

3. El Viaje, los viajes y los viajeros.

3.1. La Literatura de viajes y los viajeros latinoamericanos.

Antes de adentrarnos en el tema, tenemos ante nosotros el problema de la definición de la literatura de viajes y de su lugar en el campo de la literatura. Kristi Siegel nos dice, “la teoría del viaje examina la literatura de viajes y el proceso del viaje en sí mismo”⁵⁶, así como “la literatura de viajes, asociada con guías y otros temas turísticos, lucha por obtener un lugar como género distinto y respetado, y el estudio de la literatura de viajes sufre de un destino similar y de confusión”.⁵⁷

El nuevo interés por la literatura de viajes data de los años 1970-1980 debido a un cambio del pensamiento y de la manera de pensar. “El interés por el viaje y por la literatura de viajes surgió como el resultado de un clima intelectual que pone en cuestión imperialismo, colonialismo/postcolonialismo, etnografía, diáspora, cultura visual y espectáculo.”⁵⁸ También surge la necesidad de definir y darle un lugar como un género adecuado a necesidades nuevas, “literatura de viajes es, en gran

⁵⁶ Traducción del autor de: “Travel theory examines travel writing and the process of travel itself”, en: Siegel, Kristi, (edit.), *Issues in Travel Writing, Empire, Spectacle and Displacement*, New York 2002, p. 1

⁵⁷ Traducción del autor de: “Travel writing -associated with guidebooks and other tourist apparatuses- struggles for its place as a distinct (and respected) genre, and the study of travel writing suffers a similar fate and confusion”, en: Siegel, Kristi, (edit.), *Issues in Travel Writing, Empire, Spectacle and Displacement*, New York 2002, p. 1

⁵⁸ Traducción del autor de: “Interest in travel and travel writing emerged as the result of an intellectual climate that is interrogating imperialism, colonialism/postcolonialism, ethnography, diaspora, visual culture, and spectacle”, en: Siegel, Kristi, (edit.), *Issues in Travel Writing, Empire, Spectacle and Displacement*, New York 2002, p. 1

medida, el registro de lo uno ve en ese viaje”⁵⁹, “la literatura de viajes sirve como un género particularmente apto para el estudio de la cambiante política cultural.”⁶⁰

La literatura de viajes se ve confrontada con una visión y un concepto nuevos de sí misma, y trata de justificar su calidad de género y su existencia en el mundo contemporáneo, basándose en la búsqueda y la pérdida del yo al traspasar los límites del otro y comparando desde sus propios patrones y normas.

“La dialéctica de la apropiación de lo ajeno y de la autoentrega al objeto, una dialéctica de la búsqueda y de la pérdida del Yo, fundamenta la nueva cualidad epistemológica de la literatura de viaje.”⁶¹

“La literatura de viajes cruza fronteras en sentido literal y figurativo y trabaja en la revelación de nuestros prejuicios culturales”⁶²... “La literatura de viajes implica a menudo una visión desde casa. El viaje llama implícitamente la noción ‘casa’ en cuestión de su patrón típico con el que son medidas las experiencias. Entonces, por definición lo exótico sería ‘lo otro que no es de casa’”.⁶³

⁵⁹ Traducción del autor de: “Travel writing is –in large measure- the record of what one sees on that journey”, en: Siegel, Kristi, (edit.), *Issues in Travel Writing, Empire, Spectacle and Displacement*, New York 2002, p. 2

⁶⁰ Traducción del autor de: “Travel writing serves as a particularly apt genre to study the changing political culture”, en: Siegel, Kristi, (edit.), *Issues in Travel Writing, Empire, Spectacle and Displacement*, New York 2002, p. 3

⁶¹ Traducción del autor de: “Die Dialektik der Aneignung des je Fremden und der Selbstausslieferung an den Gegenstand, eine Dialektik der Ich-Suche und des Ich-Verlust, begründet die epistemologisch neue Qualität der Reiseliteratur“, en: en: Wolfzettel, Friedrich, *Ce désir de Vagabondage Cosmopolite*, Tübingen 1986, p. 6

