edición de 1820.

¹⁷ "Mazuntla" en la edición de 1820.

Toda la memoria que referimos se encuentra llena de interesante información y de argumentos luminosos, y hubiera llamado profundamente la atención de cualquier otro gobierno que no fuera el de España. En cuanto los comerciantes de Veracruz supieron de este memorial, adoptaron todas las medidas posibles para evitar que llegara a Madrid; no obstante, fue transmitido a la corte. Los monopolistas de Cádiz y la Compañía de Filipinas vieron con gran alarma un proyecto que amenazaba desviar el comercio de sus canales ordinarios. Los establecimientos comerciales que ya habían erigido en Acapulco y Veracruz y los costosos edificios que habían construido en ambos lugares perderían su valor en la misma proporción en que esto se llevase a cabo. Por lo tanto, estos grupos y sus agentes en ambos puertos pusieron en movimiento cuanta intriga pudieron para frustrar los deseos de los autores de Oaxaca. El memorial se guardó en los archivos reales secretos de Madrid, o sea que se le colocó en el estante del olvido, y la única atención que alguna vez mereció fue una orden de la corte *que prohibía a los interesados volver a tratar el asunto bajo pena de incurrir en el desagrado real*, y reprendía severamente o acusaba a sus autores *de innovadores audaces de las reglas establecidas y del comercio del reino*.

Los únicos virreyes que mostraron sentimientos generosos o exhibieron la mínima preocupación por el mejoramiento interno de la Nueva España y el establecimiento del comercio interno y externo del país sobre principios liberales fueron el conde de Revillagigedo y don José Iturrigaray. Ambos fueron hombres de amplitud de espíritu que veían con disgusto las regulaciones inhumanas e impolíticas impuestas por España a sus colonias. Durante su gobierno llevaron a cabo algunas mejoras de importancia para México. La construcción de un canal que uniera las aguas del Coatzacoalcos con las del Chimalapa y del Tehuantepec era un proyecto favorito de ambos y, convencidos de su facilidad, enviaron a la corte de Madrid representaciones apremiantes para inducir a sancionar la empresa. Sus peticiones no sirvieron de nada y, finalmente, ambos incurrieron en el desagrado del gabinete madrileño. El carácter y la suerte del noble Iturrigaray los hemos reseñado ya en el primer capítulo de las *Memorias de la Revolución*.

Después de mostrar la posibilidad y facilidad de abrir una comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico en el Istmo de Tehuantepec, ya sea por un canal navegable o mediante un transporte por tierra y agua, procederemos ahora a dibujar un bosquejo de las grandes ventajas para el mundo comercial en general, y en particular para los habitantes de México, Guatemala y los Estados Unidos, que se derivarían de semejante comunicación. Es necesario señalar que las observaciones siguientes se basan en nuestra convicción de que la Nueva España se

independizará del control europeo. No nos atrevemos a predecir en qué momento se logrará tan gran acontecimiento, pero podemos aventurar la opinión de que ocurrirá dentro de muy pocos años.

Al contemplar el mapa del continente americano, nos damos cuenta de que el Istmo de Tehuantepec y el de Costa Rica son los dos puntos donde debe concentrarse el comercio del Nuevo Mundo y facilitarse el tráfico entre éste y el Viejo. No importa en cuál de estos dos lugares se abra primero la comunicación; no interesa cuál de ellos se vuelva el más importante. Si ambas comunicaciones se abren simultáneamente, consideramos que no faltará un comercio que vuelva florecientes en el más alto grado a los distritos por donde se realice.

El Istmo de Costa Rica será la ruta conveniente y natural para una parte del comercio de Guatemala, Perú y Chile. El de Tehuantepec será la ruta para el de la vasta porción del litoral del océano Pacífico que se extiende desde Guatemala hasta el extremo noroeste del continente americano. Las ventajas de que goza este último por hallarse en el centro de un país densamente poblado, rico y saludable han sido ya descritas, y su proximidad con los Estados Unidos lo hace, a nuestro parecer, el sitio más importante donde perfeccionar la primera comunicación entre los dos océanos.

Tehuantepec, en el Pacífico, y Coatzacoalcos, en el Atlántico, deben declararse *puertos libres* para el comercio de todas las naciones. Las mercancías que pasen por esta vía deberán pagar tan sólo un peaje o derecho insignificante, con el propósito de mantener el canal o el camino en constante buen estado. Hemos dicho que los grandes navíos pueden entrar a los ríos Tehuantepec y Coatzacoalcos y subir por ellos hasta donde hay catorce leguas de distancia entre ambos. Hemos demostrado que puede hacerse rápidamente una buena carretera para transportar mercancía de toda clase de uno a otro de estos ríos. Por lo tanto, dejando un amplio margen para obstáculos imprevistos, pensamos que por esta ruta pueden transportarse cargas de todo tipo de mercaderías de un océano al otro *en menos de seis días*. Las producciones de Guatemala, Oaxaca, La Puebla, México, Valladolid y Guadalajara, en vez de conducirse por tierra hasta Veracruz como ahora, atravesando una distancia enorme, se llevarían a los puertos de aquellas provincias en la costa del Pacífico y se embarcarían para Tehuantepec, de donde pasarían a Coatzacoalcos y desde allí se embarcarían para Europa, los Estados Unidos o cualquier otro lugar. Los futuros productos de la gran provincia de Sinaloa, de la Vieja y la Nueva California y de todas las regiones noroccidentales de América podrían llevarse al Istmo de Tehuantepec. Los géneros de Europa y los Estados Unidos podrían conducirse a Coatzacoalcos, cruzar a Tehuantepec y de allí se esparcirían por las vastas

