

con el auxilio del arte puedan remontar barcos chatos de vapor á lo ménos en el periodo de las lluvias. Conforme á estos principios, y supuesta la ejecucion del canal de Velazquez, que es como la base del proyecto que agitamos, si la continuacion del canal no se pudiere avanzar hasta Tula con la direccion de las aguas del rio Guatitlan, abriéndose un camino desde esta villa siguiendo las márgenes del rio, bien por el pueblo industrioso de Ixmiquilpan, ó por el mas oportuno, á salir al parage donde aumentado su caudal de aguas con los adyacentes rios de Mexitlan, Tulancingo, Alcholoya y todas las vertientes de la cordillera ya vencida de Zimapan, penetrando al punto mas oportuno de la navegacion interior del Tampico, seria no obstante de la mayor importancia á la capital, á todos los distritos del norte y á los Estados de Querétaro, Guanaxuato y Mechoacan. Con las diez ó quince leguas del canal mencionado, aun suponiendo que nada se aprovechase del cauce del Tula entre el canal y el decenso de la cordillera, cuando mas la distancia de este camino seria de 60 leguas, poco costoso y difícil por la calidad del terreno en muchos puntos de colinas tendidas, y aunque en general de montañas ásperas, no faltarian esplanadas y abras; pero aun suponiendo que no fuera tan corto y sencillo, el ahorro de fletes, de tiempo y pérdidas de bestias, y sobre todo de brazos y de vidas que su tráfico impediria, evitando el

arribo de la arrieria hasta Tampico y Veracruz, son objetos de mucho tamaño y gravedad, que un gobierno esclarecido y calculador debe tomar en consideracion y examinar detenidamente, á fin de sacar partido de estos caminos mixtos, y decidir la interesante cuestion de estrechar sus relaciones comerciales interiores con las exteriores, á beneficio de toda la sociedad, y sin los perjuicios y calamidades que trae consigo, la necesidad de que los habitantes de los climas templados descendan hasta los puertos á perecer en la maligna estacion.

El Estado de Otomitas ó Potosí participaria mas de cerca de estas inapreciables ventajas, y de la influencia y afluencia de tráfico y navegacion del Tula y Panuco por la oportunidad de su situacion, siendo como es mas que probable, accesible la navegacion del Tampico en barcos de vapor á poca costa y trabajos, hasta la poblacion de Tamuy, punto en contacto directo con la villa de Valles y la capital del Estado; pudiendo pues arribar hasta Tamuy, que seran cosa de 30 leguas, las embarcaciones de vapor á lo ménos de 300 toneladas, y abriendo desde esta poblacion un camino de ruedas al través de la montaña intermedia entre Tamuy y Villa de Valles, que parece ser de 8 á 10 leguas y no muy escarpada, y de allí á salir á Potosí por terreno mas bonancible y cómodo, este camino acaso no llegaria á 60 leguas. Su abertura es de una importancia

tan grande, y tiene una relacion tan íntima con los progresos y florecimiento de Otomitas, Zacatecas, Nasas, Chihuahua, Sonora, Sinaloa y N. México ó Aztlan, que no debemos dudar de su pronto exámen y ejecucion, interesados como estan en ella el gobierno general y los referidos Estados, cuya concurrencia y patriotismo combinado y escitado por la administracion, poniéndose al frente el gobierno de Potosí, facilitarían el capital necesario, mediante una compañía formal de gobiernos y ciudadanos accionistas empresarios, y en un momento examinar, trazar, empezar y acabar una obra que seria el colmo de la felicidad de los Estados boreales, y la prosperidad y aumento de la riqueza de los habitantes de Potosí, constituido emporio de un vasto comercio que no tendria comparacion en la República. La construccion de este camino y el giro de una embarcacion de vapor de Tampico á Tamuy, interesa inmediatamente á los propietarios de este Estado, que se deben apresurar y prestar los recursos necesarios á fin de su pronta realizacion, seguros que con solo esta obra adquiriran doble valor sus tierras y artículos existentes, y que el producto de estos valores aplicado á la agricultura de viñas, cáñamo, lino y otros ramos de esportacion, por esta via cómoda podrian concurrir á los mercados estrangeros, dejando utilidades de consideracion á los gobiernos, á los propietarios y empresarios.