⁶² Traducción del autor de: “Travel writing crosses literal and figurative boundaries and works to expose our cultural preconceptions”, en: Siegel, Kristi, (edit.), *Issues in Travel Writing, Empire, Spectacle and Displacement*, New York 2002, p. 8

⁶³ Traducción del autor de: “Travel writing often implies the view from home. Travel implicitly calls the notion of ‘home’ into question that is typically the standard from which experiences are measured. By

Zygmunt Bauman intenta por su parte hacer una clasificación no de los libros de viajes, sino del viajero, según sus intenciones y su comportamiento durante sus desplazamientos, lo que sin duda influye en la forma de narrar y en la obra escrita que de ello resulta. Sus tipos de viajero son el peregrino, el vagabundo, el turista y el paseante (flâneur)⁶⁴. El peregrino anda siempre a la búsqueda de algo que se encuentra en otro lugar, por lo que tiene que desplazarse.⁶⁵ El vagabundo por su parte es un nómada que se traslada constantemente, sus necesidades lo impulsan y le señalan el rumbo, que nunca es fijo, por lo que tiene una libertad total de movimiento.⁶⁶ A diferencia del vagabundo, el turista tiene un lugar al cual retornar después de sus empresas viajeras, y su trayecto lleva una intención.⁶⁷ El paseante o flâneur, sale a descubrir escenas, los países y paisajes son pinturas en las que se entremezclan el parecer con el ser y las describe así como él las ve, como superficies o láminas de un libro.⁶⁸

Aunque los viajes son tan antiguos como la humanidad misma y los libros de viajes pudieran remontarse a los egipcios, fenicios y las culturas mesopotámicas, pasando por los griegos y los romanos, la literatura de viajes adquiere importancia con el renacimiento. Los nuevos descubrimientos técnicos y científicos de la época, así como el desarrollo del comercio, dieron un nuevo impulso a los viajes. Europa empieza a moverse en todas direcciones y con ello los relatos viajeros

definition , then, exotic would be ‘other than home’”, en: Siegel, Kristi, (edit.), *Issues in Travel Writing, Empire, Spectacle and Displacement*, New York 2002, p. 4

⁶⁴ Bauman, Zygmunt, *Flâneure, Spieler und Touristen*, Essays zu postmodernen Lebensformen, Hamburg 1997, pp. 136-159

⁶⁵ *Ibid.*, p.136

⁶⁶ *Ibid.*, p. 154

⁶⁷ *Ibid.*, p. 158

⁶⁸ *Ibid.*, p. 150-151

aumentan, desde las peregrinaciones a Santiago de Compostela y Roma junto con los viajes dentro de Europa, hasta los itinerarios por Tierra Santa, Asia Central, China, India, las Islas de las Especias y África. Los viajes se convierten en esta época en un motor para el comercio y para las relaciones diplomáticas.

En 1492 un viajero italiano, Cristóbal Colón, abre otro continente a las fantasías de Europa. América se despliega ante las ávidas miradas de los europeos como un inmenso y nuevo campo para la exploración y como depositaria de toda su geografía mítica. Hacia ese “Nuevo Mundo” es a donde se dirigieron los aventureros en pos de oro y riquezas como las leídas en El Millón del veneciano Marco Polo. Con Cristóbal Colón no sólo llegan exploradores y conquistadores, sino también la literatura española, base indiscutible de la latinoamericana.

Colón llevó durante su viaje un diario que se ha perdido, pero que le sirvió de base para escribir sus Cartas de Relación a los reyes de España, donde les informa de sus exploraciones y descubrimientos. Después vendrían las empresas de conquista, cuyos jefes también escribieron Cartas de Relación donde se encuentran descripciones de nuevas tierras y de pueblos antes desconocidos, las más famosas de ellas son las de Hernán Cortés, conquistador de la Nueva España o México, quien debido a su paso por la Universidad de Salamanca y a sus conocimientos literarios pudo imprimirles un elegante estilo.

