

Veracruz. Seria útil construir un puente en el rio de la Antigua, cerca de la Ventilla en donde el alveo solo tiene 107 metros de ancho: entonces el camino de Jalapa seria mas de seis leguas mas corto, y sin tocar á la antigua Veracruz, se dirigiria inmediatamente, desde el Plan del rio por el puente de la Ventilla, Paso de Ovejas, Cienega de Olocuatla y Loma de San Juan, hácia Veracruz. Hácese tanto mas de desear esta variacion, cuanto la travesía del Encero á la costa es la mas peligrosa para la salud de los habitantes del interior del reino, cuando bajan de la mesa de Perote y de Jalapa. El calor sofocante que reina en este llano árido y desnudo de vegetacion, influye poderosamente en los individuos cuyo sistema nervioso no está acostumbrado á una irritacion tan violenta. Este calor unido al cansancio del viage, dispone los órganos á recibir mas fácilmente los miasmas mortíferos de la fiebre amarilla; y si se acortase una parte del camino que atraviesa estas áridas llanuras de la costa, se disminuirian los destrozos de esta pestilente enfermedad.

El camino de Méjico á Veracruz por Orizaba, es el menos frecuentado: pasa por Nopaluca, San Andres, Orizaba, Córdoba y Cotastla. El grupo de montañas de pórfido que une las cimas del pico de Orizaba y cofre de Perote, no da lugar al ingeniero para trazar un camino en línea recta desde la capital al puerto de Veracruz. En el de Jalapa, se da la vuelta á la grande montaña del Cofre por su espalda

setentrional; en el de Orizaba y de Córdoba, se da la vuelta al pico de Orizaba por su falda meridional: el uno de estos caminos se desvia hácia el norte, el otro hácia el sur; siendo el mayor rodeo el que se hace por Orizaba. Este último camino seria mucho mas corto, si en vez de ir á Veracruz por Cotastla y la venta de Jamapa, se pasase por el terreno montañoso conocido con el nombre de la *Sierra de Atoyaque*. Segun un presupuesto que hicieron los regidores de la villa de Córdoba, la construccion de este nuevo camino costaria 1,416,800 pesos.

Los principales objetos del comercio interior de la Nueva-España son, 1° los productos y género importados ó exportados por los dos puertos de Veracruz y Acapulco, de que hablaremos despues; 2° los trueques que las provincias hacen entre sí, principalmente entre Méjico propiamente dicho, y las *provincias internas*; 3° algunos productos del Perú, Quito y Guatemala, que atraviesan por allí para ser exportados por Veracruz á Europa. Sin el grande consumo de géneros que se hace en las minas, el comercio interior no podria ser muy activo entre provincias que gozan en gran parte del mismo clima, y que tienen por consiguiente las mismas producciones. La elevacion del terreno da á las regiones meridionales del reino de Méjico esta temperatura media que es necesaria para el cultivo de las plantas europeas. Asi hemos visto mas arriba, que á la misma latitud da fruto el plátano y el manzano, la caña de azúcar y el trigo,

la yuca y la patata. Las gramíneas nutritivas que vegetan en los hielos de la Noruega y de la Siberia, cubren los campos mejicanos de la zona tórrida. De ello resulta que las provincias situadas bajo los 17° y 20° de latitud, rara vez necesitan harinas de la Nueva-Vizcaya. Por fortuna el cultivo del maiz anima el comercio interior mucho mas que el de las cereales de Europa; y como pocas veces sucede que la cosecha del maiz sea buena con igualdad en gran espacio de terreno, una parte del reino de Méjico carece de este grano, cuando en otra está abundante, y el precio de la fanega varia á veces en dos intendencias vecinas, dos, y hasta cuatro pesos *. Efectivamente el comercio del maiz es un objeto muy importante para las provincias de Guadalajara, Valladolid, Guanajuato, Méjico, San Luis de Potosí, Veracruz, Puebla y Oajaca.

Los millares de mulos que todas las semanas llegan de Chihuahua y de Durango á Méjico, traen, á mas de las barras de plata, cuero, sebo, un poco de vino de Paso del norte, y harinas: tomando en retorno lanas de las fábricas de Puebla y de Queretaro, géneros de Europa y de las islas Filipinas, hierro, acero y mercurio. Hablando de las comunicaciones entre las costas del mar del sur y las del océano atlántico **, hemos observado cuan útil seria al reino de Méjico la introduccion de camellos. Las mesas por donde pasan los caminos reales, no estan tan elevadas, que el frio pueda ser

* Véase cap. ix, tom. II, pág. 262.

