

F
2546
.M46



Class F 2546

Book .M 46

EL

RIO AMAZONAS,

LAS

Regiones que forman su Goya

y

LAS VERTIENTES ATLANTICAS DE SUD-AMERICA.

Folleto escrito en Inglés

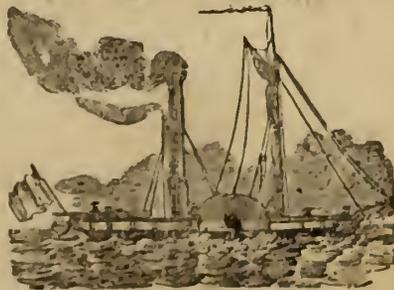
por

M. F. MAURY.

Director del Observatorio Astronómico de Washington,

y

TRADUCIDO AL CASTELLANO.



LA PAZ, ABRIL DE 1854.

Imprenta Paccini administrada por E. Alarcon.

Al Señor Capitan General

MANUEL ISIDORO BELZU,

Presidente Constitucional

DE LA

REPUBLICA.

Señor.

El pequeño trabajo que he impendido en la traduccion de este folleto, no me dá derecho para buscarle un Mecenaz tan esclarecido.

Sin embargo, en sus pájinas están inventariadas las inagotables y variadas riquezas de Bolivia, bosquejado el gran porvenir que ellas le deparan, y dignamente apreciada por eminentes pensadores extranjeros, la elevada y liberal política que para engrandecerla habeis seguido.

Vos habeis sido el primero en proclamar el fecundo principio de la libertad de sus rios.

Toca, pues, á vuestro noble corazon, que solo late por el patriotismo y por la gloria, enorgullccerse con la grandiosa perspectiva de los bienes que habeis preparado para vuestra patria.

Dignaos, Señor, aceptar con induljencia esta pequeña ofrenda de mi amistad hácia vuestra ilustre persona.

Señor—

Vuestro leal amigo y obediente servidor—

Rafael Bustillo.

La Paz, Abril 18 de 1854.

Prólogo del Traductor.

DESPUES del descubrimiento de la América y del paso á las Indias Orientales por el cabo de Buena Esperanza, no habrá un acontecimiento mas importante en el mundo, como la navegacion del Amazonas, y el acceso fácil y seguro del comercio y civilizacion europeas á las ricas comarcas de su vastísima hoya. La Europa, Norte-América, el Imperio del Brasil y cinco Repúblicas Hispano-Americanas, Bolivia, el Perú, el Ecuador, la Nueva-Granada y Venezuela, se hallan interesadas en este grandioso acontecimiento; siendo mas prominente el interes de Bolivia, que con la conciencia de los altos destinos que le prepara la navegacion del Madera, tiene los ojos fijos en el Amazonas, divisando levantarse la resplandeciente estrella de su porvenir por encima de las majestuosas ondas de este rio.

En efecto, formado el Amazonas de los infinitos raudales que riegan la mayor parte de las vertientes Atlánticas de Sud-América en una inmensísima extension, su navegacion, una vez realizada, no tardaria en cubrir las privilegiadas rejiones orientales de aquellas cinco Repúblicas, de una verdadera red de canales de navegacion y de comercio, donde el vapor, con su poderoso aliento, inspiraria por todas partes animacion y vida, convirtiendo á multitudes solitarias, en espléndidas rejiones de promision y bienaventuranza.

La navegacion del Amazonas se entrelazaria, para la Nueva-Granada, con la del Caquetá y el Yapurá; para el Ecuador, con la del Napo, del rio Negro, y la del Putumayo; para el Perú, con la del Ucayali, el Marañon y el Huallaga; para Bolivia, con la del Madera, el Iténes, el Mamoré, el Beni, el Chimore, el Piray, el Guapay y el Mano.

Deteniendonos un momento en esta, y á fin de honrar los trabajos y empresas de nuestros compatriotas que han adquirido titulos á la gratitud jeneral, diremos, que D. José Agustin Palacios, antes que ningun otro extranjero, nos ha demostrado la practicabilidad de la navegacion por vapor del Mamoré y del Madera. El diario de su viaje revela tres hechos muy interesantes para Bolivia; primero, que el Mamoré, en sus mayores menzuaules, y antes de enriquecerse con el caudal de sus grandes tributarios, tiene de 30 á 42 pies de profundidad, que es fondo suficiente para una fragata; y que su curso es tan regular, que solo avanza de media legua á dos leguas por hora. Segundo, que la navegacion desde la Exaltacion hasta Belen, capital de la provincia Brasileira del Para que ocupa la embocadura del Amazonas, no es tan dilatada como se cree; pues que con los medios usados actualmente se puede practicarla en cincuenta dias; tiempo que con el vapor llegara á reducirse á 20 dias á lo mas. Y, tercero, que las dificultades que presentan las cachuelas no son insuperables, ni quizá superiores á nuestras fuerzas actuales. La extension de estas cachuelas es solo de media cuadra á dos cuabras, y las mas llenen canales laterales, que limpiándolos, dejarian expedito el paso, y que en fin, no son saltos, ni verdaderas cataratas, sino solo raudales y arrecifes. Debe, por ultimo, agregarse á esto, que todas las mencionadas cachuelas se hallan en nuestro territorio, pudiendo, por consiguiente, el Gobierno de la República mandar hacer sin embarazo ni dificultad alguna, cuantos trabajos fuesen conducentes á su allanamiento. Pero aun cuando algunos estuvieran fuera de los límites de Bolivia, el derecho natural que ésta tiene de navegar las aguas de sus rios hasta el mar, le daria igualmente derecho á practicar en el cause de estas corrientes los trabajos indispensables para el ejercicio de esta facultad; porque es evidente que el derecho á un fin, dá derecho á todos los medios necesarios para alcanzarlo.

El punto donde vá á parar la navegacion del Madera, se halla en la misma línea equinoccial, frente á la Europa, y á corta distancia del mar de las Antillas, ó mar Caribe, del Golfo Mexicano y de las costas meridionales de los Estados-Unidos. El Madera aproxima, pues, al Atlántico todos los centros de las grandes riquezas de Bolivia, que por falta de vias de comunicacion, se hallan hoy inertes y de todo punto inútiles, cuando sus bellos y caudalosos rios le están brindando diariamente los caminos mas faciles y seguros. La feraz provincia de Caupolicán tiene rios que bajan al Beni. Los rebajes orientales de la de Larecaja conducen al mismo por el Guanay, y el Mapiri que Haenke asegura haberlo navegado con plena seguridad. Los Yungas y la Paz se le unen por el Coroyco y el Irupana. Los Yuracares y Cochabamba se ligan al Mamoré por el Chaparé, el Chimore y San Mateo. El Guapay, ó Rio-Grande, servirá á Santa-Cruz y á Sucre; y en fin, Chiquitos y Guarayos se entrelazarán con el Madera por el Baures y el rio Magdalena.

Hé aquí, pues, un inmenso sistema de navegacion por en medio de rejiones exuberantes de frutos tropicales y puertos en inmediata conexcion con nuestras sierras metalíferas; sistema que no tiene igual en la América; y que con los progresos del comercio de este continente, se ligara tambien un dia con los rios navegables de la hoya del Plata, entre estos el Bermejo servirá para Tarija, el Pilcomayo para Potosí y Sucre, y el Paraguay para Chiquitos y todo el su-este de Bolivia.

Solo falta para realizar la navegacion del Amazonas hasta el interior de Bolivia, superar las cachuelas del Madera. En vista de la magnitud de los resultados que promete ¿dudaremos en hacer el último esfuerzo para conseguirlo? Y el Jeneral melzu, tan favorecido por la fortuna, ¿dejara de cubrirse de esta nueva gloria que su brillante estrella le depara?....

Cuando se piensa en lo que el jéno emprendedor y tenaz de los anglo-americanos ha podido practicar en los Estados-Unidos, nosotros los hijos de los españoles debemos sentir palpitar nuestros corazones de ambicion y esperanzas, para ver realizados iguales prodijos en favor de nuestros países y en honra de nuestra raza. ¿Qué eran el Misisipi y sus magníficas riberas ahora 50 años, antes que los Estados-Unidos comprasen la Nueva Orleans

en 1804, y que el Norte-Americano Roberto Fulton aplicase el vapor á los buques? ¿No reinaba en ellas la soledad de los bosques, mientras tanto que 20 años despues se improvisaron pueblos y Estados enteros en sus orillas? ¿Y acaso el Amazonas, el Maderá y el Mamoré no son tan bellos y caudalosos como el Misisipi, el Misonri y el Ohio? ¿Acaso la naturaleza tropical de Bolivia es menos vigorosa y productora que la de las zonas templadas de la America Septentrional?...¿Qué otra cosa nos falta, pues, sino la accion fecundante del trabajo y de la inteligencia? ¿Que otra cosa nos falta, en una palabra, que quererlo!.....

A realizar la apetecida navegacion de nuestros rios de Sud-América concurren las necesidades políticas y económicas de Europa, que por una parte pide para su consumo, mas baratos los frutos coloniales de que hasta ahora solo le han provisto las Antillas; y que por otra se vé abrumada bajo el peso de su propia civilizacion, rebosando de habitantes, que en sarcasmo de aquella, mueren todos los dias de hambre y de frio, acusando la sociedad de injusticia, y la propiedad de usurpacion.

¡Pobres y agolados países que no hallan mas remedio en sus males que las vírgenes soledades de este Continente, que parecen haberse reservado por la Providencia para curar la crisis fatal que les aqueja, haciendo que la jóven America acuda al auxilio y rejeneracion de la envejecida Europa.

Concurren las exigencias del espíritu liberal y progresista de estos países privados hoy de poblacion, y destinados á ser mañana, con el impulso de la navegacion, emporios de agricultura y de comercio. Concurren las no menos atendibles necesidades del orden y régimen legal de estas Repúblicas, que claman para extirpar el espíritu turbulento que las inquieta, las arruina y detiene en su marcha, la introduccion y naturalizacion en ellas del espíritu de trabajo, de empresa y de comercio, único capaz de procurarles la paz, la fortuna y la gloria. Concurrén, en fin, á ella las celestiales doctrinas del cristianismo, que nos inspiran el sublime sentimiento de la fraternidad universal, para que como á hijos de un mismo Dios, hagamos partícipes á todos los hombres, de los inagotables tesoros depositados en estas regiones, de las que ninguna utilidad ha sacado hasta ahora la especie humana en general, ni nacion alguna en particular.

Trabajar, pues, en este punto en favor de la América, es trabajar también para la Europa; porque ésta no puede menos de sacar provecho de todo lo bueno que obtuviera aquella. «Dios ha puesto, dice Blanqui, la fiebre en Europa y la quina en América, para hacernos comprender sin duda en lo que consiste la solidaridad de todos los pueblos de la tierra.»

Fuera de estas consideraciones de interes comun á todas las naciones comerciales del mundo, no hay otra que, como Bolivia, tenga en la navegacion del Amazonas un interes mas directo y positivo. Situada en el centro de este Continente, y hallándose en los prominentes relieves de su territorio, la línea de la separacion de las aguas y las fuentes del Amazonas y el Plata; abazando la hoja del primero una mitad de su territorio, y una cuarta parte la del segundo, con las inmensas ventajas del vasto sistema de navegacion interior que hemos mencionado; dotada con todos los climas y con todas las riquezas naturales del globo; y sin mas litoral en el Pacifico que unas pocas leguas del desierto de Atacama, ni mas puerto sobre el Oceano que la remota y desabrigada Bahía de Cobija. ¿A quién puede interesar mas que á Bolivia la apertura de sus rios á la navegacion y al comercio, para que por medio de estas arterias fluya y se propague en todas partes el calor de la vida y el vigor de la produccion? Para las demás naciones la navegacion del Amazonas y del Plata es un medio de progreso; para Bolivia es la condicion de su existencia, ó por lo menos, de una grande y gloriosa existencia.

En los tiempos pasados, la guerra era la ocupacion principal de los estados, y el asunto más importante de su política internacional. Manteníanse los pueblos aislados y separados unos de otros, esmerándose los poderosos en rodear de barreras á los débiles, en tenerlos desunidos para oprimirlos mas á su salvo. Era menospreciado el comercio, y envilecido el comerciante. Los mares mismos creados para la comunicacion de todos los pueblos y no susceptibles de propiedad particular, fueron mirados por algunas naciones poderosas como objetos de su exclusivo dominio y monopolio. Empero, en la vida moderna de los pueblos, la política se ha vuelto esencialmente comercial; los intereses económicos se han hecho los reguladores de los políticos, y las armas ya no han servido mas que para hacer triunfar y sostener á aquellos. Los mares son libres; las naciones de la cristiandad fraternizan, y la importancia de los pueblos se mide por sus riquezas, que son los elementos mas positivos de su poder. La nacion que no puede comerciar con otras, no espere ser rica, fuerte ni poderosa.

En pocas naciones habra mayores riquezas naturales que en Bolivia, ni mas fuerzas productoras que en su suelo, con notoria actividad, inteligencia e industria en sus habitantes. Pero estas fuerzas vitales se hallan deplorablemente comprimidadas por la falta de medios de comunicacion y de desabogo. La malévola política de un vecino ambicioso que nos ha dado reiteradas pruebas de desafecto, aumenta con las hostilidades aduaneras que en Arica experimenta nuestro comercio, la presion y los estorbos en que se estreñan los jenerosos esfuerzos que el pueblo boliviano hace para luchar diariamente con la cordillera de los Andes, y los desiertos de Lipes y Atacama. El simple derecho de transitar libremente por Arica para nuestro comercio, estipulado en el último tratado con el Perú, costaba á Bolivia el sacrificio de 300,000 pesos anuales, importe de los derechos de consumo que en compensacion dejaba de cobrar en sus aduanas, de todas las producciones y frutos del Perú internados á la República. Si tan caro ha sido el precario uso que de Arica se nos concedia, no ha sido menos oneroso para la Nacion entera el prolongado sacrificio que desde los primeros dias de su existencia hiciera en favor de Cobija, y del camino que á él nos conduce; sacrificios esteriles que no han conseguido mejorar en manera alguna la situacion de nuestro comercio, ni hacer cultivar siquiera un pequeño campo en aquellos vastos arenales, en que, á la manera de los Oasis de la Libra y del Egipto, pudiera descansar y alegrarse siquiera la vista del viajero.

Nuestras últimas desavenencias con el Perú y las cobardes hostilidades de que se ha valido el Jeneral Echénique, para hacernos á su salvo una guerra sorda que acabe por arruinarnos, debilitarnos, y en seguida ponernos á las plantas del Perú, ha venido á revelar al país la deplorable situacion en que puede arrojarle la falta de vias propias de comunicacion. Con una sola palabra el Gobierno del Perú nos ha cerrado Arica, y con un piquete de Jendarmes ha ocupado Cobija, privándonos de este modo todo comercio y contacto con el mundo, encerrándonos dentro de nuestras cordilleras, reduciéndonos á nuestros propios recursos, y anulándonos, en fin, para el mundo

entero, enal si Bolivia hubiese desaparecido de un momento á otro de la superficie del globo. Durante diez meses enteros hemos estado en el mundo, y vivido como si estuviéramos fuera de él. Y aunque por un admirable concurso de circunstancias, y especialmente por la adorable mano de la Providencia y el fino y perspicacia del Jefe del Estado, haya la República surgido triunfante y gloriosa de la dura prueba á que la ha sometido su maquiavélico y envidioso enemigo; no es menos cierto que estos acontecimientos nos han revelado el vicio de que por organización adolece Bolivia, la lisis pulmonar que la aqueja, y que amenaza destruir por consunción las generosas fuerzas vitales que aun bullen en su pecho, si una mano fuerte y patriótica, si una voluntad enérgica y firme no la alzan de su prostración, y la lanzan á las vías de su verdadero engrandecimiento, mostrándote en sus ríos los caminos que debe seguir para alcanzarlo. ¡Oh! Solo así puede Bolivia respirar el aire puro y libre que ha menester para vivir con existencia propia, robusta y vigorosa; solo así puede circular por sus ríos, como por unas verdaderas arterias, el calor del movimiento y de la vida!

El primer buque de vapor que cargado de mercaderías europeas llegare á los ríos de Bolivia, y anclare en uno de tantos puntos que su Gobierno ha designado para puertos francos, y bajare despues conduciendo los preciosos retornos que sus fértiles riberas ofrecen al comercio del mundo, hará sonar para Bolivia la hora de su regeneración y engrandecimiento, y marcará en la historia de nuestra patria la nueva era de su verdadera civilización.

Una vez navegados nuestros ríos, nada podrán ya sobre nosotros la matquerencia y zelos de nuestros vecinos. Nada tenemos que temer por nuestra seguridad é independencia política. No vivimos bajo protectorado alguno. Existe la nación boliviana por su propia voluntad, porque quiere y puede existir, y por las poderosas razones del equilibrio del continente. Lo que deploramos es la dependencia mercantil en que forzosamente nos coloca la mala demarcación de nuestro territorio. El principio que profesamos de respeto á todas las nacionalidades y derechos, nos obliga por otra parte á aceptar los hechos consumados, y á no buscar en la conquista la adquisición de un litoral y el remedio de nuestras necesidades.

Con la navegación de los ríos, obtendrá nuestro comercio la libertad que debe tener. Si el Perú le ahuyenta de las playas del Pacífico con su política mal entendida, dejará gustoso aquel país inhospitalario, para refugiarse en las placidas corrientes del Bermejo, para seguir el largo curso del Pilcomayo, ó para abrirse paso por entre los fértiles y risueños campos de Chiquitos y las aguas del Otquis y del Paraguay, hasta alcanzar á los principales emporios del comercio del Atlántico. Reyes y mil otros puntos propios sustituirán á Arica.

Cobija será reemplazado por la Bahía Negra; y de Arica á Tacna ya no se construirán ferro-carriles, porque el comercio boliviano ira á fecundar otras vías de comunicación, dejando de labrar con las riquezas que derrama en su tránsito, el engrandecimiento de pueblos que no estiman la paz y confraternidad con nosotros.

Si las complicaciones políticas del Plata ó del Paraguay opusieren estorbos ó trabas á nuestro comercio, ahí están el Amazonas y el Madera con la muchedumbre de sus afluentes superiores, que se ramifican en todos sentidos sobre la mitad de nuestro territorio, y que son navegables á las pocas leguas, los unos de Santa-Cruz, los otros de Sucre, estos de la Paz y aquellos de Cochabamba. El norte y el sud de la República tienen pues en las aguas que bajan de sus respectivas vertientes, los vehiculos mas propios y naturales para su comunicación con el mundo. Y nada puede ser mas libre de toda acción coercitiva, que el comercio que puede sostenerse con igual ventaja y actividad, por tan distintos y multiplicados canales.

Los fértiles territorios que atraviesan nuestros ríos, y en los que, atenta su extensión y capacidad productora propiamente tropical, puede alimentarse una población céntupla de la que tenemos, convertiríanse entonces en grandes centros de población, de rullido y de industria. Todo cambiaría en nuestra patria. La asombrosa revolución que se realizase, mudaría nuestra actual triste condición de meros consumidores de las manufacturas europeas, en grandes productores de los artículos mas nobles del comercio. Sabido es que el café que producimos, es tan excelente como el de Moka, y sin embargo es casi nula la actual exportación de este artículo; mientras tanto que los Estados-Unidos solamente compran cada año de diez á once millones de pesos, del café del Brasil de inferior calidad. Si esto sucede en este solo artículo, ¿qué sucedería en otros tan estimables y valiosos con los que podemos entrar en ventajosa concurrencia en todos los mercados del mundo?

Las investigaciones y cálculos del Sr. Batenee, de grata memoria para las tetras de Bolivia, nos han revelado con el carácter de una demostración matemática, lo que ya todos instintivamente sentíamos, á saber: que consumimos mas de lo que anualmente producimos; que el producto de nuestras minas y otros artículos de exportación no alcanza para saldar en cada año el valor de las importaciones ultramarinas; que en consecuencia hay un déficit en el producto anual del trabajo, para cubrir los gastos del consumo de igual tiempo; resultando de ahí, que la nación con su actual comercio ultramarino, se empobrece y se arruina mas y mas cada día; á la manera del particular que gasta en el sostenimiento de su familia, mayor suma que la que importa su renta anual. Esto es así. Pero ¿cómo remediarlo?... Disminuir nuestros consumos es casi imposible, porque nos hallamos habituados á los gozes de una vida civilizada y alta; y porque es casi imposible el pedir de una nación entera, el arreglo y economía en sus gastos, que las mas veces no puede tener un simple particular. La acción del gobierno en este punto tampoco sería eficaz, por mas sanas y laudables que fuesen sus intenciones. Las leyes sumoartlas con que alguna vez se ha pretendido reprimir el lujo y sus perniciosos efectos, no han correspondido á las miras con que se dictaron, y en todas partes se ha acabado por abrogartas, ó dejarlas caer en desuso. Fuera de esto, si nos son tan costosos nuestros consumos, no es tanto porque se prefiera en Bolivia lo superfluo á lo necesario; sino porque lo necesario mismo es caro; pues que los artículos de primera necesidad se hallan grabados, además de su costo primitivo, con los gastos del transporte, que siempre son considerables por los caminos largos y malos que sobre lomos de bestias solamente llenen que seguir hasta llegar á nuestros mercados.

No hay, pues, otro remedio que cambiar radicalmente las principales condiciones de nuestra actualidat económica; es decir, tornarnos de consumidores en productores, de hombres que viven en lo jeneral de la política y de los empleos, en industriales y activos emprendedores; sustituir nuestros costosos medios de acarreo para el comercio de importación y exportación, con otros considerablemente mas económicos; y buscar, en fin, vías de comu-

nicacion que nos aproximen, por decirlo así, á la Europa y á los Estados-Unidos, disminuyendo las distancias y el tiempo. Todas estas y otras condiciones solo pueden satisfacerse de un modo práctico y positivo para Bolivia, y fuera de las exajeradas ilusiones de la utópia, con la navegacion de sus rios.

Ella se efectuará, y tal vez mas pronto de lo que pensamos. Las necesidades de la especie humana lo piden, y las primeras potencias del mundo lo quieren; y no habrá poder alguno en el mundo superior á la fuerza combinada del bien y del poder. El patriotismo se regocija y hace latir con jeneroso impetu nuestros corazones, al considerar en medio de las dulces ilusiones de la fantasia, lo que vendrá á ser un día Bolivia, cuando la poderosa palanca del vapor la removiere y sacudiere desde sus cimientos. Sentada sobre masas de plata, en el centro de este continente, y fluyendo por sus llanos, que el cultivo no tardará en convertir en paraísos, los rios mas grandes del mundo; ella distribuirá á manos llenas las exuberantes riquezas de su suelo virjinal, y recibirá en cambio los productos mas codiciados del oriente y del poniente, del setentrion y del medio-día. La estrella de nuestra patria, cuyo fulgor matutino ya se divisa hacia al oriente, por encima de las ondas de sus rios, llegará entonces al zénit de su esplendente carrera. Los huesos de nuestros padres que fundaron y sellaron con su sangre la independencia, saltarán de contento en sus tumbas, al ver realizadas las promesas de la revolucion americana. La marcha providencial y misteriosa que la civilizacion ha seguido en el mundo, nos lo promete así. Y al entrever su necesario advenimiento para la América, no podemos menos que exclamar con todo el entusiasmo de la fé: ¡Los destinos de Bolivia se cumpliran!!! ¡Fata viam invenient!!!

No puede haber disputa alguna, acerca del derecho que tenemos para navegar nuestros rios hasta su desembocadura en el mar. Cualquiera que sea la denominacion que durante su curso recibieren, y el aumento de caudal que les sobreviniere, el hecho es que son las mismas aguas corrientes que fluian por nuestro territorio. Supongamos que en esta Ciudad de la Paz, y bajo uno de sus puentes, se construyese una barca, y que algunos bolivianos embarcados en ella, se dejasen arrastrar por la corriente de este rio que vá á parar al Beni y al Madera, ¿tendria el Brasil derecho alguno para impedirles salir al mar por el Amazonas, yendo, como iban los bolivianos, sobre las mismas aguas en que se habian embarcado en su tierra? Podria impedirles saltar á tierra ó introducirse al interior del país; pero de ningun modo embarazarles el tránsito sobre las aguas, como no embarazaría el de un tronco de árbol que se llevase el rio. Ni el Brasil pues en la boca del Amazonas, ni Buenos-Ayres en la del Plata nos rehusarian, sin injuriarnos, el ejercicio de este derecho de libre navegacion de nuestros rios; derecho que no nace de tratado ni convencion alguna, sino que nos viene de la misma naturaleza. El Soberano autor de ella, al crear esas grandes masas de agua que corren por en medio de los continentes, y que en expresion de Pascal *soz otros tantos caminos que andan*, no limitó su utilidad á fertilizar únicamente los territorios que atraviesan. Los deparó para un uso mas beneficioso al jénero humano, destinándolos á ser vias de comunicacion y de comercio, y vehiculos de paz, de fraternidad y de civilizacion.