El Continente Americano viene a convertirse en un nuevo objetivo para la literatura de viajes⁶⁹. El mundo al recuperar su movilidad gracias a los nuevos descubrimientos en la navegación y al fortalecimiento de los gobiernos, que de esta manera pudieron combatir a la piratería y al bandolerismo, y se volvió a dar aliento a las ansias viajeras. África y Asia seducían con su exotismo, América despertaba en la imaginación el anhelo por la geografía fantástica de las leyendas, El Dorado, Cíbola y Quivira, las Siete Ciudades, Antilla, la Fuente de la Eterna Juventud, el País de las Amazonas, la Isla de San Brandán, la Tierra de Ofir, California y también, ¿Por qué no?, el Paraíso Terrenal, fueron buscados ardorosamente por miles de soñadores por toda su dilatada extensión.

Europa por su parte atrajo a viajeros más prácticos y terrenales. Al no tener ya la unidad de los tiempos del Imperio Romano, el territorio europeo estaba fragmentado en un mosaico de estados y fronteras, que si bien eran por una parte un obstáculo para el viajante, por la otra estimulaban las empresas viajeras y las volvieron necesarias. Debido al comercio se intensificaron las relaciones entre los países, que a su vez hicieron de la diplomacia una necesidad de estado.

Los viajes de estudio y aprendizaje hicieron su aparición a través de los jóvenes de la aristocracia, los futuros funcionarios reales, que recorrían Europa para conocer y observar las costumbres e instituciones de los diferentes estados que la conformaban. Estos conocimientos les serían de utilidad posteriormente en los puestos de gobierno al servicio de su país. Los viajes de aprendizaje derivarían

⁶⁹ Núñez, Estuardo (Comp.), Viajeros hispanoamericanos. Temas continentales, Caracas 1989, p. IX

después en la *grand tour* de la nobleza británica del siglo XVIII por tierras continentales, la que después sería imitada por las clases altas de toda Europa.

Durante los siglos XVIII y XIX viajeros franceses se dispersaron por todos los países del mundo, tomando notas, redactando diarios y memorias, en fin, escribiendo relatos de viajes. Su papel es para la literatura de viajes de vital importancia, pues, además de abarcar toda la geografía (los viajeros franceses estuvieron en Europa, Asia, África, Oceanía y en todos los países del continente americano), sus obras reflejan una visión más moderna, producto de la ilustración.

“El relato de viajes de estilo antiguo, es sin perjuicio de su fuerte orientación hacia la historia natural y a los temas históricos-arqueológicos o literario-sociales, parte del sistema de educación y del ideal educativo de la Ilustración, cuya pretensión de universalidad y cuya cultura social por encima de las naciones, no toleran una verdadera diferencia, y que además en realidad sugiere en todo lugar una atmósfera social acogedora a través de relaciones, recomendaciones y círculos sociales. Visto de esta manera, viajar significa en primer lugar trato social, tema de conversación, transmisión de conocimientos de sobre país y gente, de segunda mano, pero con la adicional autenticidad del testigo presencial.”⁷⁰ Este texto de Friedrich Wolfzettel nos sintetiza la literatura de viajes de los siglos XVIII y XIX.

⁷⁰ Traducción del autor de: “Der Reisebericht alten Stils ist unbeschadet seiner stärker naturkundlichen, historisch archäologischen oder literarisch gesellschaftlichen Ausrichtung Teil des aufklärerischen Bildungssystems und Bildungsideals, dessen Universalitätsanspruch und dessen überationale Gesellschaftskultur keine wirkliche Fremdheit aufkommen lassen und zudem realiter überall durch Bekanntschaften, Empfehlungen, gesellige Zirkel eine Atmosphäre sozialer Geborgenheit suggerieren. Reisen heisst in dieser Hinsicht zunächst gesellschaftlicher Verkehr, Salongespräch, Vermittlung von Kenntnissen

En las colonias españolas de América, después de realizada la conquista, los viajes intraterritoriales tuvieron también un sentido práctico. Por orden real, muchos funcionarios recorrieron las provincias coloniales a lo largo de todo el continente para escribir noticias acerca de su geografía, de sus habitantes y de sus recursos. Estos informes recibieron el nombre de “comentarios”, “compendios”, “viajes” o “descripciones”, y sirvieron mayormente para fines administrativos.⁷¹

Estos escritos se diferencian de las crónicas de conquista, principalmente en que dejan de describir mayormente hechos y sucesos, para fijarse más en lo que estaba a su alrededor, dejando de ser sólo narrativos para volverse también descriptivos.