Si el allanamiento de la via interna y la fluvial del Tula ofrecen tantas conveniencias y utilidades á México, la que le brinda al sur el rio Zacatula ó Mescala, no seria ménos ventajosa. Este gran rio que nace casi de las mismas montañas de Tula su competidor, presentará ménos inconvenientes en cuanto al aprovechamiento de su navegacion interior, por la calidad del terreno que corre y su caudal de aguas, y aunque nos faltan noticias puntuales de las circunstancias de su cauce, no tiene duda que dirigiéndose de oriente á occidente con inclinacion al mediodía, desde las inmediaciones de los fértiles distritos de Quautla y Cuernabaca, corre cerca de cien leguas por una cañada y vegas fértiles y habitadas, hasta perderse en el antiguo puertecito de Zacatula que le da el nombre, célebre desde el primer periodo de la conquista; y segun la calidad del terreno bajo que riega, no presentará inconveniente insuperable su navegacion interna en barcos de vapor y lanchas. La desembocadura de este rio en los contornos del magnífico puerto abandonado de Siguintanejo, no deja tambien de ser una recomendacion y circunstancia feliz, si se reflexiona que abriendo al comercio y á las comunicaciones exteriores este canal natural, todo el tráfico del Pacífico con la capital federal, y la mayor parte del centro de la República forzosamente refluira allí, por la oportunidad de su situacion intermedia entre México y Mechoa-

can, y la navegacion del Zacatula, cualidades que se buscan en vano en el puerto de Acapulco, á quien ademas le supera en cuanto á que siendo mas abierto y ventilado, debe gozar de mayor salubridad, y sobre todo abundan sus próximos bosques de maderas de construccion, circunstancias muy apreciables de que carece su rival, y un gobierno habil evidentemente lo preferira para establecer un arsenal, y el emporio del comercio futuro y relaciones que deben fomentarse con la América meridional, con la India, el Japon y la China.

Utilizando pues la navegacion del Zacatula desde el parage por donde sea susceptible, fomentando la poblacion de sus riberas, concediendo algunos privilegios á su cultivo, poblando y franqueando el puerto de Siguantanejo, trasladando allí el apostadero de San Blas, estableciendo en debida forma un astillero y decidiéndose por la construccion de un camino carretero, que por el valle de Toluca conduzca á los bellos distritos de Tenancingo, Sultepec y Temascaltepec entre Tasco y estos minerales, á salir al punto mas ventajoso que proporcione la navegacion interior del Zacatula, camino que no pasaria de 50 leguas; y ademas del ahorro de 20 con respecto al que pudiera abrirse ácia Acapulco, se evitarian la subida penible de la cumbre del Marques, y los pasos peligrosos del Papagayo y el Mescala, que en tiempo de lluvias detienen al traficante, y

la calidad de sus cauces hacen difícil y costosa la construccion y permanencia de puentes. El camino abierto de Toluca, las llanuras de Atenco y la sierra mas tendida y compacta que cruzaria el nuevo camino oceánico, concurririan tambien á su ménos costo.