«Si una cosa, dice el Sr. Bello, permaneciendo comun, puede servir á todos sin menoscabarse ni deteriorarse, y sin que el uso de los unos embarace al de los otros; si, por otra parte, para que ella nos rinda todas las utilidades de que es capaz, no es necesario emplear en ella ninguna elaboracion ni beneficio, no hay duda que pertenece al patrimonio comun é indivisible de la especie humana, y que no es lícito marcarla con el sello de la propiedad.» Todos estos caracteres se reunen en alto grado en los rios navegables, para demostrarnos que, en cuanto al uso de sus aguas para la navegacion, no son susceptibles de propiedad exclusiva, sino que pertenecen al uso comun de las naciones cuyos territorios atraviesan ó separan en su curso mas ó menos largo. Las cosas cuyo uso es inagotable, tales como la luz, el aire, el mar, aun cuando fuera posible ocuparias, no pueden ser léjítimamente apropiadas, porque su utilidad no es limitada ni se agota con el uso de corto número de individuos, siendo al contrario, bastante para tantos seres necesitasen de ellas, y tan amplia, que el uso de los unos no ocasiona menoscabo ni inconvenientes al de los otros. ¿Hay una cosa de utilidad mas inagotable y jeneral que navegar las aguas de un rio? ¿Los buques de una nacion pueden perjudicar ó molestar á los de otra? Que navegue un buque, ó que naveguen centenares, las aguas se prestan igualmente á ello, no se disminuye su fondo, ni resulta perjuicio á ninguno de los partícipes de este beneficio comun. Muy al contrario, frecuentada la navegacion de un rio, cada día se hacen mas apropiadas sus aguas para este servicio, y lejos de que el uso de los unos perjudique al de los otros, el uso comun de todos aumenta sus facilidades y beneficios en favor de todos. Tampoco es el trabajo del hombre, ni de nacion alguna, el que ha reunido en un solo cauce las caudalosas aguas del Amazonas y sus afluentes, para hacerlos navegables.

Por otra parte, pasar por las aguas de un rio al través del territorio de un estado, no es mas que hacer un uso inocente de ajenas aguas. Este uso es tal, porque evidentemente en nada perjudica los derechos del propietario, á no ser que á la propiedad se quisiese dar, contra toda razon, la amplitud y extension de un derecho absoluto; lo que no puede ser. Un derecho absoluto de propiedad, dice Bentham, importaria el derecho de cometer todos los crímenes. El uso inocente de las cosas se deben los hombres y los pueblos los unos á los otros, como consecuencia de la comunidad primitiva de los bienes, y del natural cumplimiento de sus mútuos deberes de confraternidad.

La jurisdiccion de una nacion sobre las costas, estrechos y brazos de mar que le son adyacentes y hacen parte de su territorio, no excluye á las demas del derecho de inocente tránsito por estas aguas. De igual modo, la soberanía sobre las aguas de un rio navegable que pasa por el territorio de una nacion, si bien puede dar derecho á regular el tránsito é imponerlas ciertas restricciones, no puede jamás alcanzar á excluir semejantes rios del uso comun de los estados ribereños, y aun del de las demas naciones con quienes quieran comerciar aquellos.

Pero aun cuando este uso de aguas ajenas no fuese absolutamente inocente, no por eso se menoscabaria el derecho que tenemos para exigirlo; porque no se puede equiparar en la balanza de la razon y de la justicia la pequeña incomodidad que esta navegacion puede ocasionar al soberano territorial, con los grandes Bienes de que se privarian los estados superfluviales, si se les ostruyese su comunicacion y comercio por estas vias. La justicia y el derecho se hallan pues en este caso, como en todos los demas, del lado que produce mayor suma de utilidad al jénero humano.

Fuera del derecho natural existen tambien convenciones de la Europa moderna y hechos ocurridos en la América, que uniformemente proclaman y definen este derecho de libre navegacion, y arreglan su ejercicio. Los Estados- Unidos de Norte-América cuando á fines del siglo pasado, solo poseian la orilla izquierda del Misisipi superior, mientras tanto que la España, propietaria entonces de la Luisiana, era poseedora de la boca y orillas inferiores del mismo rio; los Estados- Unidos, decimos, invocaron entonces y quisieron sostener á todo trance, el derecho de navegar el Misisipi en todo su curso hasta el mar, sin mas restricciones que la observancia de los reglamentos policiales y aduaneros que la España quisiese establecer, para garantir razonablemente su seguridad y sus derechos fiscales. Indudablemente habrian los Estados- Unidos reivindicado por la fuerza este derecho, si la adquisicion posterior que á título de compra-venta hicieron de la Luisiana no los hubiese hecho dueños de todo el Misisipi.

Despues de la caída de Napoleón, el congreso de plenipotenciarios celebrado en Viena en 1815, proclamó y aplicó el mismo principio de libertad á la navegacion del Rin, el Neckar, el Meihin, el Mosela, el Meura y el Escalda, rios todos que atraviesan ó separan diversos estados de la Europa central. Hé aquí el acta de aquel congreso en la parte en que se refiere á la navegacion de estos rios.

«Libertad de Navegacion.»

«La navegacion en las corrientes de todos aquellos rios señalados en el artículo precedente, desde el punto en que cada uno de ellos principia á ser navegable, hasta la desembocadura del mismo, será enteramente libre; sin que pueda prohibirse á ningun estado semejante navegacion para sus empresas comerciales, con la cautela de observar las reglas relativas á ella, las cuales han de ser tan uniformes y favorables, como sea posible al comercio de todas las naciones.»

En la América, en estos últimos años, el Brasil mismo ha pedido el ejercicio de este derecho á título de estado superfluvial del Plata, y ha tomado parte en la coalicion contra Rosas para alcanzar la libre navegacion de aquel rio y sus afluentes. Queremos, pues, para el Amazonas el reconocimiento de los mismos principios que la Europa reconoció hace 40 años para el Rin, y que el Brasil demandó ahora pocos años para el Plata. Y los principios del derecho público natural, junto con los convenios que constituyen el positivo, nos demuestran á la vez que tenemos el derecho natural de bajar hasta el mar y de subir por nuestros rios, sin necesidad de tratado ni convencion alguna con los estados de sus embocaduras.

Pero este derecho, cuando no podamos ejercerlo por nosotros mismos, ¿podrá ser transmisible á otras naciones que no tienen territorio alguno atravesado por tales rios, ó colindantes con ellos?

Esta es una nueva forma que la cuestion ha asumido desde el decreto que ha dado el Gobierno de Bolivia proclamando la libertad de sus rios, e invitando á todas las naciones del globo á que, preteridas del derecho que ella tiene, los naveguen hasta llegar á los puertos francos que ha designado sobre su territorio.

Hasta ahora se ha tratado, de que un estado superfluvial se franqueara el paso hasta el mar, por las aguas de los estados inferiores, haciendo uso de un derecho propio. Tal ha sido el caso de los Estados- Unidos respecto de la España; tal el de los Estados de la Confederacion Germánica atravesados por el Rin respecto de la Holanda, en que esta su embocadura; tal ha sido, en fin, el caso del Brasil respecto del Plata.

Pero en el caso nuevo que ha hecho surgir la proyectada navegacion del Amazonas, Bolivia, el Perú, el Ecuador y la Nueva Granada que poseen sus aguas superiores, no tienen por ahora los medios de navegarlas y bajar por sí mismas hasta el Atlántico. ¿No podría, pues, el Brasil reconocer por una parte el derecho que aquellas naciones tienen á esta navegacion; y oponerse por la otra á la que las demas pretendieren, á invitacion de las cuatro Repúblicas expresadas? En una palabra, ¿podrá ser transmisible el derecho que tenemos de usar de nuestras aguas? Respondemos, que este derecho corresponde á todos los estados que quieren comerciar con nosotros.

Desde luego, es indubitable que estos rios en una parte mayor ó menor de su curso, forman parte del territorio de estas Repúblicas, y se hallan, por lo mismo, respectivamente sujetos á su soberanía. En su virtud, sobre las orillas de estos rios como sobre las costas de sus mares, tienen el incontestable derecho de designar y habilitar puertos para el comercio extranjero, establecer en ellos aduanas para la percepcion de ciertos impuestos, ó declararlos enteramente libres, segun fuere mas conveniente á sus peculiares intereses. Ahora pues, sería nugatorio el derecho de una nacion para establecer puertos francos en las márgenes de sus rios, si las demas no pudiesen acudir á su llamamiento, y llegar libremente desde el Océano hasta sus aguas, para disfrutar en ellas de las franquicias prometidas ó acordadas. Por lo mismo, no puede naclon alguna situada en la embocadura de estos rios en el mar, entorpecer ó ocluir el tránsito libre de aquellas; sin que esto importe frustrar el legítimo ejercicio del derecho que el soberano superfluvial tiene de establecer puertos francos en su territorio, y poner sus relaciones comerciales con todo el mundo, sobre el pie que mejor le parezca. La libertad de comercio que es un derecho natural de todos los pueblos, esta pues íntimamente enlazada con la libertad de la navegacion. Hay entre ambos derechos la incontrastable relacion que tiene el mundo con el fin, y no puede haber ataque alguno contra el uso libre de nuestras aguas, sin que inmediatamente vulnere nuestros derechos y los de las demas naciones que quieren comerciar con nosotros.

Por eso, cualquiera tentativa del Brasil para impedir nuestra navegacion por el Amazonas, no solo será ofensiva á las Repúblicas Españolas superfluviales, sino injuriosa para todas las banderas que quieren comerciar con ellas, por ese gran caudal que la naturaleza ha aldetado para ingresar desde el Océano, que es común á todos los pueblos de la tierra hasta el centro de este gran continente.

El que tiene derecho á un fin, tiene tambien derecho á todos los medios conducentes á alcanzarlo. Si pues tengo derecho para llamar á mis aguas territoriales la concurriencia de los buques mercantiles de toda el mundo, estableciendo puertos francos, la nacion que ocupa la entrada á mis aguas, tiene el deber de dejarles libre el tránsito, para que acudan á mi llamamiento, y partícipen de las ventajas mercantiles que les ofrezco.

Los rios navegables no son evidentemente mas que caminos abiertos por Dios para el comercio de los hombres; caminos que conducen al inmenso Océano que es, por decirlo así, el gran camino real de todos los pueblos de la tierra.

Así como sería un desafuero, en cualquier individuo ó autoridad, pretender excluir á otros individuos del uso de los caminos públicos de una nación, así también sería un temerario avance en el Brasil, por ejemplo, oponerse á que una nación cualquiera que forma sociedad con las demás, y se encuentra bajo el amparo de un derecho común, usara del camino que ofrece el Amazonas, para subir al centro de este continente ó para bajar hacia el mar.

Tan persuadidas se hallan las Repúblicas que pertenecen á la hoya del Amazonas de su derecho de comerciar activamente y pasivamente por este río, que Bolivia, la Nueva Granada, y recientemente el Ecuador han dirigido al comercio de todo el mundo, una suntuosa convocatoria para los puertos que han designado puertos en su territorio; ofreciendo libertades recompensas á los primeros que se lanzasen á usar de estos canales y franquearlos para los demás. Solo el Perú ha rechazado esta liberal y fecunda política. Nada ha querido esperar de los esfuerzos desinteresados y vigorosos de Europa y Norte-América; y solo se ha fiado en los del Brasil. Singular cosa es que tanta fe haya merecido al gabinete de Lima, la conocida apatía y la mezquina política del Gobierno Imperial, que si nada ha podido hasta ahora en fomento de sus intereses propios, menos promete todavía en favor de los extraños.

Los decretos ó actos legislativos de las tres Repúblicas Amazónicas, declarando la libertad de sus ríos, son pues otras tantas pautas que ellas han librado á los buques de todo el mundo, para que desde el Atlántico ingresen por el ancho camino del Amazonas libremente y sin oposición alguna, hasta sus respectivos territorios.

En virtud de todo lo que precede, podemos sentar esta tesis que resuelve la cuestión suscitada para la actual navegación del Amazonas, concluyendo *que los puertos libres hacen los ríos libres.*

La navegación del Amazonas es ciertamente el gran problema que la segunda mitad del siglo décimo nono está llamada á resolver. Nada es mas conducente á este fin, que popularizar en el público Sud-Americano, los fecundos pensamientos que deben presidir á su realización. Las necesidades que por todos se sienten, y las ideas que se agitan en todas las cabezas llegan por fin á asumir el poderío de una fuerza colectiva y social, cuya acción se hace inevitable y victoriosa. Por eso nos ha parecido muy útil ofrecer al público boliviano la presente traducción del interesante folleto que el Sr. Maury ha publicado en Washington, y que hemos desido á la bondad del Sr. Dana, actual Encargado de Negocios de los Estados-Unidos en Bolivia. Se notará quizá en él repeticiones, y á veces cierta incoherencia de ideas. La indulgencia de los lectores disculpa estos defectos, que son pequeños en comparación de los elevados pensamientos y preciosos datos que encierra esta obra; y haciéndose sobre todo cargo, de que ella no es mas que una compilación de artículos periodísticos escritos primitivamente por el autor; y de lo difícil que es escribir siempre con acierto acerca de países remotos que tal vez no se ha visitado.

Sin embargo, esperamos que se leerá con agrado por nuestros compatriotas el magnífico inventario de las riquezas de nuestro suelo y de sus soberbias vías de comunicación, el porvenir que ellas le prometen y el elevado rango á que muy pronto ascenderá Bolivia entre las potencias del nuevo mundo. Verdad es que conocíamos ya todo esto, por las revelaciones mas ó menos antiguas de propios y extraños que la han recorrido en diversos sentidos. Pero lo que en este folleto resalta á primera vista, es el espíritu eminentemente liberal y americano con que está escrito. El señor Maury se constituye defensor de los intereses de nuestras Republicas, demostrando el íntimo enlace que tienen ellas con los de los Estados-Unidos y de la humanidad entera. Nada de exclusivo, nada de egoístico respiran sus pensamientos, que envuelven al contrario frecuentes anagramas contra la ruina política del Brasil, que quiere ser la rémora de los progresos de este continente. La libertad de las aguas de nuestros ríos excita en alto grado sus generosas simpatías, porque el bien lo quiere para todos, y porque sabe que el no puede resultar sino de la libre concurrencia de los trabajos y esfuerzos de todos. El señor Maury es, en una palabra, en este folleto, el órgano de los nobles sentimientos de la Union Americana y de todos los hombres libres e ilustrados del mundo.

La navegación del Amazonas y del Paraguay dará la vida á Bolivia. Hay mancomunidad entre sus intereses y los de los Estados-Unidos. Toca, pues, al poder y civilización de éstos tomar la iniciativa en la parte práctica de este gran negocio. Nuestros brazos están abiertos para recibir á estos mensajeros de comercio, de libertad y felicidad!

También será grato para los buenos bolivianos, ver en este folleto el juicio ventajoso y elevado que extranjeros de nota han formado de la política seguida por el actual Presidente de la República en estos negocios de vital importancia para ella. Muy grato debe ser para el Jeneral Belzu que desde el gran emporio del comercio, y desde la cuna de la civilización democrática del mundo, se aplaude su política, se aprecien sus nobles y patrióticas intenciones, y se le señale ya como á un benefactor de su patria y del mundo; porque la navegación de los ríos de Sud-América es transcendental á la dicha del género humano. Tanto mas satisfactorio debe serle este sufragio de la imparcialidad y de la ilustración, cuanto que los gobernantes que alcanzan, como el Jeneral Belzu, al punto culminante de su poder, exitan siempre en sus contemporáneos, grandes pasiones incompatibles con el sentimiento puro y elevado de la justicia. Nada importa esto. Las pasiones son transitorias; pero la justicia es eterna; y si la opinión de los pensadores de Norte-América ha acordado ya su sufragio al Jeneral Belzu, esperemos, que mañana, cuando con su descenso del poder se aplaquen las pasiones y animosidades de la política, sus compatriotas y hasta sus propios enemigos le harán también justicia; y quizá esta justicia llegue á ser la apoteosis de su persona y la gloria de su administración!

Entre tanto, nosotros los bolivianos, á quienes la Providencia ha dado en lote un país tan privilegiado, ¿no deberemos enorgullecernos con nuestra patria? ¿Qué nos importa la pésima demarcación de nuestros linderos, hecha el año 25, cuando no se conocían las condiciones esenciales de la vida moderna de las naciones; cuando nuestros estadistas no sabían apreciar la necesidad de un litoral y puertos propios, para que la espada vencedora del Libertador dirigida por ellos, hubiese delineado mejor la carta geográfico-política de Bolivia; qué nos importa, decimos, carecer de puertos al occidente sobre el Pacífico, que ésta, por decirlo así, á trasmano del mundo civilizado, cuando tenemos ríos que van á desembocar frente á la Europa, y que sobre sus risueñas y plateadas aguas nos conducían en breve al Océano Atlántico, que ahora es y siempre será el gran teatro de los negocios y del comercio del mundo? ¿Qué nos importa que el egoísmo del Brasil se empeñe en cerrarnos el Amazonas, cuando ahí están los Estados-Unidos y las otras grandes potencias marítimas del globo, que mancomunadas con nosotros en intereses y esfuerzos, no tar-

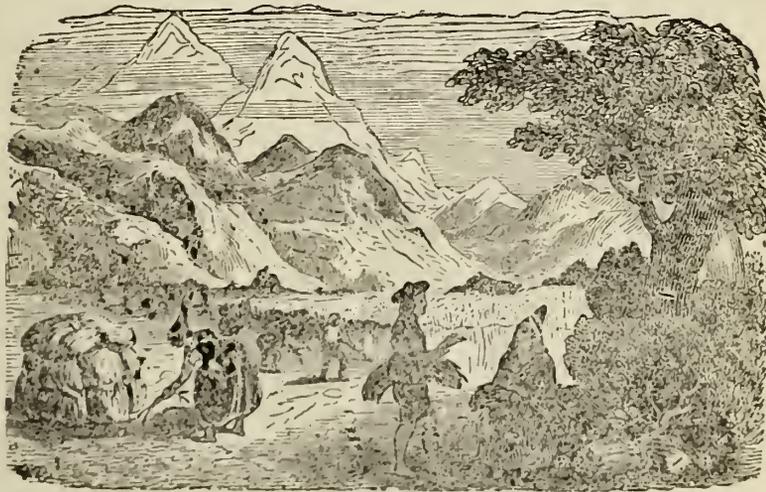
darán en lograr, de grado ó fuerza, la franquicia de este gran canal?

Lo que nos importa sí, en alto grado, es acreditar nuestro país, conservando la paz y el orden, haciendo que se arraiguen sus instituciones, que la seguridad pública y privada se afiance y aliente el trabajo, y difunda la moralidad junto con el bienestar entre todas las clases del pueblo. Una Nación libre, rica y feliz es el espectáculo mas halagüeño que puede ofrecerse á la contemplacion del filósofo y a la vista del mundo. Por la poderosa fuerza de atraccion que en todos sentidos ejerce, se apropia en todas partes, súbditos y ciudadanos que la adoptan por su patria, esperando gozar en ella la seguridad y la abundancia, que quizá no hallan en la tierra natal.

Cada extranjero inteligente, moral y laborioso que se domicilia en Bolivia, importa para ella la adquisicion de un nuevo elemento de orden y bienestar. Es un brazo mas sobre los ya existentes, una inteligencia mas, un capital mas, para explotar esta rica y todavia agreste naturaleza que nos rodea, para civilizarla, imprimiéndole el augusto setlo del saber y de la libertad! No basta, pues, que hayamos proclamado la libertad de nuestros rios, es necesario tambien que proclamemos la fraternidad de Bolivia con el humano linaje, mirando á todos los pueblos como á amigos, y á todos los hombres como á hermanos. Asi Bolivia se hará la patria del trabajo y de la virtud; y nuestros esfuerzos que por sí solos son impotentes para lograr los altos fines que el Gobierno se ha propuesto, al adoptar el gran principio de la libertad de las aguas, combinados con los de otros mas inteligentes, activos y emperdedores, alcanzarán el éxito que anhelamos. «El diverso aspecto social, dice Blanqui, que ofrecen las dos casi-islas Americanas que constituyen este inmenso continente, procede de que la del norte ha provocado las inmigraciones extranjeras, y que la del sur se ha empeñado constantemente en rechazarlas. ¡Abrid vuestros rios y vuestros brazos, Hombres del Sur, y vereis!!!...»

¡GENERAL BELZU! Vos, para quien tan propicio se ha mostrado el Cielo; Vos que sois tan popular y poderoso en vuestra patria; Vos que habeis sido el primero en proclamar la libre navegacion de los rios de Bolivia, sed tambien el primero en realizar este fecundo principio de paz, de orden, de moralidad, de riqueza y de independencia mercantil y política. Vuestro notorio patriotismo y vuestras sanas intenciones os dan preferente derecho para cubriros con esta gloria. Vos que amais hacer el bien, pensad que de este modo satisfareis en grandiosa escala tan sublime ambicion, contribuyendo al del jénero humano entero, á los progresos del comercio y á las pacíficas y gloriosas conquistas del cristianismo y de la civilizacion. Adornad vuestra corona cívica con estos nuevos lauretes que jamás se marchitarán. Bolivia lo quiere, la America lo pide, y el mundo entero lo espera.

¡SED, PUES, EL BIENHECHOR DEL MUNDO!





Capítulo I.

Hoya del Amazonas—Su clima, producciones y salubridad—Razon por la que se halla atravesada de rios tan poderosos y es diferente de otros paises intertropicales.

La política del comercio, y no la política de la conquista, es la política de los Estados Unidos.

El espíritu del siglo animado por el poder de las empresas particulares, busca cada día nuevos campos para sus pacíficos triunfos; y el comercio no puede coasumar una obra mas grande en el mundo, como la navegacion del Amazonas y de los demas grandes rios que mezclan con él sus aguas para desembocar en el Atlántico.

Se habla mucho en el día de Cuba y del Japon, pero entre todas las cuestiones diplomáticas de la época, no hay una mas importante para los Estados Unidos y el mundo,

que la libre navegacion de las majestuosas corrientes de aquella vasta hoya.

Si se arrebatara el pais regado por el Amazonas á los salvajes, las fieras y los reptiles que lo pueblan, y se le entregara al cultivo y civilizacion, seria capaz de alimentar al mundo entero con sus producciones.

La cosecha ordinaria del arroz es en este pais de cuarenta por uno. Se le corta cinco meses despues de habérsele sembrado, y se le puede sembrar en todo tiempo del año. Un agricultor que hoy sembrase una fanega de arroz, recojeria cuarenta dentro de cinco meses; sembrando estas cuarenta, recojeria en los cinco meses siguientes mil seiscientas fanegas.

La diferencia en este punto debe ser tan grande como la que existe entre las superficies expuestas respectivamente á la vaporacion, cuales son por un lado el Océano Atlántico y por el otro únicamente el mar Rojo.

Los dos sistemas de vientos aliseos del nord-este y sud-este se encuentran en el interior de Sud-América, entre el Ecuador y el istmo de Darien. El lugar del encuentro es un lugar de calmas interrumpidas de abundantes lluvias.

Esta circunstancia y otros agentes meteorológicos, dividen las estaciones de la parte septentrional de Sud-América, y especialmente del valle del Orinoco en estacion lluviosa y seca que se alternan durando cada una seis meses en el año. En el valle del Amazonas al contrario el tiempo se mantiene sereno todo el año, aunque cae mas lluvia en algunos meses que en otros, y aunque llueve en cualquier dia del año.

Ahora pues, será muy fácil á cualquiera que vea un mapa, percibir por qué la region Intertropical de Sud-América, ó aquella parte de esta hoya que se inclina hácia el Atlántico, desde Panamá hasta el paralelo de 30 ó 35° sud, tiene el clima mas agradable del mundo. Hemos visto que la Africa Oriental solamente se parece á la América en la configuracion de sus costas; pero que las superficies de evaporacion de aquella no son tan extensas como las de Sud-América; por consiguiente, el Africa meridional no puede hallarse tan provista de lluvias, ni tener tantos rios como Sud-América. Las demas regiones intertropicales del mundo, como son la India, el Africa occidental, la Nueva Holanda y Polinesia, solo tienen dos estaciones al año, la lluviosa y la seca. Esta última es tan rigurosa que casi nunca llueve, y los manantiales llegan á agotarse, parece el ganado y se inficiona el

aire con los miasmas pútridos.

En el valle del Amazonas no hay esta rigurosa alternativa. Las lluvias son copiosas y no están reducidas á pocos meses, ni acompañadas de los terribles huracanes, ni de los furiosos temblores que hacen tan peligroso el cambio de las estaciones en la India. En América son raros los temblores, y casi diariamente caen benignos y suaves aguaceros.

En los Estados Unidos se juzga comun y erróneamente, que el Amazonas por ser un pais tropical, es parecido en su clima á otros países igualmente tropicales, por ejemplo, la India. Pero las razones expuestas y la ausencia de monzones ú otras causas semejantes hacen que el valle del Amazonas no se abraza de sequedad en una estacion, y se inunde de lluvias en otra, como la India y el Orinoco. No hay pues mas semejanza entre estos climas y los del Amazonas que la que se podria juzgar que hubiese entre los climas de Roma y Boston, infiriendo semejanza en ellos del hecho de hallarse situadas ambas ciudades en la misma latitud.

Ahora bien ¿cuál debe ser la condicion de un pais tropical, cuyas llanuras están fertilizadas por frecuentes lluvias durante siglos enteros de perpétuo verano? La fertilidad y la salubridad. La rápida produccion y la destruccion constante de las materias vegetales acumuladas allí por millares de años, deben haber enriquecido aquel suelo de una gruesa y pingüe capa de tierra vegetal. La vejetacion, pues, se encuentra allí en perpétua actividad sin el mas pequeño periodo de reposo. Tan pronto como cae una hoja y principia á marchitarse, otras hojas que jerman y se desenvuelven, absuervén los gases atmosféricos destinados á su nutricion, manteniendo de este modo la salubridad del aire y haciendo del valle del Amazonas uno de los climas mas deliciosos del globo.

Capítulo II.