regiones que ya hemos mencionado. Los productos de China y las Antillas también se llevarían a este Istmo, se distribuirían en Guatemala, Oaxaca y todas las secciones orientales del imperio mexicano adyacentes al Golfo de México y se conducirían con rapidez al río Mississippi, a Florida y, de hecho, a todas partes de los Estados Unidos y Europa.

La comunicación entre los Estados Unidos y su territorio de la costa noroeste de América se llevaría a cabo con seguridad y rapidez por el Istmo de Tehuantepec en vez de la ruta actual, tediosa y llena de peligros, alrededor del Cabo de Hornos; y se podría introducir en el Pacífico la *navegación a vapor* para así realizar una revolución total en el comercio actual de todo el Mar del Sur. Los barcos de vapor podrían usarse no sólo a lo largo del extenso litoral del océano Pacífico, desde Valparaíso hasta el río Columbia, para de esta manera vencer los obstáculos que hasta ahora han impedido la navegación en aquellos mares, sino que no vemos dificultad alguna en que atraviesen todo el Océano del Sur. En los lentos barcos españoles, el viaje de Manila a Acapulco se ha hecho a menudo en *setenta y cinco días*. Durante ciertas épocas del año se ha llevado a cabo por navíos cuyos juanetes no fueron arriados ni una sola vez durante el viaje. En raras ocasiones se experimentan tormentas violentas en el océano Pacífico, a excepción de las cercanías del Cabo de Hornos y en las altas latitudes del noroeste. Un barco semejante al buque de vapor Fulton podría llevar a cabo una travesía entre Oaxaca y China con muchísimos menos riesgos de los que corre en los viajes que ahora realiza entre Nueva York, La Habana y Nueva Orleans. Un buque de vapor efectuaría la travesía de Tehuantepec a China en *cincuenta o sesenta días*; y, en realidad, si tomamos en cuenta los vientos favorables en ciertas épocas del año, unidos a la potencia del vapor, se puede demostrar que es factible realizar el viaje entre Oaxaca y Cantón en *menos de cincuenta días*. Nos abstenemos de explayarnos sobre la importancia de este inestimable invento para el comercio del Océano del Sur, no sea que algunos de nuestros lectores consideren nuestro esbozo como un vuelo entusiasta de la fantasía. Pero para aquellos que entienden la navegación a vapor, que conocen las maravillas que ya ha producido en la navegación interna de nuestro país, que han examinado la estructura del buque de vapor Fulton y que han advertido las mejoras que cada año incrementan la fuerza de la potencia del vapor, nuestras expectativas no parecerán demasiado entusiastas.

Un barco de vapor podría realizar con facilidad el viaje desde el río Mississippi al puerto de Coatzacoalcos en *seis días*. Si calculamos *siete* para transportar las mercancías a través del Istmo y *cincuenta* para el viaje a China, se verá que por medio de la navegación a vapor podría efectuarse un viaje de los Estados Unidos a China en *sesenta y tres días*.



Esto se percibirá más claramente al calcular las distancias:

	<i>Millas terrestres</i>
<i>Ruta ordinaria</i> de Filadelfia a Cantón	16 150
Por medio de la <i>navegación a vapor</i> y transporte a través del Istmo de Oaxaca, desde y hasta los mismos sitios:	
de Filadelfia a Coatzacoalcos.....	2 100
paso a través de Tehuantepec, por tierra y agua	120
de Tehuantepec, por las islas que se hallan casi en el curso directo, a Cantón:	
a las islas Sandwich	3 835
a las islas Ladrón ¹⁸	3 900
a Cantón	2 080
	9 815
	12 035
 Distancia ahorrada	 4 115
 De Filadelfia al río Columbia, por <i>la ruta</i> <i>acostumbrada</i> del Cabo de Hornos:	 18 261
De Filadelfia al río Columbia por la <i>ruta propuesta</i> :	
de Coatzacoalcos y por tierra	2 220
de Tehuantepec al Colombia	2 760
	4 980
 Distancia ahorrada	 13 281

(*Los cálculos anteriores fueron proporcionados por el señor Melish*).