El hermoso y risueño rio Tololotlan, denominado por los modernos de Santiago, es uno de los mas interesantes de México, ya por su curso y caudal, ya por ser el unico que quizá desde su origen en Atenco y sobre el valle de Toluca brinda comunicaciones fáciles desde el centro á los extremos de la República, porque girando por las mecetas de Toluca, Querétaro, Mechoacan, Guanaxuato y Xalisco, inmediato ó atravesando las ciudades de Zelaya, Salvatierra, Leon, Zamora, Labarca y Guadalupe cerca de doscientas leguas, desemboca magestuoso al Pacífico junto al puerto de San Blas frente del grupito de las islas Tres Marias. Así es que este rio se puede reputar como el canal natural de comunicaciones de la region mas poblada é importante, por los adelantos de su cultura rural y mineria y las utilidades de un sistema de riegos que aunque defectuoso y parcial, es de mucho provecho para los hacendados. Con la mira de estenderlo y facilitar las permutas y relaciones entre estos Estados, y aun aspirar á llevarlas al exterior, seria de la mayor importancia aprovechar de una manera espedita y regular la navegacion del Tolo-

lotlan, cuando no desde Lerma, á lo ménos desde el punto de confluencia del riachuelo de la Laxa, á cosa de diez leguas de la ciudad de Querétaro, desde cuyo parage es mas que probable que con algunas recomposiciones en su cauce allanando uno que otro bajo ó corrental, admita barcos chatos y aun de vapor en la estacion lluviosa hasta el hermoso lago de Chiapala, que atraviesa, para precipitarse formando una magnífica cascada pintoresca y poco conocida, al pié del pueblecito de Juanacatlan cerca de Tololotlan, por donde se desliza entre las colinas del suntuoso puente del mismo nombre, y atorrentado va á salir á las curiosas barrancas de San Cristobal, á cosa de seis leguas al norte de la ciudad de Guadalajara, y apaciguado gira por una amena vega mas de 70 leguas, probablemente sin obstáculo invencible en su navegacion hasta el grande Occéano.

Abriendo pues un pequeño camino desde Querétaro á salir al valle de Santiago, que facilitará la planicie del terreno en general de colinas, recomponiendo el cauce del rio, afirmando sus márgenes con albarradones, arbolados, arbustos y gramíneas, y echando barcos chatos (cuando no se pueda por vapor) como se practica en el canal de Languedoc en Francia, en donde giran barcos grandes tirados por tres caballos ó mulas, y en dos dias se navegan mas de 50 leguas que hay desde Tolosa á Beziers. La distancia media desde la confluencia del rio la Laxa, hasta los

estremos de Chapala, quizá no pasará de 70 leguas por las sinuosidades del rio, mas como un canal natural tiene corrientes mucho mas rápidas que un artificial, no se puede dudar que esta travesia se consumará en dos ó tres dias al descender, y doble tiempo al ascender. ¡ Que los Estados interesados en estas comunicaciones calculen el tiempo y los gastos que en la actualidad se emplea por malos caminos, especialmente en el periodo de las aguas, los brazos que se ocupan y las bestias que se pierden, ademas de las averías y los riesgos de los robos, con las comodidades, celeridad, economías y seguridades de esta via fluvial, y sin trepidar se decidiran por la ejecucion de una empresa sencilla, natural y poco dispendiosa, útil en el mas alto grado al gobierno general, para aproximar sus comunicaciones con Californias, á Xalisco para animar su comercio é industria por el ahorro de mas de 80 leguas, y de suma trascendencia á los propietarios de los Estados intermedios, por el aumento de valores que resultará á sus tierras y consumos, puesto que tendrán posibilidad de permutar y vender sus granos entre unos y otros pueblos, cuando las cosechas no se logren en todos, lo cual sucede con frecuencia! Cuando en la industria comercial, dice Say, se descubre el medio de ejecutar con veinte hombres lo que sin este medio no se podria hacer sin el trabajo de quinientos, se introduce una mejora igual á

la que resulta en las artes de una máquina por cuyo medio dos hombres ejecutan la obra de cincuenta, suponiendo un mismo capital en ámbos casos; y hay una ventaja mas en los progresos de la industria comercial, pues la máquina se aplica á la produccion de un solo objeto, por ejemplo, la máquina de Arkwright al hilado de los algodones; mas un camino mas fácil que era ántes, es una mejora progresiva que se aplica á todos los productos que se destinan á tener la ventaja de trasportarse por él. »