El Plata es el Misisipi del hemisferio meridional—Comparación de las hoyas de muchos rios notables—Comercio del Plata—Su valor—Producciones—Montañas adamantíferas—Canal de comunicacion entre las aguas del Plata y el Amazonas.

Me propongo ahora mostrar la condicion actual y los futuros recursos comerciales de las grandes hoyas de Sud-América, contrayendo mi atencion al Amazonas y al Plata, sus tributarios y los valles que atraviesan. Pero, desde luego, ocupémonos del Plata y comparemos la estension de los territorios que riega con la que bañan otros rios del hemisferio septentrional.

El valle del Amazonas es la hoya mas grande del mundo. Se extiende sobre ambos hemisferios, y de consiguiente, no pertenece exclusivamente al norte ni al sud. Excluyendo por esta causa el Amazonas, hallamos que el Misisipi baña los terrenos mas dilatados en el hemisferio septentrional, y el Plata en el meridional—Ambos corren de norte á

sud, atravesando cada uno diversidad de climas que abrazan variedad de producciones. Pero el Misisipi corre hácia el Ecuador y el Plata fluye en sentido contrario.

Se puede calcular el área superficial de las hoyas principales del mundo, de este modo—

EN LA AMÉRICA—EL AREA DEL AMAZONAS (IN-	
	millas cuadradas.
CLUSO EL ORINOCO).....	2,048,480.
Norte-América.....	El Misisipi....982,000.
Sud-América.....	El Plata.....886,000.
Europa.....	El Danubio....234,000.
Africa.....	El Nilo.....520,000.
China.....	El Yangtse Keang...547,000.
India.....	El Ganges....432,000.

El área del valle del Plata es, pues, la tercera del mundo, siendo dupla en superficie de la del Ganges y mas que triple de la del Danubio, la mayor hoya de Europa.

El valle del Plata abraza todas las latitudes en mayor escala que los valles del Indus, del Ganges y del Irawaddy, las mayores hoyas de la India. Por esta causa ofrece tambien mayor capacidad productora que la de los mismos climas de la India, aunque sus grandes recursos yacen inertes en las entrañas de la tierra, ú ocultos en los recónditos senos de sus montañas. Sus aguas fluyen atravesando los climas en que prosperan el azúcar, el té y café, el arroz, el cañamo, el tabaco, el algodón y el trigo, las drogas, maderas, tintes y especias; y en fin, casi todos los elementos de la riqueza agrícola del globo.

El Plata fluye exclusivamente en el hemisferio meridional, y las estaciones de su vasta hoya son opuestas á las del hemisferio septentrional. Cuando recién está sembrando el labrador en el norte, el cultivador de las hermosas riberas de este rio se halla ya recojiendo sus cosechas; de donde resulta, que los frutos del Plata pueden dominar en los mercados del norte durante seis meses enteros sin competencia alguna.

El rio de la Plata, hablando propiamente, es un brazo de mar que se extiende de los 33 á los 36° de latitud sud. Su anchura es de unas 100 millas poco mas ó menos, segun el lugar en que se la mida y se halla formado de la union de dos grandes rios el Paraná y el Uruguay.

El Uruguay es una hermosa y plácida corriente. Toma su origen en la provincia Brasileira de Santa Catalina, sobre las vertientes occidentales de la *Sierra domar*. Desde luego, corre hácia el poniente y despues hácia el medio-día; su curso mide cerca de 700 millas, y baña un país rico, fértil y bastante poblado. Parte de su curso marca los limites del Brasil y de la Banda Oriental por un lado, y de la Confederación Arjentina por otro.

El Paraná es un majestuoso rio. Le forman dos corrientes Brasileras, el Rio Grande

y el Paranahiba. El primero nace á los 20° de latitud sud, cerca de la costa del mar y en la rica provincia de Minas Geraes, siendo amenisimo el valle en que principian á juntarse las aguas de este rio en una sola corriente principal. Tiene cerca de 200 millas de ancho en lo mas esplayado, con 400 de largo. El curso del Rio Grande en esta parte, se dirige hacia el oeste por cerca de 500 millas, hasta que se junta al Paranahiba que viene del norte.

Las dos provincias interiores de Goyás y Minas Geraes en que nacen y corren estos dos tributarios del Plata, tienen la primera ciento cincuenta mil habitantes, y la segunda un millon.

La política Japonesa que se ha observado respecto á las esploraciones científicas del Plata y sus afluentes, ha mantenido por largo tiempo al mundo en completa ignorancia de las particularidades de este valle. El Dr. Francia estableció esta política en el Paraguay hace muchos años, Rosas la imitó por todo el tiempo de su poder, y el Brasil la ha seguido siempre. Por esto, los geógrafos conocen realmente poco los tributarios Brasileros del Plata, su navegabilidad y los recursos comerciales de los países que atraviesan.

Segun el mapa del Imperio del Brasil, publicado en 1846 por la sociedad geográfica del Rio Janeiro, el Parana en las primeras 500 millas desde la union de los rios que le forman, el Rio Grande y el Paranahiba, corre por en medio de los lugares desiertos de las proviucias de Goyás, Matogroso y San Pablo. Pasando estos despoblados, ingresa al territorio de las Repúblicas Hispano-Americanas que se encuentran en esas rejiones, (b) y

(b) El Paraguay ingresa al territorio boliviano á los 16° y medio en el punto de su confluencia con el Jaurú donde se halla el Marco divisorio, levantado allí en la demarcacion de limites que conforme al tratado de 1777 se hizo de los territorios que en aquellas rejiones correspondían respectivamente a las coronas de España y Portugal. Mas abajo de esta confluencia, el Paraguay sirve de límite en toda su orilla derecha al territorio boliviano hasta el punto de Borbon, desde donde principia el de la República del Paraguay. El río de este nombre se divide á los 48° y medio en dos brazos caudalosos, de los que el mayor corre por en medio de las lagunas y pantanos conocidos con el nombre de *Jarajes*.

corre como unas 1,200 millas hasta mezclar sus aguas con las del Plata. En esta parte de su curso, el país está bien poblado y su

Más abajo, es decir, hacia los 19°, se reúnen ambos brazos, y el río continúa su curso tranquila y majestuosamente hasta incorporarse con el Paraná a los 23° de latitud. Allí pierde su nombre, y toma el de Paraná que lo conserva hasta su unión con el Uruguay, haciéndose desde este punto hasta el Atlántico *Río de la Plata*. Es conocida la navegación del Plata y del Paraná; pero no es lo mismo la del Paraguay. Sin embargo, este río es navegable hasta la misma desembocadura del Jaurú, sabiéndose por la historia que subió hasta este punto en 1537 un tal Rufco de Clavez con 229 hombres y muchos bergantines. Se nos ofrece, pues, por el río de la Plata una vasta línea de navegación desde los 35° de latitud sud, en que está su desembocadura, hasta el Marco del Jaurú que está a los 16° y medio. El Sr. Dalcace dice: «que los primeros pobladores de aquellos países, frecuentaron mucho la navegación del Paraguay, hasta el referido Marco, y que la comunicación entre la Capital del Paraguay, y Guaymas por el río y Chiquitos, fue en aquel tiempo tan conuada, como es hoy referido el camino de la Paz a Sucre.» Hernán C. Dovernagen cuenta que un buque de vapor haría el viaje desde Buenos-Ayres hasta la desembocadura del río Jaurú, atento el tiempo que se necesita para navegar igual distancia en el Misisipi, en el espacio de 15 días al subir, y en menos de la mitad de este tiempo al bajar. El Jaurú desemboca frente a Santa-Ana, capital de la provincia de Chiquitos, de la que dista solo 70 leguas, y otras tantas de la capital de Matogroso.

El río Paraguay según los importantes datos consignados en el número 3.º de la «Revista de Cochabamba», correspondiente al mes de junio de 1852, forma en la ribera boliviana a los 19° y 19° de latitud sud, una espaciosa bahía en cuyas aguas pueden fondear bergantines de doscientas toneladas. Esta bahía se llama Bahía-Negra, que el mapa de Bolivia trazado por el Sr. Becerra, sitúa a los 21 grados. Al norte de la Bahía-Negra, como a sesenta leguas de distancia, se halla el fuerte de Comibra que el Portugal levanto en territorio español, hoy boliviano, en contravención a los tratados de comores de 1750 y 1777. Al sud se extiende el territorio boliviano hasta el Río-Verde que entra en el Paraguay. Del nor-este sale para desaguar en la Bahía-Negra el río Olagatos, que nace en las faldas de las montañas del pueblo de Santo-Corazon en la provincia de Chiquitos.

La ciudad Sucre está situada a los 19°, 30' de latitud sud; de modo que está frente a la Bahía-Negra, y a una este-este que los separa, solo siete ochos y medio grados de longitud, lo que da una extensión de poco menos de doscientas leguas, distancia casi igual a la que hay de Sucre a Cobija, que por lo menos alcanza a ciento ochenta y siete leguas.

La Bahía-Negra se presenta, pues, como el puerto más adecuado para la expansión del comercio de importación y exportación de los departamentos del sud de Bolivia, y principalmente de la capital Sucre.

El camino de Sucre a la Bahía-Negra se dirijiría por Gullerrez, pueblo de la provincia de la cordillera en el departamento de Santa-Cruz; de aquí, siguiendo siempre con rumbo directo al este, ingresaría a la provincia de Chiquitos, pasando por la serranía de Sordaga hasta las laderas de Santo-Corazon, y a poca distancia encontraría el río Olagatos, que, según se ha dicho, desagua en la Bahía-Negra. Todo el tránsito de Sucre a Gullerrez, aunque montañoso, es cómodo y poblado de haciendas y cantones, practicándose este camino hoy mismo en todas

agricultura floreciente, según la relación de Mongomeri Martin. En uno de sus escritos del año pasado dice este viajero:

«Durante los seis u ocho meses que el Paraná y el Plata permanecieron recientemente abiertos al comercio Europeo, se cambiaron mas de diez y seis millones de pesos de jéneros extranjeros con los productos del país, y esto se ha efectuado sin que se hubiese adoptado allí ningún sistema, ni se hubiesen organizado establecimientos mercantiles; habiendo bajado el río dos convoyes de buques mercantes bien cargados, uno de 110 y otro de 76 bajeles. Verdad es que se puede creer que esta extraordinaria exportación fuese en gran parte debida a la acumulación de mercaderías que debieron hallarse estancadas por la interdicción comercial que por largo tiempo mantuvo el Jeneral Rosas, que en este punto se jactaba de ser un imitador del Dr. Francia. Rosas era, pues, pronunciadamente hostil no

las estaciones del año, pues por el se conduce anualmente a Sucre y Potosí numerosas tropas de ganado vacuno. Este camino en la provincia de Chiquitos es barato, provisto de aguas, y atraviesa por terrenos de clima sano, aunque ardiente, susceptibles de toda producción agrícola, y cubiertos de pastos donde se puede criar todo jénero de ganados. La horizontalidad del terreno en esta parte, se prestaría a carreteras que harían muy cómodo y fácil el transporte, agregándose a estas ventajas, salinas que proporcionan un artículo de extracción importante para el Brasil y Paraguay, minas de hierro, venenos de oro y travaderos de diamantes en las cercanías de Santo-Corazon.

Que empresas tan útiles y gloriosas no sería capaces de acometer y de llevar a cabo nuestros Gobiernos, si se les dejara obrar, y no les arrebataran su tiempo y atención las facciones desorganizadoras, las pasiones demagógicas de los aspirantes, que, encubriendo su ambición y codicia con los nombres de *patria* y *libertad*, hacen a la nación, con la inquietud y sobresalto en que la mantienen, mayores males que la vilísima demarcación de su territorio y las sanadas rivalidades de todos sus enemigos exteriores! No culpemos, pues, solamente a nuestros gobiernos del poco bien que hasta ahora hayan podido hacer en este punto a la República, que aun se halla desprovista de un canal propio y natural para su comercio. Complazámonos, si, de que la jeneralidad de los bolivianos sienta cada día más y más esta necesidad; de que nuestro territorio sea explorado con frecuencia por propios y extraños, que descubran sus riquezas y palpemos las facilidades de todo jénero que nos ofrece para nuestro engrandecimiento y prosperidad. Bien pronto llegará el día en que se traduzcan a la práctica las útiles indicaciones de esta nota; porque las ideas y pensamientos que se agitan en todas las cabezas, las necesidades que por todos se sienten, estimulando los esfuerzos de cada uno y de todos, llegan al fin a convertirse en una verdadera fuerza social, cuya acción omnipotente no reconoce obstáculos que puedan estorbar su necesaria realización!

solo á todo comercio, sino aun á toda comunicacion, especialmente con los Europeo; y si él hubiese continuado en el poder, habria formado de la Confederacion Argentina un Estado muy semejante á lo que ha sido el Japon en los últimos dos siglos.

Es sin duda muy valioso el comercio del Plata, pero es dudoso que haya llegado á serlo tanto, como Martin lo asegura en el corto tiempo á que se refiere su cita. Supongamos que no sea mas de un millon, en lugar de los diez y seis que se hubiesen estraido en los seis ú ocho meses de aquella inesperada libre navegacion, ¿cuánto no llegaría á importar este comercio bajo unas franquicias permanentes y bien sistemadas, con una linea regular de vapores, y cuando al cabo de seis ú ocho años hubiesen el vapor y el tráfico estimulado las fuerzas productoras de aquel pais, y desenvuelto toda la enerjia de su capacidad industrial?

Dejando el Paraná, y continuando hacia el occidente, se encuentra inmediato el Paraguay, uno de los mas soberbios afluentes de esta hoya: es navegable hasta la distancia de dos mil millas del mar, computándola con todos sus rodeos. Es el Missouri del valle del Plata.

Un amigo mio que ha residido muchos años en la República del Paraguay, y el Sr. Francisco Castelnau que la viajó en los años de 1848 y 49, me han suministrado datos importantes de este pais, y del interesante rio que le dá su nombre. Hopkins dice, que el Paraguay es otro paraíso, y hablando de sus recursos comerciales se explica así: «El Paraguay casi dividido por el trópico de Capricornio, presenta una superficie semejante á la de un tablero de ajedrez compartido en cuadros de hermosas praderias y de magnificos bosques. A diferencia de otros paises que conozco, este parece especialmente destinado para la morada feliz del hombre. Los primeros colonos que se establecieron en los Estados-Unidos, encontraron toda su costa oriental cubierta de bosques, mientras que al oeste del Misisipi, la otra parte solo presentaba una vasta praderia destituida de maderas y

aun de leña. De igual modo en el norte del Brasil, solo existen espesas é interminables selvas; y en el sud, por la Banda Oriental, las provincias de Entre Rios, Corrientes y el resto de la República Argentina, solo se encuentran pampas sin fin, cubiertas de pasto y desprovistas de combustible aun para los usos domésticos. No así en el Paraguay, cuyos bosques suministran madera hasta para construir buques, abundando extraordinariamente todas las especies apropiadas á la ebanisteria y otros usos.

Recorriendo desde sus cabeceras el Paraguay, se encuentra sobre el costado Brasilero, oro y piedras preciosas, azúcar, melazas, cueros de extraordinario tamaño, cerda, cebo, pieles de tigre y de gamo, arroz y los demas cereales con la muchedumbre de cosas que se fabrican de la raiz de mandioca. Por el lado de Bolivia, se encuentra oro y piedras preciosas, plata, cascarilla y café, que los conoedores dicen ser tan excelente como el de Moka. En órden á yerbas medicina'es, se producen en sus riberas con profusion, ruibarbo, zarzaparrilla, jalapa, benzoina indica, zazafras, palo santo, sangre de drago, bálsamo de copaiba, nuez vómica y jengibre. Tambien se hallan plantas tintóreas, las mas exquisitas, como cochinilla, dos especies de indigo, un vermellon vegetal, azafran, oropimente etc.

En los bosques se hallan sesenta variedades de madera de primer órden, tanto para la construccion de buques y edificios, como para obras de la mas fina ebanisteria. Entre ellas es notable el *ceibo*, que cuando fresco es esponjoso y blando como el corcho, y cuando está seco es tan duro que puede desafiar al mismo acero; el *palo de vivora*, cuyas hojas son un antídoto seguro contra la mordedura ponzoñosa de las serpientes; el *palo de leche*, que podria llamarse una «vaca vegetal» y el *palo de borracho*, así llamado porque destila un licor capaz de causar tal efecto; y en fin, resinas que pueden calificarse como una pez natural, que con una lijera preparacion, sirven para calafatear los buques.

Se dice que hay allí muchos árboles que producen gomas de raras virtudes medicinales y de deliciosos perfumes. Aunque muchas de estas producciones son desconocidas á la Farmacia y á las artes mecánicas, por hallarse en un país remoto á que no ha alcanzado todavía el comercio en su mayor vuelo, ellas comprenden, dice Hobquims, incienso y perfumes singulares, semejantes al ambar, duros, quebradizos è insolubles en el agua. Hay cedros que dán una goma parecida á la arábica, y otros un gluten ò cola natural, que cuando una vez se seca, es inalterable por el agua ò la humedad. También florecen á trechos en estas selvas el árbol de la goma elástica, la vainilla con sus aromáticas habas, y el palo santo que produce la goma llamada guayaca en el comercio. Crecen espontáneamente en ellos dos ò tres especies de cañamo, la nuez cepónica (ò nuez de jabon), la coca, la yerba mate de superior calidad, dos especies de algodón, aceites y cera en grandes cantidades. En las pampas aparecen inmensas manadas de ganado y caballos; perdiéndose gran cantidad de cueros, corda, cuernos, huesos y cebo por falta de medios de comunicacion.

En una palabra, este viajero reasume así su narracion acerca de este espléndido valle: «Aquellos bosques producen espontáneamente cuanto es necesario para la comodidad y el regalo del jénero humano, desde el hermoso algodónero que le ofrece su vestido, hasta los tintes y colores que para hermosearlo puede desear su capricho-a fantasia, y desde las maderas apropiadas á los buques y edificios ò al ornato de sus muebles, hasta las yerbas que curan sus enfermedades, y los perfumes que deleitan su olfato. Hay tan solo que añadir, que el clima es favorable para la produccion de todos los cereales, hortalizas y las mas sabrosas frutas que puede apetecer el paladar mas delicado.

Desde la capital del Paraguay hasta la embocadura del Plata, no hay mas que 1,500 millas de rio. Subamos, pues, por el hermoso Paraguay, y entremos al Brasil, remontando el rio hasta el distrito de los Dia-

mantes, á la Ciudad llamada *Diamantinõ*, y allí encontraremos sus primitivos raudales que se deslizan sobre capas de brillantes, joyas y arenas de oro, hasta su misma fuente que brota alegre y brillante de las montañas llamadas de diamantes. Colocados sobre ellas, podemos contemplar el gran *dívertia aquarum* que separa las aguas del Plata de las del Amazonas. Esta cadena de montañas se extiende de oriente á poniente, á una distancia de 2,000 millas. Las aguas corren de un lado hácia el sud, del otro hácia el norte, pero sobre ambas vertientes bañan en los flancos de esta cadena, oro, diamantes y piedras preciosas; abrazando esta maravillosa comarca muchos grados de latitud y como 30° de longitud.

Se pregunta si las aguas del Plata y del Amazonas, comunican ò no por medio de un canal natural, como lo hacen las del Amazonas y del Orinoco, por medio del Casiquiari. Si así fuera, este canal de union ofreceria una vasta navegacion interior desde Buenos-Ayres á los 35° sud hasta las bocas del Orinoco, que desagüa en el mar Caribe á los 11° norte. Semejante comunicacion no solo acarrearía la corriente comercial de las grandes hoyas de Sud-América hácia nuestras aguas, sino que también haría vaciar todos los tesoros de aquellos grandes países en el mismo seno en que nuestro Misisipi vierte sus aguas, su riqueza y el exceso de sus productos.

Pero sea que semejante canal exista ò no, debemos prever que un tiempo vendrá en que las colonias, el vapor y la civilizacion instaladas que se hallen sobre la Hoya del Amazonas, no tardarán en buscar y procurarse este canal, cuyo prodijioso efecto será trastornar, por decirlo así, el curso del Plata, haciendo que sus aguas fluyan para todos los objetos comerciales hácia el Ecuador, y que se vacien en el Océano en el mismo punto en que el Amazonas vacía las suyas.

El Sr. Castelnau, naturalista francés, que en 1843 fué enviado por Luis Felipe á explorar el interior de aquel continente, y que vino desde el Río Janeiro siguiendo esta línea de la separacion de las aguas hasta

Bolivia, de allí á Lima, y despues cruzando los Andes, bajó el Amazonas hasta su embocadura, nos dá muchas y muy importantes noticias acerca de estos países. El principal objeto de su expedicion, dice, fué estudiar bajo todos sus aspectos la vasta Hoya del Amazonas, destinada á hacer el primer papel en la futura historia de América; añadiendo, que el mundo político y comercial se asombrará un dia del injustificable descuido y singular indiferencia con que las naciones Europeas la han visto hasta ahora.

Una escursion en las partes septentrionales de la provincia de Matogroso, dice Castelnau, nos ofreció la oportunidad de determinar la posicion de los manantiales del Paraguay y de los del Tapajos; y pudimos contemplar al mismo tiempo los brazos de los mas grandes rios del mundo, el Amazonas y el Plata, sorprendiéndolos, por decirlo así, á su salida de las entrañas de la tierra, mirándolos á nuestros piés y comparándolos uno con otro. Para dar mas alicientes á este curioso é interesante sitio, la naturaleza habia colocado sus minas de diamantes en esta misma comarca, donde el valor de aquellas codiciadas joyas será pequeño en comparacion de las grandes ventajas que el comercio reportará un dia de la maravillosa comunicacion de sus aguas.

Fué en esta misma rejion que el intrépido Sarjento Mayor Juan de Sousa halló un *Tunnel* natural, ó un cauce subterráneo por donde el Rio Sumidouro, (llamado así por que corre por un cuarto de legua por bajo de tierra) trasporta sus aguas para vaciarlas en el Amazonas. Saliendo de Cujabá en 1746, bajó el rio de este nombre hasta el Paraguay; despues subió este hasta la embocadura del Sepatuba. Remontando este último hasta su origen, se abrió con una hacha camino, por en medio de un bosque de tres leguas, acarreamo en brazos sus canoas hasta encontrar el Sumidouro en el que se embarcó despues. Siguió este rio hasta el punto en que desaparece bajo de tierra, desembarcó entonces, y dejó sus canoas entregadas á la corriente. Cruzó en seguida la montaña hasta el lugar

en que el rio vuelve á aparecer sobre la superficie de la tierra, y una feliz casualidad hizo que viesse salir con las aguas sus canoas, habiendo atravesado el subterráneo sin experimentar la mas pequeña averia. Se reembarcó y bajó el Arinas y el Amazonas hasta el Pará, donde la relacion de este descubrimiento le valió que lo pusieran en una prision. La política del Portugal, heredada despues por el Brasil, ha sido siempre tan exclusivista y tenebrosa como la del Japon, desvelándose con increíble cuidado para mantener ocultos é inaccesibles al mundo estos magníficos países y los inagotables tesoros que encierran. (c)

(c) Sobre esta hoyo del Plata se encuentran en Bolivia las ciudades de Potosi, Tarija, las Villas de Camargo y Tupiza, con una muchedumbre de aldeas y lugares de considerable poblacion. Suere, la capital de la Republica que se halla situada sobre la línea de los vertientes del Amazonas y el Plata, le pertenece en parte; pero las aguas de la ciudad fluyen todas hacia el Plata. Los rios que bajan de Bolivia desembocan en uno de los mas poderosos afluentes del Plata, cual es el Paraguay. Estos rios son el Piteomayo, el Bermejo, el Verde ó Yabebino y el celebre Otiquis que vierte sus aguas en el Paraguay á los 19° y medio de latitud, y á las 14 leguas del fuerie de Coimbra. El Bermejo es el mismo rio de Tarija, engrosado con sus numerosas ramificaciones que bajan de Salla y Jujui. La navegabilidad de este rio está probada desde el año de 1780 en que lo bajó D. Francisco Gavino de Arias; habiendo hecho lo mismo D. Adriano Cornejo en 1799, y D. Pablo Soria en 1827. Todos tres le bajaron sin dificultad y entraron por él al Paraguay, sin encontrar menos de tres varas de agua hasta en los meses de Mayo y Junio.

El Piteomayo es el mayor desagadero de las vertientes atlánticas del sud de Bolivia, recibiendo en su largo curso las aguas que bañan casi una cuarta parte de su territorio. El Piteomayo, dice el Sr. Dalence, nace al N. O. de Potosi, del cienego redondo que existe entre Vilcapujó y Tolapacha, corre al S. E. hasta tocar en Salinas de Yocalla, de donde vuelve al N. E. enriquecido ya con las aguas de muchas fuentes y arroyos; de modo que al interceptar el camino que de Potosi va á Oruro, es invadable en tiempo de lluvias, por cuyo motivo se fabricó allí un hermoso puente de piedra. Despues, variando su curso al S. E. recibe por el N. al Cachimayo, varios rios y los arroyos de Ingrí y Manzanos, y por el S. los rios de Mataca, Turuchipa, Paspaya y el gran Pilaya que desciende del valle de Cintí.

Los dos rios, esto es, el Piteomayo y el Pilaya, se juntan á los 29° 50' de latitud austral y 0° 46' 30" de longitud oriental al meridiano de Chuquisaca; y sin embargo de tener mucha mas agua el Pilaya, pierde su uombre y prevalece el de Piteomayo. Al salir de la sierra y cerca de Guarapetendi, dá este un salto como de 21 piés para echarse en los llanos, por donde corre haciendo muchas inflecciones, pero dirijiéndose siempre al S. E. hasta desembocar en el Paraguay. En su largo curso por los llanos, solo se aumenta con las aguas del rio Salado y los arroyos de santa Rosá, Tobas, Yoyvida y otros de 2 ó tres, cuyos nombres no se han fijado. A una y otra

Capítulo III.