“Estos escritores estaban ensayando una nueva forma de escribir, diferenciándose de los ‘cronistas’ comunes, esto es, tratando de presentar escenarios, costumbres y situaciones humanas y sociales, superando el mero relato de sucesos y acaeceres personales dominante entre los anteriores cronistas. Podemos anotar como significativo el cambio de la denominación de ‘crónica’ o ‘corónica’ por la de ‘descripción’, o ‘compendio’, que empieza a hacerse más frecuente desde comienzos del siglo XVII.”⁷²

über Land und Leute aus zweiter Hand, jedoch mit dem zusätzlichen Echtheitsausweis des Augenzeuge“, en: Wolfzettel, Friedrich, *Ce désir de Vagabondage Cosmopolite*, Tübingen 1986, p. 17

⁷¹ Núñez, Estuardo (Comp.), *Viajeros hispanoamericanos*. Temas continentales, Caracas 1989, pp. X-XI

⁷² *Ibid.*, p. XI

El concepto de viaje se vuelve más claro, y América se vuelve independiente, deja de estar sometida a los hechos de los conquistadores y a la fantasía de los escritores y se convierte en el objeto mismo de la obra literaria.

“Así también ha variado la intención y se ha hecho más coherente la noción de ‘viaje’. Se produce una diversificación de géneros: la ‘crónica’ como relato de hechos ocurridos en el tiempo y el ‘viaje’ que incluye desplazamiento espacial y descripción y constatación de la realidad. Sucede que la geografía se ha hecho firme y autónoma y ha dejado de estar subordinada a la imaginación o en función del hecho histórico. La geografía no será más servidora o ancila de la historia. La naturaleza de América se ha hecho autónoma y cobra importancia creciente la apreciación del paisaje y del hombre en él incluido, en vez de su simple presencia inmediata al suceder de la vida o del acontecer temporal.”⁷³

“De tal suerte, al mismo tiempo, que se esclarecen las nociones en esa encrucijada de los siglos XVI y XVII, cambian los títulos de los relatos. Y así la crónica (impregnada de tiempo histórico) se hace viaje o descripción (penetrada de realidad geográfica) con su acopio de nuevas perspectivas.”⁷⁴

Con este tipo de obras es como empieza la literatura de viajes en Hispanoamérica, escrita principalmente por españoles. Cuando los criollos, los

⁷³Núñez, Estuardo (Comp.), Viajeros hispanoamericanos. Temas continentales, Caracas 1989, p. XI

⁷⁴ Ibid., p. XII

mestizos y aún los indígenas empiezan a recorrer el territorio, por encargo del gobierno o de manera independiente, y a redactar sus impresiones, podemos decir que surgió la literatura de viajes propiamente latinoamericana.

Los hispanoamericanos herederos de los viajeros europeos, de sus mismas inquietudes y aspiraciones, así como bajo el influjo de las ideas de la Ilustración, se dieron a la empresa de viajar primero por su continente, para después aventurarse hacia tierras más lejanas en la geografía, como Europa o en la cultura, como los Estados Unidos de América. Al conocer más de cerca su propio país, los criollos reafirmaron también su identidad americana, es decir latinoamericana.⁷⁵

“No debe perderse de vista el hecho de que los viajeros hispanoamericanos del XIX, han asimilado las características del género de viajes a través de la nutrida bibliografía que se había generado en países europeo y que tenían como objetivo principal las tierras americanas del norte y del sur. Bebiendo en ellos la inquietud por conocer tierras –las propias, las vecinas y las lontanas- se lanzaron también ala misma aventura, aunque aprovechando ya las ventajas de los nuevos medios de comunicación.”⁷⁶

El trabajo de muchos de estos escritores hispanoamericanos se ha perdido o permanece en el olvido, como en el caso del doctor Justo Sierra O'Reilly y su obra

⁷⁵ Núñez, Estuardo (Comp.), Viajeros hispanoamericanos. Temas continentales, Caracas 1989, p. XIV

⁷⁶ Ibid. p. XIV

“Impresiones de un viaje a los Estados Unidos de América y al Canadá”. Esto puede deberse entre otras causas a lo que Estuardo Núñez nos dice: “Tal vez se estimaba que los únicos dignos de figurar como grandes escritores de viajes eran los europeos que tanta difusión tuvieron entre nosotros a partir de comienzos del siglo XIX.”⁷⁷

⁷⁷ Núñez, Estuardo (Comp.), Viajeros hispanoamericanos. Temas continentales, Caracas 1989, p. XV

3.2. Viajar en la primera mitad del siglo XIX. El Itinerario del viaje de Justo Sierra O'Reilly por los Estados Unidos de América, 1847-1848.