La dificultad no es pues el aprovechamiento de este brillante canal natural, particularmente en la estacion de las lluvias, hasta Chapala, sino su continuacion á Guadalupe y el Pacifico, por la oposicion de la cascada ó salto de Toluca, y los raudales hasta San Cristobal; pero afortunadamente este obstáculo se venceria abriendo un canal artificial desde los extremos occidentales de la laguna de Chapala á Guadalupe, en un trecho de doce leguas de terreno plano y de fácil nivelacion, cuyo camino sembrado de haciendas y poblaciones, es naturalmente de carruage, y se podria frecuentar entretanto se ejecuta el canal. El cauce del riachuelo que atraviesa por aquella capital, lo facilitará desde allí hasta abajo de las barrancas de San Cristobal, aprovechando las aguas de los arroyos de Zapopan, Soquipa y Atemajaque, por el rumbo donde el rio de Toluca se aproxima, y dista cuando mas seis ú

ocho leguas. La abertura de este canal ácia el pueblo de Tlachicilco ó el de Ocotlan, al través de la hermosa hacienda de Atequiza y otras considerables, impidiendo en parte el desemboque del rio por el salto de Juanacatlan en fuerza del impulso del canal, y proporcionando á las haciendas y pueblos del tránsito riegos, comprometeria á los dueños de las tierras á la concurrencia y ejecucion de una empresa que les dejaria utilidades, aumentando el valor de sus propiedades considerablemente. El señor Saulnier, escritor economista, hablando sobre el grande interes de los propietarios en estas empresas, dice: « En efecto se ha calculado que un camino nuevo aumenta á lo ménos de un diez por ciento la renta de los propietarios vecinos. Este hecho está atestiguado por la subida de los valores inmediatamente despues de abrirse nuevos caminos, cuyas tierras vecinas arrendadas en 1000 francos (200 pesos) lo fuéron á mas de 1100. No es una exageracion estimar á 4 p. % el aumento que resultaria á la renta de la propiedad de toda la Francia, con la mejora, conclusion y prolongacion de todos los caminos antiguos y de la construccion de otros nuevos. ¿Cómo una propiedad cuyos productos abordarian fácilmente á los mercados de mucho consumo por vias nuevas y mejoradas, no habia de tener mas que un 4 p. % de valor anual? » Esta graduacion quizá seria mayor en México por la diferencia de rendi-

mientos con respecto á Francia, donde los hacendados se contentan con un tres ó cuando mas un cuatro por ciento de utilidad en las empresas agricolas, miéntras que en México el término medio no bajará de un 15 p. %, y si nuestros propietarios mejoráran su administracion económica, y atendieran personalmente á lo ménos algunas temporadas sus haciendas, seria mayor á causa de la fertilidad admirable de las tierras y dulzura del clima.

El magnífico proyecto del canal de Chapala y el del señor Castorena, relativo á un canal directo desde los extremos de los lagos de Chalco y Xochimilco hasta la capital, emprendidos ó escitados á la vez por el gobierno nacional, serian de la mayor importancia á los adelantos de la agricultura, tanto por el tráfico que facilitarían como por el sistema de regadíos que debería adoptar, y en la ejecucion del último proporcionarian á la ciudad de México, por medio de algunas obras hidráulicas y recipientes de esclusas, poderse limpiar en la estacion de las secas, de las inmundicias represadas por falta de pendiente, que causan con sus miasmas mefíticos esas enfermedades anuales que afectan á la capital y propenden á las pestes, que es preciso prevenir á toda costa; y á fin de purificar el ayre y espesar la atmósfera rarificada del valle de Tecnoxtitlan, disponer al mismo tiempo el plantio de árboles y bosques, en los bordes de los

canales y potreros sin pastos por las eflorecencias murietas, de olivos moreras, bálsamos ú ocosotes, acacias, el plátano de la India, la castaña del mismo nombre, el olmo, los cedros, tilos, alisos, aguehuetes y sauces de Babilonia, que no se ven en los contornos de la capital, y es preciso introducir y fomentar como preferibles, en los paseos y caminos, á los tristes álamos y sauces que tenemos.