El Paraguay—Crias de ganado—Oro y diamantes—Su riqueza vegetal mayor que la mineral—Anomalías comerciales—Comunicacion entre el Plata y el Amazonas—Política Japonesa del Brasil—Pilcomayo—Chiquisuca ó Ciudad de la Plata—Magnífica revista de las producciones de las zonas frías, templadas y tropicales de Bolivia.

La República del Paraguay se extiende desde los 22 hasta los 28° de latitud sul. Puede decirse, pues, que es un país extra-tropical.

ribera forma muchos esteros y lagunas en que abunda la pesca. Como 70 leguas antes de descargar, se divide en dos brazos caudalosos: el septentrional entra en el Paraguay, diez leguas mas abajo de la Asuncion, y el austral á las quince. Un canal no muy distante de la sierra de Panahancha fué medido y sondeado en Agosto de 1843; tenia 270 pies de ancho y 8 de profundidad. Esta disminuye en 10 ó 12 varas del río, por el demasiado ensanchamiento que basta, corriendo al través de vetas de arcilla blanda, que las aguas por su débil fuerza y poca velocidad no pueden romper.

La navegabilidad del Pilcomayo está perfectamente demostrada con la navegacion del Padre Patho. Las tentativas que sobre este punto se hicieron de órden del Gobierno Boliviano el año de 1843, no fueron coronadas de buen suceso; pero a pesar de esto nos hallamos muy lejos de concluir que ella presente estorbos insuperables, y que el Pilcomayo sea un río que tenga mas fama que agua.

La provincia Brasileira de Matogrosso se halla entre los 7° sul y el Trópico de Capricornio. Es pues inter-tropical y por esta causa sus producciones son bajo de muchos respectos diferentes de las del Paraguay.

La provincia de Matogrosso, en su mayor extension, mide 16° de latitud y otros tantos de longitud; pasando por en medio de ella en forma de zig zag y de oriente á poniente el gran *divortia aquarum* que separa las aguas del Amazonas de las del Plata. Desde un estremo de esta cadena de colinas hasta el otro, y desde el Atlántico hasta los Andes, se hallan escondidos en sus declives ó arrastrados por sus arroyos, oro, diamantes y otras piedras preciosas. De sus vertientes

septentrionales descienden el Torantino, el Chingu, el Tapajos y el Madeira, todos tributarios del Amazonas y mayores que los mas grandes rios de Europa. Tambien el Paranabiha, que por otra via fluye directamente al Atlántico, toma su origen en las quebradas septentrionales de esta pendiente aurifera. En sus vertientes meridionales se hallan las cabeceras del Paraná y del Paraguay, que en limpidos y cristalinos arroyos, y en plateados raudales se abren paso en mil contornos al traves de hermosos campos de la mas exhuberante vejetacion, bañando arecas de oro y guijarros incrustados de brillantes. Así continúan su curso hasta entregar sus aguas al soberbio Plata.

Cuando el viajero, dejando el Paraguay, sube el rio de este nombre hasta el Matogroso, celebrada rejion del oro y de los diamantes, encuentra en ambas orillas un paisaje encantador matizado de siempre verdes praderias y boscajes de gran belleza y extension. El Mendingo que viene del este, y que es navegable hasta las setenta ú ochenta millas, le conduce á la aldea de Miranda. Los habitantes de este pueblo son industriosos y sobresalen en la cria de caballos y de inmensas manadas de ganado. Cultivan en abundancia la caña dulce, el maiz, la yuca y el algodón. El clima es tan delicioso y salubre que muchos habitantes llegan á la edad de cien años. Aquí descubrió el Botánico Weddell el árbol llamado *Nicaya*, de elegante follaje y de frutos de forma oblonga que contienen una pulpa agradable muy estimada por los Indios. Exquisitas maderas, susceptibles de emplearse en obras de ebanisteria, sirven aquí de leña, porque no tienen otro medio de trasportarlas á la costa del mar que sobre lomos de bestias, no obstante los hermosos rios navegables de esta comarca.

Volviendo hácia el rio Paraguay, se anima la escena con numerosos rebaños que apacientan en sus siempre verdes llanos. El valor de una res solo se estima por el de su cuero.

La aldea de Poconé en la embocadura del Cuyabá es uno de los lugares mas flo-

recientes del interior del Brasil, existiendo allí propietarios de ocho y diez mil cabezas de ganado. Dejando Poconé hácia la derecha, y tomando la izquierda aguas arriba del Paraguay, se llega á la distancia de ciento cincuenta millas al fuerte fronterizo del Brasil llamado Villa Maria.

Los cañones de este fuerte fueron conducidos aguas arriba del Amazonas al Topajos, de allí subieron este rio hasta el Atinas; despues fueron arrastrados por tierra atravesando la rejion diamantina hasta las cabeceras del Cuyabá, y luego por el Paraguay remontando éste hasta Villa Maria. Hácia el oeste existen varios rios caudalosos que nacen en Bolivia y en el Brasil, y que desaguan en el Paraguay cerca de la embocadura del Cuyabá; cruzándose muchas de estas corrientes con otras que van á parar al Madeira, que respecto del Amazonas es lo que el Misouri respecto del Misisipi.

Villa Maria está situada en medio de la gran rejion productora de la hipocacuana en Matogroso. Los campos en que espontáneamente se produce este vejetal, abrazan una área de tres mil millas cuadradas; su cosecha es incesante y se puede efectuarla durante todo el año y en tanta cantidad, que una mano diestra puede recojer por dia quince libras de esta raiz, cuyo valor comun es en el Janeiro de un peso la libra. Castelnau calcula nada menos que en ochocientas mil libras la extraccion que desde 1830 hasta 1837, se hizo al Janeiro de esta droga; habiéndose abatido su precio con tan enorme acumulacion. Aquí tenemos que notar nuevamente la misma circunstancia que hemos notado respecto de otros productos nobles de estas localidades. A pesar de que la hipocacuana se recoje en las márgenes mismas de uno de los rios mas caudalosos del mundo; sin embargo, se le trasporta en mulas hasta la costa del mar, atravesando la distancia de mil doscientas millas, como si de propósito se quisiera desdeñar los grandes caminos señalados por la misma naturaleza. La hipocacuana prospera maravillosamente en los terrenos llanos ó arenosos, y se le encuentra

tambien en abundancia en las orillas del Seputuba, del Cabazal y del Vermilho.

Tambien abunda alli la vainilla. Su precio en Villa Maria era de sesenta céntimos la libra, cuando Castelnau se hallaba alli.

Sigamos ahora á este inteligente viajero hasta la comarca de los diamantes, y esploremos con él la linea de separacion de las aguas del Paraguay y del Tapajos.

Subiendo el rio Cuyabá, principal afluente Brasileiro del Paraguay hasta unas 150 millas de su embocadura, se llega á la floreciente ciudad de Cuyabá, capital de la provincia de Matogroso. Su poblacion es de unos siete mil habitantes, y sostiene un fuerte comercio con el Janeiro por medio de recuas de 200 á 300 mulas cada una. Este comercio consiste en cueros, pieles de tigre y de gamo, oro en polvo, diamantes etc. El flete de Cuyabá al Rio es de 15 pesos por quintal.

Tal vez entre las maravillas que contiene estas grandes hoyas de Sud-América, ninguna es tan sorprendente como hallar una Ciudad, capital de una provincia mas dilatada que los trece antiguos Estados de la Confederacion Norte-Americana, y que ocupa en las riberas del Plata la misma posicion que ocupa San Luis respecto de las del Misisipi, sosteniendo su comercio, no por el agua ni el vapor, como lo indica la misma naturaleza, sino sirviéndose de bestias de carga que, atenta la distancia de la costa, emplean solo en ir y volver de diez á doce meses. Semejante estado de cosas se considerará en los tiempos venideros, como una de las mas singulares anomalias que en el siglo 19.^o podiera ofrecer el interior del continente sudamericano, poseedor de rios tan navegables, y cuyas hermosas corrientes pertenecen nada menos que á cinco ó seis naciones independientes, igualmente interesadas en la apertura y franquicia de estos canales.

A la verdad, el Brasil no tiene ciertamente las majestuosas ondas del Amazonas á mayor distancia de su capital que la de un

tiro de piedra, de fácil y buen camino; pero tanto ha podido en él, el mezquino temor de que el vapor que surcase estas aguas, revelase al mundo las exuberantes y codiciadas riquezas de esta provincia, que se ha atrevido á adoptar, como evidentemente lo vemos, una política retrógrada, peor mil veces que la del mismo Japon; excluyendo de la poblacion y del cultivo, del comercio y de la civilizacion las rejiones mas hermosas del mundo; porque en efecto, la hoya Atlántica de Sud América es mas grande que el continente Europeo, capaz de mayor poblacion, y pródiga de los mas preciosos y raros productos de la tierra.

Cuyabá está en el centro de la rejion aurifera de este magnifico pais. El oro se halla en vetas y tambien en pepita entre los guijarros en las playas de los arroyos. Despues de cada lluvia, se vé muchedumbre de niños y de crialos que andan recojiéndolo en las mismas calles de Cuyabá. Tambien se recoge en esta ciudad una droga llamada *guaraná*, de mucho consumo, y á la que se atribuyen grandes virtudes medicinales.

En las cabecezas del rio Cuyabá se encuentra el famoso distrito alamanífero del Brasil; y aunque en este tiempo de positivismo, no se puede decir sin exajeracion, que la ciudad de *Diamantino*, capital de este Distrito, tenga sus calles empedradas hasta con diamantes; sin embargo, es cierto que alli se encuentran estas joyas mezcladas con la tierra, como se halla el oro en los placeres de California. Poros dias antes que Castelnau llegase alli, un hombre habia encontrado un diamante de nueve quilates al estar clavando en el suelo una estaca para atar su mula. Los muchachos encuentran muchas veces diamantes hasta en el buche de las gallinas.

Éstas piedras se hallan en el fondo y las playas de los arroyos, siendo los mas celebrados para esto, el Ouro, el *Diamantino* y Santa Ana en toda su extension, el Arinas y los tres San Franciscos, y tambien por largo trecho la corriente principal del mismo Paraguay. Se dice, ademas, ser excesivamente rico en diamantes el rio Sumidouro que se halla en la vertiente Amazónica de esta cadena.

Un español, llamado D. Simon, haciendo lavar las arenas de Santa Ana con sus esclavos, y solo durante la estacion seca, sacó en cuatro años, siete mil quilates de diamantes.

Castelnau regula que la saca entera de diamantes del Brasil hasta fines de 1849 debe haber ascendido á ochenta millones de pesos. ¡Quién lo creyera! Es la riqueza mineral de estas comarcas situadas entre el Plata y el Amazonas, la que excitando con su oro y diamantes la codicia de los Consejeros del Brasil, se ha convertido en una verdadera maldicion para el Imperio.

Antiguamente los diamantes pertenecian á la Corona, y nadie podia visitar el distrito adamantifero, sino bajo la mas estricta vijilancia. Resguardos militares habian llegado á establecerse al rededor de esta rejion para impedir que el pueblo se ocupara en recojerlos. Los efectos de esta política poltrán apreciarse, suponiendo que los Estados Unidos hubiesen establecido tales resguardos en California, para impedir la extraccion del oro y el establecimiento de los trabajadores en aquella comarca. ¿Cuál hubiera sido la situacion de aquel Estado en comparacion de lo que es ahora? La política pues del Brasil no solamente ha sido excluyente y enemiga de todo comercio en aquellas rejiones, sino que se ha esforzado hasta á mantenerlas herméticamente cerradas de toda exploracion que pudiera revelar al mundo sus maravillosos recursos é inagotables tesoros. Existe todavía en el Rio Janeiro la orden orijinal expedida cuando Humbolt viajaba por Sud-América, para que este gran hombre fuese arrestado y espulsado del pais, sin que se le permitiese otra vez poner los pies en el territorio Brasileiro. Ahora dos ó tres años el Gobierno de los Estados Unidos se dirijió al del Brasil, solicitando permiso para enviar un vapor al Amazonas, con el fin de explorarlo y reconocerlo, no en beneficio exclusivo de los Estados Unidos, sino en provecho del comercio y de las ciencias. El Gabinete Imperial negó el permiso; y los dos oficiales de Marina Herndon y Gibbon enviados á este efecto, tuvieron que atravesar los Andes desde Lima para bajar al

Amazonas. Así esta injustificable y tenebrosa política que domina en los Consejos del Brasil, condenó á estos bravos oficiales que viajaban en beneficio del jénero humano, á sufrir mil privaciones, arrostrar todo jénero de riesgos, y vivir entre monos y manatos, navegando el Amazonas desde sus manantiales hasta su embocadura, en balsas y canoas miserables. Las relaciones de estos oficiales abrirán, sin duda alguna, los ojos de todo el mundo sobre la importancia de esas rejiones.

En las alturas situadas al norte del *Diamantino* vió Castelnau separarse las aguas del Plata y del Amazonas, corriendo de una misma heredad. «La heredad llamada del Estivado, dice, donde estuvimos, se halla situada en uno de los puntos mas interesantes que presenta el Continente. A pocos pasos de allí, brotan los manantiales de los dos rios mayores del mundo, el Amazonas y el Plata. Un dia será muy facil establecer comunicacion entre estas gigantescas corrientes; pues que el mismo dueño de la finca, segun nos lo dijo, habia emprendido solo con objetos de irrigacion, volver las aguas de un rio al lecho del otro. La heredad de Estivado se halla por lo mismo en la linea divisoria de las aguas que fluyen al norte, ó al Amazonas, de las que fluyen al sud, es decir al Plata. Las primeras se dirijen al Cuyabá y las segundas al Tapajos. Este mismo fenómeno se observa en Macou, y por todo este gran plano atraviesa igualmente la linea divisoria de las aguas.

Diamantino sostiene un tráfico directo con el Pará por los rios Arias, Tapajos y Amazonas. El puerto está á diez leguas del pueblo, y en el viaje de ida y vuelta desde allí hasta el Pará se emplean ocho meses. Las mercaderias extranjeras que se internan por esta via á *Diamantino*, se venden con una utilidad cuyo término medio es de un 850 por 100 sobre su precio en el Pará, el cual á su vez tiene el recargo de un 50 ó de un 100 por 100 sobre los precios de Nueva York. Si fuera pues grande este comercio, lo que jamás llegará á serlo sin la navegacion por vapor, la Pensilvania seria entre los Estados- Unidos, quien reportase mayores ganancias de él; por

que en Diamantino y en toda la provincia de Matogroso, jeneralmente se vende el hierro á 25 pesos el quintal, es decir, 550 pesos la tonelada. La sal vale 18 pesos el quintal, y la barina 40 pesos el barril.

Pa'ando de este oculto y atrazado país á Bolivia, Caste'nau notó que entraba en pueblos del todo diferentes. Intelijentes, industriosos y progresistas los bolivianos, al mirar sus hermosos rios, el Pilcomayo y el Madeira, suspiran por verlos surcar por el vapor, y claman por la libre navegacion del Amazonas y de Plata. El Pilcomayo nace en la parte meridional y al pié mismo de la linda ciudad de la Plata, llamada tambien Sucre ó Chuquisaca. El Bermejo que es otro gran afluente boliviano del Plata, tiene su orijen mucho mas hácia el sud; ambos desembocan en el Paragnay despues de un curso de mil millas al sud y al este. Tan ansiosa se halla Bolivia de la navegacion de estos rios, que, como lo dije antes, ofreciolo un premio de veinte mil pesos al primer vapor que suba hasta las cabeceras de Pilcomayo. (1)

Chuquisaca se halla situada sobre la falda de un cerro que cabalmente constituye la linea de separacion de las aguas del Pilcomayo y del Madeira. Los manantiales de éstos nacen en la extremidad norte de la ciudad, y se reunen con uno de sus tributarios que baja

de la ciudad de Cochabamba; describen despues una curva de 300 millas hácia el sud-este, luego tuercen hácia el norte, y acrecentanlo su caudal con los numerosos rios que reciben en su curso, se dirijen poderosos hácia el Amazonas, pasando cerca de Santa-Cruz de la Sierra.

De las dos ciudades arriba nombradas, Chuquisaca y Cochabamba, hasta el Océano, la distancia, computadas las vueltas y roleos del Madeira, no excede de dos mil millas, de las cuales mas de la mitad se hallan en territorio boliviano. Con harta razon suspira pues ésta República por la navegacion de estos rios, en uso del inquestionable derecho que tiene de transitar libremente por el Amazonas.

El clima de Bolivia es uno de los mas salubres y hermosos climas tropicales del mundo. Los relieves de su suelo hacen variar sus producciones y temperaturas en términos que abrazan las de todos los lugares habitables del globo. Situado el espectador al pié de una montaña, donde se halla rodeado de los mas deliciosos frutos tropicales, puede levantar la vista hasta cumbres coronadas de eternos hielos, abrazando así con una sola mirada todos los grados de la escala vegetal del mundo. Principiando por la chirimoya, la piña, la naranja y la vainilla que perfuman el ambiente con su fragancia, el viajero encuentra á medida que sube, hoscages de olivos y de vides, de duraznos y de peros, y de los demas frutos que pertenecen á las zonas tórrida y templada. Alcanza luego en su ascension á la frígida, y atravesandola por todos sus grados, llega hasta las cimas cubiertas de nieve y matizadas del mazgo y del liquen de las rejiones polares.

Casi la mitad de Bolivia se halla situada en la hoya del Amazonas; una cuarta parte en la del Plata, y el resto en la gran meseta en que se halla el Lago de Titicaca; aquel vasto depósito interior de aguas donde nacieron los Incas y tuvo su orijen la civilizacion Peruana.

(1) La ley de 5 de Noviembre de 1833, concede en su artículo 1.º la gratificacion de diez á veinte mil pesos, al primero que en buque de vapor atraviere desde el Océano Atlántico, por alguno de los rios de la República que corren de Sud á Norte; y de cinco á diez mil pesos, al primero que en igual buque de vapor navegase desde el mismo Océano hasta el territorio de la República por los rios que corren de Norte á Sud. En su artículo 2.º dispone que para obtener estas gratificaciones, exhiban ante el Gobierno los que se consideren acreedores á ellas, los documentos justificativos de su navegacion, y la respectiva bitácora de los rios que hayan corrido.

La misma ley autoriza al Gobierno para dar á los extranjeros que quisieren residir en Bolivia, ejerciendo las industrias agrícola ó pastoril, desde dos mil á doce mil varas en cuadro de terreno, y un capital en ganados, semillas y útiles de labranza á discrecion del mismo gobierno.

Por ley de la Convencion de 1834, se amplió esta autorizacion facultando al gobierno para hacer concesiones hasta de doce leguas cuadradas de terrenos. Muy liberal pues ha sido la política que el gobierno de Bolivia ha observado siempre para atraer al seno de la República una poblacion laboriosa y útil.

Capítulo IV.

Amigable disposicion de Bolivia hácia la política comercial de los Estados-Unidos—Libre navegacion del Amazonas—Llamas y lana de la Puna de Bolivia—Potosí—Cascailla—Maravillosa fertilidad del suelo—Sus aguas termales y ruinas—La coca y sus maravillosas propiedades—Lavaderos de oro—Puertos francos en los rios de Bolivia—Premio á los primeros buques que los naveguen—Teniente Gibbon.

Bolivia no tiene mas que un puerto sobre el Pacifico, Cobija, Bahía abierta y poblacion miserable al extremo del gran desierto de Atacama. El transporte por tierra desde este puerto hasta los distritos agricolas de la República es muy pesado, largo y costoso para que alguna vez Cobija se convirtiera en emporio comercial. La direccion que Bolivia debe seguir para la exportacion de sus productos al mercado del mundo, se halla marcada por sus rios navegables tributarios del Amazonas, y por este mismo rio hasta su embocadura en el mar, donde los vientos y corrientes que dominan, harian que estas producciones pasasen precisamente por las puertas

mismas de los Estados-Unidos. Bolivia lo comprende así, y su ilustrado Presidente Belzu se halla animado de ardientes deseos de estrechar los vinculos de amistad y de comercio que deben ligar su país con el nuestro.

Los rios navegables de Bolivia son tributarios del Amazonas y del Plata. Los aires puros del cielo, y las frescas aguas de la tierra, las puso allí el Todopoderoso para el bien del género humano. El uso *inagotable* es la única calidad exigida por las leyes de la naturaleza, para que el aire y el agua sean considerados como una propiedad comun al mundo entero. En esta virtud, Bolivia y otras naciones independientes que poseen rios navegables afluentes

del Amazonas y del Plata, pero que no son propietarios de sus embocaduras, ¿no tendrán derecho al uso inagotable de estas aguas, es decir, á navegar sus corrientes hasta el mar? ¿Y la política comercial que ahora domina en el mundo, no exigirá la proclamacion y el apoyo de este derecho, en interes de ocho naciones del continente Sud-Americano que quieran comerciar con los Estados- Unidos, ó el resto de la tierra, usando de estos canales naturales que en todas partes son los caminos reales del comercio?

Esta es una cuestion que proponemos á la consideracion jeneral. Pero antes de señalar quién es el que adoptando una política Japonesa, tiene la absurda pretension de cerrar al comercio las puertas de las mejores porciones del g'lobo, demostraremos que la libre navegacion del Amazonas hasta Bolivia no es una abstraccion, una simple teoria, sino un hecho, una cuestion de importancia práctica, pues que actualmente existen allí mismo todos los elementos de un comercio grande, floreciente y susceptible de una inmensa extension. Para esto haremos una lijera reseña de las maravillosas producciones de Bolivia, pais interesante y clasico bajo este respecto.

En la rejion de la Puna de Bolivia se encuentran la llama, la vicuña y la alpaca. Numerosísimas manadas de ganado lanar se alimentan en sus pastos y pueblan sus collados. Mi amigo el Teniente Gibbon que ahora dos años fué enviado por el Departamento de la Marina á explorar el Amazonas desde sus cabeceras hasta su embocadura, escribe que la Puna de Bolivia es un pais bien poblado, de muchos rebaños de ovejas, y capaz de sostener un valioso comercio de lanas. Hablando, hace pocas semanas, con un manufacturero de los Estados del Norte sobre este asunto, me informó que habia acabado de comprar valor de cien mil pesos de esta lana boliviana, que en vez de venir rectamente por el Amazonas, habia subido hasta la rejion de las nubes sobre lomos de bestias, atravesando los Andes, y alcanzado así las aguas del Pacifico, doblando en seguida el Cabo de Hornos hasta Boston.

Chuquisaca, la ciudad de la Plata está

situada en la misma linea de la separacion del Amazonas y del Plata. De un lado las aguas que van á parar al Pilcomayo fluyen hácia el sud, del otro lado las del Madeira corren hácia el norte, siguiendo su largo camino hasta juntarse con el rey de los rios.

Cerca de Chuquisaca está Potosí, rejion de la plata y del azogue. Desde el descubrimiento de sus famosas minas se ha sacado de Potosí por lo menos mil seiscientos millones de pesos. Se dice que sus vetas son tan ricas ahora como antes, pero que han dejado de ser tan productivas por la falta de fuerzas mecánicas apropiadas para su trabajo, que solo el comercio y el vapor pueden suministrar.

Las montañas atlánticas de Bolivia producen la mejor cascarilla para la fabricacion de la quinina. Esta codiciada corteza se encuentra en las riberas mismas de sus rios navegables; y á pesar de esto se la trasporta sobre mulas y asnos por un camino de seiscientos millas que atraviesa los Andes hasta el Pacifico. En el año pasado existian en Bolivia dos millones de pesos de cascarilla. ¿Este valor considerable no ofrece una base comercial suficiente para sostener la navegacion del Amazonas hasta Bolivia? Además, esta República tiene una poblacion industriosa y activa de mas de un millon y medio de habitantes, cuyas necesidades serian económica y ámpliamente satisfechas por este nuevo camino. Solamente una de sus ciudades, Potosí, se halla provista de agua con el costo de tres millones de pesos empleados en la construccion de sus lagunas. El comercio con un pueblo tan consumidor y laborioso no puede ser pues una mera abstraccion.

En cuanto á las producciones de la parte Oriental de Bolivia, he aquí como las describo Castelnaud. «Son muy variados los productos de estas comarcas. (habla del departamento de Santa-Cruz.) La caña dulce se recoje ocho meses despues de haberse plantado, y la fabricacion del azúcar constituye la industria jefe de la provincia del Cercado. Los cafetales rinden sus frutos como en Chiquitos, dos años despues de su plantio, sin exigir mayor cuidado. Los cacetales de reciente cultura en estas dos provincias no necesitan mas de tres ó cua-

tro años, y el tamarindo fructifica á los cinco. El algodón dá dos cosechas al año, y le hay de dos especies el blanco y el amarillo. El tabaco crece casi espontáneamente en la provincia del Vallegrande, y constituye su principal artículo de comercio. Es muy abundante el indigo, del que hay tres especies cultivadas, y una silvestre. El maíz madura á los tres meses en toda estación. La yuca produce á los ocho meses, y existen dos especies la una dulce y la otra amarga. La primera sustituye á las papas y aun al pan; la segunda sirve solamente para hacer almidón. Hay muchas variedades de plátanos que fructifican al año de su plantio. En esta misma provincia y en la de Chiquitos hay dos especies de arroz, blanco y colorado, que se cosechan á los cinco ó seis meses, y aun se asegura que hay arroz silvestre en la provincia de Chiquitos.