En el tomo primero de la obra “Impresiones de un viaje a los Estados Unidos de América y al Canadá” se encuentra relatado íntegramente el itinerario del trayecto recorrido por el doctor Justo Sierra O'Reilly, partiendo desde la ciudad de Campeche en la península de Yucatán hasta llegar a la ciudad de Washington, capital de la Unión Americana.

Durante su empresa viajera, el doctor Justo Sierra hace uso de todos los medios de transporte existentes en su época, si hacemos excepción de los vuelos en globo, que lo hubieran asemejado a los personajes literarios de las obras que el francés *Jules Verne* aún no escribía.

Barcos de vela y de vapor llevaron a Sierra O'Reilly en su travesía por el Golfo de México y por las corrientes del caudaloso río Mississippi y sus afluentes; una diligencia tirada por caballos hizo posible su paso a través de los accidentados *Allegheny* de los Montes Apalaches; y por último en Cumberland, en el estado de Maryland, hace uso del ferrocarril, entonces desconocido en Yucatán, en México y en Latinoamérica, para transportarse a la ciudad de Washington, como simbolizando su entrada a la capital del país de los adelantos técnicos y científicos.

El doctor Justo Sierra O'Reilly inicia su viaje a los Estados Unidos de América la mañana del 12 de septiembre de 1847 al partir del puerto de la ciudad de Campeche en la goleta norteamericana *Essex*. Este barco velero de uso mayormente comercial, lo transportaría hasta el puerto mexicano de Veracruz, que en ese entonces se encontraba ocupado por la flota norteamericana.

Antes de continuar sería pertinente conocer las causas que originaron este viaje a la América del Norte, así como las circunstancias y la situación en que se realizó. Sin detenerme en muchos detalles que pueden ser consultados en diferentes libros de historia, intentaré dar una idea general de cómo estaban las cosas en Yucatán y en la República Mexicana, cuando Sierra O'Reilly inicia su viaje en medio de condiciones graves y delicadas.

Empezaremos por Yucatán, que en ese tiempo se había independizado y separado por segunda ocasión del resto de México. En diciembre de 1845, el presidente interino del partido liberal, José Joaquín Herrera fue derrocado por Mariano Paredes Arrillaga, quien asumió el gobierno del país e impuso un régimen centralista conservador que convertía a todos los estados en departamentos, dependientes directamente del poder presidencial; debido a esto, Yucatán sintió menoscabados sus derechos y deshechos sus compromisos con la República Mexicana.

El primero de enero de 1846, Yucatán reclama su soberanía, declara su independencia y se separa de México, alegando la ruptura del pacto de federación y defendiendo su postura liberal. Meses más tarde, el 13 de mayo, debido a reclamos territoriales y a roces fronterizos, los Estados Unidos le declaran la guerra a la República Mexicana e inician las hostilidades. México obligado por las agresiones y los ataques a su territorio, se ve en la necesidad de declararle a su vez la guerra a la Unión Americana el 7 de julio de ese mismo año.

Considerándose independiente y completamente ajeno a los problemas que México pudiese tener, Yucatán se niega a participar en esta guerra. En un intento de mantener la integridad de su territorio la República Mexicana firma un acuerdo con Yucatán en el cual le otorgaba la autonomía plena.

Yucatán, como el resto del país se encontraba dividido en los dos ya conocidos grupos políticos de los liberales federalistas y de los conservadores centralistas. Los conservadores liderados por Miguel Barbachano y con sede en la ciudad de Mérida, aceptan el convenio con México; los liberales encabezados por Santiago Méndez, el suegro de Sierra O'Reilly, y con base en el puerto de Campeche, rechazan dicho acuerdo y se niegan a someterse a un gobierno centralista.