También calculamos que los buques de vapor podrían efectuar el viaje del río Columbia a Tehuantepec en un tiempo de *dieciocho a veinticuatro días*, sobre todo si se aprovechan las épocas favorables. A lo largo de toda la extensión del litoral de México y California hay puertos seguros y apropiados que brindarían refrigerio y abrigo de las tormentas. Es verdad que esta enorme extensión de territorio se encuentra en la actualidad muy poco poblada y que sus infelices habitantes, por la bárbara política del gobierno español, han sido excluidos de todo contacto con el mundo civilizado. Toda la región contigua al océano Pacífico,

¹⁸ "Ladrone" en la edición de 1820.

con sus espléndidos ríos y fértil suelo, se halla prácticamente en el mismo estado en que se encontraba en la época en que la descubrieron los españoles. Los únicos puertos de la costa mexicana a los que se les ha permitido disfrutar de algún comercio son San Blas y Acapulco; pero incluso este comercio era un monopolio tan absoluto, abrumado por tantas restricciones, que apenas merecía ese nombre y era, comparativamente, de poca utilidad a la generalidad de los habitantes. Las regiones occidentales de México se han abastecido en forma casi exclusiva con artículos llevados por tierra desde Veracruz. El monto de los impuestos en ese lugar, el gasto enorme de la conducción por tierra sobre tan vasta extensión de terreno y las innumerables exacciones a lo largo del camino aumentaban el precio de las mercaderías extranjeras a cuatro o cinco veces su costo original, mientras que si los artículos hubieran sido desembarcados en Coatzacoalcos, transportados a través del Istmo y de allí conducidos por agua a las hermosas bahías y ríos de la costa, el gasto hubiera sido insignificante y su conducción se hubiera efectuado en un tercio del tiempo empleado en transportarlas por tierra.

Cuando no existan las restricciones bajo las que el pueblo mexicano ha sufrido tanto tiempo, o sea, cuando el país ya no esté sometido al control de España, cuando la industria humana disfrute del ámbito que la razón y la naturaleza señalan y cuando se les permita a los habitantes de México gozar de un comercio sin trabas con todas las naciones, ¡cuán extraordinario será el cambio que experimente su situación! No sólo las hermosas intendencias de Guadalajara, Valladolid, La Puebla, México, Oaxaca y Veracruz se convertirán en regiones de bienestar y opulencia sino que todas las Provincias Internas, incluso la Vieja y la Nueva California, pronto se tornarán en florecientes y populosas comarcas. Déjese al lector echar una mirada al mapa y contemplar la posición de las grandes provincias de *Sonora*, *Sinaloa* y *Vizcaya* contiguas al Golfo de California; déjese que trace el curso del río *Colorado* desde su nacimiento hasta su salida en el golfo californiano y que vea los espléndidos ríos de *Timpanogos*, *Buenaventura* y *Felipe*¹⁹ desaguar en la costa de la Nueva California; déjese entonces que anticipe la futura importancia de esta región cuando se establezca en ella un gobierno hecho por y para el pueblo. El territorio que estos ríos atraviesan y las costas de ambas Californias han continuado siendo un desierto no porque su suelo y su clima sean desfavorables a la residencia del hombre, como han afirmado algunos escritores, sino porque el gobierno español ha cerrado persistentemente la puerta a su colonización y mejoramiento.

¹⁹ San Buenaventura es una ensenada, y San Felipe un puerto, en el Golfo de California. En cuanto a Timpanogos, se trata de un lago, que es el lago de Utah.

Hemos examinado algunos manuscritos interesantes sobre las Californias y las provincias de Sinaloa y Sonora, en especial uno de ellos, escrito por el *padre García*, quien viajó desde la desembocadura del Colorado hasta su nacimiento, distancia de más de seiscientas millas.²⁰ También hemos leído otros, escritos por los frailes que residieron en distintos establecimientos misioneros en la costa de California. Describen una parte muy pequeña de la península de la Vieja California como una región rocosa y árida, pero elogian a toda la Nueva California, hasta cerca del río Columbia, y a todo el interior de la provincia de Sonora por la fertilidad de su suelo y la pureza de su clima.

No está de más señalar aquí que hace como ocho años conocimos a un caballero ruso que había visitado Monterrey, en la costa de California, y que se hallaba en posesión de una extensa y valiosa información sobre aquellas regiones.²¹ Habló de su clima en los términos más favorables y describió su suelo como excelente. No dudamos que el diario de este ruso fue mostrado a su gobierno y pudo haber dado origen a aquellos proyectos del gabinete de su país de los que se ha hablado recientemente. Corrió el rumor de que Fernando VII y el emperador de Rusia acordaron un tratado secreto por el cual aquel monarca transfería al ruso una parte considerable de la Nueva California; mas, debido a las protestas del gobierno de la Gran Bretaña al recibir noticias de semejante tratado, la corte de Madrid no lo ha reconocido nunca públicamente ni lo ha puesto en efecto. Cualquiera que sea el crédito que se le dé a este reporte, sabemos que los rusos, en seguimiento de su sistema de hacer avanzar su poder dondequiera que consigan una posición firme, han colocado sus banderas en varias partes del continente americano. Sus establecimientos se inician en la isla de Kodiak,²² a 57,5° de latitud norte y a 152,5° de longitud oeste. Ocupan una posición importante en el estrecho de Norfolk, a los 57° de latitud norte y 135° de longitud oeste, donde tienen un fuerte bien pertrechado con más de cien piezas de artillería pesada. En el año de 1813 descendieron hacia

²⁰ Robinson parece referirse a fray Francisco Garcés, sacerdote franciscano que fue enviado a la misión de San Xavier del Bac, en el sur de Arizona, y quien hizo varios viajes por la región. En 1771 llegó al río Colorado, cuyo curso siguió hasta su desembocadura en el Golfo de California (véase fray Francisco Garcés, *Diario de exploraciones en Arizona y California en los años de 1775 y 1776*, introducción y notas de John Galvin, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 1968).

