

dísticos poco conocidos, que han sido sacados de una memoria muy reciente *del consulado de Vera Cruz*, la cual hace ver que Venezuela, por su falta absoluta de fábricas y por el corto número de Indios que la habitan, ofrece, guardando la proporción de las poblaciones respectivas, un consumo mayor de efectos extranjeros que Nueva España. En un período de veinte y cinco años desde 1796 hasta 1820, la importación del puerto de Vera Cruz ha subido, según los registros de la aduana, á 259,105,940 pesos

¹En estos estados de comercio publicados en Vera Cruz, no están comprendidas las importaciones y exportaciones hechas por *cuenta del gobierno*. Por ejemplo, por el año de 1802, el movimiento del comercio (la suma de importación y exportación) está indicado á 60,445,955 pesos fuertes. Si se hubiese añadido á ellos el valor de 19 $\frac{1}{2}$ millones de pesos embarcados por cuenta del rey, y el valor del mercurio y papel de cigarros recibido por la de la *real hacienda*, hubiera sido, en 1802, el movimiento total del comercio de 82,077,000; y en 1803 se hubiera hallado de 43,897,000, en vez de 34,349,634 pesos fuertes. Véase mi *Ensayo político sobre Nueva España*, tom. II. Durante los 25 años que han precedido al de 1820, se ha acuñado en Méjico en oro y plata por valor de 429,110,008 pesos fuertes.

fuertes, de los cuales 186,125,115 pesos fuertes eran de la metrópoli. El consumo de Nueva España, en efectos de Europa, ha sido durante el mismo período de 224,447,152 pesos fuertes ó de 8,977,885 pesos fuertes cada año: admira seguramente la pequeñez de esta suma comparándola con las necesidades de una población de seis millones: así es que el Sr de Quiros, secretario *del consulado de Vera Cruz*, dedujo de esto que la exportación, por la vía del contrabando, se ha elevado un año con otro á mas de 12 á 15 millones de pesos fuertes. Según estos cálculos, hechos por personas que conocen perfectamente las localidades, consumiría Méjico en su estado actual todo lo mas de 20 á 24 millones de pesos fuertes en efectos extranjeros, es decir, que una población octupla apenas consumiría cuatro veces tanto como la antigua *capitanía general* de Caracas. Una diferencia tal entre dos mercados abiertos al comercio de Europa, en las costas de Méjico y Venezuela, parecerá menos extraordinario, yo pienso, si se tiene presente que entre los 6,800,000 habitantes de Nueva España hay

mas de 5,700,000 Indios de raza pura, y que la industria manufacturera de este hermoso país está ya de tal modo adelantada, que en 1821 el valor de los tejidos indígenas en lana y algodón, ascendía á 10 millones de pesos fuertes por año¹. Desfalcando de la poblacion total de Venezuela y Méjico la poblacion india, cuyas necesidades estan casi enteramente limitadas á los productos del suelo que habita, se encuentra, para el consumo de las producciones de industria extranjera, en el primero de estos países, 10 pesos fuertes: para el segundo, 8 pesos fuertes por individuo de toda edad y de todo sexo. Estos resultados, comprendidos en límites bastante próximos, hacen ver que, cuando solo se consideran grandes masas, el estado de la sociedad parece casi el mismo, á pesar de la influencia variada de las causas físicas y morales en los puntos mas distantes de la América española.

¹ Balanza del comercio recíproco hecho por el puerto de Vera Cruz con los de España y de América en los últimos 25 años. (De órden del consulado de Vera Cruz, el 26 de abril de 1821.)

Las costas de Venezuela tienen por la hermosura de sus puertos¹, por la tranquilidad del mar que las baña y por las soberbias maderas de construccion con que estan cubiertas, grandes ventajas sobre las costas de los Estados Unidos. En ninguna parte del mundo se encuentran ancladeros mas próximos, ni posiciones mas convenientes para el establecimiento de puertos militares. El mar de este litoral es constantemente pacífico, como el que se extiende de Lima