En octubre de 1846, la marina de los Estados Unidos ocupa la Isla del Carmen, que situada entre el Golfo de México y la Laguna de Términos, era un importante puerto de Yucatán y punto indispensable para la exportación comercial de la ciudad de Campeche. Al ver seriamente afectadas sus actividades de comercio y

sus intereses mercantiles perjudicados, los liberales campechanos optan por la neutralidad en esta guerra.

Para poder tomar esta decisión tan seria, la facción campechana necesitaba tener el control político de todo el estado, por lo tanto el 8 de diciembre de 1846, Campeche se pronunció contra el gobierno de Mérida, la capital. El 21 de enero de 1847, los campechanos ocuparon Mérida y con esto obtuvieron el poder sobre todo Yucatán.

Durante esta lucha de facciones, ambos partidos habían dado armas a los indígenas mayas del interior para que los ayudaran en sus propósitos, error muy grave que algunos meses más tarde lamentarían y que darían motivo a la empresa diplomática del doctor Sierra en la Unión Americana.

El 30 de julio de 1847, cansados de la explotación y la discriminación de que eran objeto, de la invasión continua de sus tierras así como del incumplimiento de las promesas que se les habían hecho, y además, con la confianza que les daba tener armas en sus manos, los mayas se levantan contra todos los criollos y mestizos de Yucatán en una sangrienta guerra, con el objetivo de expulsarlos del territorio o de exterminarlos.

Debido a que no esperaban una reacción de esta naturaleza por parte de un pueblo sometido, los criollos y los mestizos son tomados por sorpresa y no tuvieron mas alternativa que huir para tratar de organizarse y agruparse en un

frente común que pudiera detener la furia indígena que buscaba venganza para su rencor de siglos.

Para mayo de 1847 los rebeldes mayas tenían ya en su poder casi toda la península de Yucatán, habían saqueado e incendiado importantes poblaciones como Valladolid, Izamal y Tekax. Los criollos se habían refugiado en Mérida, la capital, donde se encontraban las fuerzas del gobierno; en Campeche, en espera de una embarcación que los llevase fuera del peligro; y en la Isla del Carmen, donde debido a su ocupación por las fuerzas norteamericanas se sentían seguros.

El tiempo pasaba, las esperanzas del gobierno de recuperar el territorio y de sofocar la rebelión desfallecían y las carencias de la sitiada población criolla aumentaban, debido al agotamiento de las reservas de alimentos y a la llegada continua de nuevos refugiados que huían de la matanza.

El estado de las cosas puede ser imaginado fácilmente, también descrito en relatos llenos de pinceladas de sangre. En medio del terror, los criollos intentan darse valor asumiendo el papel de representantes y defensores del “mundo civilizado” ante los “indios bárbaros”, muy de acuerdo al pensamiento de la época y al expresado en la obra de su contemporáneo, el argentino Domingo Faustino Sarmiento.⁷⁸

⁷⁸ Sarmiento, Domingo Faustino, *Facundo o civilización y barbarie*, Buenos Aires 1938.

Esta grave situación en la Yucatán se encontraba nos la plantea Javier Rodríguez Piña de una forma muy sencilla, tratando de expresar el sentir y el pensar de los criollos de ese tiempo, escribiendo lo siguiente:

“El ataque al poblado de Tepich por parte de los indígenas mayas el 30 de julio de 1847, marcó el inicio de lo en adelante se conocería como la guerra de castas de Yucatán. Muy pronto el conflicto conoció una violencia sin límite, tanto de los indios como de los blancos. Para los segundos y también para muchos sectores sociales del país, la guerra expresaba claramente el conflicto entre ‘civilización’ y ‘barbarie’.”⁷⁹

El gobernador liberal Santiago Méndez Ibarra, al no encontrar ninguna solución para tan lamentable situación en su estado, comisiona a su yerno y lo envía a Estados Unidos en busca de auxilio. Sierra O’Reilly va autorizado para, en caso de que las súplicas no fueran tomadas en cuenta, negociar la ayuda norteamericana, ofreciendo pagar por ella, o ceder a cambio el control sobre Yucatán.