²¹ Como señalé en el "Estudio Introductorio", puede tratarse de Georg Heinrich von Langsdorff, quien tomó parte en el primer viaje de circunnavegación ruso, realizado entre 1803 y 1806, y visitó, entre otras partes de América, California. Asimismo, fue cónsul de Rusia en Brasil, a donde llegó en 1813 y donde organizó una expedición científica que duró de 1822 a 1829. Escribió *Voyages and Travels in Various Parts of the World, During the Years 1803, 1804, 1805, 1806, and 1807* (2 v., Londres, printed for Henry Colburn, 1813-1814).

²² "Kodia" en la edición de 1820.

el sur hasta los 38,5° de latitud norte y se establecieron en Bodega,²³ distante cosa de treinta millas del establecimiento español situado más al norte de California. Déjese que la bandera imperial rusa sea plantada en el continente americano por medio de la fuerza o por negociaciones; esto será mejor para la humanidad que si la región permanece desierta bajo el dominio de España. Si los rusos, los ciudadanos de los Estados Unidos o los mexicanos predominan entre los colonizadores del litoral noroccidental de América es asunto que tan sólo el tiempo puede decidir, pero en la medida en que toda la costa se pueble densamente aumentará la importancia del Istmo de Tehuantepec, porque a la larga debe ser la gran vía de comunicación entre Europa, los Estados Unidos y la costa noroccidental de América.

Los hermosos ríos que antes hemos mencionado tienen su nacimiento en los confines, y algunos dentro de los límites, de los Estados Unidos. Todo el territorio que se encuentra al oeste de las Montañas Rocosas, o Andes del Norte, abunda en estupendas corrientes que desaguan en el Pacífico y, en consecuencia, a medida que el interior de aquel vasto territorio se vaya poblando, así su relación con el mundo civilizado, por la ruta de Tehuantepec, se tornará cada vez más importante. De hecho, es imposible que la imaginación se forme una idea adecuada de la magnitud del comercio que pasará a través del Istmo de Tehuantepec cuando México y América del Sur gocen de los beneficios de un gobierno liberal.

Los dominios mexicanos por sí solos son capaces de brindar subsistencia y bienestar a una población de más del triple que la actual de toda la América española. El rápido progreso de los Estados Unidos puede servir de ejemplo al crecimiento de la población de nuevos países favorecidos por gobiernos liberales. Los cálculos de Franklin y de Jefferson se han visto realizados por completo. Cada veintidós años aumentamos nuestra población a más del doble, aumento que, regulado por las leyes de población, continuará hasta que la superficie de nuestro territorio se halle cultivada en forma tan general y tan densamente habitada como la de Europa y Asia. Dense a México las ventajas de un buen gobierno, ábranse sus puertos al comercio mundial, foméntese la emigración de todas partes del mundo y, en resumen, déjesele seguir el curso que le marcan la razón y la naturaleza y pronto será tan floreciente como la mejor región del Nuevo Mundo. Ya hemos señalado las grandes ventajas físicas que México posee respecto a su clima y a su suelo, y no creemos que haya ninguna otra región de nuestro planeta capaz de mantener a una población mayor sobre el

²³ “Badoga” en la edición de 1820.

mismo espacio de terreno. Por lo tanto, no dudamos de que a partir del día en que México ocupe su lugar como potencia independiente entre la naciones de la Tierra, gobernada por sabias y liberales instituciones, continuará duplicando el número de sus pobladores cada veintidós años hasta que la totalidad de sus vastas regiones se vea cubierta de habitantes. Calculemos su población probable de aquí a un siglo. Si fijamos el año de 1825 como la época del inicio de su independencia y si suponemos que por entonces su población sea de 7 000 000,

en 1847 será de	14 000 000
1869	28 000 000
1891	56 000 000
1913	112 000 000

Nos damos cuenta de que tales cálculos hubieran parecido quiméricos hace treinta ó cuarenta años y de que incluso en la actualidad muchos de nuestros lectores pueden dudar de su precisión, pero nos sentimos seguros de que nuestras estimaciones no causarán sorpresa ni incredulidad en las mentes de aquellos que han observado el aumento de población en nuestro propio país y han reflexionado sobre la feliz e importante influencia de las instituciones civiles liberales. Algunos escritores ilustrados de la actualidad, entre otros el abate de Pradt, aceptan la exactitud de esta tasa de crecimiento.