Cordier, autor de una excelente obra de agricultura, canales y caminos, se esplica en estos términos: « El sistema de praderias atestigua el estado de barbarie de los primeros siglos; los árboles como las otras plantas, exigen el cultivo, cuidados anuales, descuajos bien entendidos y la reposicion de las especies. Grandes beneficios se obtienen por los plantios y descuajos, haciendo penetrar el ayre, la luz, el agua, sobre todo en los parages que lo permiten. » Noirot afirma tambien y prueba, que los árboles artificiales crecen un tercio de tiempo mas pronto que los naturales.

La resequedad y falta de lluvias en México, es cada dia mas sensible y funesta á la agricultura y crianza de ganados; toda la sociedad está interesada en prevenir ó remediar en parte este grave mal, y no se ofrece otro espediente que el plantio general de árboles y bosques nuevos, y la conservacion estricta de los que existen. Al congreso general toca dictar una ley sobre esta

importante materia, aplicable á toda la federacion, y mediante el estímulo del premio y la represion de las multas, obligar á todas las poblaciones, á crear almácigos y plantar arbolados en sus plazas, exidos y entradas, y á los propietarios en sus tierras eriales y demarcaciones territoriales, dando el ejemplo los gobiernos en los caminos nuevos y canales que se emprendan. La ley debe referirse tambien á la conservacion de los bosques, especialmente de los prados de las costas que producen el palo de tinte de Campeche, de moral, caoba y pimienta de tabasco, que para aprovecharse del fruto lo destruyen sin replantarlo; es pues necesario prevenir por una ley el plantio, proporcionado á los árboles que se destruyan, constituyendo una junta encargada de su cuidado y fomento.

El centro de las llanuras de México que, segun el testimonio de los historiadores antiguos, confirmado por el ilustrado Clavigero, abundaba de árboles y bosques en los campos y de huertas cultivadas por los Monarcas y Caciques Aztecas, ofrece hoy por todas partes á la vista del viajero, el aspecto mas árido y triste del mundo, en medio de un cielo y naturaleza bella, particularmente en el periodo de la seca, por la barbaridad y descuido de los que despues de haber desolado las llanuras de Castilla, llevaron este gusto de Vándalos á México, y convirtiéron á uno de los suelos mas feraces en una aridez me-

lancólica, perniciosa á la salud, á la agricultura y á la industria, que es preciso hacer desaparecer con el fomento y domicilio de las plantas y arbolados por todas partes y por todos los medios posibles, á fin de atraer el aumento de las lluvias y la fertilidad de la tierra, convencidos como estan los Mexicanos, que la falta de vejetacion esponiendo el suelo á las insolaciones é influencia directa de los rayos del sol, evaporizan con velocidad la humedad que mantendrian los árboles, sus despojos, las malezas y retamas que amparan con su sobra, y acelerándose por esta falta la evaporizacion, disminuyen las combinaciones de las leyes físicas, que forman las nubes y constituyen las lluvias.

La ejecucion de estos caminos á la vez, ó prefiriendo los mixtos con relacion al Atlántico, daria ser y vida á muchas poblaciones nuevas, y puestos de alojamiento para viajeros y traficantes, que cónvendra se arreglen y regularizen desde un principio por agentes del gobierno general ó de los Estados respectivos, con tal que en los parages aislados no falten guarda-caminos encargados del buen orden y policia de las posadas construidas al intento á ciertas distancias, de la seguridad de los caminantes y sus cargamentos, y de la recomposicion de las vias y el cobro de los peazgos, para lo cual no nos cansáremos de repetir la utilidad de establecer posadas grandes y seguras donde puedan alojarse no solamente

los viajeros, sino las cargas, carros y arrieros bajo de techo y llave, prohibiéndose el bárbaro sistema usado solo en México, que estas gentes arranchen á campo raso y en parages solitarios.