** Véase cap. II, tom. I, pág. 41.

dañoso á estos animales: sufrirían mucho menos que los caballos y los mulos, por la aridez del suelo, falta de agua y de pastos á que estan expuestas las acémilas en el norte de Guanajuato, principalmente en el desierto que separa la Nueva-Vizcaya del Nuevo-Méjico. Los camellos, cuyo uso era comun en España aun mucho tiempo despues de la destruccion de la dominacion de los Moros, fueron introducidos * en el Perú á últimos del siglo xvi° por un vizcaino llamado Juan de Reinaga; pero parece que no se han propagado. De otra parte, el gobierno en tiempos de barbarie no favoreció la introduccion de estos animales útiles, cediendo á las instancias de los encomenderos, que decian que el aumento de las caballerías les impediría alquilar los indígenas á los viajeros y comerciantes para llevar las provisiones y los géneros al interior del pais.

En tiempos de guerra, cuando es peligrosa la navegacion doblando el cabo de Hornos, una gran parte de las 800,000 cargas ** de cacao que todos los años se exportan del puerto de Guayaquil, pasa por el istmo de Panamá y por Méjico. Los gastos de transporte de Acapulco á Veracruz, ordinariamente ascienden á dos pesos por carga, y se prefiere este camino siempre que el cacao de Guayaquil vale en la Habana mas de 20 pesos la fanega. El precio de com-

* Garcilaso, tom. II, pág. 326.

** Una de estas cargas tiene 81 libras; una fanega pesa 110 libras, peso de Castilla.

pra en las costas de Quito, es por lo comun de 4 á 5 pesos: el de venta en Cadiz, varia de 25 hasta 35 pesos; y á pesar de la larga navegacion por el cabo de Hornos, el flete desde Guayaquil á España no pasa de 7 á 8 pesos la fanega.

Muchas veces el cobre de Guasco, conocido con el nombre de cobre de Coquimbo, sigue el mismo camino de Guayaquil: este cobre no cuesta en Chile mas que 6 ó 7 pesos el quintal, y en Cadiz su precio comun es de 20; pero como en tiempo de guerra sube hasta 35 ó 40 pesos, los comerciantes de Lima que comercian en las producciones de Chile, encuentran ventaja enviando los cobres á España, por Guayaquil, Acapulco, Méjico, Veracruz y la Habana. Estas comunicaciones, poco naturales, cesarán luego que un gobierno activo y protector del comercio haga construir un buen camino desde Panamá á Portobelo, y luego que el istmo pueda proporcionar las acémilas necesarias para el trasporte de los productos de Quito, del Perú y de Chile.

Las mismas razones que fuerzan á los habitantes de Guayaquil en tiempo de guerra á hacer pasar su cacao por Méjico, mueven tambien á los comerciantes de Guatemala á enviar sus añiles, que exceden en cantidad de color á todos los añiles conocidos, por el conducto de Tehuantepec y del rio Huasacualco á Veracruz. Hablaremos aqui mas detenidamente que lo hemos hecho arriba *, del proyecto de un

* Véase cap. II, tom. I, pág. 14 y 20; cap. VIII, tom. II, pág. 43.

canal que debe unir los dos mares en la intendencia de Oajaca, y que merece llamar la atencion del gobierno.

Ya Cortés, mientras residió en Tenochtitlan, habia reconocido la grande importancia del rio de Huasacualco *, como lo prueba su tercera carta al emperador Carlos Quinto fecha en *la villa de Segura de la Frontera* el 30 de octubre de 1520. Vivamente empeñado en descubrir un puerto mas seguro que el de Veracruz, ó el paso de uno á otro océano, que él llama el *secreto de un estrecho*, el general español pidió á Motezuma « que el dijese si en la costa habia algun rio ó ancon en que los navíos que viniesen, pudiesen entrar y estar seguros. El cual le respondió, « que no lo sabia; pero que él le haria pintar toda la costa y ancones, y rios de ella, y que enviase españoles á la ver, y que él le daria quien los guiase, y fuese con ellos, y asi lo hizo. Y otro dia le trugeron figurada en un paño toda la costa: y en ella parecia un rio, que salia de la mar, mas abierto, segun la figura, que los otros: el cual parecia estar sobre la sierra que dicen Sanmyn ** y con tanto en un ancon

* En Méjico se escribe indistintamente, Huasacualco, Guasacualco y Gozacoalcos. Cortés, que corrompe todos los nombres mejicanos, llama al rio Quacalco.