¹ He aquí la serie de los fondeaderos, radas y puertos que conozco desde el cabo de Paria hasta el Rio de la Hacha: Ensenada de Mejillones; Embocadura del Rio Caribes; *Carupano*; *Cumaná*; Laguna Chica, al sur de Chuparuparu; *Laguna Grande del Obispo*; Cariaco; Ensenada de Santa Fe; Puerto Escondido; *Puerto de Mochima*, *Nueva Barcelona*; Embocadura del Rio Unare; Higuerote; Chuspa; Guatire; *La Guayra*; Catia; Los Arrecifes; Puerto la Cruz; Chorroni; Sienea de Ocumare; Turiamo; *Burburatu*; Patanebo; *Puertocabello*; Chichiribiche; Puerto del Manzanillo; *Coro*; *Maracaibo*; Bahía Honda; El Portete y Puerto Viejo. La isla de la Margarita tiene tres puertos buenos, á saber: Pampatar, Pueblo de la Mar y Bahía de Juan Griego. (Los nombres escritos con letra bastardilla designan los puertos mas frecuentados.)

á Guayaquil. Las tempestades y huracanes de las Antillas jamas se hacen sentir en *Costa Firme*; y cuando, despues del paso del sol por el meridiano, se acumulan algunas gruesas nubes sobre la cadena costera, este aspecto amenazador del cielo no ofrece al piloto, habituado á frecuentar estos parages, sino un grano de viento que apénas obliga á estrechar y amainar las velas. Los bosques y selvas vírgenes próximos al mar presentan en la parte oriental de la Nueva Andalucía preciosos recursos para establecer astilleros de construccion. Los bosques de la Montaña de Paria pueden rivalizar con los de la isla de Cuba, de Huasacualco, de Guayaquil y San Blas. El gobierno español habia fijado la atencion á fines del último siglo sobre este importante objeto: ingenieros de marina escogian y marcaban los mas hermosos troncos de palo del Brasil, caoba, cedrela y lauríneas, tanto entre la Angostura y las bocas del Orinoco, como en las orillas del golfo de Paria, llamado vulgarmente *Golfo Triste*. No se quiso establecer astilleros allí mismo, sino dar á los palos ó maderos, como en bosquejo, la forma

necesaria para la construccion de buques y hacerlos transportar por los navíos del rey á la Carraca, en Cádiz. Aunque faltan en aquella region árboles propios para los palos ó mástiles de los buques, se lisonjeaban sin embargo poder disminuir muy considerablemente, con la ejecucion de este proyecto, la importacion de maderas de construccion de la Suecia y de la Noruega. Se intentó hacer el establecimiento en un parage extremadamente malsano, en el valle de Quebranta cerca del Guairie. Ya he hablado en otra parte de las causas de su destruccion; la insalubridad del lugar hubiera sin duda disminuido á medida que el *monte virgen* se hubiese hallado mas distante de las habitaciones. Hubiera sido preciso emplear en el corte de madera, no blancos, sino gentes de color, y tener presente que los gastos no hubieran sido los mismos si los *arrastraderos* para el transporte de los troncos hubieran sido trazados, y que por el aumento de la poblacion el precio de los jornales hubiera disminuido progresivamente. A los constructores de marina, que conozcan las localidades, pertenece juzgar si, en el estado ac-

tual de cosas, el flete de los buques mercantes no es demasiado caro para que se envíen á Europa en gran cantidad los pedazos de madera medio bosquejada; pero lo que no admite duda, es que Venezuela posee en sus costas y en las orillas del Orinoco inmensos recursos para las construcciones navales. Los soberbios navíos salidos de los astilleros de la Habana, Guayaquil y San Blas, son sin duda alguna mas caros que los de los astilleros de Europa, pero tienen sobre estos últimos, por la naturaleza de las maderas de los trópicos, la ventaja de una larga duracion.

Acabamos de analizar los objetos de la industria comercial de Venezuela y su valor numerario: quédanos ahora el echar una ojeada sobre los *medios del comercio* que, en un pais desprovisto de caminos reales y carruages para el transporte, se hallan reducidos á la navegacion interior y exterior. La uniformidad de temperatura que reina en la mayor parte de estas provincias, causa tal igualdad en las producciones agrícolas indispensables á la vida, que la necesidad de las permutas ó cambios se hace