El comercio y los mismos arrieros tienen un interes real en adoptar esta medida donde se proporcione; ella es exigida para la seguridad de los interesados y la humanidad la reclama, porque espuestos los arrieros ó azemileros, á todas las inclemencias del cielo de dia y de noche, abordan á las costas y paises insanos, agobiados y predispuestos á las enfermedades que los asolan á centenares á causa de esta costumbre, y su ningun abrigo y precaucion. No se arguya que con esta providencia se ataca la libertad individual y aumentan los gastos de transporte, pues cuando el bien público y la seguridad lo demandan, es necesario hacer sacrificios y tributar justos homenajes á la humanidad. La arrieria (que en opinion de los economistas es la polilla de la sociedad) es escesiva en México, pero ella disminuira con el establecimiento de los carros usados en todo el mundo civilizado, y al efecto de proporcionarle alojamientos seguros seria conveniente y equitativo imponerle una contribucion proporcionada, encargándoles á ellos mismos su cobro y la inversion. La economía que resultará á los arrieros ó carreteros con este sistema de tránsito, y las mejoras de los caminos les re-

cira de mucho esta exaccion y los gastos de alojamientos.

Para facilitar la ejecucion de estas obras, la abertura de los caminos y plantios de árboles en líneas dobles y su conservacion, seria tambien ventajoso establacer en los parages mas cómodos del tránsito, presidios urbanos y militares en distancia proporcionadas, los primeros para obligar á trabajar á los vagos y menesterosos por su regular jornal, y los otros para destinar á los soldados y particulares sentenciados á obras públicas, de los cuales cuidarian los guardacaminos y los gefes de los destacamentos de la tropa.

Los fondos necesarios para la ejecucion de estas empresas, y el aprovechamiento de la navegacion de los rios que forman el sistema mixto de caminos y canales fluviales que no nos cansarémos de recomendar, pueden proporcionarse en parte y sin crear nuevas contribuciones, aumentando un pequeño tanto á alguna de las ménos gravosas existentes, como el tabaco y el consumo de los licores fuertes, conforme se observa en Fancia, que cuando hay necesidad de fomentar estas empresas, ó por otra causa, se adicionan con algunos céntimos tales ó cuales contribuciones: en México seria casi insensible adicionar algunos octavos ó granos mas á las exacciones indicadas, ó aquellas que perjudicasen ménos á la agricultura é industria nacional,

y con esta medida proporcionar un capital suficiente, sino para llenar la totalidad de los costos de estas obras, á lo ménos para que el gobierno se pusiese al frente y animára á los particulares, que por medio de compañías y acciones medianas proporcionadas á las capacidades y haberes de todos, se facilitára lo restante, y por este medio reunir dos ó tres compañías empresarias compuestas de la concurrencia del gobierno general, de todos los gobiernos de los Estados, municipalidades, corporaciones, prelados y cofradías, en calidad de accionistas, de todos los propietarios y hacendados, de los comerciantes y mineros y cuantos ciudadanos pudiesen, á cuyas compañías tocara el cobro, conservacion y manejo del capital, nombrando entre todos al efecto una junta directora que entendiese en todo, dejando al gobierno unicamente la alta inspeccion de los caminos, el exámen de los parages y provision de los ingenieros que pidiese la direccion independiente en lo demas, convencido el gobierno como debe estarlo, que el interes individual es la guia mas segura de las empresas industriales y particularmente las de esta naturaleza, que reglamentadas se entorpecen y contradicen, y no puede pertenecer otra cosa á la administracion que fomentarlas, estimularlas y protegerlas. Jovellanos, en su informe sobre la ley agraria, hablando de los caminos y canales, dice: « En semejantes procedimientos no se

