

Aspinwall

Cerca de cincuenta millas recorren los trenes entre las costas de los dos océanos al través de una tierra uniformemente cubierta de bosques. Éstos presentan, sin embargo, una multitud de paisajes tan originales y románticos y una sucesión tan incesante de variados detalles, que es necesario renunciar a describir su hermoso conjunto. En ambos lados del camino,¹⁵ donde quiera que lo permite ahora el terreno, se levantan las pequeñas casas de los operarios entre las cuales hay una que otra de madera, bien construidas y que dejan percibir un gusto más refinado que las otras de su especie. Estas habitaciones hoy dispersas serán probablemente con el tiempo una población próspera y considerable, a medida que se desarrollen el comercio y las comunicaciones entre los continentes.

Después de cuatro horas de viaje se detuvo el tren y dirigí ansiosamente mi primera mirada a las aguas del Atlántico.

Colón y Aspinwal son los nombres con que se designa hoy indistintamente al puerto de mar que sirve de término a los vapores que conducen de Nueva York a los pasajeros que se dirigen a California por la vía del istmo de Panamá. Aquellos dos nombres no parecen, sin embargo, que deberían hallarse tan familiarmente asociados ya que entre el inmortal descubridor del nuevo mundo y un rico especulador la distancia tiene que ser sobrado considerable. No obstante, cuando se atiende a que de no llevar todo el continente americano el nombre de su descubridor,

¹⁵ Este camino es obra de una compañía formada en los Estados Unidos. La línea de los Andes, que tan colosales alturas presenta en casi toda su extensión de un polo al otro, se deprime en el istmo a tal punto que las mayores desigualdades del terreno apenas merecen el nombre de colinas. A pesar de esto la obra es notable y ha costado grandes sacrificios; habían perecido en los trabajos muchos centenares de jornaleros por la acción del clima, además se invirtió un capital de 10 000 000 de pesos.

El precio que paga cada pasajero es de US\$ 25 y los fletes son también muy subidos. De manera que los dueños de esta empresa ganan un interés anual de 20 a 25% sobre el capital empleado en el ferrocarril. Lo más digno de atención en el camino es un magnifico puente de fierro sobre un río que tiene como 250 varas de ancho.

sería hacerle agravio aplicarlo a cualquiera fracción; y cuando se mira lo que es el puerto mencionado no se puede dejar de convenir en que es preferible el nombre que le dan los americanos del Norte, sin atender a que encierre o no un tributo de veneración pagado a una fortuna presente a expensas de la memoria de una alta gloria pasada.

Aspinwall, a pesar del poco tiempo que cuenta de existencia, muestra ya alguna de las ventajas que el progreso comercial exhibe en los pueblos del Norte. Así, el pequeño puerto posee tres o cuatro muelles (uno de fierro) a cuyo costado atracan buques de alto bordo; en uno de ellos avanzan los trenes hasta pocos pasos de la cubierta del vapor. Fábricas para la maquinaria y útiles del ferrocarril, vastos almacenes de depósito, varios hoteles de los cuales hay uno bastante bien servido, edificios ligeros pero alegres y elegantes, y un movimiento más activo que el de la población de Panamá, son los objetos que desde luego atraen la atención del viajero.

El inglés es el idioma general, de modo que se diría que Aspinwall y Panamá, unidas por un ferrocarril y con intereses de un mismo género, son dos poblaciones que no pertenecen a una misma nación ni están situadas en un mismo territorio. Aunque en muy pequeña escala, una y otra podrían servir de punto de comparación entre la raza activa y emprendedora que ha dado su idioma a la naciente ciudad de la orilla atlántica y la que, fiera de sus gloriosas tradiciones pero lenta en su movimiento de progreso y relativamente estacionaria en la marcha de la humanidad, está hasta cierto grado representada por la antigua y majestuosa plaza fuerte que empieza a caer en ruinas sobre la playa del Pacífico.