No se cultivaba ahora la vid que madura perfectamente en la provincia de Cordillera, donde existían viñedos en tiempo de las Misiones hasta la época de la Independencia. Si despues se restableciére su cultivo, será uno de los valiosos productos de este país. Se ha principiado á cultivar la coca en la provincia del Cercado, donde este vegetal habia sido silvestre, y en las montañas de Samaypata se ha encontrado tambien cascarilla. Las frutas son muy abundantes en esta comarca, tales como naranjas, limas, limones, higos, papayas, chirimoyas, granadas, melones, sandías, piñas ó ananas etc. Estas se hallan silvestres y en gran abundancia en los bosques de Chiquitos, donde las encontramos un día antes de llegar á Santa Ana. Son muy fraganciosas, pero dejan una sensacion tan ardiente en la boca que me arrepenti de haberlas probado. En esta misma provincia se recojen con profusion la jalapa, zarzaparrilla, la vainilla, el rocú, la hipocauana, el caochu ó la goma elástica, el copal, los palos de tinte y las maderas de ebanisteria; existiendo ademas gomas, resinas y cortezas que cuidadosamente guardan los habitantes atribuyéndoles grandes virtudes medicinales. En muchos puntos de este departamento, y especialmente en las provincias de Vallegrande y Cordillera, se encuentran hierro y azogue.

Tambien hay oro en el Cercado á las inmediaciones del pueblo de San Javier. Los jesuitas habian trabajado minas de plata en las montañas de Cobus, y por último, D. Sebastian Ramos, sien lo Gobernador de Chiquitos, anunció oficialmente al Gobierno, que se encontraban diamantes de muy ricas aguas en unos arroyos en las cercanias de Santo Corazon.

Para añadir mas á la riqueza, al agrado y al interes que ofrece este país, existen en Talula manantiales de aguas (e) termales dotadas de maravillosas virtudes; mientras que en Samaypata y Tiaguanao se ven ruinas de antiguos monumentos que en sus símbolos y jeroglíficos magníficamente talla los en la piedra, demuestran un pueblo anterior á los Incas, y tan superior á ellos en civilizacion, como lo fueron respecto de estos los españoles sus conquistadores.

A pesar de cuanto Castelnau habia visto atravesando el Brasil, desde el Jaucyro hasta Bolivia, le sorprendió la variedad y hermosura de los bosques que bañi el Madeira, excitando en su imaginacion raptos de admiracion y enajenamiento. Su perspectiva, dice, era la mas bella que podia verse, y la vejetacion rica y poderosa que cambia de aspecto á cada instante, presentaba constantemente nuevos objetos á nuestra vista. Los risueños valles de Yungas que producen la coca, le ofrecieron tambien escenas del mas vivo interes. La coca, dice, tiene propiedades tan maravillosas que ella sola habilita á los indios para ejecutar marchas forzadas de cinco ó seis dias, sin tomar mientras tanto ningun otro alimento. Es un estimulante poderoso, y solo mascándolo, hacen los indios viajes de trescientas millas, sin manifestar la mas pequeña fatiga.

Castelnau describe la coca como un arbusto que raras veces llega á seis pies de al-

(e) Talula se halla sobre el Pitcomayo á las ocho leguas de Sucre. Pero, no es solo en este punto que en Bolivia se hallan aguas termales. Las cercanias de Oruro tienen numerosos manantiales, siendo entre estos los mas notables los que se hallan en Paria y Umriti, cuyas aguas se emplean con ventaja en la fabricacion de bayetones. Son igualmente numerosos y de muy variadas calidades los manantiales de aguas termales que se encuentran en el Departamento de Potosí á cortas distancias de su Capital.

tura y que comunmente no excede á tres: su follaje es de un verde brillante; son blancas sus flores y su fruto es pequeño y rojo. Cuando las plantas se elevan á diez y ocho pulgadas de alto, las trasplantan de los almácigos á los campos llamados corales. Las hojas maduras las recojen con la mano y las secan extendiéndolas al sol sobre telas de lana. Esta operacion requiere gran cuidado para poner las hojas á cubierto de la humedad que cambia su color y disminuye su valor y estimacion. Despues las empaquetan en sacos de cincuenta á ciento cincuenta libras de peso, y en este estado la trasportan á grandes distancias. Los indios mascan la coca mezclándola con una pequeña cantidad de una sustancia alcalina, y constantemente llevan consigo una ta'eguita provista de este vegetal. Lo toman de tres á seis veces al dia. El Dr. Tschuli en sus viajes al Perú, hace mencion de un indio de sesenta y dos años, á quien lo ocupaba en trabajos muy recios, y que en cinco dias no tomó otro alimento ni durmió mas de dos horas por noche. Poco despues de esto hizo una marcha de cien millas en dos dias, y decia que estaba pronto á repetir'a si le diesen nueva provision de coca. Castelnau dice que vió otros ejemplares de esto igualmente admirables. En tiempo de los Incas era venerada la coca como una cosa sagrada.

Sin embargo de esto, la importancia del comercio de la coca ha decaido á proporcion de la disminucion de la raza indijenal. Desde 1785 hasta 1789 inclusive, el consumo de este articulo solo en el Vireynato del Perú alcanzaba á tres millones y medio de libras, con el valor de un millon y doscientos mil pesos; y su total consumo en el Alto y Bajo Perú llegaba á dos millones y medio de pesos. ¿La libre navegacion del Amazonas no podria introducir esta planta preciosa en el comercio de todo el mundo?

En la provincia de Chichas recientemente llama la del Choro'que, hay muchas minas de plata y grandes manadas de ganado.

En la provincia de Lipés, de un clima muy frijido y cuyo principal ramo de agricultura

es la cebolla, abundan llamas, vicuñas, alpacas, venalos y la preciosa chinchilla. Tambien se encuentra una especie de caparrosa llamada *pedra lipés*, ametistas y otras piedras preciosas, hallándose allí mismo una vasta planicie de ciento veinte millas de largo y diez y ocho de ancho, cubierta de sal blanquisima y apropiada á todos los usos domésticos.

El Pirav, uno de los tributarios del Amazonas por el Madeira es navegable desde Cuatro Ojos que está solamente á treinta leguas de Santa Cruz, capital del departamento de su nombre.

Tan ansiosa se halla Bolivia del establecimiento de la navegacion por vapor en sus rios que ha ofrecido un premio de veinte mil millas cuadradas de sus mejores tierras á los empresarios que la realicen. (f)

Los tributarios de las ramas principales del Amazonas y el Plata, cuales son el Madeira, el Tapajos y el Paraguay, se confunden tanto entre ellos que es difícil señalar la linea divisoria del Madeira y el Paraguay, así como hemos señalado la del Madeira y el Tapajos. Un tal Pinto de Sousa habia hecho trasportar en 1772 un buque de considerable tamaño de las caheceras del Madeira á las del Plata, queriendo así mostrar el primer ejemplo de una vasta navegacion interior; y se asegura que el espacio que separaba las aguas navegables de ambos, y por el que fué necesario trasportar el buque es solo de dos millas y media. Entre estos mismos tributarios del alto Madeira es que la tradicion del pais coloca las minas perdidas de Urucumaguam, cuyas riquezas se dice que igualaban á la fabulosa opulencia de Manoa. Se encuentran en los arroyos de estas mismas localidades, placeres y veneros de oro, de los que empleando solamente groseras calabazas para labar, sacan los mineros de dos á tres pesos por dia. Existen igualmente allí lagos de abundante sal, rios repletos de peces y bosques poblados de todo jénero de cañita.

Quando el Teniente de navio Gibbon lle-

(f) Véase la nota puesta en el Capitulo 3.º

gó á Bolivia para explorar el valle del Madeira, por el que ha bajado hasta el Amazonas, los Bolivianos preveyendo que á esta exploracion serian consiguientes las tentativas y la realizacion de la navegacion de estos rios, le saludaron como á un benefactor, y le ofrecieron facilitar su empresa por todos los medios que estuviesen á sus alcances. Estando él en Cochabamba se llamó la atencion del Gobierno Boliviano para que señalára y habitára en las aguas navegables del Madeira, puertos francos para el comercio extranjero, contratando con una compañía para el establecimiento de vapores en ellas. El Presidente de la República Bolzu acójió benignamente esta indicacion, y desde entonces el valle del Madeira se ha hecho objeto de un vivo y especial interes. Por lo mismo, se me permitirá entrar en algunos detalles acerca de él.

La mayor parte del pais que atraviesan los afluentes del Madeira es desconocido, y las relaciones que de sus riquezas y producciones nos refieren los pocos viajeros que lo han visitado, son tan prodijiosas para nosotros que habitamos climas ingratos y labramos un suelo mezquino, cuyos frutos solo se obtienen con un trabajo largo y paciente, que nos parecen realmente increíbles las noticias suministradas por testigos oculares y dignos de toda fé. Entre estos citaré varios ciudadanos inteligentes tanto bolivianos como peruanos con quienes hablé en Lima sobre este punto. Citaré al Sr. Caste'nav, hombre de juicio y erudicion que fué enviado por el Gobierno Francés á explorar especialmente Bolivia: citaré, en fin, varios oficiales enviados con el mismo objeto por el Gobierno de los Estados Unidos; y por ser conforme con las relaciones de estos señores, copiaré la carta de un amigo escrita de Lima en el verano pasado antes de la publicacion de los viajes de Caste'nav. Hablando de Bolivia y de su actual Presidente este amigo me dice:

«El Jeneral Belzu, Presidente de Bolivia, está favorablemente dispuesto hácia los Estados Unidos, y concederia gustoso privilejios á una compañía Norte Americana para la navegacion por vapor, si se le dirijiera una peticion formal. En mi opinion no debe perderse esta

favorable coyuntura para procurar á los Estados Unidos el comercio interior de la América del Sud. El Mamoré es navegable por vapor desde un punto cercano á Cochabamba hasta su confluencia con el Guaporé ó el Iténes, y mas adelante hasta su union con el Beni, de la que resulta el Madeira. Las cachuelas ó cascadas del Madeira no son tampoco intransitables, ni tan temibles que no sea posible superarlas fácilmente con buques de vapor, pues en estos parajes no falta fondo bastante y no se hallan rocas ó escollos. Para probar este aserto se me ha asegurado que un *Scheoner* Brasileiro subió por el Mamoré hasta Trinidad ahora dos años, y saludó á la plaza con los cañonazos de costumbre. Pasando las cachuelas, la navegacion no ofrece dificultad alguna hasta el Amazonas. Esto por otra parte es muy creíble, pues que los Brasileros suben constantemente por el Iténes hasta Matogroso. Segun esto se halla franco acceso desde el Pará sobre el Atlántico hasta pocas leguas cerca de Cochabamba en una línea de dos mil millas por lo meno; lo que tampoco es increíble, si se considera la longitud que abraza la navegacion del Missouri. La accesibilidad de los rios bolivianos ha sido finalmente confirmada con la mayor certidumbre desde que Gibbon ha pasado las cachuelas del Madeira; y es muy probable que lo habrá sondeado, y examinado minuciosamente sus diferentes corrientes y bancos para corregir así los errores que segun dice, se hallan en la carta de este rio hecha por el Sr. Palacios.

Deslumbra, ciertamente, la narracion de las ricas producciones de las riberas del Mamoré. El cacao y el café de excelente calidad crecen allí silvestres, sirviendo solo de alimento á los monos y pájaros por falta de medios de transporte á los lugares del consumo. Se encuentra en todas partes la caña dulce de gigantescas dimensiones, el algodón blanco y amarillo tan abundante como en las Antillas, muchas especies de cascarilla, zarzaparrilla, gomas, maderas de construccion y de ebanisteria, miel y cera en inmensas cantidades. Cruzando el Mamoré, de Exsaltacion hácia el sud-este, se llega al rio Machuno, del cual se dice que es

otro Pacto; asegurando que todo el país que se halla entre el Mamoré y el Iténes hacia los 14° de latitud norte, es un distrito tan rico en oro como California. Mi opinión decidida es que todas las comarcas atravesadas por los ríos que bajan de las vertientes de la cordillera oriental, desde Santa Cruz de la Sierra en Bolivia, hasta las bocas del Ucayali en el Perú, son una inmensa región aurífera y argentífera; hallándose el oro en los bajíos y en las playas, y la plata en las montañas. También me aventuro á pronosticar que esta misma región contiene diamantes y otras piedras preciosas y quizá algunas desconocidas hasta ahora á los lapidarios.

Las minas de plata de Carabaya fueron tan productivas cuando las trabajaba un tal Salcedo, que el Virrey de Lima, codicioso de su fortuna, forjó contra él una acusación, lo hizo procesar y ordenó su ejecución y la confiscación de sus minas. Este atentado fué infructuoso, por que los indios, amigos de Salcedo, rehusaron revelar al Virrey el lugar donde se hallaban y así han quedado despobladas hasta ahora. En este mismo Carabaya y en la pampa del Sacramento hai oro en gran cantidad, cuyas pepitas he visto. Pero el oro es uno de los menores alicientes que Bolivia ofrece á la inmigración. El suelo y sus producciones serian los verdaderos é inagotables manantiales de los que, para todos sus cultivadores manarian la abundancia, la riqueza y la felicidad. Agréguese á esto que el clima es salubre y deleitoso, los indios pacíficos y bien dispuestos para los blancos, y se verá que la parte oriental de Bolivia ofrece el campo mas vasto y la esfera mayor en que puedan plantearse y moverse el comercio y la colonización.

El ilustrado Presidente Belzu ha abrazado el plan liberal y grandioso de abrir la navegación del Amazonas, previniendo y condeñando la política mezquina y egoísta del Brasil. Guarayos que es una aldea de cuatrocientos habitantes, situada en la unión del Mamoré con el Iténes hacia la ribera boliviana, y la Exsalcación, ciudad de cuatro mil almas, serian á mas de la Trinidad los principales puntos que en el Bajo Mamoré se habilitaran para puertos

del comercio extranjero. El Presidente Belzu ha adoptado esta idea luminosa, declarando que no hará concesión alguna á los Brasileños, y que los Norte-Americanos son para él los hombres que prometen riquezas, fuerza y civilización á Bolivia.

Es muy probable que el Gobierno Boliviano haya declarado puertos francos los lugares arriba mencionados. Esto probaria que Bolivia desea contraer relaciones comerciales con nosotros y con todo el mundo, y por esto deberiamos empeñarnos en que el Brasil no comprima los jenerosos esfuerzos de esta República, ni pretenda embarazar con algun estorbo el camino de nuestro libre comercio con ella. Glorioso seria para los Estados Unidos y para Bolivia reanudar el magnífico y gigantesco plan de abrir para la población y civilización las regiones mas vastas y hermosas del globo.

En cuanto á mi, tengo la imaginación llena de este gran proyecto. Cuando recapacito que á cien leguas escasas de donde estoy, se hallan ya las márgenes de esas inmensas soledades, exhuberantes de riquezas y destinadas á ser la cuna de Naciones poderosas donde millones de hombres vivirán en la abundancia y la felicidad, y donde ahora se desperdician anualmente mas productos que los que podian alimentar cómodamente la población de la China; soledades en las que crecen y florecen desconocidas y nunca vistas las mas bellas flores y los frutos mas sabrosos; cuando recapacito, digo, sobre todo esto y en las infinitas millas de aguas que majestuosas fluyen en el silencio y soledad de los bosques; entonces es que amargamente siento la falta de plata y de poder para realizar la revelación de estas maravillas á todo el mundo civilizado y el goce de tan rico patrimonio en beneficio de Bolivia y del género humano.

Mientras tanto, seria muy conveniente que intentásemos organizar una grande compañía para la navegación de los ríos de Sud-América en jeneral, porque mientras tengamos los ojos fijos en el Amazonas, tampoco debemos perder de vista el Plata. Las comarcas que forman la hoya de este río, están mas pobladas que las de la confluencia que constituye el Ama-

zonas, y segun informes que tengo, el comercio con el Paraguay solamente bastaria para reembolsar con ventaja las anticipaciones que exige el establecimiento de una compañía de vapores. Es tambien muy probable que si nuestros vapores estuviesen ya surcando con regularidad el Paraguay y el Paraná, el Gobierno Brasilero se hallaria mejor dispuesto hácia nosotros, pudiéndose arreglar amigablemente la cuestion de la navegacion del Amazonas.

Aun los Bolivianos mismos empiezan ya

(g) Copiamos á continuacion el liberal Decreto del gobierno de la República á que alude el autor en este acápite. Su tenor es el siguiente:



CONSTITUCIONAL

DE

BOLIVIA.

CONSIDERANDO.

1.º Que las partes Oriental y Meridional de la República encierran vastos territorios de prodijiosa fertilidad, cruzados por rios navegables, que fluyendo al Amazonas y al Plata, ofrecen los vehículos mas naturales para el comercio, poblacion y civilizacion de esas comarcas.

2.º Que la navegacion de esos rios es el medio mas eficaz y seguro de explotar las riquezas de aquel suelo, poniéndolo en contacto con el exterior y aplicando á sus aguas el fecundo principio de la libertad tan útil á los intereses de la República, como á los de la humanidad entera.

3.º Que por la ley de la naturaleza y de las Naciones, confirmada por las convenciones de la Europa moderna, y aplicada en el Nuevo Mundo á la navegacion del Mississippi, Bolivia, como poseedora del Pilcomayo, de los afluentes y de la parte superior del Madeira, de la orilla izquierda del Itenes, desde su union con el Sararé hasta su embocadura en el Mamoré de la costa occidental del Paraguay, desde el Mareo del Jaurú hasta los 26º 54' de latitud sud, y de la parte superior y orilla izquierda del Bermejo, tiene derecho de navegar estos rios desde el punto en que en su territorio fueren susceptibles de ello hasta su embocadura en el mar, sin que potencia alguna pueda arrogarse soberanía esclusiva sobre el Amazonas y el Plata.

4.º Que esta navegacion no puede efectuarse sin que se habiliten los puertos necesarios para el tráfico.

DECRETO.

Art. 1.º El Gobierno Boliviano declara libres para el

á apreciar la importancia práctica de abrir las comunicaciones de su pais con el Atlántico. A mas de la Bahía Negra, me parece que el camino mas recto del Paragnay á Sucre seria el Pilcomayo que pasa á muy pocas leguas de aquella ciudad.

Pienso, pues, que toda la enerjia é influencia de los amigos de la prosperidad Sud-Americana, deben encaminarse á promover su navegacion y colonizacion interior, formando una compañía con grandes capitales y autori-

comercio y navegacion mercante de todas las Naciones del globo, las aguas de los rios navegables, que fluyendo por el territorio de la Nacion, desembocan en el Amazonas y el Paraguay.

2.º Quedan habilitados en el territorio Boliviano, como puertos francos abiertos al tráfico y navegacion de todos los buques mercantes, cualesquiera que sean su bandera, procedencia y tonelaje, los puntos siguientes:

En el rio Mamoré.

Exallacion, Trinidad y Loreto.

En el Beni.

Reyes, Rurenavaque, Muchanis y Magdalena.

En el Piray.

Cuatro-Ojos.

En el Chaparé, Cohoni y Chimoré afluentes del Mamoré.

Los puntos de Asunta, Cohoni y Chimoré.

En los rios Mapiri y Coroico afluentes del Beni.

Los puntos de Guanay y Coroico.

En el Pilcomayo.

El Puerto Magariños.

En la costa occidental del Paraguay.

La Bahía Negra y el punto de Borbon.

En el Bermejo.

El punto situado á los 21º 30' latitud sud, en que se embarcaron en 1846. los Ingenieros nacionales Oudarza y Mujia.

3.º Los buques de guerra de las Naciones amigas, podrán tambien llegar á los mismos puertos.

4.º El Gobierno de Bolivia, prevalido de los incuestionables derechos que tiene la Nacion á navegar estos rios hasta el Atlántico, invita á todas las Naciones del Globo á la navegacion de ellos, y promete:

1.º Adjudicar en el territorio Boliviano, en uso de la autorizacion que la ley le concede, terrenos desde una legua hasta doce leguas cuadradas á los individuos ó compañías que navegando desde el Atlántico hubiesen llegado á cualquiera de los puntos habilitados como puertos, y quisiesen fijar en ellos establecimientos agrícolas ó industriales.

2.º Otorgar el premio de diez mil pesos (10,000 ps.) al primer buque de vapor que por el Plata ó por el Amazonas arribase á cualquiera de los puntos designados.

3.º Declarar libre la exportacion fluvial de los productos del suelo y de la industria nacional.

4.º oportunamente se establecerá y reglamentará en

zada con la proteccion del Congreso de los Estados Unidos y de los respectivos Gobiernos de las Repùblicas Hispano-Americanas.»

Por todo lo que precede, creo hallarme autorizado para concluir que el comercio con Bolivia por el Amazonas es una realidad que bien pronto se reducirà al hecho, dando à aquel privilegiado pais la importancia que debe tener en la escala de las Naciones del Nuevo Mundo.

Al terminar este capitulo acabo de recibir una carta de Sud-América, en la que se me asegura que el Gobierno de Bolivia habia

aquellos de dichos puntos, donde fuere necesario, Aduanas exteriores fluviales para el embarco y desembarco de las mercaderias y su depósito; cuidando el Gobierno de que las tarifas para el cobro de los derechos en estas aduanas sean tan moderadas como fuere posible.

5.º Este decreto será sometido al exàmen y aprobacion del Cuerpo Lejislativo en su próxima reunion.

6.º El Ministro de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores queda encargado de su cumplimiento y de circularlo y comunicarlo à quienes correspondan.

Dado en el Palacio del Supremo Gobierno en la Paz de Ayacucho à 27 de enero de 1853.--44 de la Independencia y 4.º de la Libertad--MANUEL ISIDORO BELZU--El Ministro de Relaciones Exteriores--Rafael Bustillo.»

Este Decreto se comunicó al Interior y Exterior con la siguiente Circular dirigida à los Prefectos de Bolivia.

«Ministerio de Relaciones exteriores.

«Paz, Enero 27 de 1853.

«Al Señor Prefecto del Departamento de.....

«Señor Prefecto.

«Tengo el agrado de adjuntar à U. copia legalizada del Supremo Decreto expedido en la fecha, declarando libres para el comercio y navegacion de todas las Naciones las aguas de los rios navegables de la República, y habilitando como puertos francos los puntos que en sus márgenes han parecido por ahora mas adecuados. En la imposibilidad en que nosotros nos hallamos para efectuar esta navegacion, por lo despoblado del pais, y su falta de recursos y de capacidad industrial, ha creído el Gobierno mas conveniente librar esta grandiosa empresa à los esfuerzos y emulacion de las naciones mercantiles del mundo, que tomarla sobre sus propias hombros, atribuyéndose una esteril exclusiva. De este modo el principio fecundo de la libertad de los mares aplicado à nuestros rios, será el

declarado en el mes de Enero de 1853, Puertos francos para el comercio del mundo Exsalcacion en el Madeira, y Reyes en el Beni, pertenecientes ambos à la hoya del Amazonas, y à los afluentes del Madeira; y que una prima de diez mil pesos se habia ofrecido al primer buque que subiendo desde el mar llegase à cualquiera de los lugares expresados. (g)

Tambien se me asegura que los Bolivianos esperaban con vivo interés los resultados de la esploracion de estos rios por el Teniente Gibbon.

medio mas liberal y proporcionado para promover esa accion constante, activa e Inteligente de que depende toda la civilizacion y porvenir de las vastas y fértiles comarcas de Chiquitos, Guarayos, Mojos, Yuracarés y Caupolitan.

«Usurpados, ademas, largo tiempo vastos territorios bolivianos hácia las fronteras orientales de la República, tan claramente trazados por los tratados de 1750 y 1777, celebrados entre las coronas de Castilla y Portugal para la demarcacion de sus respectivos dominios en America, es llegado el caso de que Bolivia, volviendo de la larga apatia con que ha mirado los grandes intereses de su porvenir, haga valer sus incuestionables derechos a los territorios expresados, asi como a la navegacion de sus rios. En este punto concuerda su interés con el de la humanidad toda. Si Bolivia, por su situacion actual, no puede entrar inmediatamente en el goce y ejercicio de este derecho de navegacion, las Naciones europeas, la República de los Estados-Unidos y las demas potencias maritimas, prevaleidas del derecho que les otorga el mencionado Decreto, sabrán hacer valer los de la República, al mismo tiempo que utilizar las aguas de sus poderosos rios, que hasta ahora han sido de todo punto inútiles para el hombre. La Providencia, al hacerlos navegables, y al prolongar su curso por campos tan dilatados y feraces, los destinó para el uso comun de todas las Naciones. El gobierno lo ha comprendido así; y ha querido, en consecuencia, banar al mundo entero al magnífico banquete de producciones agricolas, minerales e industriales, tan raras como preciosas, que aquellas privilegiadas rejiones brindan al trabajo y civilizacion del hombre.

«Harà U., por lo mismo, publicar el adjunto Decreto por todos los medios de publicidad que tuviere el Departamento de su mando.

«Dios guarde à U.--

«RAFAEL BUSTILLO.»



Capítulo V.

El comercio actual de la hoya del Amazonas solo se efectúa por recuas de bestias—Importancia que tomaría efectuándose en buque de vapor por medio de los rios—Lago del Morococha, principal fuente del Amazonas en el Perú—Países que atraviesa el alto Amazonas en el Perú—El tocuyo y la cera sirven en ellos de moneda corriente—Grandes vegas productoras de zarzaparrilla—Puertos que el Perú y el Ecuador pueden establecer en sus tributarios del Amazonas—Descripcion del Amazonas por el Teniente Herndon.