** Acaso estas montañas son la cordillera de San Martin y del volcan de Tustla. Véase cap. VIII, tom. II, pág. 56; y Lorenzana, pág. 92 y 351. Ya he dicho en otra parte que en Méjico existen, entre la coleccion de manuscritos geroglíficos que se conservan en el palacio de los vireyes, mapas del valle y lagos de Tenochtitlan pintados por los aztecas sobre telas de algodón. Tambien me

por donde los pilotos hasta entonces creían que se partía la tierra en una provincia que se dice Mazamalco». Guiado por estas noticias, mandó Cortés, en 1520, un destacamento de diez hombres, bajo las órdenes de Diego Ordaz, para reconocer este río. Los pilotos no encontraron mas que dos brazas y media de fondo en su embocadero; pero remontando doce leguas contra la corriente, vieron que el río tenía cinco ó seis brazas de profundidad en todas partes. Las orillas del Huasacualco estaban entonces mucho mas pobladas que en el día.

Después de la toma de Méjico, Gonzalo de Sandoval hizo la conquista de la provincia de Tehuantepec, en 1521; y aunque el piloto Andres Niño * había certificado que no existía estrecho ninguno desde las costas de Nicaragua hasta el istmo de Tehuantepec, este istmo no dejaba de mirarse como muy importante, porque la proximidad de los dos mares y el río de Huasacualco ofrecían á los primeros conquistadores la facilidad de hacer pasar, desde Veracruz á las costas del océano pacífico, los materiales necesarios para construir navíos. La expedición de Hernando de Grijalva, que hizo á la vela para la California, en 1534, salió de Tehuantepec; asimismo los navíos en que

han asegurado que los vecinos del pueblo de Tetlama, cerca de Cuernavaca, y aun los de Tlascala, poseen planos topográficos hechos antes de la conquista. Gomara cita un mapa del camino de Jicalanco á Nicaragua, levantado por los habitantes de Tabasco, y que se presentó á Cortés. (*Conquista de Méjico*, fol. 100.)

* Gomara, *Historia*, fol. 113, y *Conquista*, fol. 87.

Cortés se embarcó en Chametla *, se habían construido en el embocadero del río Chimalapa, con materiales conducidos por el río Huasacualco. Uno de estos navíos se perdió al atravesar la barra de San Francisco, al salir de la *laguna de Santa Teresa*.

Desde fines del siglo xvi°, el puerto de Tehuantepec, que apenas merece el nombre de rada, ha sido poco concurrido; el comercio del mar del Sur se ha recogido en Acapulco, y las embarcaciones de que se sirven para las comunicaciones con las islas Filipinas, todas se han construido en Manila ó en el puerto de San Blas. A esto se agrega que el mar se retira diariamente de las costas de Tehuantepec; el fondeadero se hace cada año mas malo, y las arenas que acarrea el río de Chimalapa aumentan la altura y extensión de la barra. En el día hay cuatro leguas desde Tehuantepec al mar, yendo por la hacienda de la Zoleta: el mejor fondeadero está en el Morro del carbon, en las salinas y en la laguna de Santa Teresa.

Una feliz casualidad hizo que á fines del siglo último, los dos vireyes Bucareli y Revillagigedo llamasen de nuevo la atención del gobierno hácia el istmo de Tehuantepec y el río de Huasacualco. En 1771, entre la artillería del castillo de San Juan de Ulua, en Veracruz, se descubrieron algunos cañones fundidos en Manila. Como se sabía que antes del año de 1767, para ir los españoles á las islas Filipinas no remonta-

* Véase cap. viii, tom. II, pág. 108.

ban el cabo de Buena Esperanza ni el de Hornos, y que desde las primeras expediciones de Magallanes y de Loaisa, que habian salido de España, todo el comercio de Asia se hacia por el galeon de Acapulco, no se podia concebir como habian atravesado estos cañones el continente de Méjico, para llevarlos desde Manila al castillo de Ulua. La gran dificultad del camino de Acapulco á Méjico, de allí á Jalapa, y á Veracruz, no hacia muy probable que hubiesen venido por allí. A fuerza de indagaciones, se supo tanto por la crónica * de Tehuantepec, escrita por el P. Burgoa, como por las tradiciones que se conservan entre los habitantes del istmo de Huasacualco, que estos cañones, fundidos en la isla de Luzon y desembarcados en la barra de San Francisco, habian subido la bahía de Santa Teresa y el rio Chimalapa; que los habian trasportado al rio del Malpaso por la hacienda de Chivela y el bosque de Tarifa; y que habiéndolos embarcado de nuevo, los habian hecho bajar por el rio de Huasacualco hasta su embocadero en el golfo de Méjico.