Algunos buques de guerra norteamericanos e ingleses se hallaban en Aspinwall, una fragata de esa república con una fuerte guarnición quedaba fondeada en Panamá al tiempo de mi salida. La presencia de estos buques tenía por objeto proteger a los ciudadanos y a los súbditos de una y otra nación en su tránsito por el istmo y garantizar los intereses de aquellos que tienen una residencia o negocios establecidos en Nueva Granada. Se discutía entonces la cuestión pendiente con los Estados Unidos sobre la muerte de algunos de sus ciudadanos, víctimas de un choque con el pueblo de Panamá; el pago de la deuda de Nueva Granada era exigido además de una manera apremiante y casi bajo la intimación de los cañones. Estas dificultades se dan hoy por terminadas en virtud del nuevo tratado entre ambas repúblicas y es de desear que no se renueven; por cuanto en tales casos, la posición de una nación respecto de otra mucho más fuerte encierra siempre algo de mortificante si no para la dignidad, al menos para el amor propio de la primera.

Por otra parte las cuestiones de este género no hacen más que inspirar una aversión siempre creciente de unos pueblos para con otros; y si se atiende a que las repúblicas hispanoamericanas no tienen otros vínculos con la del Norte que la incompleta semejanza de sus instituciones políticas y un comercio todavía naciente, se conocerá a primera vista que aquellas dificultades sólo sirven para reagrar las diferencias de raza, religión, idioma y costumbres que tanto dificultan la unión de los pueblos y que crean cada día nuevas complicaciones y desavenencias en las relaciones de sus gobiernos. En mi opinión es a éstos a quienes corresponde obviar aquellos inconvenientes por medio de una política tolerante y benévola. Sin duda no es un medio de extirpar las preocupaciones que dividen a los pueblos, ver a sus representantes emplear una rigidez inexorable en sus reclamaciones por agravios que no son extremos o por el menoscabo de intereses que distan mucho de tener una seria importancia. Es una diplomacia mal entendida la que pretende *imponer* cuando es posible *conciliar* y la que, aun en los casos de más probada y evidente justicia, desdeña aparecer sin el cortejo de una ostentación de fuerza material ofensiva y humillante que no puede producir otro efecto, cuando se hace ante una nación débil, que comprometer gravemente la dignidad de la otra, y quitar a la reparación su principal carácter: el de ser libremente otorgada.

Por último hay que considerar que actualmente, cuando las potencias europeas y los Estados Unidos de la América del Norte se disputan la supremacía de la influencia política y comercial en las América española, la disposición favorable o adversa de las repúblicas que la componen es necesariamente un elemento esencial del desenlace de la cuestión. Y si bien es verdad que, atendidas las ventajas y los inconvenientes de la posición de las naciones contendoras respecto de aquel fin, los Estados Unidos pueden considerarse mejor colocados por ser una república y encontrarse más próxima, es indudable que una diplomacia intolerante, exagerada en sus pretensiones, abusiva de su poder y vejatoria para los gobiernos hispanoamericanos no servirá sino para hacer pasar a manos de los rivales de los Estados Unidos toda la influencia que éstos pretenden obtener. La Inglaterra se apresurará a hacer valer, en tal caso, los precedentes que la favorecen por haber prestado un apoyo eficaz a la emancipación de la América española y no dejará de aprovechar sus relaciones financieras y la vasta extensión de su comercio con las nuevas repúblicas; al paso que la Francia como la nación católica más ilustrada, y la España como fuente de la raza hispanoamericana reclamarán

la cooperación de ésta para completar definitivamente el dique que contenga las pretensiones de los Estados Unidos y la expansión que para ellos, como para todas las naciones nuevas y fuertes, es una de las primeras condiciones de engrandecimiento.

Naciones como esta república no pueden carecer de hombres bastante ilustrados como para comprender bien los intereses de su patria, y bastante dignos al mismo tiempo para facilitar por medio de un carácter liberal y benévolo la adquisición del puesto eminente solicitado en favor de su nación. Y aunque es natural que sus más altas notabilidades diplomáticas sean destinadas a representarla en las capitales de las grandes potencias, le interesa también en alto grado no abandonar sus legaciones en la América española en manos de indignas mediocridades. Gracias a la deplorable negligencia de algunos gobiernos extranjeros, ellas han hecho representar a veces a sus respectivas naciones un papel repugnante y odioso en aquellas repúblicas, mezclándose en las intrigas de las guerras civiles, reclamando indemnizaciones fabulosas por las causas más leves, haciendo alarde de menospreciar a la nación cerca de cuyo gobierno han sido acreditados por medio de comunicaciones indignas de dirigirse aun al jefe de una tribu de salvajes y, en fin, sembrando con su conducta en el corazón de los pueblos un sentimiento de indignación y de profundo disgusto hacia las naciones que habían acreditado a tales agentes.