Así estaba la situación aquella mañana del 12 de septiembre de 1847 en Campeche, donde detuvimos el itinerario de nuestro viaje. La goleta *Essex* en una travesía siguiendo la costa del Golfo de México, llega al puerto de Veracruz seis días después. Sierra O’Reilly obtiene el 19 de septiembre una entrevista con el comodoro Matthew Calbraith Perry, a la sazón comandante de la flota de

⁷⁹ Rodríguez Piña, Javier, Prólogo, en la Guerra de Castas, testimonios de Justo Sierra O’Reilly y Juan Suárez Navarro, México 1993, p. 16.

ocupación norteamericana, para plantearle la devolución de la Isla del Carmen a Yucatán. Perry, quien más tarde, en 1854, obligaría la apertura del Japón, solo le da evasivas al asunto dando como excusa órdenes superiores.

Debido a la falta de transporte para continuar el viaje, Sierra se ve obligado a permanecer en Veracruz hasta la noche del 26 del mismo mes, que es cuando logra abordar el vapor *Alabama*, también de bandera norteamericana. Esta embarcación lo llevaría hasta Nueva Orleans, haciendo escala en el puerto de Tampico del 28 al 29 de septiembre. Durante la travesía Sierra nos explica el funcionamiento de las máquinas de vapor.⁸⁰

Después de la impresionante vista del delta del río Mississippi, llega a la ciudad de Nueva Orleans el 4 de octubre de 1847. En esta Babel del subtrópico, poblada por gentes de orígenes diversos como franceses, criollos, españoles, negros, mulatos de todas tonalidades, *cajuns*, alemanes, irlandeses, escoceses, angloamericanos y sin faltar los hispanoamericanos, Sierra tiene que permanecer hasta el día 27 de este mes por causa de haberse enfermado, primero él mismo y después su acompañante Rafael Carvajal.

Después de la larga convalecencia, Sierra O'Reilly puede continuar su recorrido la tarde del 27 de octubre en el vapor *Empire*. El viaje se realiza río arriba por la cuenca del Mississippi para luego continuar por el río Ohio, tiempo que es

⁸⁰ Sierra O'Reilly, Justo, Impresiones de un viaje a los Estados Unidos de América y al Canadá, Campeche 1850, tomo I, pp. 49-50

aprovechado para escribir un poco acerca de la historia, organización política y las constituciones de los estados de Luisiana, Mississippi, Arkansas, Tennessee, Kentucky, Illinois e Indiana. El trayecto termina el 3 de noviembre en la ciudad de Louisville, en el estado de Kentucky, donde permanece una noche.

El 4 de noviembre al medio día el viaje continúa en dirección Cincinnati siguiendo la ruta fluvial del Ohio en el vapor también llamado *Ohio*. Llega a la mañana siguiente, tras relatar acerca de la constitución política y de la historia del estado de Ohio. Sierra vuelve a tomar ese mismo día por la tarde el vapor *Hibernia* con destino a Pittsburgh, Pensilvania.

La llegada a Pittsburgh ocurre el día 7 de noviembre después de empezar a sentir los rigores del frío norteamericano y de escribir un extracto de la constitución de los estados de Virginia y de Pensilvania. Tras corta permanencia en la ciudad, el día 9 por la tarde parte en dirección a Baltimore, Maryland, por una ruta donde era necesario tomar tres medios de transporte distintos: barco de vapor, diligencia de caballos y el novedoso ferrocarril.

En la primera parte de la ruta abordó el vapor *Swatara* para navegar por el río Monongahela hasta el poblado de Brownsville, en el mismo estado de Pensilvania, a donde llegó el día 10 de noviembre.

La segunda parte consistió en el trayecto en diligencia de caballos desde Brownsville hasta la ciudad de Cumberland en Maryland, saliendo el mismo día 10

para atravesar los Montes Allegheny, parte de la cadena de los Apalaches. Después de una corta recaída por el camino de su acompañante Rafael Carvajal, el doctor Sierra llega a Cumberland el 11 de noviembre de 1847 por la tarde. El frío clima de la América del Norte seguía haciéndole sufrir y añorar cada vez más su cálido Yucatán, que se encontraba en grave peligro.