Cada nuevo censo en los Estados Unidos muestra un aumento mayor que el cálculo al que hemos aludido. Si, pues, siguiendo esta proporción nuestro país de aquí a cien años contendrá *ciento cuarenta millones* de habitantes y México *ciento doce millones*, ¡de cuán enorme importancia será el Istmo de Tehuantepec para estas dos naciones! Para México, en particular, este Istmo es el gran puente que une sus regiones septentrionales y meridionales con las orientales y occidentales. Para los Estados Unidos es no sólo de gran importancia respecto a las posesiones que la república tiene en la costa noroeste y a la enorme porción del ramo del transporte que el esfuerzo de nuestros conciudadanos y las superiores ventajas que se derivan de su cercanía al Golfo de México les conseguirán, sino *porque la superioridad marítima del Nuevo Mundo parece destinada a permanecer en los Estados Unidos*. La vasta extensión de nuestro litoral desde Passamaquoddy hasta el río Sabinas, la intensa navegación interna de nuestros grandes ríos y nuestras pesquerías emplearán, dentro de poco, a un número mayor de individuos que el que se halla ocupado en el ejercicio de la navegación en toda Europa. En el caso de que los Estados Unidos se vieran comprometidos en una guerra futura que sea popular (y esperamos que en ninguna otra se vean envueltos jamás), se

podrá conseguir un número suficiente de marineros de las grandes fuentes ya mencionadas para tripular una flota igual a la mejor de cualquier nación de Europa. Por lo tanto, no sólo seremos capaces de proteger nuestro comercio futuro a lo largo de nuestras costas sino también de extender esa protección a cualquier sitio donde nuestras empresas e intereses puedan llevar nuestra bandera. Con el tiempo, no es improbable que algunos de los grandes estados de la América del Sur puedan poseer una marina respetable; pero ninguna que pueda competir jamás en cuanto a su fuerza con la de los Estados Unidos. México no podrá convertirse en una gran potencia marítima. A pesar de que sus ríos son numerosos y de que algunos de ellos corren a través de una extensión inmensa de terreno, a causa de la gran elevación de más de las cuatro quintas partes del país estos ríos no son navegables excepto para botes pequeños de carga hasta una distancia considerable del océano y, en consecuencia, la navegación interna nunca empleará un número considerable de gente. México tiene algunos puertos excelentes en el litoral del Pacífico, y es posible que en el futuro pueda tener una fuerza naval de cierta importancia en aquellos mares. Pero a lo largo de las costas del Golfo de México el puerto de Coatzacoalcos es el único apropiado para arsenales navales o que puede ofrecer seguridad a los barcos de guerra. Ya hemos señalado las objeciones al puerto de Veracruz y todos los demás, desde Alvarado hasta el Sabinas; son de difícil entrada y se hallan obstruidos por barras. La costa entera de Yucatán se encuentra, asimismo, sin ningún puerto capaz de recibir grandes navíos. Por consiguiente, es obvio, a causa de estos importantes obstáculos, que México nunca podrá convertirse en un rival marítimo de los Estados Unidos en el Golfo de México; al contrario, todo su comercio futuro en el Golfo deberá estar bajo la protección y el control de este último y, por lo tanto, para México siempre será de enorme importancia cultivar la amistad y procurar una alianza con los Estados Unidos. La conveniencia de este lazo amistoso y político se hará más evidente al observar el mapa de ambos países. Al examinar el perfil de la parte más ancha del continente desde Monterey, en la costa de la Nueva California, hasta la población de San Luis, en la confluencia del Mississippi con el Missouri, distancia de cerca de mil ochocientas millas en línea recta, nos llenamos de admiración ante la manera extraordinaria en que la naturaleza, por medio de las comunicaciones fluviales, proveyó de lo necesario en todas direcciones para facilitar las relaciones de los futuros habitantes de aquellas vastas regiones.

Nuestro conocimiento topográfico de aquella parte de América es aún imperfecto, pero sabemos lo suficiente para permitirnos formar una idea de las grandes ventajas que deben gozar recíprocamente los habitantes de

México y los Estados Unidos cuando se permita entre ellos una comunicación sin restricciones y cuando los productos de su industria se intercambien a través de la *navegación interna* entre las dos naciones. El importante río *Del Norte* tiene su origen en Nuevo México, no muy distante de los nacimientos de los ríos que corren hacia el océano Pacífico, y desagua en el Golfo de México como a 25° 50' de latitud norte. Como desciende a través de una región montañosa, es extremadamente rápido en algunos puntos y por eso se le llama allí el *Río Bravo*; sin embargo, es navegable para botes desde su desembocadura hasta cerca de su nacimiento. El *Río Rojo* y el *Arkansas*²⁴ tienen sus orígenes cerca de las fuentes del río *Del Norte*. En su camino hacia el Mississippi, estos ríos reciben el tributo de innumerables corrientes pequeñas. El *Kansas*²⁵ y el *Platte*, que desaguan en el Missouri, tienen su nacimiento en las mismas montañas que dan origen al río *Del Norte*. A través de toda esta región, ya sea entre sus elevadas montañas o en sus extensas llanuras, el viajero apenas puede avanzar cinco leguas sin encontrar una corriente apta para el tránsito de barcos pequeños. La navegación de los ríos mexicanos, por las razones que antes señalamos, nunca será idónea para grandes navíos; sin embargo, facilitará en mucho la comunicación entre las respectivas provincias del interior. Mas los grandes ríos que desaguan en el Missouri y el Mississippi, algunos de los cuales ya mencionamos, se hallan destinados a brindar empleo a muchos cientos de miles de personas en barcos de todos los tamaños.