Desde entonces se observó, con razon, que este mismo camino, frecuentado al principio de la conquista, todavía podria servir para abrir una comunicacion directa entre los dos mares. El virey don Antonio Bucareli mandó á dos hábiles ingenieros, don Agustin Cramer y don Miguel del Corral, que exa-

* Burgoa, *Palestra historial, ó Crónica de la villa de Tehuantepec*. Méjico, 1674.

minasen con la mayor escrupulosidad el terreno comprendido entre la barra de Huasacualco y la rada de Tehuantepec, encargándoles al mismo tiempo que se asegurasen de si, como se suponía vagamente, entre los pequeños rios de Ostuta, de Chicapa ó Chimalapa, habia alguno que por sus ramificaciones comunicase con los dos mares. Encontraron que ningun rio desagüaba á un mismo tiempo en el grande Océano y en el Océano atlántico; que el rio Huasacualco no nacia, como lo habian asegurado al virey, cerca de la villa de Tehuantepec, sino que subiendo por él, mas allá del salto, y aun hasta el antiguo desembarcadero de Malpaso, todavía quedaba una distancia de mas de 26 leguas hasta las costas del mar del Sur. Observaron que una cordillera de montañas de poca altura divide las aguas entre el mar de las Antillas y el golfo de Tehuantepec. Esta pequeña cordillera se prolonga del E. al O. de los cerros de los Mijes, habitados en otro tiempo por un pueblo salvaje y guerrero *, hácia la alta mesa del portillo de Petapa. Sin embargo el ingeniero Cramer afirma que al S. del pueblo de Santa María de Chimalapa, las montañas forman mas bien un grupo que una cordillera no interrumpida, y « que existe un valle transversal, en el cual se podria abrir un canal de comunicacion entre los dos mares ». Este canal, que reuniria las aguas del rio de Chimalapa á las del rio del Paso (ó Malpaso), no tendria mas que

* *Cartas de Cortés*, pág. 372.

6 leguas de largo: las barcas subirian por el rio Chimalapa, que es de fácil navegacion, desde Tehuantepec hasta el pueblo de San Miguel; de allí pasarían, por el canal proyectado en tiempo del conde de Revillagigedo, al rio del Paso. Este rio vierte sus aguas en el de Huasacualco, cerca de las bodegas de la fábrica; su navegacion es penosa en extremo, á causa de siete raudales que se cuentan entre sus fuentes y el embocadero del rio de Saravia.

Seria en extremo importante hacer examinar de nuevo este terreno por ingenieros instruidos, para decidir, si, como lo ha creído Cramer, el *canal de los dos mares* puede ejecutarse sin esclusas ó sin *planos inclinados*; y si, haciendo saltar las rocas con pólvora, se puede profundizar la madre del Paso y de Chimalapa. El istmo, rico de ganados, podría, por su gran fertilidad, ofrecer producciones preciosas al comercio de Veracruz. Los hermosos llanos de Tehuantepec serian susceptibles de riego, sangrando el rio de Chimalapa: estos llanos, en su estado actual, ya producen un poco de añil y de cochinilla de superior calidad.

Antes que se estableciesen en la isla de Cuba y en la de Pinos, los cortes de maderas de cedro, y de caoba (*Cedrela odorata* y *swietenia mahagony*), los astilleros de la Habana tomaban sus maderas de construccion en el espeso bosque que cubre la falda setentrional de los cerros de Petapa y de Tarifa. Entonces el istmo de Tehuantepec era muy concurrido, y las ruinas de muchas casas que se ven aun en las dos már-

genes del rio Huasacualco, son de aquella época. Las maderas de cedro y de caoba se embarcaban en las Bodegas de Malpaso.