La mitad de Bolivia, dos tercios del Perú, tres cuartas del Ecuador y la mitad de la Nueva Granada, pertenecen al gran sistema fluvial del Amazonas. Por falta de vapores que naveguen las aguas de estos rios, no hay mas medios de transporte para el comercio de aquellos países, que bestias de carga, que van hácia el oeste hasta el Pacifico. En sus puertos se embarcan las producciones, y solo despues de haber doblado el Cabo de Hornos y navegado ocho ó diez mil millas, se hallan frente á la embocadura del Amazonas en su largo camino á los Estados- Unidos ó á Europa. Si se navegase libremente este rio y sus afluentes, los vapores

conducirian los productos de estos países hasta la embocadura del Amazonas con solo el costo que causa trasportarlos hasta el Pacifico, atravesando sobre mulas los Andes.

Por consiguiente, es de vital importancia para estas Repúblicas la libre navegacion de aquel rio que, junto con la inmigracion, convertiria bien pronto en magnificos jardines los feraces territorios situados en sus orillas.

La distancia entre los manantiales del Amazonas en el Perú, y la costa del Pacifico, no es mas que de sesenta ó setenta millas. Sobre esta hoya Amazónica del Perú está situada la provincia de Cajamarca que tiene una po-

blacion de setenta mil habitantes. Su clima es el mas salubre del mundo. En 1792 habia ocho personas, cuyas edades alcanzaban respectivamente à 114, 117, 121, 131, 132, 141 y 147 años. Otra murió à la edad de 144 años 7 meses 5 dias, dejando 800 descendientes vivos. Cajamarca está situada à los siete grados de latitud sul.

Sobre esta misma hoya Amazónica están situadas en Bolivia las ciudades de Chuquisaca, la Paz, Cochabamba y Santa-Cruz. En el Perú el Cuzco, Huancavelica, célebre por sus ricas minas de azogue, Tarma, Cajamarca y Moyabamba. En el Ecuador, la famosa Quito, Jaen, Riobamba, Ambato y Latacunga; y en la Nueva Granada todas las poblaciones y aldeas que constituyen el territorio del Caquetá.

En 1831 salió el Teniente Herndon de Lima à explorar el Amazonas, y voy à tomar de las memorias de su viaje las siguientes noticias concernientes à la hoya peruana de este rio. Hallábase à la vista de tres hermosos lagos, uno de ellos llamado Morococha ó el «Lago Pintado» del cual fluyen las cabeceras del Amazonas. Entonces dice así:

«Aunque no estábamos mas que à sesenta millas del mar, habiamos atravesado el gran «divortia» que separa las aguas del Pacífico de las del Atlántico. Los últimos pasos de nuestras calalgaduras habian cambiado de un modo sorprendente nuestras relaciones geográficas. Súbitamente nos hallamos fuera de toda relacion fluvial con el Pacífico, y nos vimos colocados sobre un suelo surcado de bulliciosas y brillantes aguas que parecian festivas jugar a nuestros piés, yendo à juntarse à las alegres y azules ondas del Océano que baña las costas de nuestra patria. Recordáronme nuestros hogares, y palpitante mi corazon, las signió en su curso. Pensé en Maury (h) y sus investigaciones relativas à las corrientes del mar, y acordándome de las estrechas relaciones físicas que existen segun él, entre la

(h) Maury, Teniente de navío de los Estados-Unidos, autor de este folleto, y actualmente Director del Observatorio Astronómico de Washington.

hoya del Amazonas y la de nuestro majestuoso Misisipi, arrojé distraido à las plácidas aguas del Morococha un pedazo de verde césped, que no tardó en ser arrastrado por ellas. Mi imaginacion lo seguia en su camino, atravesando los hermosos climas y los bellos países tropicales, hasta la boca del gran rio, alimentado por este pequeño lago. Entraba con él por el mar Caribe y el estrecho de Yucatan al golfo de Méjico; de allí, siguiendo sus corrientes, parecíame llegar al mar que acaricia las costas de nuestra «tierra florida.» En verdad, no era mas que un pedazo de muzgo el que flotaba sobre el agua. Pero mi imaginacion, animada por los objetos que me rodeaban, lo habia convertido en un esquife manejado por jénios, haciéndolo mensajero de fraternidad y benevolencia, de comercio y navegacion, de colonizacion y de libertad religiosa y política entre el «Rey de los Rios» y el «Padre de las Aguas» (i). Hallárame, pues, por la primera vez sobre el campo de mis operaciones, y la magnitud de mi encargo imponia à mi imaginacion. He sido enviado, me decia, à explorar el valle del Amazonas, à sondear sus corrientes, à resolver el problema de su navegabilidad. He venido à examinar sus tributarios, à ver sus campos, sus bosques, à juzgar de su capacidad industrial y comercial, y hacer conocer à la cristiandad y al espíritu emprendedor del siglo, los infinitos recursos que aqui yacen escondidos é inertes, esperando solo para ponerse en juego y movimiento, el aliento de la civilizacion y el impulso animador del vapor. Delante de mi se extendian inmensos campos engalanados con el lujoso ropaje de una perpétua primavera; campos que abrazan millares de leguas cuadradas y en las que aun no se apercibe la huella del hombre civilizado. Hacia atras se levantaban con imponente grandeza las puntiaguas cimas de los Andes, coronadas de eternos hielos. ¡Qué contraste tan sorprendente!

(i) «Rey de los rios» alude al Amazonas, y «padre de las aguas» al Misisipi, segun el significado de este nombre en el idioma primitivo de los Indígenas de Norte-América.

«Las aguas donde estuvimos se encaminaban hácia nuestro hemisferio septentrional pareciendo que quisieran aproximar para todos los objetos prácticos de comercio y navegación, las bocas del Amazonas de las del Misisipi, y abrazando, por consiguiente, nada menos que diez mil millas el espacio navegable, desde las cabeceras del primero hasta las del segundo. Muchos y muy variados y grandes son, sin duda alguna, los climas, terrenos y producciones comprendidas dentro de estos inmensos límites. Así pues, nunca será bien ponderada la importancia del cultivo, población y comercio del valle del Amazonas. Con los climas de la India y de todas las porciones habitables del globo, colocados en rápida éscata unos sobre otros, su labranza y maravillosas producciones atraerian las manufacturas del Viejo-Mundo hácia esta magnífica hoya, hallándose sus propios frutos á pocos dias de una fácil navegación á Europa ó á los Estados-Unidos. Solo á pocas millas hácia atrás habíamos dejado los célebres distritos mineros del Perú. De la misma cadena de montañas en que estuvimos, y de otras que pertenecen á las vertientes del Amazonas, se extrae una gran cantidad de la plata que alimenta la circulacion del mundo. ¿No sería, pues, posible para el comercio y navegación de este majestuoso rio y de sus hermosos tributarios volver hácia atrás el curso de estas corrientes de plata que por el occidente se dirijen hácia el Pacifico, haciéndolas bajar en vapores el Amazonas hasta llegar á los Estados-Unidos, para que allí contrapesasen las corrientes de oro con que la California y la Australia nos han inundado? Cuestiones son estas que no puedo resolver. Oprimido con el peso y la magnitud de la tarea que se me ha encomendado, continúe mi marcha triste y silencioso, lamentando secretamente mis pocas aptitudes para esta grande empresa que debiera haberse confiado á mejores y mas expertas manos.»

El Amazonas, mientras corre en territorio peruano, se llama Marañon. Nace hácia los 11 grados sud, y corre hácia el N. N. O. como unas 500 millas; de allí vuelve al este y marca las fronteras del Perú y del Ecuador en

una extension de 800 millas con todos sus rodeos. El Teniente Herndon, despues de haber cruzado muchas corrientes de agua, llegó á las riberas del Huallagua, hermoso tributario del Marañon. y se embarcó en él en Tinga-Maria; lo bajó hasta su union con el rio principal, y de allí hasta la desembocadura de éste, navegando nada menos que tres mil y quinientas millas. En Tarapoto encontró con un herrero hábil de Nueva Inglaterra que habia permanecido en aquel país muchos años, y que le dió informes curiosos sobre los recursos comerciales de aquellas localidades.

Tarapoto está situado en la ribera izquierda del Huallagua, seis leguas mas arriba de Chasuta. Desde Tarapoto principia una no interrumpida navegación hasta el mar; siendo su clima muy salubre, libre de todo insecto mortificante, y hallándose á 130 leguas de Huánuco y á 24 de Moyabamba. Esta situado sobre una hermosa planicie de 20 á 25 leguas de circunferencia cortada por muchos arroyos. Su suelo es fértil, y produce en gran abundancia algodón, café, azúcar, indigo, cacao etc. Los platanales fructifican en todo su vigor hasta los 50 ó 60 años, sin mas cuidado que quitarles las yerbas nocivas. Se cosecha el algodón á los seis meses de su siembra; el arroz á los cinco meses, y el añil es silvestre. El ganado progresa y multiplica admirablemente. La población del lugar y de sus dos puertos alcanzaba en 1848 á mas de cinco mil almas. Su principal industria se reduce á fabricar tejidos ó telas groseras de algodón. No tienen mas moneda corriente que la cera blanca, ó estos jéneros ordinarios de algodón; fijándose el valor de las demas cosas útiles ó necesarias por las libras de cera ó las varas de algodón que se dan en cambio.

El trasporte por tierra de Tarapoto á Moyabamba, cuya población es de quince mil habitantes, se hace en hombros de indios. La carga pesa setenta y cinco libras, y su flete son seis varas de jénero de algodón. El salario comun de un labrador vale cuatro onzas de cera por dia. Moyabamba es el punto mas importante de la provincia de Maynas, en razon

de su cercanía á los ríos navegables y de su situación en medio de una vasta extensión de territorio que no está sujeto á inundaciones.

De Tarapoto á Chasuta se encuentran los pueblos de Juan-Guerra y Chapaya. Desde Chasuta principia á ser navegable sin embarazo alguno el Huallagua. El Teniente Herodon navegándolo en tiempo seco, no halló entre este lugar y la boca del Amazonas, menos de cinco pies de fondo. La señal de sus crecientes se eleva 40 pies sobre el nivel en que entonces se hallaba el agua. Desde Chasuta hasta la boca del Amazonas se miden tres mil millas de navegacion, y por el espacio de seis meses la *Pensilvania*, buque de 74 cañones, encontró siempre bastante fondo para llegar á aquel pueblo desde el mar.

La poblacion de Chasuta es de mil habitantes. Su distancia á Tarapoto por tierra es de seis leguas. Una carga de indio vale una libra de cera, y esto equivale á cuatro varas de tela de algodón. Las producciones son las mismas de Tarapoto, y progresa en ella toda clase de ganados. Laguna está á las 2½ leguas mas abajo de Chasuta, y á las cuatro de la embocadura del Huallagua. Tiene un suelo fértil y una poblacion de 742 almas. Urarinas está ya sobre el Amazonas, cinco leguas mas abajo de su union con el Huallagua. Este lugar es demasiado importante, por que en sus cercanias existen bosques de árboles que producen la goma copal. Pasando de aqui por los lugares de Pararani y San Rogis se llega á Nauta, capital de este distrito. Se halla situado en la ribera derecha del Amazonas, á las 46 leguas de la embocadura del Huallagua y á las 94 desde el punto en que este rio principia á ser navegable. Nauta es el lugar hasta donde el Brasil, por un tratado reciente con el Perú, ha pactado el establecimiento de una línea de vapores, que bajo el pabellon Brasileiro, navegarán el Amazonas desde el Pará que está en su embocadura. A esta línea se ha concedido el monopolio de la navegacion por vapor por el espacio de 30 años, con una subvencion de cien mil pesos anuales durante los primeros quince.

Nauta está solamente á media legua mas

arriba de la embocadura del Ucayale, otro tributario del Amazonas mas caudaloso que el Huallagua. Su poblacion es de 800 habitantes. Continuando por el Amazonas abajo, se pasan los pueblos de Omagüis, Iquitos é Irau, y se llega á las 27 leguas mas abajo de la boca del Ucayale, á la del rio Napo que es uno de los caudalosos tributarios del Amazonas que viene del Ecuador. Este rio en su embocadura mide 200 varas de ancho, y es navegable hasta las 300 millas. Es rico en oro. Sus riberas están cubiertas de zarzaparrilla y otras producciones valiosas. Los indios que las habitan, fabrican las mas finas y hermosas hamacas que se encuentran en la pampa del Sacramento, y hacen gran comercio de venenos.

Treinta leguas mas abajo de la embocadura del Napo se encuentra el pueblo de Pebas. Su poblacion es de 400 habitantes. De alli se vá á Loreto, pueblo fronterizo del Perú que se encuentra situado á las 160 leguas mas abajo del punto en que principia á ser navegable el Huallagua. En este lugar se encuentra una preparacion de yuca silvestre que es muy sabrosa y nutritiva, y que sustituye ventajosamente al pan.

Sarayaco, situado á la orilla derecha del Ucayale, 300 millas mas arriba de su union con el Amazonas, es una poblacion importante de mas de mil almas en medio de una comarca fértil. Ocho ó diez millas mas arriba de este pueblo recibe el Ucayale al Ahuaitiya, cuyas aguas riegan vegas cubiertas de zarzaparrilla. Cien libras de esta droga, que se cambian por ocho varas de tocuyo del país, valen 25 pesos en el Pará, y de 40 á 60 pesos en Europa, segun la alta ó baja de los mercados; y es de advertir que estas ocho varas de tocuyo ó tela del país equivalen á solo cuatro varas del que se fabrica en los Estados Unidos. Expliquemos ahora este género de comercio y las utilidades que deja.

El lubonero Americano ó Inglés que se consagra á este comercio, en el Amazonas, compra pues en Nueva York ó en Liverpool cuatro varas de esta tela de algodón que le cuestan 25 céntimos la vara, las conduce al Callao

por el Cabo de Hornos; las desembarca pagando los derechos respectivos en la Aduana del Perú, y las despacha á Lima en una mula. Su costo entonces con flete, trasporte y comisiones, ya es de 50 céntimos. En Lima entrega su mercancía á un arriero que la lleva atravesando los Andes, y al cabo de un año de su salida de Nueva-York ó Liverpool, llega hasta la embocadura del Ucayale, de donde en botes sube la corriente, tardando quince días para subir 300 millas hasta Sarayaco y la rejion de zarzaparrilla. Aquí las cuatro varas de tocuyo se cambian con cien libras de esta droga, que se embarcan en las canoas groseras del país, y las 100 libras de zarza, cuando por el Amazonas llegan á Nauta, ya valen nueve peso; 25 pesos en el Pará y 50 en Nueva-York ó Liverpool. El viaje ha sido largo y penoso, pero ha dejado un inmenso beneficio. Si pues el Perú y el Brasil, en vez de forzar á este increíble rodeo el comercio de sus provincias interiores, abrieran y habilitaran puertos para todas las naciones, franqueándoles la navegacion del Amazonas, los ciudadanos de estos Estados, en vez de cambiar sus cien libras de zarzaparrilla con cuatro varas de tocuyo, las cambiarían con 300 ó 400 varas del mismo jénero.

No hay un ejemplo que manifieste mas claramente las ventajas que reportaria el Perú del establecimiento de puertos francos en el punto en que principia á ser navegable el Marañon, que es el principal tronco del Amazonas; ó en Chasuta donde comienza la navegacion del Huallagua, y en Nauta situado en la desembocadura del Ucayale en el Amazonas. De igual modo, el Ecuador podria abrir puertos sobre el Napo, y en todos los demas puntos en que principian á ser navegables el Pastasa, el Putomayo y el Yapurá; aunque quizá el punto en que este último principia á serlo, se halla en la Nueva-Granada.

Si cualquiera de estas Repúblicas declarase los lugares citados ú otros, puertos francos para el comercio de todas las naciones con quienes se hallan en paz, como recientemente lo han hecho Bolivia y Nueva-Granada; (j) y si

los Ingleses ó Norte-Americanos, prevalidos de esta declaratoria, quisiesen introducirse á estos puertos, navegando bajo su propio pabellon, seguramente, en este siglo de luces, el Brasil no se atreveria ya á hacer el papel del Japon, estorbando que estos buques transitasen libremente por sus aguas hasta alcanzar las de aquellas Repúblicas.

El Pastasa es navegable hasta muy cerca de Quito; y es cosa sabida que todas las corrientes de aquellas comarras son auríferas.

Tabatinga es una pequeña poblacion Brasileira, fronteriza sobre el Amazonas, remontando el cual se puede navegar sin interrupcion el tronco principal de este rio, por espacio de seiscientas millas; de manera que un vapor puede tocar realmente el pié de los Andes.

El Teniente Herndon subió el Amazonas 460 millas mas arriba de la linea fronteriza del Brasil, y describe el rio de este modo.

«El Amazonas, en el punto de su union con el Huallagua, tiene 500 varas de ancho. Es sublime este gran rio cuando sus aguas fluyen en majestuoso silencio por en medio de aquellas soledades; pero es tremendo cuando el indómito poder de sus turbias oleadas hace desplomar un barranco, ó desarraiga los gigantescos árboles de los bosques, que se precipitan y son arrastrados por la corriente, cual islas flotantes. Sus aguas, agitadas entonces con la caida, parecen airadas, soberbias y amenazadoras; y este aspecto junto con el ruido de los árboles que caen de tiempo en tiempo, y cuyo eco retumba en los bosques, excita profundas emociones de miedo y terror, semejantes á las que producen el estampido del cañon, ó el trueno prolongado y aterrador en las tempestades, ó el bramido de las olas irritadas en un mar proceloso.

Aunque el rio no estaba en creciente, se

registra en las notas al Capítulo 4.º de este folleto, y que ha sido expedido por la actual administracion de la República.—El Congreso de la Nueva-Granada ha expedido tambien una ley declarando libre la navegacion de los rios de la República, en buques de vapor extranjeros, bajo su propia bandera. Igual cosa ha hecho recientemente el de la República del Ecuador.

(j) Bolivia lo ha declarado en el Decreto que se

parecía á nuestro Misisipi en toda su plenitud; sus aguas son casi tan turbias y lodosas; pero el Amazonas carece del encanto que presta á su hermano del Norte sus orillas cultivadas, las ciudades que se divisan en la campiña y los vapores que surcan sus aguas. Ya habia navegado 700 millas, y me parecia que pronto llegaría al mar. Pero, en realidad, mi viaje recién comenzaba, y muchos meses debian todavía trascurrir para que volviese á ver el semblante familiar del Océano. Abrumado de fatiga y de hastío con la vida monótona de la canoa, cuántas veces exclamé: «¡este río parece interminable!»

Sus recursos para el tráfico y el comercio son infinitos; su porvenir industrial deslumbrante; y con el contacto del vapor, de la

colonización y el cultivo, este poderoso río y sus magníficas comarcas, ostentarian pronto tan admirables resultados, que el valle del Amazonas se convertiría indudablemente en una de las regiones más encantadoras del globo. De sus montañas se puede sacar plata, fierro, carbon de piedra, cobre, azogue, zinc y estaño; de las playas y arenas de sus afluentes, oro, diamantes y piedras preciosas; de sus bosques, drogas medicinales de admirables virtudes, especias aromáticas las más exquisitas, gomas y resinas de utilísimas propiedades, los tintes más brillantes y variados, y las maderas más finas y compactas para la carpintería y ebanistería. Su cima es una perpétua primavera con una interminable sucesión de cosechas.»

Capítulo VI.

Tributarios del Amazonas—El Tocantins—Provincia y Ciudad de Goiás—Lago de las perlas—Producciones y exportaciones—Navegación del Tocantins y otros ríos Brasileños—Valor actual del comercio por el Amazonas—Falta de reciprocidad en el comercio que el Brasil mantiene con los Estados Unidos—Condiciones naturales que impedirán siempre que el Brasil se convierta en potencia marítima—Importancia que en todo tiempo tendrá el Océano Atlántico en el comercio del mundo.

El Amazonas desagüa en el Atlántico, formando un delta. Los principales tributarios de este río que vienen del sud, principiando á

contarlos desde su embocadura, son el Tocantins, el Chigü, el Tapajos, el Madera, el Purus, el Tapé, el Hyuruba, el Yatay, el Yabari,

el Ucayali y el Huallagua; ninguno de ellos es menor que el Ohio, y algunos son mayores que el Missouri. Del lado del norte le entran dos caudalosos rios, el Negro y el Caquetá ó Yapurá, y á mas el Putomayo, el Napo, el Tigrayaco y el Pastasa.

Todos ellos tienen cataratas ó cachuelas, y corrientes mas ó menos rápidas que presentan obstáculos mayores ó menores á la navegacion. En cuanto á la distancia en que estos rios sean navegables por vapor en sus aguas altas ó bajas, solo la pueden decidir los ensayos y exploraciones prácticas que se hagan. Espero, por consiguiente, que pronto se enviarán uno ó dos vapores Americanos para verificar en este punto un exámen mas prolijo, averiguando ademas los recursos comerciales presentes y futuros de aquellos ricos é interesantes paises. Por ahora podemos juzgar de las facilidades que muchos de estos rios presentan al tráfico, comparándolos con otros que han sido recientemente explorados: tomaremos al Tocantins como al tipo de todos ellos á este respecto.

Al entrar por el brazo Meridional del delta del Amazonas, la embocadura del Tocantins es la primera que se encuentra. Atraviesa este rio mas paralelos de latitud que el Misisipi, pero su curso es mas recto, y por consiguiente mas corto. Nace en las provincias de Matogroso y Goyás, y las baña en toda su extension junto con la del Pará. Este rio es enteramente Brasileiro, y fué explorado por el Sr. Castelnau hasta el puerto de la Barra en 1844. El pais que riega es rico en oro y diamantes, y floreciente en la agricultura. Su principal tributario es el Araguay. En concepto de Castelnau, el valle del Tocantins es una de las comarcas mas ricas y salubres del globo.

La ciudad de Goyás que se halla situada sobre el rio Vermillo, célebre por sus arenas auríferas, es la capital de esta provincia, y cuenta una poblacion de siete á ocho mil habitantes.

El Vermillo tiene en este punto veinte pasos de ancho, y es tan navegable, que los buques vienen del Pará á amarrarse debajo del puente. Su distancia en linea recta á la embocadura del Amazonas es menos de mil millas.

La poblacion de la provincia entera alcanza á ciento veinte mil habitantes, de los que veinte y cinco mil son esclavos. Hai una multitud de pueblos y aldeas florecientes en la orilla del Tocantins. Entre estas se halla Salinas, cuyo nombre se deriva de las minas de sal gema que contiene. En sus cercanias se halla tambien el *Lago de las perlas*, rodeado de una hermosa y lozana vejetacion y poblada de aves acuáticas. Nada puede dar, dice Castelnau, una idea de la belleza de este estanque natural. Sus aguas son frescas y puras, y abundan en conchas de perlas, de las que toma su nombre el lago.

En estos lugares fué donde Castelnau encontró multitud de plantas raras y útiles. Entre ellas son notables, una muy apropiada para hacer tinta y que sustituye ventajosamente á la nuez de Agallas; otra parecida á la caña cuyas raices dan un color amarillo del mas bello matiz. Abunda en sus bosques un árbol, cuya corteza es muy apropiada para la curtumbre, convirtiéndose por medio de ella al cabo de un mes, el cuero mas crudo en el ante mas suave. Hay dos especies de excelente yuca que apenas requieren cuidado alguno en su cultivo, y que se plantan por medio de estacas: la caña de azúcar arroja doce tallos de cada nudo, y se cosecha cada ocho meses. El frisol negro que es un artículo esencial para el alimento de los Brasileños, produce cuatro cosechas al año, y se hallan, en fin, dos clases de hermosos palmeros silvestres cuyos frutos suministran á los naturales pobres un alimento tan sano como abundante. Habia en esta provincia como cien mil esclavos empleados solamente en la estraccion del oro. Pero, por grande que haya sido la riqueza de estas minas, es infinitamente superior la que promete su suelo con todas sus producciones; siendo muy adecuado para el algodón y el café, para el azúcar y el tabaco, para el maíz, centeno, trigo y avena, arroz, indigo, legumbres y papas, yucas, nueces, hipecacruana, zarzaparrilla, vainilla, goma elástica y mucha variedad de especias, gomas, maderas, raices, drogas y tintes. Las márgenes de los rios suministran abundante pasto para numerosas manadas de ganado. Sus aguas abundan en delicados peces, viéndose á menudo delfines que juegan en

ellas; agregándose á lo esto, para embellecer el país y hacer mas numerosos y variados sus recursos comerciales, minas de hierro, de salitre y de cal. Sin embargo, la industria se halla en su infancia, y el modo de cultivar la tierra es muy grosero y perjudicial. Los gañanes apenas arañan la tierra con una pica, siembran, y al cabo de pocos meses recojen un ciento ó un doscientos por uno, segun su mayor ó menor fertilidad y la bondad de la estacion.

El café solo vale allí de ordinario tres céntimos la libra; la semilla de algodón un céntimo, el azúcar refinada tres céntimos, y cuatro céntimos el tabaco. Los reces se venden de dos á tres pesos la cabeza; cada cuero 20 céntimos y el curtido 65. Tales son los principales artículos de exportacion, añadiendo á estos, pieles de ternera, cabrito, nutria y lince con otras producciones. Las importaciones se reducen á telas de lana, lino y algodón, jéaeros de seda, sal, sombreros, drogas medicinales, lona, vino, aguardientes é instrumentos de labranza.