Cuando reflexionamos en que el gran país que hemos contemplado brevemente es susceptible de ser cultivado de manera intensiva en toda su extensión y que en su mayor parte goza de un clima semejante al mejor de la Tierra, no está al alcance de la fantasía más ardiente el dibujar un bosquejo de su importancia futura, ni tampoco podemos formar un cálculo preciso de los millones de seres humanos que en el futuro hallarán subsistencia y bienestar en aquellas regiones. La población de los Estados Unidos avanza con rapidez hacia los poblados mexicanos. Las riveras del *Río Rojo*, del *Arkansas* y del *Missouri* ya se han convertido en lugares de residencia de ciudadanos americanos. Las artes, las ciencias y, si se nos permite la expresión, las bendiciones de la libertad racional se van esparciendo en aquella dirección. Los límites territoriales son débiles barreras contra la difusión de la ilustración y el conocimiento. Su progreso no podrá ser impedido por los edictos del actual gobierno de México o los que lo sucedan. Los mexicanos, asentados en la rivera de un río, viviendo en la miseria y afligidos por la

²⁴ “*Arkansa*” en la edición de 1820.

²⁵ “*Kansas*” en la edición de 1820.

opresión, no podrán permanecer por mucho tiempo ciegos e insensibles a las ventajas y a la felicidad de que gozan los ciudadanos de los Estados Unidos en la rivera opuesta.

De este breve bosquejo de la topografía de México y del territorio adyacente de los Estados Unidos se puede formar una ligera idea del extenso comercio interno que se dará entre ambos países al crecer la población y al verse removidos los obstáculos a su comunicación. ¡Cuántos productos en los que ahora casi no se piensa se cultivarán en el suelo de ambas naciones! ¡Cuántas factorías se establecerán en regiones que pueden producir todas las materias primas para el obrero y el artista! ¿Se debe a que los dos países pueden cultivar los mismos productos y establecer el mismo tipo de factorías el hecho de que algunos autores hayan introducido la opinión de que el comercio futuro entre los Estados Unidos y México será de poca importancia? ¿No podrían alegar también que como el trigo se cultiva en Kentucky esto es dañino para su cultivo en Pennsylvania? ¿O que como ciertas factorías se han establecido en Pittsburg son rivales de las de la misma clase en Boston? ¿Qué no vemos que a medida que la población se extiende por un país aumenta el consumo de los productos de la tierra? ¿Y que la industria humana recibe un nuevo estímulo de mil necesidades artificiales que se crean en la sociedad al aumentar en número y opulencia?

¿Es posible que en el siglo XIX hayamos escuchado al embajador de una nación civilizada declarar, en una comunicación diplomática formal al gobierno de los Estados Unidos, que debe oponerse a que se extiendan a México las bendiciones de la libertad y del comercio, porque el trigo y otros productos de los Estados Unidos podrían cultivarse con mayor facilidad en aquel país y porque la superioridad de su clima incitaría la emigración de nuestros ciudadanos, disminuyendo así nuestro poderío? Éstos fueron los sentimientos del caballero Onís, expresados abierta y oficialmente. No tuvo escrúpulos al proponer estos abominables y antisociales principios a la seria consideración de nuestro gabinete; y, lo que es todavía más extraordinario y vergonzoso, esta doctrina ha hallado cómplices en algunos escritores americanos que han intentado probar que *la independencia de México sería perjudicial a los intereses comerciales de los Estados Unidos*.

Humildemente creemos que el bosquejo que hemos dado de las ventajas que nuestro país obtendrá de que México se encuentre bajo un gobierno liberal es una manera de refutar los principios propuestos por el caballero Onís y sus seguidores, tan incontestable como grata a todo ciudadano americano que perciba, como nosotros, lo absurdo e inicuo de sacrificar la felicidad de millones de seres humanos ante el altar de la ambición política y el cálculo mercantil. Consideramos que la independencia de

México será para el mundo civilizado un acontecimiento segundo en importancia a la declaración de independencia de los Estados Unidos el 4 de julio de 1776, y promover semejante acontecimiento por todos los medios justos y honorables va de acuerdo con los deseos e intereses de todas las clases de nuestros compatriotas.