Esa misma noche del 11 de noviembre en Cumberland, Sierra O'Reilly contempla por primera vez la llegada de un tren tirado por una locomotora y su impresión es tan grande como el mismo nos lo narra en el siguiente fragmento de su libro:

“Allí me encontraba cuando, al escucharse el sonido de una campana, la turba inmensa de curiosos se dirigió de prisa a los muelles del *Depot* del ferro-carril para presenciar el arribo del tren de Baltimore que se esperaba. Descendí al punto para seguir el movimiento general, y llegué pocos segundos antes de que la prolongada línea de carros tacase el término de su viaje: con el formidable impulso que le había impreso la poderosa fuerza de la máquina, llegó el tren por sí solo, y sin el auxilio de ésta, que se había apartado del carril directo, tomando uno extraviado, como a la distancia de unos trescientos pasos del *Depot*. El que contempla por primera vez un espectáculo tan sorprendente y majestuoso no puede menos de sentir una impresión indefinible: yo no sabría decir cual fue la mía en aquella ocasión, pues lo que había visto hasta allí en material de ferro-carriles no era comparable con lo que estaba a la sazón contemplando.”⁸¹

⁸¹ Sierra O'Reilly, Justo, Impresiones de un viaje a los Estados Unidos de América y al Canadá, Campeche 1850, tomo I, pp. 364-365

La noche pasada en Cumberland, el doctor Sierra la utiliza para describir al estado de Maryland, narrar parte de su historia y para hacer un resumen de su constitución política. Al día siguiente 12 de noviembre por la mañana, es el ferrocarril el encargado de conducirlo hasta Baltimore.

Durante esta parte del trayecto, tan impresionado como estaba y haciendo uso de los conocimientos adquiridos en sus libros, Sierra trata de explicar el funcionamiento de la locomotora de vapor.⁸² La llegada a Baltimore fue a las 6 de la tarde de ese mismo día 12.

Esta ciudad situada en la bahía de Chesapeake, formada por las desembocaduras de los ríos Susquehanna y Potomac, le agrada en sobre manera. El alumbrado público, el empedrado de sus calles, el movimiento de su puerto, la actividad de su comercio, la belleza de sus mujeres y su catedral, sede de la primera diócesis católica de los Estados Unidos de América, despiertan su admiración.

Permanece algunos días en Baltimore y Sierra O'Reilly los aprovecha para recorrer a gusto la ciudad, para hacer una descripción amplia y contar algo de su historia, tras lo cual, el viaje y el viajero toman rumbo hacia su destino final, la

⁸² Sierra O'Reilly, Justo, Impresiones de un viaje a los Estados Unidos de América y al Canadá, Campeche 1850, tomo I, pp. 379-380

ciudad de Washington en el distrito de Columbia, capital de la poderosa Unión Americana y sede de las esperanzas de la angustiada población de Yucatán.

Con el ferrocarril llega finalmente a su meta, entrando a Washington el día 16 de noviembre de 1847 a las 10 de la mañana. El doctor Sierra permanecería en esta ciudad poco más de seis meses, cuando después de ser presentado su asunto el 29 de abril, y tratado por última vez en la cámara de senadores el 31 de mayo, decide emprender su regreso a Yucatán el 16 de Junio de 1848.

Desde mediados de noviembre de 1847 hasta fines de abril de 1848, Sierra se dedica a recorrer los estados vecinos, a observar a la sociedad americana, a hacer una corta excursión por la parte fronteriza de Canadá; a poner en orden sus anotaciones, y a reflexionar sobre sus impresiones. A su regreso utilizaría casi la misma ruta con ligeras variaciones y suprimiendo el trayecto en diligencia de caballos.

En el itinerario del doctor Justo Sierra O'Reilly podemos observar todos los medios de transporte que existentes en su tiempo, y a través de la ruta trazada a lo largo de las 420 páginas del tomo primero de su obra "Impresiones de un viaje a los Estados Unidos de América y al Canadá", vemos reflejados a los viajeros y al viajar de la primera mitad del siglo XIX.