Este tráfico se hace en balsas y buquesitos que gastan cerca de cinco meses desde el Pará hasta este punto; el flete de subida es de cuatro pesos por quintal, el de bajada de un peso; no habiéndose visto hasta ahora jirar las paletas de un buque de vapor sobre esta majestuosa corriente.

El Tocantins, despues de atravesar un país tan fértil, desagüa en el Amazonas tan cerca del mar, que las aguas son salobres en su embocadura; y sin embargo, el Brasil no ha intentado siquiera hasta ahora hacerlo navegar por un vapor. ¿Cómo, pues, le habria sido posible realizar la navegacion del poderoso Amazonas en una floca de tres mil millas, y enviar sus vapores hasta las aguas del Perú, cómo se ha comprometido á verificarlo con el Gobierno de aquella República? La tripulacion de esas toscas y pesadas balsas que andan remando penosamente en el Tocantins hasta alcanzar Porto Imperial, se compone ordinariamente de 20 á 30 hombres. Llevan, entre otras cosas, cueros de vaca que en Guayás compran en 50 céntimos, y venden en el Pará á peso y 50 céntimos.

Se asegura que las márgenes de este rio

están ocupadas en algunas partes por salvajes helicócos, y que esto es causa de su atrasada navegacion. El vapor no tendria, ciertamente, que tener á estos indios como los pesados cascarones del Brasil que apenas andan arrastrándose con timidez á lo largo de las playas.

Fuera del Tocantins hai por lo menos doce rios mas que vacian sus aguas en el Amazonas, y cuyos valles son indubablemente tan ricos y fértiles como el de aquel; de donde tenemos derecho para inferir, que de este tributario del Amazonas bajarán actualmente al Pará producciones bastantes para dar á este puerto en su comercio anual, un movimiento de tres millones de pesos en productos locales solamente.

Bolivia envió el año pasado al Exterior dos millones de pesos de cascarilla recojida en sus vertientes Amazónicas. Verdad es que la exportacion de este artículo se efectuó por las montañas al Pacífico. Si el Amazonas fuera navegado, habria bajado por él hasta el Atlántico; lo que habria sido muy beneficioso para el Pará, aumentando los negocios de aquella plaza, é influido en el incremento de la riqueza y prosperidad del Brasil. Obraria, ciertamente, con sabiduria y previsora politica su Gobierno, no solo declarando libre la navegacion del Amazonas para todo el mundo, sino tambien entregando al comercio y navegacion extranjeras el Tocantins y sus demas tributarios Amazónicos. Así se centuplicarian las importaciones y exportaciones que se hacen por aquel rio; los salvajes que infestan sus orillas y embarazan su poblacion, serian espulsados; y se harian útiles y provechosas inmensas tierras que ahora yacen inertes, ó que consumen su admirable exuberancia en una viciosa é inútil vegetacion.

En todos los puertos de la Union admitimos libre de derechos el café del Brasil. (k) Somos amigos del Imperio y grandes consumidores de este y otros productos suyos, y ya es tiempo que aquel corresponda á esta amistad, dando

(k) Segun datos oficiales que tenemos á la vista, el valor del café del Brasil que entró á los puertos y almacenes de los Estados Unidos en el año corrido de Junio de 1852 hasta el 30 del mismo mes de 1853, ascendia á 10,004,740 pesos; mientras que el valor total de las expo-

nos siquiera una señal de reciproca benevolencia y liberalidad. Y ya que los Brasileños no han podido hasta ahora establecer vapores en el Tocantins para exportar su café, arroz, azúcar, tabaco etc., sería ciertamente muy justo y político dejar que lo hicieran los ciudadanos de Norte-América, los Franceses ó los Ingleses. Gusto-os subiríamos el Tocantins en busca del rico café de Go.ás. Sus rúditos duplicarian el precio de este y de otros productos; y los que ahora se ocupan en el lento transporte de estas mercaderías por agua y tierra hasta el mar, hallarian ocupaciones mas productivas, cultivando la tierra. Dóblese el precio de las producciones principales de un país, y se doblará tambien, no solo el valor del jornal y del trabajo, sino que se aumentará en igual proporcion la riqueza nacional. Al aumento de la riqueza del individuo, será consiguiente la de sus facultades para pagar sus contribuciones al Estado; y esto es cabalmente lo que necesita el tesoro poco sobrado del Brasil.

El Tocantins, segun hemos dicho antes, corre exclusivamente en territorio Brasileiro. En esta virtud, su Gobierno tiene el incontestable derecho de abrirlo ó no á la navegacion y al comercio del mundo, como mejor le parezca: su conducta en este punto, por poco liberal que fuese, jamás podria reputarse ofensiva á Nacion alguna, ni podria dar motivos justos de queja. No así cuando pretendiese cerrar el Amazonas y quisiese, so pretexto de ser dueño de su embocadura, privar á las cinco Repúblicas Españolas, que poseen sus tributarios navegables, del comercio y comunicacion con el mundo, y al mundo del comercio y comunicacion con ellas.

Hay causas físicas en las grandes vertien-

taciones de Norte-América al Brasil, durante el mismo período, solo alcanzaba á 2,782,479 pesos. Estas cifras manifiestan, de un lado, el gran consumo que el café del Brasil tiene en los Estados-Unidos; y de otro lado, la desigualdad que existe en las relaciones mercantiles de ambas naciones, con gran detrimento de los intereses de la Union Norte-Americana. ¿La navegacion del Amazonas y el derecho que el Brasil reconociese á los Estados-Unidos de trasportar sus productos y mercaderías por este rio á Bolivia ó á los demas estados, de su hoya, no podrian causar en el actual comercio del café una modificacion tan útil para nosotros, como para los Estados-Unidos?...

tes de Sud-América, que impedirian por siglos á sus habitantes llegar á ser pueblos marinos. La naturaleza al colocarlos en países tan feraces y en tan benignos climas, parece que les hubiese ordenado, ser solo cultivadores y ganaderos; porque el hombre jamás abandonará una tierra de leche y miel, por abrazar la profesion del marinero, que en medio de duros trabajos, peligros y riegos, apenas puede procurarse una frugal subsistencia. Hay en estas rejiones árboles que dan pan; la miel se destila en sus bosques, y tambien existe otro árbol, del que, haciendo una lijera insicion en la corteza, mana con abundancia un jugo sabroso que se toma en lugar de leche. Imposible es, pues, que un hombre quiera jamás abandonar tal tierra para entregarse á las recias labores y privaciones del mar. Esto mismo lo manifiestan las risueñas y suaves pendientes de sus montañas, la belleza de sus campos, sus brisas aromáticas, y por último, esto mismo se siente en la dulzura y suavidad de su clima. El mar no tiene atractivo alguno para que un hombre abandonara por él tantos gozes. Es solo la necesidad, y una bien dura necesidad, la que obliga al hombre á afrontar las tempestades y buscar en medio de ellas su vida y sustento. Obsérvese, ademas, de dónde son los marineros que el comercio emplea en el acarreo por los mares, y se verá que ellos vienen precisamente de los climas rigidos, de los países estratropicales del norte, y de ningun modo de los climas cálidos del sud: vienen, pues, de la nueva y vieja Inglaterra, del norte de Europa y de la América. ¿Cuándo se ha visto que nuestros pueblos occidentales que viven en el valle del Misisipi, enviasen sus hijos á los mástiles de los buques para que se hicieran marinos? La razon de esto se halla en la facilidad que presta aquel suelo para ganar la subsistencia. Mas fácil y varata es ésta en el valle del Amazonas, donde el plátano, tan nutritivo, crece, madura y se prepara para la mesa sin trabajo alguno; donde el arroz es silvestre, donde la caña dulce se cosecha cada ocho meses, y donde por falta de cosecheros se desperdicia anualmente comestibles bastantes para sostener una poblacion de millones de habitantes. ¿Cómo podrá, pues, la jente de tal país,

hacerse marina? Libre, como se halla, de los azotes de la ira de Dios, el hambre y la peste, ¿qué razón tendrá para abandonar la tierra y entregarse al mar?

Otra condición necesaria para la creación de la marina, es la presencia del mar cuyas olas deben batir de frente las costas de un pueblo.

Compárese las riberas peñascosas de Sud-América, sus contornos recios y en líneas quebradas, el aspecto severo de sus picos, con las playas ondulantes, los contornos suaves, los golfos anchurosos, las hermosas bahías y radas acompañadas de cabos, promontorios y penínsulas que marcan el litoral de las rejiones marítimas del norte, y se verá que la naturaleza misma ha prohibido que el Brasil se convirtiera jamás en una potencia marítima.

Véase el mar Báltico, el Mediterráneo y el mar Negro, y se notará que con sus largos brazos y sus golfos profundos se introducen hasta el corazón mismo de la Europa, invitando á aquellos pueblos, á dejar ese suelo inhospitalario, abrumado de una superabundante población, á huir esos climas crueles, y lanzarse hácia el mar que promete llevarlos á las rejiones benignas y afortunadas del globo.

Considérese bajo el mismo aspecto el hemisferio septentrional, y se verá el mar Rojo, el Golfo Pérsico, la Península saliente del Indostan con su rico arjéndice de la isla de Ceilan, la Bahía de Bengala, el Estrecho de Malaca, los Golfos de Sian y Jonquin, el mar Amarillo y los mares del Japon y del Oktask; se verá, digo, todos estos mares terminando con suaves contornos las costas, insinuándose bien adentro en las tierras con sus orillas dentadas, y llamando a todos aquellos pueblos á sus benignas aguas. Hay un contraste manifiesto entre estas costas y las de la América del Sud, el Africa Meridional y la Nueva Ho'landa, que tiesas y privadas de inflexion y curvaturas, testifican claramente que estos tres continentes jamás serán el domicilio de potencias marítimas. La naturaleza misma se opone, pues, á las tendencias marítimas del Brasil. Esta Nacion debe contentarse con el rico lote que le ha cabido en el mundo, dejando á otras encargarse de los trasportes y el

acarreo. Jamás tendrá, pues, marina ni tripulaciones que por sí propias conduzcan sus productos á los mercados.

Toda la Europa, una parte del Asia, la mitad del Africa, la mayor parte de Norte-América, y los nueve décimos de Sud América, están bañados por el Océano Atlántico. Los tres mayores rios del mundo desaguan en él, y tambien le pertenecen las mas vastas boyas fluviales. Un estrecho canal solamente separa la Europa y el Africa del Nuevo Mundo. Los demas países que quedan atras, y que por medio de los rios y vertientes Atlánticas son tributarios naturales de este canal Oceánico, deben tambien ahora y para siempre enviarle la suma total de sus producciones y mercaderías. El Océano Atlántico está pues destinado á ser en todo tiempo el gran teatro del comercio y de los negocios de este mundo; siendo el valle del Amazonas el destinado á hacer el primer papel en esta futura y gigantesca civilizacion.

Ahora, pues, los vientos y corrientes de estos mares, están dispuestos de tal manera, que los buques que se dirijiesen á la boca del Amazonas, sea á la ida ó á la venida, deben pasar precisamente por nuestros puertos, que se hallan justamente situados en medio camino de la embocadura del Amazonas á todos los mercados del mundo. Los vientos aliecos que dominan en este mar, y su grau corriente Ecuatorial, colocan, por decirlo así, la embocadura comercial del Amazonas sobre la costa de la Florida, donde tambien se halla la del majestuoso Misisipi. Así, pues, escrito está, que estos dos magníficos rios, los mas grandes del mundo, mezclarán sus aguas en nuestras playas y derramarán en ellas sus incalculables riquezas.

Por estas y otras razones de alta importancia social, la libre navegacion del Amazonas, y la colonizacion y el cultivo de sus valles, son materias del mas profundo interes para todo el mundo, y en especial, para los Estados Unidos de Norte-América. Toca pues á ellos tomar la iniciativa en la apertura de su navegacion y comercio. La política lo requiere, y las necesidades de la cristiandad lo piden.

Capítulo VII.

Medios para el desarrollo del comercio y navegacion del Amazonas—Líneas de vapores—Franquicia del Rio de la Plata debida al Brasil—El mismo principio es aplicable al Amazonas—La navegacion del Misisipi antes de la adquisicion de la Luisiana es semejante á la del Amazonas—Intrigas del Brasil para frustrar estos derechos—Tratado secreto con el Perú y contrato de Souza que constituyen un odioso monopolio—Engaño que ha sufrido el Perú—Derechos positivos de los Estados Unidos para comerciar por el Amazonas—El Brasil comparado al Japon respecto del Amazonas.

Veamos ahora los medios mas adecuados para desenvolver los recursos de esta gran hoya Amazónica, así como los que la política sujere para asegurar al mundo entero la navegacion del Amazonas.

Los triunfos del comercio son esencialmente pacíficos, sus proesas consisten en propagar la civilizacion, en impulsar el desarrollo de la libertad y desenvolver los jérmenes del progreso, prosperidad y riqueza de los individuos y de las naciones.

De todo lo que hemos expuesto hasta aquí, se deduce que el valle del Amazonas es un inmenso país actualmente inculto y desierto; pero que so'o espera el impulso animador del siglo en que vivimos, para convertirse en un Eden de bienaventuranza y felicidad. El comercio, el vapor, la inmigracion, la imprenta, el hacha y el arado realizarán bien pronto esta maravillosa transformacion.

Pocos esfuerzos se necesitan para ello: hay una línea de vapores desde Inglaterra hasta el rio Janeiro. En Francia se prepara otra desde Marsella hasta el mismo Janeiro. Tiene tambien el Brasil otra línea que va desde la embocadura del rio de la Plata al del Amazo-

nas; y el congreso de los Estados Unidos pensaba, en su última sesion, establecer otra que partiese de alguno de nuestros puertos meridionales y se enlazase en el Pará con la línea Brasileira, para poner de este modo nuestro comercio en directa comunicacion con el Janeiro, Buenos-Ayres y Montevideo, y aproximarnos mas al Amazonas.

Los últimos sucesos que han ocurrido en el Plata, hacen mas necesaria é importante esta línea; porque habiendo caido Rosas, no tardará en realizarse y abrirse para todo el mundo la navegacion de aquel rio y de sus mas nobles tributarios. Por eso el Gobierno de los Estados Unidos, animado de laudable celo, se halla actualmente ocupado de preparar una expedicion naval para explorar aquellas corrientes, resolver el problema de su navegabilidad y apreciar los recursos comerciales de los países que bañan, á fin de que nuestro comercio sepa lo que prometen aquellos nuevos mercados. Ha contratado tambien el Brasil el establecimiento de dos líneas de vapores sobre el Amazonas, desde su embocadura, hasta cerca de sus fuentes. La primera de estas líneas debe correr cada mes desde el Pará hasta el puerto de la

Barra, en la embocadura del rio Negro, una distancia de 900 millas; la segunda, puesta en relacion con la primera en la Barra, hará el servicio desde este puerto hasta Nauta en el Perú, punto que se halla próximo á la embocadura del Ucayali, abrazando una distancia desde el mar de cerca de 3000 millas. Parece, pues, que hemos llegado al principio de una era nueva para el comercio y los negocios de aquella hoya; prometiéndonos este primer paso efectuar una revolucion mercantil en el Amazonas.

La libre navegacion del Plata es una victoria que el comercio ha alcanzado, debida en parte á los esfuerzos del Brasil; y será una joya en la corona del Emperador que hará glorioso su reinado, sino llegase despues á abjurar los principios que pareció profesar en esta cuestion.

Rosas era dueño de la embocadura del Plata; y mientras tanto que el Brasil, la Banda Oriental, el Paraguay y Bolivia poseian rios navegables que vacian sus aguas en aquel, Rosas no permitía que ninguna de estas potencias si guiese estas corrientes hasta llegar al mar. El Brasil le hizo la guerra, y uniendo sus esfuerzos con los de Buenos-Ayres, logró arrojarle del país, alcanzando por trofeo de esta victoria, para sí y el mundo comercial, el reconocimiento de la navegacion libre de aquellos rios. Si una injusta querrela sobre el opio indujo á la Inglaterra á abrir por medio de la guerra los puertos de la China, el Brasil siguió su ejemplo en la guerra contra Rosas, sin arrogarse, empero, privilegio alguno exclusivo. Verdad es que sus esfuerzos no han abierto para el comercio los puertos de un país tan populoso como la China; pero han abierto los rios de otro país, que aunque desierto ahora, no tardará dentro de breves años en sostener un comercio mas valioso que el de la China.

Aun no están terminados los arreglos sobre la navegacion del Plata; aunque las negociaciones seguidas hasta aquí prometen terminarse con buen resultado. Sin embargo, el mundo comercial ha recelado que no sea mas que aparente la liberal política del Brasil con respecto á la navegacion del Plata. Si aprove-

chando, pues, de la caída de Rosas, intentase el Brasil explotar del gabinete de Buenos-Ayres un privilegio exclusivo para el río del Plata, no solo tendrá contra sí á Bolivia, el Paraguay y la Banda Oriental, que tienen tanto derecho como él al libre uso de aquel rio, sino que las tres grandes potencias marítimas del Norte jamás podrían consentir en una apropiación tan exclusiva y egoística de este canal que la naturaleza ha destinado al uso común de las naciones que forman su hoya.

Y en efecto, tenemos á la mano una prueba de que el Brasil, en su política para con el Plata, no ha sido impulsada por las miras liberales y elevadas que constituyen la política del comercio: esta es su conducta respecto del Amazonas que pretende cerrarlo á las cinco naciones soberanas é independientes que poseen sus tributarios, solo por ser dueño de su embocadura, haciendo el Emperador Don Pedro, respecto de este rio, el papel de un verdadero Rosas.

La justicia, la política comercial, la opinion dominante del siglo, todos los principios sancionados por la ley internacional, los derechos mas respetables de los pueblos, apoyan el uso libre de este rio en favor de las cinco repúblicas Hispano Americanas; sin que pueda decirse que el Brasil obró solo impulsado por estos principios en el caso del Plata, mientras que en homenaje á ellos mismos, no haga otro tanto en el del Amazonas.

No hace mas que cuatro ó cinco años que este asunto de la libre navegacion de Amazonas y del Plata, ha ocupado la atención del Gobierno de los Estados Unidos. Para conseguir el reconocimiento de aquel derecho, pensó en ofrecer al Brasil su amigable mediación con Rosas, esperando incluirle con buenos oficios á abrir la navegacion del Plata y terminar así la querrela. Al mismo tiempo se proponia tratar con Bolivia, el Perú, el Ecuador, Nueva Granada y Venezuela, para que sobre los tributarios navegables del Amazonas que respectivamente les pertenecia, estableciesen puertos de entrada para los buques y el comercio extranjeros; reservándose para su debido tiempo hacer valer contra el Brasil, para la libertad

de esta navegacion, los mismos argumentos que el Brasil adujo contra Rosas en apoyo de sus derechos sobre el Plata.

El Brasil quiso frustrar tales miras. Habiéndose apercibido de que el pensamiento de la libre navegacion del Amazonas tomaba cada dia mas consistencia, haciéndose el asunto dominante de los círculos políticos y mercantiles de los Estados Unidos, empezó á poner en juego las mas activas diligencias, para anular todas las tentativas que hiciésemos, para alcanzar la libre navegacion apetecida. Redobó, pues, su energia en la guerra contra Rosas, y despachó á toda prisa ministros plenipotenciarios y enviados extraordinarios al Perú, Bolivia, el Ecuador, Nueva Granada y Venezuela, á negociar con cada una de estas repúblicas el *derecho exclusivo* de navegar sus afluentes amazónicos. ¡Era, ciertamente, un fenómeno diplomático, que los descendientes de los portugueses, que por siglos han poseido el Amazonas, sin haber tenido el poder y la inteligencia necesarias para imprimir en sus bosques una huella siquiera de su accion civilizadora, ni lanzar un vapor en sus propios rios, en los que hasta ahora no se ven mas que miserables canoas ó pesados cascarones, remontando penosamente sus aguas á fuerza de remos; era un verdadero fenómeno diplomático, decimos, para tales jentes ir á prometer á los Bolivianos y á sus otros vecinos, que pronto les enviarían vapores que surcasen el tronco principal del Amazonas y sus demas afluentes, hasta llegar á sus respectivas aguas! Merecian, pues, los Embajadores imperiales que las cinco activas repúblicas, les hubiesen contestado con aquella respuesta célebre en la historia: «Decid á vuestro amo, que siendo dueño de Atenas, la embellezca primero.»

Para desvelar mejor las secretas miras del celoso gabinete del Brasil, citaré un artículo del «Observador», periódico del rio Janeiro de mayo último. Parece que el correspondiente de este artículo posee los secretos y participa de los sentimientos de aquel Gobierno.

«El proyecto de navegar el Amazonas, dice, adelanta mas y mas cada dia. El Gobierno del Perú, por el tratado celebrado en 23 del próximo pasado octubre, con nuestro

Ministro Duarte Da Ponte Riveiro, se obligó á auxiliar la primera empresa de vapores que se estableciese sobre el Amazonas, con una suma que nunca bajaria de 20,000 pesos anuales.

El Gobierno ha nombrado con este mismo fin á nuestro antiguo Encargado de Negocios en Bolivia, Miguel Maria Lisboa, Ministro residente y con mision extraordinaria cerca de las Repúblicas de Venezuela, Ecuador y Nueva Granada. El objeto de esta mision es negociar con las mencionadas repúblicas, un tratado para la navegacion del Amazonas; porque, segun pienso, se teme que los Estados Unidos se apresuren á practicar con aquellas, convenios para la navegacion de algunos tributarios del Amazonas, y luego se juzguen autorizados para entrar por la fuerza en este rio, como ya lo profusieron antes de ahora los diarios de Nueva-York y Nueva Orleans. El Brasil ha sido negligente en este asunto, y ahora debe apresurarse á reparar su descuido. Los Estados Unidos, *nacion de piratas*, como todos los de su raza, desean desalojar de la América todos los pueblos que no son de origen Anglo-Sajon. Esta cita pone, pues, de manifiesto el objeto de la mision de Da Ponte en el Perú y Bolivia, y el de Lisboa en Venezuela, Nueva Granada y el Ecuador.

Estas misiones llevaron el encargo de frustrar cualesquiera estipulaciones que las potencias comerciales hubiesen podido pactar con aquellas repúblicas, en lo tocante á la navegacion de sus rios; de retardar sus progresos, de vendarles los ojos y de obstruir completa y perdurablemente las grandes arterias de su comercio, para perpetuar la estancacion y la muerte que por 300 años se han enseñoreado en la vasta hoya del Amazonas.

Parece que el Brasil hubiese ya olvidado, que lo que era justo y legítimo al Sud del Trópico de Capricornio, debia serlo tambien bajo la linea equinoccial; y que las mismas razones militaban para hacer libres las aguas del Plata, como las del Amazonas.

El Perú cayó en las redes que le tendió la astuta política del Brasil, y echó el tratado propuesto; pero los hombres de estado de Bolivia, mas sagaces y previsores, han frustrado

sus designios, y no solamente han rehusado tratar á este respecto con el Brasil, sino que el ilustrado Presidente de aquella Republica ha establecido y habilitado puertos francos para todo el mundo, sobre los tributarios amazónicos de Bolivia. «*Como los Brasileros, (dice un caballero de Bolivia, escribiendo acerca de la pretension del Brasil de navegar con buques de vapor los rios de aquel pais) pretenden el privilegio, y el Presidente Belzu es bastante capaz para conocer lo que conviene á Bolivia, se ha negado á otorgar dicha concesion, y espera que los Estados-Unidos serán los primeros en descubrir aquellas rejiones.*»

El tratado del Brasil con el Perú fué celebrado secretamente en Lima en octubre del año pasado, y se le ratificó en el Janeiro ahora dos ó tres meses solamente. Su titulo es «*Tratado de limites, de comercio y navegacion fluvial entre la República del Perú y el Imperio del Brasil.*» Al hablar de él no podemos disimular, que ni el plenipotenciario Brasilerero ni el Peruano parecian haber tenido suficiente conocimiento del asunto sobre que trataban; siéndoles evidentemente desconocida la navegabilidad de los rios cuyo monopolio se arrogaban.

La cuestion de limites entre ambas partes contratantes se resolvió en dos palabras: *uti possidetis.*

Con respecto á la navegacion por vapor de los rios, se han celebrado las siguientes estipulaciones:

«ARTICULO 1.º

«La República del Perú y su Majestad e. Emperador del Brasil, deseando impulsar respectivamente la navegacion del rio Amazonas y sus afluentes por buques de vapor, que promoviendo la exportacion de los inmensos productos de aquellas vastas rejiones, contribuyan á aumentar su poblacion y civilizar sus tribus salvajes, convienen en que las mercaderias, productos y artefactos que pasen del Perú al Brasil, ó del Brasil al Perú, atravesando las fronteras de ambos estados, quedarán exentos de todo impuesto ó alcabala, cualquiera que sea, á que los mismos productos no estén sujetos en el territorio de su produccion, á los que se considerarán enteramente similares.»

«ARTICULO 2.º

«Las altas partes contratantes, comprendiendo los grandes gastos que demanda el establecimiento de la navegacion por vapor, y que ésta no producirá en los primeros años beneficio alguno á los accionistas de la compañía destinada á navegar el Amazonas desde su origen hasta las aguas del Perú, convienen en dar á la primera compañía que llegue á formarse con este objeto, una suma de dinero, durante los primeros cinco años, para auxiliar sus operaciones. Esta suma no bajará de 20,000 pesos anuales para cada una de las altas partes contratantes; pudiendo, empero, cualquiera de ellas aumentarla, si conviniere á sus intereses particulares, sin que la otra parte se vea obligada por esto á contribuir en la misma proporcion.»