Es posible que España pueda, durante unos cuantos años más, intentar preservar su tambaleante soberanía en México; pero aun admitiendo que su influjo continúe por más tiempo del que suponemos le será de poca o ninguna utilidad, porque su supremacía, tanto moral como física, ya no se hace sentir ni puede ejercerse de nuevo sobre sus antiguos súbditos de aquel reino. Le será tan difícil encontrar obediencia y respeto entre los criollos y los indios mexicanos como obligar a que se calmen las olas del océano cuando se hallan agitadas por los vientos; pero incluso admitiendo que todavía sea posible que España subyugue de nuevo a los mexicanos, podemos preguntar: ¿cómo va a preservar allí su imperio en el caso de una guerra con la Gran Bretaña, los Estados Unidos o cualquiera otra nación marítima? ¿No hemos demostrado que no puede ya confiar ni por un momento en la fidelidad de sus súbditos americanos? ¿Dónde están sus flotas para proteger su comercio en México o para impedir una invasión enemiga por cualquier sitio, ya sea por la costa del Atlántico, ya por el Pacífico? Si, pues, hallándose en paz con todas las demás naciones, España encuentra difícil conservar a México y reprimir el espíritu revolucionario de sus habitantes, si en una guerra se ve expuesta a que México le sea arrancado por conquista, ¿dónde está la conveniencia de agotar la sangre y la riqueza de los habitantes de España para mantener su soberanía sobre un imperio expuesto a cada instante a escaparse de sus manos? Si estas observaciones son aplicables a la situación de España en relación con México y, de hecho, con todas sus posesiones del continente americano, ¿no se aplican con mayor vigor a las islas de Cuba, Puerto Rico²⁶ y las Filipinas? ¿Acaso el español más parcial intentará sostener que una nación sin fuerza marítima puede retener tan vastas islas? ¿De qué utilidad le serán sus extensas fortificaciones y guarniciones contra un bloqueo riguroso? Examinemos el estado actual de la importante isla de Cuba para demostrar el precario dominio de la soberanía española en ella.

El puerto de La Habana ha sido llamado con justicia la puerta marítima más importante de las Antillas, puesto que su posición controla no sólo el inmenso comercio que actualmente existe sino todo el tráfico futuro de las extensas regiones que se encuentran entre el Istmo de

²⁶ "Porto Rico" en la edición de 1820.

Panamá y Florida, porque a causa de las leyes de la naturaleza todo el comercio de aquellas regiones debe pasar por la ruta que corre entre las costas de Cuba y de Florida. Es cierto que veloces veleros pueden, en ocasiones, salir de Jamaica y del Istmo de Panamá y pasar entre Cuba y Santo Domingo, pero las rápidas corrientes y los vientos alisios obligarán a que el grueso del comercio se lleve a cabo por el paso a través del Golfo. Por ello, no se puede negar que La Habana es una llave de la mayor importancia marítima en el mundo occidental, una llave que puede abrir y cerrar a voluntad el comercio al que nos referimos y con particularidad el de México. En realidad no se exagera al afirmar que los destinos políticos y comerciales del imperio mexicano se verán influidos enormemente por la conducta de la potencia que controle el puerto de La Habana. Por cuanto tiempo continuará la isla de Cuba bajo las banderas de España, si será tomada por la Gran Bretaña por la fuerza o mediante negociaciones o si los habitantes de Cuba declararán su independencia son preguntas de la mayor importancia para el mundo civilizado y para los Estados Unidos.

Desde hace varios años, los periódicos ingleses han rebotado de ensayos que pretenden no sólo demostrar los grandes beneficios comerciales que se derivarán para la Gran Bretaña de la posesión de Cuba sino también que esta posesión es absolutamente necesaria tanto para la seguridad del comercio inglés en las Antillas como para reprimir el creciente poderío de los Estados Unidos. Por extravagantes que puedan ser muchas de las opiniones que contienen esos ensayos y por llenos que se encuentren de rasgos mezquinos y hostiles hacia los Estados Unidos son, sin embargo, tan lisonjeros para el espíritu de dominio de la nación inglesa que no nos sorprendería ver que el gabinete británico los ponga en ejecución en la primera ocasión oportuna.

Si la Gran Bretaña tomara posesión de la isla de Cuba, estaría en sus manos, sin duda, conservarla por largo tiempo, y mediante el establecimiento de vastos arsenales en el puerto de La Habana sería igualmente capaz de sostener allí una flota inmensa; de tal forma que, en caso de guerra con los Estados Unidos el extenso comercio del río Mississippi y el de todo el Golfo de México se vería seriamente perturbado y, quizá, suspendido por completo. Admitimos todo esto; no obstante, no dudamos al predecir que en menos de cincuenta años a partir de ahora, cuando los Estados Unidos tengan una población que sobrepase los *cuarenta millones* y una fuerza naval tan grande como la vastedad de sus recursos marítimos le permita por entonces mantener, la isla de Cuba así como las Antillas y el comercio del Golfo de México se hallarán bajo el control de la república. Esta idea no surge de ninguna mala voluntad hacia otras naciones sino que es tan sólo una indicación a los

gobiernos del Viejo Mundo de que sus establecimientos en el Nuevo serán de corta duración y de que cada nuevo intento, sea por parte de la Gran Bretaña o de cualquiera otra nación, de oponerse al progreso natural e inevitable de los Estados Unidos mediante el establecimiento de *puestos rivales* en el continente o en las islas vecinas únicamente conducirá a un desarrollo más temprano de nuestros recursos y, en consecuencia, acelerará la llegada del momento en que el poder de nuestra república sobre el hemisferio occidental se perciba y reconozca.