sentir menos allí que en el Perú, Quito y en Nueva Granada, donde los climas mas opuestos se encuentran reunidos en un pequeño espacio de terreno. La harina de los cereales es casi un objeto de lujo para la masa de la poblacion, y cada provincia participando de la posesion de los *Manos*, es decir, de la de los pastos, saca su alimento de su propio suelo. La desigualdad de las cosechas de maiz, variables segun la frecuencia mas ó menos grande de las lluvias, el transporte de la sal y el prodigioso consumo de carne en los distritos mas poblados, proporcionan sin duda cambios entre los *Manos* y las costas; pero el grande y verdadero objeto del movimiento comercial en el interior de Venezuela, es el transporte de los productos destinados á ser exportados para las islas Antillas y para Europa, como son el cacao, algodón, café, añil, carne seca y cueros. Es muy extraño ver que, á pesar de las inmensas manadas de caballos y mulas que andan errantes en los *Manos*, no se sirvan aun de los grandes carros que hace siglos atraviesan las pampas, entre Córdova y Buenos Aires. Ninguno de ellos he

visto yo en Tierra Firme; todos los transportes y conducciones se hacen allí en mulas ó por agua, no obstante de ser sumamente fácil y ventajoso abrir un camino carretero de Caracas á Valencia, en los valles de Aragua, y de allí por la villa de Cura á los llanos de Calabozo, como tambien de Valencia á Puertocabello y de Caracas á la Guayra. Los consulados de Méjico y Vera Cruz, venciendo mayores dificultades, han construido hermosos caminos reales de Perote al litoral y de la capital á Toluca.

Por lo que respecta á la navegacion interior de Venezuela, seria inútil repetir aquí lo que hemos citado mas arriba sobre los brazos y comunicaciones de los rios navegables: nos limitaremos pues á fijar la atencion de los lectores sobre dos grandes *lineas navegables* que existen del oeste al este (por el Apure, el Meta y el bajo Orinoco). La primera hace regolfar ó retroceder hácia la Angostura, por la Portuguesa, el Masparro, Rio de Santo Domingo y el Oriante, las producciones de la provincia de Varinas; y por los rios Casanare, el Crabo y el Pachaquiario, las de la provincia de los *llanos*

y llanuras de Bogota. La segunda línea de navegacion, fundada en la ramificacion del Orinoco, conduce á la extremidad mas meridional de Colombia, á San Carlos del Rio Negro y la Amazona. La navegacion, al sur de las grandes cataratas del Orinoco, es casi nula en el estado actual de la Guayana, y la utilidad de las comunicaciones interiores, tanto con el Pará ó las bocas del Amazona, como con las provincias españolas de Jaen y de Mainas, está solo fundada en esperanzas vagas. Son estas comunicaciones para Venezuela, lo que, para los habitantes de los Estados Unidos, son las de Boston y New York con las costas del Océano Pacífico por medio de las Montañas Pedregosas. Si al arrastradero del Guapore se substituyese un canal de 6,000 toesas, se abriria una línea de comunicacion interior desde Buenos Aires hasta la Angostura. Por medio de otros dos canales mas fáciles de construir que el primero, podria el uno reunir el Atabapo al Rio Negro, por el Pimichim, dispensando á los barcos el rodeo que tienen que hacer por el Casiquiare, y hacer nulos el otro los peligros de los raudales de Mai-

pures. Pero lo repito, todas las miras de comercio que se dirigen al sur de las grandes cataratas pertenecen á un estado de civilizacion, que parece bien remoto todavía y en el cual los cuatro grandes desaguaderos del Orinoco (el Caroni, el Caura, el Pádamo y el Ventuari) se harán célebres, como lo son el Ohio y el Misuri, al oeste de los Aleganis. La grande línea de navegacion del oeste al este, es la sola que fija en el día la atencion de los habitantes; y aun el Meta no tiene todavía la importancia del Apure y el Rio de Santo Domingo. El uso de los barcos de vapor seria de la mayor utilidad en esta línea¹

¹ El título de un libro que ha salido á luz últimamente (*Journal of an Expedition 1400 miles up the Orinoco, and 300 up the Arauca by H. Robinson, 1822*) exagera singularmente la largura del bajo Orinoco y de sus desaguaderos: al este 1700 millas de viage inglesas hubieran conducido al autor mucho mas allá del Mar del Sur. Una equivocacion geográfica mas extraordinaria todavía, se encuentra en una obra casi enteramente compuesta de pedazos, extraídos de mi *Relacion histórica*, y acompañada de un mapa que lleva mi nombre, aunque en el busqué en vano la ciudad de Popayan. Se dice en el *Geographical, statistical, agricultural, commercial, and political Account of Colombia, 1822*,