Así es como una diplomacia bastarda, falseando su alta misión y desfigurando el verdadero carácter de las naciones y de sus gobiernos, insensible a las nobles inspiraciones de la civilización y la humanidad, miserablemente egoísta y dispuesta a asumir una posición agresiva a propósito de todo, ha sido frecuentemente en la América española el origen de actos injustos y humillantes contra sus gobiernos, ha impedido que establezca en espíritu liberal para con los extranjeros, ha retardado el natural desarrollo de las relaciones y del comercio y ha puesto un estorbo al progreso consiguiente a éstas en aquellas repúblicas.

En fin, sin que sea necesario considerar la actitud desdeñosa y aun insolente que la población extranjera, gracias al ejemplo de que hablo, ha solido asumir en esos países, y que es otro obstáculo a la conciliación, es fuerza reconocer que en estado de poco adelanto y de disturbios políticos de que se acusa a las naciones hispano-americanas, hay que contar la diplomacia de algunas legaciones en distintas épocas como una causa muy directa y poderosa; y a ella toca, sin duda, una parte de la responsabilidad que injustamente se quiere hacer pesar sin distinción sobre los

gobiernos de la raza española de la América. Semejante diplomacia merece ser denunciada ante el mundo como digna del desprecio de todas las inteligencias ilustradas y de todos los corazones honrados.

Tal vez la malevolencia que se atribuye a los granadinos del istmo hacia los pasajeros de los Estados Unidos sea el resultado de otras causas que las que acabo de señalar; pero lo cierto es que éstos no han dejado de sufrir tal o cual hostilidad de parte del pueblo, especialmente cuando por no existir todavía el ferrocarril era indispensable acudir a los habitantes en busca de guías y cabalgaduras para atravesar la distancia que media entre los dos océanos.

Así, por ejemplo, después de un precio considerable estipulado y pagado de antemano, el viajero se instalaba triunfalmente sobre una mula panameña que indignada de verse espoleada por un *yankee* a vuelta de dos o tres corvetas lo colocaba de asiento sobre una vereda donde no faltaban piedras ni espinas. Otras veces el inteligente animal no se contentaba con esta protesta, sino que después de haber andado la mitad del camino y cuando el caballero se hallaba molido hasta los huesos y adolorido hasta las entrañas lo hacía caer suavemente por las orejas y regresaba al gran galope llevando consigo, al hogar de donde había partido, la maleta que contenía el oro traído de California del desventurado jinete.

El guía se lanzaba al instante en persecución de la fugitiva con toda la velocidad posible, la lluvia caía a torrentes, el sol lanzaba por intervalos una luz capaz de calcinar las rocas, espesas nubes de mosquitos oscurecían a cada momento la atmósfera. El infeliz pasajero se desesperaba en tal posición aguardando que el guía apareciera con la bestia rescatada en la extremidad del sendero; pero ni el guía ni la bestia ni la maleta ni el oro volvían a aparecer jamás. ¿Quién podía saber en dónde estaba una mula extraviada durante un mal tiempo en un país cubierto de bosques, lleno de pantanos, entrecortado por torrentes y malos pasos? Y en cuanto al guía, ¿no había regresado por mandato del pasajero en busca de la cabalgadura desde la mitad del camino? Claro era, pues, que había andado dos veces la mitad y no se le había pagado para más.

Yo, no perteneciendo a los Estados Unidos, y habiendo tenido la buena suerte de encontrar el ferrocarril, me he visto libre de tales accidentes y pude llegar sin dificultad a Aspinwal de donde salí el 24 de octubre para Nueva York a bordo del vapor "Star of the West".