«Se declarará en articulos separados las condiciones á las que deben sujetarse los accionistas de esta compañía, en consideracion á las ventajas que se les conceden.»

«Los demas estados vecinos y colindantes, que adoptando los mismos principios, desearan tomar parte en esta empresa bajo las mismas condiciones, contribuirán igualmente con cierta cuota pecuniaria.»

«ARTICULOS SEPARADOS.

«Para la mejor intelijencia de la convencion firmada en la fecha, las altas partes contratantes han convenido en estipular los articulos siguientes:

«ARTICULO 1.º

«La compañía de la navegacion por vapor del Amazonas, mencionada en el articulo 2.º de la convencion concluida en este día, se sujetará á las siguientes condiciones:

«1.º Los buques de vapor harán tres viajes en el primer año, cuatro en el segundo, y á lo menos seis viajes en el tercero, cuarto y quinto.»

«Si por circunstancias dependientes de la gran distancia, embarazos que el rio ofreciere á la navegacion, necesidad de hacer experimentos relativos á ella, falta de combustible, ú otras graves causales, fuese imposible hacer el

número de viajes anteriormente determinado, la compañía solo recibirá 5,000 pesos por cada viaje que los buques hicieren durante los primeros dos años, y 3,000 pesos por cada uno de los que hicieren durante el tercero, cuarto y quinto.

2.º Conducirán los buques, libres de porte, la balija del correo y la correspondencia oficial, y las entregarán á los lugares del litoral á que fuesen dirigidas.

3.º Así mismo conducirán libres de pasaje en cada viaje, cuatro empleados civiles, militares ó eclesiásticos en el servicio de los respectivos gobiernos.

4.º Se obligarán á recibir á bordo, ó conducir á remolque, las tropas, municiones y efectos que los dos gobiernos tuviesen á bien despachar, recibiendo una retribucion equitativa, cuyo importe se fijará por el de los gastos que ocasionare dicho servicio.

5.º La compañía, de acuerdo con ambos gobiernos, determinará sobre el Amazonas y el Marañon, los puntos á los que deben dirigirse los buques de vapor y los puertos que en su tránsito debieren tocar, sometiendo en esto á los reglamentos fiscales y de policia, y quedando libres de todo jénero de impuestos.

ARTICULO 2.º

Cada gobierno contratante concederá á la compañía la propiedad de un cuarto de legua en cuadro, en los lugares en que sea necesario establecer depósitos para combustibles, con tal que no pertenezcan á personas particulares; pero se perderá todo derecho á estos terrenos, si no se cumplen las condiciones expresadas arriba, dentro del término de cinco años. Se permite igualmente á la compañía cortar leña en terrenos baldios, así como descubrir y trabajar minas de carbon de piedra.»

Bajo este tratado ha entrado el Brasil en convenio con Ireneo Evangelista de Sousa, para el establecimiento de vapores sobre el Amazonas. Se celebró el pacto el 30 de agosto último, y es sin duda uno de los mas odiosos monopolios que haya podido imaginarse para embarazar todo comercio y retardar indefinidamente el progreso de un país. En su preámbulo se expresa,

que á fin de habilitar á Sousa, para formar una compañía que establezca la navegacion por vapor del Amazonas, ha parecido conveniente concederle por 30 años el derecho exclusivo de comerciar y navegar por vapor en dicho rio, bajo ciertas condiciones, entre las que son las principales: 1.º, el capital de la compañía será cuando menos de 600,000 pesos; 2.º habrá dos líneas de vapores: la primera desde el Pará, en la boca del Amazonas, hasta Barra en la del rio Negro, tocando los lugares y puertos intermedios. La segunda desde Barra hasta Nauta, que está cerca de la embocadura del Ucayali en el Perú.

3.º Para la primera línea se pagará, durante los primeros quince años, un subsidio anual de 80,000 pesos, y para la segunda de 20,000, los que serán satisfechos por el Perú, conforme al tratado de comercio y navegacion fluvial de que ya hemos hablado. 4.º La primera línea deberá hacer cuando menos un viaje retondo por mes; y la segunda á lo menos tres viajes por año.

La compañía, por su parte, se obliga entre otras cosas, á establecer sobre el Amazonas y sus tributarios, sesenta colonias compuestas de indios é inmigrados de las naciones que determinare el Gobierno Imperial. Esta cláusula, por parte del Brasil, envuelve sin duda alguna la mira de complicar en lo futuro la cuestion de la franquicia del Amazonas, si la suscitan las Repúblicas Españolas que son dueños de sus cabeceras.

Lo primero que sorprende en el referido tratado entre el Perú y el Brasil, es la falta absoluta de sagacidad y prevision en los negociadores, y el singular alucinamiento con que el Perú ha caido en las débiles redes que tan desmañosamente se le tendiera.

Quando el Brasil invitó al Perú á celebrar un tratado sobre este negocio, asegurándole que no tardaria en establecer vapores sobre las mismas aguas peruanas, bastaba que el Perú tuviese presente lo que pasa en la boca misma del Amazonas con el Tocantins, que es uno de sus soberbios tributarios. Este rio, segun hemos dicho, atraviesa mas paralelos de latitud que el Misisipi ó el Missouri. Corre todo él por territorio Brasileiro; las márgenes de sus aguas su-

periores están pobladas de villas y aldeas, en las que viven nada menos que 125,000 vasallos de la corona; su fuente se halla en el centro del Imperio á una distancia de menos de 500 millas del palacio mismo del Emperador. Y sin embargo, todo el jénio del Brasil, no ha sido capaz de ensayar siquiera el curso de un vapor sobre este rio. Sorprendente es, pues, que con tales datos no hubiese recelado de las ofertas del Brasil; porque era singularmente extraño ver en Lima á un Enviado Brasileiro, venido de su país por la embocadura del Tocantins, sentado como todos sus compatriotas en una grosera canoa, y subiendo las aguas del rio á razon de siete millas por dia, prometiendo al Perú que el Brasil enviaria vapores que navegasen, hasta cerca de los Andes, los afluentes peruanos del Amazonas!!

Ademas del Tocantins, existen el Chingú, el Tapajos y una docena de magnificas corrientes de agua que exclusivamente bañan el territorio Brasileiro; bajando algunas de ellas de las montañas mismas de Diamantes, y hallándose en sus playas oro y piedras preciosas. Sus aguas, sin embargo, no han visto hasta ahora jirar las paletas de un vapor; y su curso en medio de las recónditas rejiones del vasto interior del Brasil, es tan ignorado, que se puede decir sin exajeracion, que los astrónomos conocen mejor la geografia de la luna, que los estadistas y filósofos del Imperio la de las comarcas regadas por aquellos rios. Y al ver tolo esto, y la injustificable negligencia con que aquel Gobierno los desdeña, ¿cómo ha podido el Perú escuchar las huecas proposiciones del Brasil, y creer por un momento, que quien nada ha podido hacer en lo suyo, sea capaz de hacer algo para lo ajeno?

¿Y qué diremos del hermoso rio de San Francisco que desagua directamente en el mar, y cuyos manantiales se hallan tras la cadena de colinas, á cuyas faldas está situada la capital del Imperio? El que hasta ahora no ha tenido el poder ni la intelijencia suficiente para hacer surrar por el vapor este rio, ¿cómo pudo haber mandado al caballero Da-Ponte para que en Lima hiciera la vana promesa de que haria navegar las aguas superiores del Amazonas? ¿No

es pues deplorable la infatuacion de los diplomáticos peruanos, que no han podido penetrar el siniestro misterio que envolvía el pacto propuesto por el Brasil?

Para nuestro modo de ver, las negociaciones proyectadas por el Brasil sobre este punto con las cinco repúblicas Anazonicas, no pueden considerarse sino como una tentativa para detener los progresos de la civilizacion Americana. En efecto, cerrar el Amazonas al comercio y al vapor, es perpetuar las tinieblas en que están envueltos los países que baña; es privarles de las luces de la civilizacion, de las bendiciones del cristianismo y del desarrollo de todos los elementos de la dicha humana!!

Se nos ha asegurado que cuando estuvo en Lima el Ministro Brasileiro, expresó en algunos círculos privados, que el Brasil tenia por regla constante de su política, no tratar con naciones mas poderosas que él; porque llegado el caso de interpretar un tratado, el poder mas fuerte lo entendia siempre de un modo favorable á sus intereses, y el débil se veia precisado á pasar por todo. Ignoramos si haya tenido ó no instrucciones de su soberano para manifestar tales principios. Como quiera que sea, vamos á demostrar que el Brasil, en el tratado que ha celebrado con el Perú, ha obrado conformándose fielmente á esta regla de su política. Según el tratado, cada una de las partes contratantes se compromete á dar anualmente una suma que no baje de 20,000 ps. para introducir vapores sobre las aguas del Amazonas. El resultado ha sido que el Brasil, celebrando el tratado con Sousa, como lo hemos visto, ha tomado los 20,000 pesos del Perú, y los ha dado á uno de sus propios súbditos, para establecer una línea de vapores bajo su propio pabellon, desde la boca del rio Negro hasta Nauti; es decir, que estos vapores correrán como 1500 millas de territorio Brasileiro, y quedarán detenidos á las pocas leguas que hubiesen navegado de territorio peruano. Ademas, la línea Brasileira, desde rio Negro hasta el Pará, se apropiará todos los fletes de la línea superior entre el rio Negro y el Ucayali. Así pues el Perú para conseguir que se naveguen por vapor como 250 millas de los millares de millas que abrazan sus

rios navegables, debe pagar embarcaciones y súbditos brasileros para que naveguen 1500 millas de aguas brasileras: y como aquella navegacion solo tendrá lugar tres veces al año, sumando las distancias recorridas de subida y bajada en los tres viajes redondos, resultan 1500 millas de aguas peruanas navegadas por vapores brasileros con el costo de 20,000 pesos pagados por el Perú; lo que sale á 17 pesos por milla. ¡Singular contrato! No vacilariamos en decir que parece que el Perú hubiera sido vendido.

Sentimos haber expuesto tan manifiestamente los miserables ardides de la corte del Brasil. Pero con su política sobre el Amazonas se ha opuesto tan de frente á todos los progresos y mejoras del siglo, pretendiendo con intrigas torcer el curso de los acontecimientos, para imprimir el sello de la ignorancia, de la supersticion y de la barbarie, sobre las mas bellas porciones del globo, que los hombres libres del mundo, cualesquiera que sean, no pueden guardar silencio, al ver tan flagrantemente vulnerados los derechos de la humanidad. El jénero humano pide ya en alta voz el libre ingreso de las ciencias y del comercio á la hoya del Amazonas. Ellos ingresarán, porque cuando el jénero humano llama, el mundo entero escucha pronto su grito.

El objeto del Brasil, al negociar el referido tratado con el Perú, fué, segun lo hemos visto por el corresponsal del *Observador* del Janeiro, excluir á los Estados-Unidos, llamándolos *nacion de piratas*, de toda participacion en la navegacion de estos rios. Pero las altas partes contratantes cayeron en las redes mismas que á otros tendian. Parece, pues, que no se hubiesen acordado del tratado de amistad, comercio y navegacion que nuestro distinguido Ajente Diplomático en Lima, el Sr. Randolph Clay, ha negociado con el Perú, tres meses antes de su tratado fluvial con el Brasil.

En el artículo 3.º de aquel tratado se estipula: que las dos altas partes contratantes se comprometen reciprocamente á no conceder favor, privilejio ni inmunidad alguna á otras naciones, en asuntos de comercio y navegacion, que inmediatamente no se extiendan á los ciudadanos de la otra parte contratante; la que

gozará las mismas concesiones, ya gratuitamente, ó ya otorgando una compensacion tan equivalente como fuere posible; la misma que se regulará por mútuo convenio.

Por el artículo 2.º se declara, que los Estados-Unidos de Norte América y la República del Perú convienen mútuamente en que habrá reciproco comercio y navegacion entre sus respectivos territorios y ciudadanos. Los súbditos de cada una de estas naciones, podrán frecuentar con sus buques todas las costas, puertos y lugares de la otra en que se permitiere el comercio extranjero; pudiendo residir en cualquier parte del territorio de cada una, y ocupar casas y almacenes. Todas las cosas que les pertenecieren, serán respetadas y libres de toda visita ó requisicion arbitraria. Los dichos ciudadanos tendrán plena libertad para comerciar en todo el territorio de cada República, conforme con los respectivos reglamentos en toda especie de mercaderias, manufacturas y productos que no fuesen prohibidos; pudiendo abrir almacenes y tiendas bajo los mismos reglamentos municipales y policiales que los ciudadanos nativos.»

De manera que el Brasil, en vez de excluirnos del Amazonas, nos ha incluido en las estipulaciones que ha hecho respecto de este rio; porque segun lo acordado con el Perú, los ciudadanos americanos tenian ya reconocido el derecho de frecuentar con sus buques las costas, puertos y cualesquiera otros lugares en el Perú, donde fuere admitido el comercio extranjero. Además, en este mismo tratado, el Perú se compromete á no conceder en materias de navegacion y comercio, favores, privilejios ni inmunidades que no se reputen inmediatamente adquiridas por los ciudadanos de los Estados-Unidos. De todo lo cual deduzco, que nosotros tenemos el mismo derecho que el Brasil, para comerciar en los tributarios del Amazonas.

Segun los informes que me ha suministrado el Teniente Herndon, los buques del Brasil que se arrastran por el Amazonas y sus tributarios Hispano-Americanos, tienen la costumbre de ingresar libremente á todos los puertos y poblaciones de las repúblicas ribereñas

comprando en ellos todos los productos principales del país sin traba ni dificultad alguna; y como en todo aquel valle no existen aduanas ni oficinas de ninguna clase, los brasileiros gozan realmente de una completa libertad de comercio, de que mas bien carecen en su propio país.

En 1850 publicó el Perú un decreto que hacia de sus provincias Amazónicas, por decirlo así, la propiedad común del mundo. Cuando unos exploradores volvieron de Carabaya con 700 libras de oro recojido en aquella comarca, el Gobierno Peruano invitó á todos, por medio de publicaciones que se hicieron por la prensa, á que fueran á aquella provincia á descubrir minerales y labaderos de oro, y sacasen provecho así de éstos, como de otras producciones naturales de aquellas rejiones: prometiendo á todos los inmigrados, que se les acordaria la mas amplia libertad civil y religiosa. Pero esta invitacion no surtió efecto alguno, porque los Andes con sus cimas nevadas y el Cabo de Hornos con su paso largo y proceloso, levantaban por una parte barreras invencibles para la inmigracion por las costas del Pacifico; y por la otra el Brasil les tapaba el Amazonas, impidiendo todo acceso al Perú por el Océano Atlántico.

Esto dió, pues, origen á la cuestion del día. Esto hizo sentir la necesidad de navegar libremente el Amazonas. Es muy familiar para los estadistas el principio de la libre navegacion de un rio que corre atravesando dominios de diversos soberanos. Tal principio hace largo tiempo que se halla registrado entre los derechos naturales de los pueblos; y por lo mismo, ya no puede admitir disputa.

Así en la Europa, la navegacion del Rin es un derecho del que participan en común todos los estados que son ribereños. El libre uso de las aguas del Misisipi es demasiado caro para los pueblos de la Federacion Norte-Americana, porque no olvidan que alguna vez la embocadura de aquel rio estuvo en manos extrañas que pretendieron cerrarla para nosotros, cuando solo eramos dueños de sus aguas superiores.

Pero esta pretension fué vana, y los Estados Unidos alcanzaron el triunfo de su derecho, usando del Misisipi en todo su curso. Este mismo derecho reconocimos y concedimos á

Tejas, cuando era República independiente, con respecto al rio Colorado; y esto sin que mediase siquiera peticion alguna de su parte.

El mismo derecho habriamos reclamado de la Inglaterra respecto del San Lorenzo; pero su navegacion no nos era necesaria, porque para todos los objetos prácticos de comercio, la hemos suplido ventajosamente con los ferro-carriles que terminan en Sandy Hook.

Este mismo es el derecho que el Brasil ha reivindicado con respecto al Plata; derecho solicitado y obtenido á titulo de estado superfluo.

Los Estados-Unidos invocan, pues, el mismo principio que el Brasil ha invocado. Hemos combatido por él en nuestras playas al norte del Trópico de Cáncer. El Brasil ha combatido por el mismo bajo el de Capricornio; y ambos le haremos triunfar y le proclamaremos bajo el Ecuador.

En el caso del Misisipi, no habian mas que dos naciones interesadas en la navegacion de un solo rio. En Sud-América, hay muchas naciones comprometidas en la cuestion del Amazonas, y esto basta para hacer mas poderosa la necesidad de darle una solucion liberal. El porvenir mercantil de cinco repúblicas está ligado á la navegacion franca de este rio, singular por su grandeza, singular por las inmensas conexiones fluviales que tiene en toda la extension del continente Sud-Americano, singular, en fin, por la feracidad de las espléndidas rejiones que forman su gigantesca hoya.

Supongamos, que las cinco repúblicas Españolas ribereñas de los afluentes del Amazonas, declarasen una ó mas poblaciones sobre este rio, puertos francos para el comercio del mundo, y que el Brasil en vez de poseer dos mil millas de territorio á lo largo de su curso, poseyese solamente dos millas sobre su embocadura, ¿habria alguno que pretendiese que el Brasil en semejante caso tuviese el derecho de impedir la navegacion de todo el rio, alegando que su embocadura se hallaba justamente en sus costas? Ningun gobernante puede arrogarse el singular derecho de prohibir á los ciudadanos de su nacion el uso de los caminos públicos. Los propietarios de tierras contiguas están tambien obligados á otorgarse reciprocamente paso libre

al trave de sus posesiones al camino comun. ¿Con cuánta mayor razon no será aplicable á las naciones, el humanitario principio de transitar por territorios vecinos, siguiendo los grandes caminos reales que la naturaleza ha preparado, para conducir las desde el interior de los continentes hasta el anchuroso Océano, que es el camino público de todos los pueblos? El Brasil no tiene, pues, mas derecho, por sus dos mil millas sobre el Amazonas, para cortar la comunicacion de estos pueblos con el Océano, que si solo tuviera las dos millas que hemos supuesto; y la doctrina que concediese á cualquiera nacion del mundo, la arbitraria potestad de impedir á otras el uso de los grandes caminos de la naturaleza, seria evidentemente monstruosa.

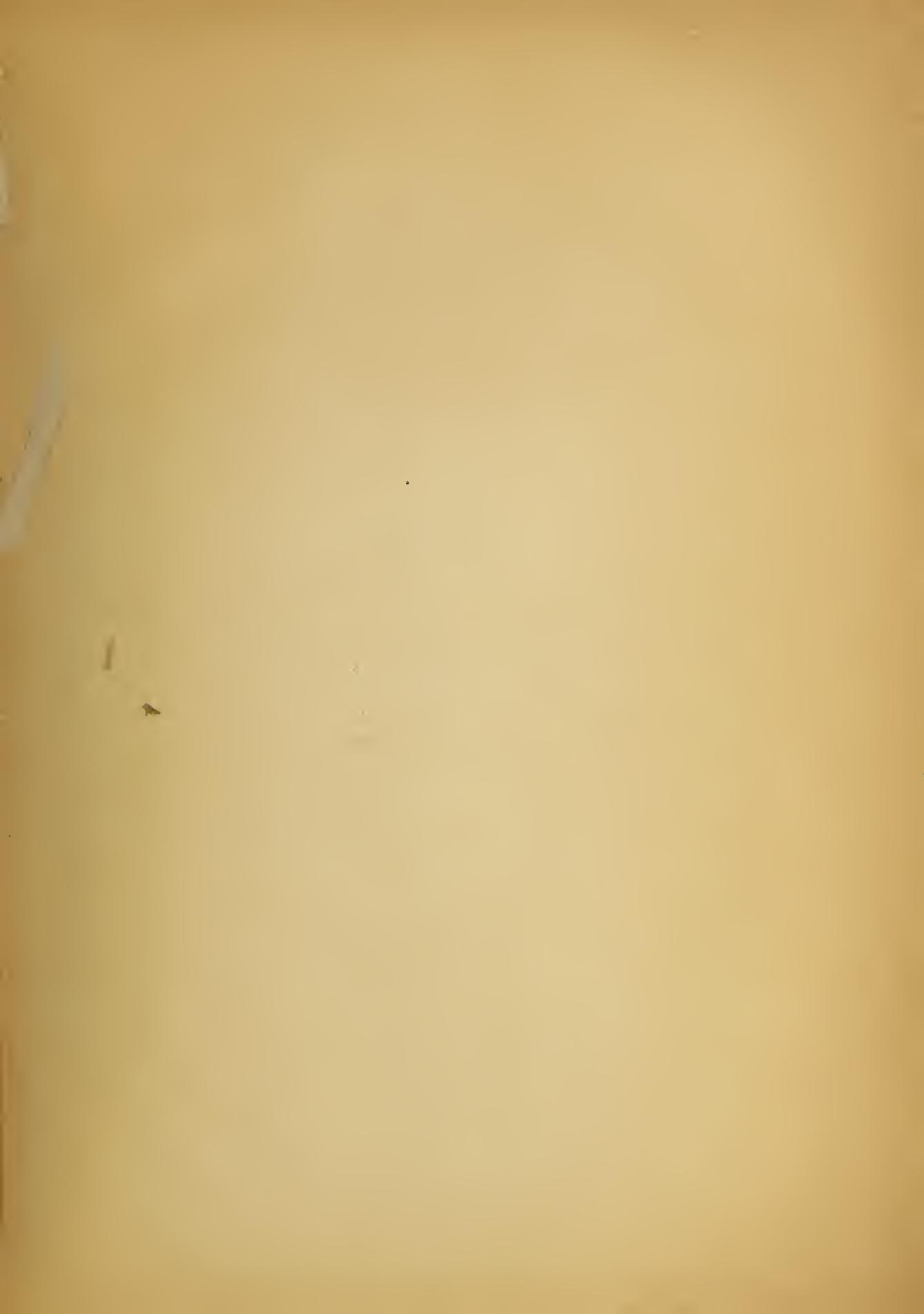
No deseamos mantener con el Brasil mas que constantes relaciones de paz y buena inteligencia. Consumimos casi la mitad del café que produce; y él á su vez es un buen comprador de nuestros productos y manufacturas. Pero, por mas que estimemos tan amistosas relaciones, tenemos aun en mayor valia los eternos principios del derecho. No queremos exclusiva alguna sobre el Amazonas; pero hallándonos mas cerca de este rio, ó por mejor decir, de su embocadura, que cualquier otra nacion, sin exepctuar el mismo Brasil, si se calcula la distancia por el tiempo, y se la mide desde el rio Janeiro, y desde Nueva York ó Nueva Orleans, que son los centros de ambas naciones, fácilmente se comprenderá, que la miserable politica con que el Brasil se empeña en cerrar el Amazonas, no puede considerarse por el pueblo de la Union Norte-Americana, sino como un ultraje, ó por lo menos, una ofensa á su dignidad y derechos.

La China quiso comerciar con nosotros; pero el Japon, situado por delante, le salió al encuentro, y pretendió interceptarle toda comunicacion con el mundo. Los Estados- Unidos enviaron entonces una flota al Japon, para hacerle entender que no podia existir en el mundo, y al mismo tiempo vivir fuera de él; y que habiendo Dios hecho el territorio que ocupa, parte integrante de este globo, no podia él abusar de su derecho, y sustraerle de la asociacion de las naciones por sola su voluntad, con-

trariando los adorables designios de la Providencia con los erróneos consejos de su politica. De igual modo, cinco repúblicas Hispano Americanas quieren comerciar por el Amazonas. El Brasil representando para con ellas el papel del Japon para con la China, se pone en pié sobre los umbrales de la anchurosa puerta que las conduce al Océano, y les dice: «No, no quiero navegar el Amazonas, ni permitir que otros lo bagan; que las inmensas rejiones que riega, queden entregadas á una eterna barbarie y perdurablemente excluidas del comercio y sociedad del jénero humano.»

Los Estados- Unidos no pueden ver con indiferencia tal politica; porque ella es contraria de todo punto á la paz, porque es una guerra abierta contra el comercio, esto es, contra la suma de los intereses sociales del mundo moderno. Su persistencia en ella, pronto acarreará al Brasil disensiones con las naciones comerciales é ilustradas del mundo. Ellas examinarán de un lado los titulos del Brasil, y de otro investigarán los derechos que tienen sobre el Amazonas, para no correr el riesgo de perderlos por el no- uso.

La cuestion del dia, el problema de la época, es realmente la navegacion franca del Amazonas, y la colonizacion de las vertientes de su vasta hoya. La resolucion de este problema descollará en todos tiempos entre las grandes cosas que la presente jeneracion ha realizado, como su proeza de mayor valia, como uno de los timbres mas gloriosos del siglo décimo nono; pero esta libre navegacion, esta colonizacion y cultivo del Amazonas, por lo mismo que es un litis trabado entre la barbarie, el monopolio y el egoismo de un lado; y el comercio, las ciencias y la civilizacion de otro, no se ventilará con el apoyo de la violencia, ni por la fuerza de las armas. Tan solo toca á la ciencia con las luces que difunde, á la diplomacia con su habilidad y destreza, al comercio con sus influencias, y á la paz con los inmensos beneficios que derrama sobre los pueblos, lograr el grandioso resultado de la libre navegacion del Amazonas, y de la colonizacion y cultivo de las grandes vertientes Atlánticas de Sud-América.



JAN 8 1903

LIBRARY OF CONGRESS



0 015 903 060 A