de 300 leguas de largo, para subir de la Angostura á Torunos, que es el punto de la provincia de Varinas. Cuesta trabajo formarse una idea de la fuerza muscular empleada por los barqueros, sea que ellos tiren de sus embarcaciones ó bien que apoyen el remo ó palanca contra la orilla¹, remontando en las grandes crecidas, el Apure, la Portuguesa ó el Rio de Santo Domingo. Los *Uanos* ofrecen una punta de arrastradero tan poco elevada, que así entre el rio Pao y el lago de Valencia, como entre el rio Mamo y el Guarapiche, podrian abrirse comunicaciones por medio de canales y reunir para la facilidad del comercio interior las aguas del

tom. 2, pág. 28, « que el Casiquiare, que se ha creído largo tiempo ser un brazo del Orinoco, ha sido recientemente hallado por M. de Humboldt ser un brazo del Rio Negro. » La misma asercion ha sido repetida en el *Vollständige Handbuch der neueren Erdbeschreibung*, tomo 16, pág. 48, redactado por M. Hassel, que es hombre de un gran mérito. Hace sin embargo cerca de 25 años que yo he subido el Casiquiare en la direccion del sur al norte.

¹ Hay en la Portuguesa y en el Apure vueltas, barrancos y laderas que detienen á las veces á los barcos durante un dia entero. El Tui y el Yaracui son en parte navegables.

bajo Orinoco al litoral del Mar de las Antillas y del golfo de Paria.

Al lado de un interes puramente local, como lo es el de la navegacion de Venezuela, se coloca otro que está intimamente ligado con la prosperidad de todos los pueblos comerciantes de los dos hemisferios. De los cinco puntos que parecen ofrecer la posibilidad de abrir una navegacion directa entre el Océano Atlántico y el Mar del Sur, se encuentran tres en el territorio de la Colombia. No repetiré aquí lo que ya he expuesto sobre este importante objeto en el primer tomo de mi *Ensayo politico sobre la Nueva España*, en donde he manifestado que antes de emprender trabajo alguno sobre cualquiera de estos puntos, convendria mucho haberlos examinado todos; pues que solo mirando un problema de construccion hidráulica en su mayor generalidad se puede conseguir resolverle de una manera ventajosa. Desde que yo he dejado el nuevo continente no se ha ejecutado ninguna medida barométrica ni ninguna nivelacion geodésica para determinar las *líneas de remates ó cimas* que deben atravesar los ca-

nales proyectados. Las diferentes obras que han parecido durante la guerra de la independencia de las colonias españolas, se limitan á las mismas nociones que yo he publicado en 1808. Solamente por las relaciones que he conservado

¹ Exceptuo de ellas los útiles informes que M. David Robinson ha dado sobre los ancladeros de Huasacualco, del Rio San Juan y de Panamá. *Memoire on the mexican revolution*, 1821, pág. 263. Véase tambien *Edimb. rev.*, 1810, enero. *Walton* en el *Colonial journal*, 1817 (marzo y junio), *Bibl. univers. de Gen.*, 1823, enero, pág. 47. *Biblioteca americana*, tom. 1, pág. 115-129. « La barra, en la embocadura del rio Huasacualco, tiene 23 pies de agua y ofrece un buen anclage, y el puerto puede admitir buques del mayor porte. La del Rio San Juan, en la costa oriental de Nicaragua, tiene doce pies de agua; hay en un solo punto un paso estrecho de 25 pies de profundidad. En el Rio San Juan se cuentan 4 ó 6 brazas, y en la laguna de Nicaragua de 3 á 8 brazas (medida inglesa). Este rio es navegable para bergantines y goletas. » M. David Robinson añade que las costas occidentales del Nicaragua no son tan peligrosas como me las han pintado, durante mi navegacion en el Mar del Sur, y que un canal que fuese á parar al Panamá tendria la gran desventaja de deberse continuar á dos leguas de distancia dentro del mar, porque solo hay algunos pies de agua hasta los islotes de Flannco y Perico.

yo con los habitantes de las regiones que son menos visitadas, he podido adquirir algunos nuevos informes: sujetaréme pues aquí á las consideraciones mas importantes para la política y el comercio de los pueblos.