echa de ver, que el mayor número de los hombres dedicados á promover sus intereses, oye mas bien el dictámen de su razon, que el de sus pasiones; que en esta materia el objeto de sus deseos es siempre análogo al objeto de las leyes; que cuando obra contra este objeto, obra contra su verdadero y sólido interes, y que si alguna vez se aleja de él, las mismas pasiones que le estraviaron le refrenan, presentándole en las consecuencias de su mala direccion el castigo de sus ilusiones, un castigo mas pronto, mas eficaz é infalible que el que pueden imponerle las leyes. Tampoco se echa de ver que aquella continua lucha de intereses que agita á los hombres entre sí, establece naturalmente un equilibrio que jamas podran alcanzar las leyes. »

Estas obras tienen un enlace íntimo con las postas y correos, y asi como no contamos con ellas, ni podemos decir que existen estos en debida forma, se necesita arreglarlos y estenderlos, y salir del sistema de los Españoles, como moroso y poco seguro. Los correos se deben montar en sillas de posta por donde se pueda; el de la capital y Veracruz debe ser diario, y tambien el del interior hasta Guadalaxara, estender los semanarios á toda la república, y cuando ménos dos mensuales por tierra para Yucatan y N. México, y uno marítimo para Californias aunque se doblen los portes.

El gobierno prestaria un gran servicio á la na-

cion aplicando una parte del ejército á la abertura de los caminos y canales, adoptando la máxima de los Romanos, que por este medio, dice Tito Livio y otros autores, se inmortalizaron, especialmente el censor Flaminius y Augusto, que mas bien por los magníficos y sólidos caminos y obras públicas que emprendieron con sus legiones que por sus victorias y conquistas, ha pasado su nombre á la remota posteridad, consiguiendo á la par buenos y gigantescos caminos, y el mantenimiento de la disciplina y el vigor de sus soldados.

No es pues ni difícil ni imposible adoptando todas estas medidas y disposiciones y otras que la sabiduría, celo y patriotismo de un gobierno nacional tiene á su disposicion y removerá, proporcionar caminos y canales sólidos y ventajosos en México, y lo que una administracion ávida, que despues de tres siglos de dominio y haber sacado cerca de 2,500 millares de millones de pesos y otras riquezas de un país de tantos recursos no verificó con mengua, lo realizaran con gloria y provecho los Mexicanos si desean tener una poblacion correspondiente y proporcionada á su territorio, pero á la vez civilizada, laboriosa y feliz, gozando de todos los dotes que el cielo le legó y deben desarrollar con decidido empeño para que no se les tache de negligentes y abandonados.

(X)

De las ventajas de la colonizacion de las fronteras y riberas litorales.

Cuando se reflexiona sobre la actividad y energia que en materias de descubrir, conquistar y poblar regiones vastas, desconocidas y lejanas desplegaron en México los primeros Españoles en el curso del siglo XVI y parte del siguiente, arrastrados del amor de la gloria y los incentivos de la codicia; cuando en ménos de un cuarto de centuria aun no saciados con los despojos del imperio de los Aztecas, llevaron sus armas y espíritu de empresa desde los estremos de Guatemala hasta Xalisco, Sonora y California, despues de haber fundado sólidos y útiles establecimientos en la tierra de los belicosos Otomitas é indomtables Chichimecas, penetrando los inmensos países de Nayarit, Tauraumara, Aztlan ó N. México, es cosa digna de admiracion la apatía é indolencia de sus sucesores, que habiendo dejado despoblarse en el litoral del Atlántico las populosas Panuco, Zempoala, Papaloapan, Goazacoalco y Tabasco, descritas por los contemporáneos, por las relaciones de cortés y el respetable Las Casas, como colmenas de geutes,