La Florida Oriental y la Occidental deben incorporarse a nuestra federación, ya sea por *tratado* o *conquista*. Ya hemos experimentado las fatales consecuencias de permitir que esa parte de nuestro continente se halle en manos de naciones hostiles a nuestros intereses y celosas de nuestra prosperidad. Nuestros ciudadanos en las fronteras de Georgia y Luisiana no deben ya estar expuestos a invasiones y matanzas a causa de la impotencia y las disposiciones de un poder neutral en las Floridas. La seguridad del vasto comercio del Mississippi y la prosperidad de nuestros grandes estados del oeste no deben exponerse al permitir que alguna nación extranjera posea las importantes puertas marítimas de la Florida Oriental y de la Occidental.

Si la Gran Bretaña iza sus reales estandartes en La Habana y hace de ella el depósito de su marina y el Gibraltar de las Antillas, entonces nosotros debemos hacer de *Pensacola* y *Espíritu Santo* nuestros dos grandes *arsenales del sur*; y si nos convertimos en rivales por la supremacía en las costas occidentales del Atlántico, que así sea.

Antes de terminar nuestras observaciones sobre este importante tema, consideramos necesario decir unas cuantas palabras sobre la probabilidad de que Cuba no permanezca por mucho tiempo bajo cualquier bandera extranjera sino que se convierta en una potencia independiente bajo la protección de los Estados Unidos. Sabemos que éste es el *deseo*, y estamos igualmente seguros de que es el *interés*, de la población de aquella isla. No ha escapado a la penetración de todos los habitantes ilustrados de Cuba que España no podrá protegerlos durante un conflicto armado, y por ello saben que cada guerra en la que se vea envuelta en el futuro los expone no sólo a ver destruido su comercio sino a su invasión y conquista. En estas circunstancias, independientemente de toda enemistad política hacia el gobierno de España, los habitantes de Cuba no tienen con ella intereses en común. Los productos de la isla son valiosos en la medida en que pueden enviarse, sin restricciones, a todas partes del mundo. Además, España no puede suministrar los artículos necesarios para el mantenimiento y bienestar de sus habitantes y, por lo tanto, deben proporcionárselos otras naciones.

La ciudad de La Habana y sus alrededores consumen actualmente más harina y víveres producidos por los Estados Unidos que Jamaica o cualquier otra isla de las Antillas. En la actualidad se llevan anualmente a La Habana, desde los Estados Unidos, *ciento veinte mil barriles de harina, además de una cantidad inmensa de otras provisiones.*

La enorme afluencia de negros a la isla de Cuba en los últimos años y la falta de atención de los agricultores al cultivo de víveres han hecho que la isla dependa por completo de las provisiones extranjeras para el mantenimiento de sus habitantes. Suspéndase todo comercio con La Habana mediante un riguroso bloqueo de su puerto por sólo cuatro o cinco meses y la ciudad, con todas sus famosas fortificaciones, se verá obligada a rendirse sin disparar un tiro.

Actualmente los Estados Unidos utilizan un tonelaje mayor en su comercio con la isla de Cuba que con todo el resto de las Antillas. Por nuestra cercanía, así como por la iniciativa de nuestros ciudadanos y en especial por ser los Estados Unidos la gran fuente de donde deben provenir la harina y otras provisiones, siempre gozaremos de una parte considerable de su comercio. Si se independiza, nos hallaremos perfectamente satisfechos con la porción del tráfico que nos toque en suerte por las circunstancias ya apuntadas. Sentiremos gran placer al contemplar a la isla disfrutando de relaciones con todas las naciones, sin conceder a ninguna privilegios exclusivos.

No titubeamos al manifestar nuestros deseos por la independencia de Cuba porque, como sabemos que España no puede retenerla por largo tiempo sin una marina, claro está que preferimos verla bajo un gobierno propio que contemplarla bajo el dominio de una potencia europea, envidiosa de nuestra prosperidad y capaz de molestar seriamente el comercio de nuestras costas.

Pero es a México hacia donde volvemos la mirada una y otra vez con amoroso deleite. Invitamos al lector a que considere lo que hemos escrito acerca de su situación actual, de su capacidad para una grandeza futura y de la carrera que todavía debe iniciar y proseguir. Por nuestra parte, no ocultamos nuestra admiración ni escondemos nuestro afecto hacia él. Lo hemos visitado y hemos encontrado en sus hijos a nuestros amigos, nuestros admiradores y nuestros discípulos. Miramos hacia México y vemos el amanecer de una gloriosa existencia nacional que surge dentro de sus fronteras, y vano será el esfuerzo que pretenda oscurecer esta luz. Ella *conducirá* al país por el camino del éxito. Si es derribado, se levantará de nuevo como Anteo; si subyugado, sus espasmos y forcejeos convulsionarán su territorio. México será, debe ser, libre. Porque las semillas de la independencia que ya han sido esparcidas sobre sus montañas y en sus valles se encuentran ahora germinando;



echarán profundas raíces en la tierra porque están regadas por las lágrimas de millones de oprimidos; *florecerán* hasta que su fuerza se burle de la más fuerte ráfaga de oposición, y entonces, bajo el cielo sereno y sin nubes de la libertad, harán crecer una hermosa enramada cuya sombra no refrescará otras cabezas que las de HOMBRES LIBRES.