Los cinco puntos que ofrecen la posibilidad de una comunicacion de mar á mar se encuentran reunidos entre los 5 y los 18 grados de latitud boreal, y todos ellos pertenecen por consiguiente á los estados bañados por el Mar de las Antillas, á los territorios de las dos confederaciones mejicana y colombiana, ó para emplear las antiguas denominaciones geográficas, á las intendencias de Oajaca y de Vera Cruz, á las provincias de Nicaragua, de Panamá y del Choco. Tales son:

EL ISTMO DE TEHUANTEPEC (lat. $16^{\circ} - 18^{\circ}$) entre el origen del rio Chimanapa y el del paso que entra en el Huasacualco ó Gozacualcos.

EL ISTMO DE NICARAGUA (lat. $10^{\circ} - 12^{\circ}$) entre el puerto de San Juan de Nicaragua, en la embocadura del Rio San Juan, la laguna de Nicaragua y la costa del golfo del Papagayo, cerca de los volcanes de Granada y de Bombacho.

EL ISTMO DE PANAMA (lat. $8^{\circ} 15' - 9^{\circ} 56'$).

EL ISTMO DEL DARIEN ó DE CUPICA (lat. $6^{\circ} 40' - 7^{\circ} 12'$).

EL CANAL DE LA RASPADURA, entre el rio Atrato y el de San Juan del Choco (lat. $4^{\circ} 58' - 5^{\circ} 20'$).

Tal es la feliz posicion de estos cinco puntos (el último de los cuales quedará siempre reducido verisímilmente al sistema de navegacion y comunicaciones interiores para barcos de poca capacidad), que estan colocados en el centro del nuevo continente á una distancia igual del cabo de Hornos y de la costa noroeste, célebre por el comercio de pieles. Todos se encuentran opuestos (entre los mismos paralelos) á los mares de la China y de la India, circunstancia importante en los parages en que reinan los vientos alisios, y todos ellos son fácilmente abordables para los buques que vienen de Europa y de los Estados Unidos desde que se conocen bien las posiciones del bajo Nuevo, del Roncador y de la Serrana.

El istmo de Tehuantepec, que es el mas septentrional, y que ya Hernan Cortés llamaba en una carta de 30 de octubre de 1520, dirigida al emperador Carlos V, *el secreto del estrecho*

ha fijado tanto la atencion de los navegantes en estos últimos años, que el comercio de Vera Cruz, durante las turbulencias políticas de Nueva España, se ha repartido entre los puercitos de Tampico, de Tuapan y Huasacualco¹. Se ha calculado que, tomando el camino al rededor del cabo de Hornos, la navegacion de Fildelfia á Nutka y á la embocadura del rio Colombia, que casi es de 5,000 leguas marinas, se disminuiria de 3,000 leguas por lo menos, si el pasage de Huasacualco á Tehuantepec pudiese efectuarse por un canal. Como he tenido á mi disposicion en los archivos del vireinato de Méjico las memorias de dos ingenieros² que han estado encargados de reconocer el istmo, he podido formarme una idea bastante justa de las circunstancias locales.

Parece cierto que la *línea de remates ó ci-
mas* que forma la division de aguas entre los dos mares, está interrumpida por un valle transversal en que podria hacerse un canal de

¹ Balanza del comercio marítimo de la Vera Cruz correspondiente al año de 1811, pág. 19, n.º. 10.

² Don Agustin Cramer y don Miguel del Corral.

navegacion. Se ha pretendido últimamente sostener que este valle se llenaba, en tiempo de las grandes avenidas, de una cantidad de agua suficiente para permitir un paso natural á los barcos indígenas; pero ninguna indicacion de este importante hecho he encontrado yo en los partes oficiales dirigidos al virey don Antonio Bucareli. Algunas comunicaciones semejantes existen sin embargo en tiempo de grandes inundaciones entre las aguas de los rios San Lorenzo y el Misísipi, es decir, entre la laguna Michigal y el Rio de los Ilineses. El canal de Huasacualco, proyectado bajo la sabia administracion del conde de Revillagigedo, reuniria el rio Chimalapa y el del Paso, que es un desaguadero del Huasacualco. No tendria sino 16,000 toesas de largo, y segun la descripcion que da de él el ingeniero Cramer, que gozaba de una grande reputacion, podria creerse que no necesitaria esclusas ni galerías subterráneas, ni el uso de planos inclinados. No debe olvidarse sin embargo que ninguna nivelacion barométrica ó geodésica se ha ejecutado hasta ahora en el terreno comprendido entre los puertos