Para evitar los siete raudales del rio del Paso, se estableció, en 1798, un nuevo desembarcadero, en el embocadero del rio Saravia; por este camino se conducia á Veracruz y á la Habana el tasajo de Tehuantepec, el añil de Goatemala, y la cochinilla de Oajaca. Se ha abierto un camino desde Tehuantepec por Chihuitan, Llano Grande, Santa María, Petapa y Guichicovi, al nuevo puerto de Veracruz, por el cual se cuentan 34 leguas. Los productos que se destinan para la Habana, no bajan hasta el embocadero del rio Huasacualco, ó hasta el fuertecillo de este nombre, por el temor de exponer las canoas á los vientos del norte durante la travesía, que es bastante larga desde la barra de Huasacualco al puerto de Veracruz; sino que se desembarcan los géneros al Paso de la Fábrica, y de allí se llevan á lomo por el pueblo de Acayucan á las orillas de rio de San Juan, en donde los embarcan de nuevo en piraguas muy grandes, para llevarlos por la barra de Tlacotalpan, al puerto de Veracruz.

De algunos años á esta parte, los caminos de Tarifa y de Petapa estan llenos de troncos de cedrela que se han cortado inútilmente de órden de algunos comisarios de marina. Estos troncos, que son los más hermosos del bosque, se estan pudriendo, sin que nadie se acuerde de llevarlos á la Habana. Los habitantes de las colonias españolas estan acostumbrados á estas dis-

posiciones que no tienen ningun resultado, y las atribuyen á la ligereza con que los ministros acogen y abandonan los proyectos. Poco tiempo antes de mi estancia en las orillas del Orenoco, unos *comisionados del rey* remontaron este rio hasta el embocadero del Carony, para contar todos los árboles que podian ser útiles en las construcciones navales: midieron su diámetro y altura, y señalaron un número tan considerable de troncos de cedrela, laurus y cœsalpina, que todos los astilleros de Europa juntos no hubieran podido emplearlos en diez años. No se cortó ningun árbol; y este largo y penoso trabajo no tuvo otro resultado que el de ocasionar gastos al gobierno.

Si algunas indagaciones nuevas demostrasen la ninguna utilidad de construir un canal en el itmo de Tehuantepec, á lo menos el gobierno debería estimular á los habitantes de esta provincia á mejorar el camino por el Portillo de Petapa al nuevo puerto de la Cruz. Una parte de los productos del reino de Goatemala, los de la intendencia de Oajaca y de Tehuantepec, podrian en todo tiempo venir á Veracruz por este camino. A mi salida de Nueva-España, en 1804, el transporte de géneros á lomo desde Tehuantepec á Veracruz por Oajaca, costaba á 30 pesos la carga: los arrieros ocupaban tres meses en andar un camino, que en línea recta no tiene mas que 75 leguas. Conduciendo los productos por el istmo y por el rio de Huasacualco, el porte de cada carga no costaria mas que 16 pesos; y como desde el Paso de la Fábrica hasta

Veracruz no se tardan mas que diez dias poco mas ó menos se ganan cerca de setenta en toda la travesía. El consulado de Veracruz, que ha manifestado el zelo mas laudable para abrir este nuevo camino al comercio interior, abolió, en 1803, el derecho de 5 por 100 á que estaban sujetos los géneros que se embarcaban en el rio Huasacualco: este derecho se conocia bajo el nombre absurdo de *derecho de tierra caliente*. He creido importante publicar con la mayor exactitud todo lo que tiene relacion con las comunicaciones proyectadas entre los dos mares porque la topografía del istmo de Tehuantepec es del todo desconocida en Europa; y á vista de las noticias que acabo de dar, es indudable que este punto del globo merece tanto la atencion del gobierno como el Chamaluzon, el lago de Nicaragua, el istmo de Panamá, la bahía de Cupica, y el barranco de la Raspadura, en el Choco.

El *comercio exterior* del reino de Nueva-España segun la situacion de sus costas, se compone naturalmente del comercio del mar del sur, y del que se hace por el océano Atlántico. Los puertos de las costas orientales son Campeche, Huasacualco, Veracruz, Tampico y Nuevo-Santander; si se pueden llamar puertos unas radas rodeadas de bajíos, ó de embocaderos de rios cerrados por barras, y que ofrecen un pobre abrigo contra el furor de los vientos del norte. En el capítulo tercero * hemos explicado las causas

* Tom. 1, pág. 96-101.