

provecho puede verse en la Biblioteca Nacional, lo que acerca de esta obra verdaderamente de Romanos dejó escrito el Marqués de Montesclaros que tanta parte tomó en ella como Virrey de Méjico.

Ahora sigamos con nuestra interrumpida materia acerca de la comunicación interoceánica por otros puntos distintos de Nicaragua y Panamá; pero recordemos antes otra obra hidráulica empezada y muy adelantada por los incas y propuesta por los españoles para su terminación antes de acabarse el siglo XVI.

En la carta que el Factor de Potosí, Juan Lozano Machuca, escribió al Virrey del Perú á 8 de Noviembre de 1581 describiendo la provincia de los Lipes, dice: «Asimismo en el término y contorno de Tarapacá, que desde el puerto de *Pisagua é Hiqueique*, donde hay indios *uros* pescadores, hasta el puerto de *Loa*, hay muchas minas de plata y oro... y otros metales. Y el inga pretendió echar el río de *Mauri*, que es en la cordillera, al valle del *Algarrobal*, que, junto á *Tarapacá*, y cinco leguas del cerro que llaman *Asino*, donde labró el inga y Lucas Martín Begaso, y Pedro Sande ha labrado y vístolo por vista de ojos; y este río intentó el inga echallo al *Algarrobal* dicho, y para ello rompió sie-

te leguas de tierra, y lo dejó como entraron los españoles en la tierra, y faltará por romper un cuarto de legua de la cordillera, que se podrá romper y abrir con costa de seis mil pesos ensayados, y sería de muy gran efecto echar este río para cultivar las minas, porque son muy ricas y es tierra fértil y abundante de comida; y si se echase este río se podrían poblar dos ó tres pueblos españoles y reducir los indios de aquel distrito, etcétera.»

De otros proyectos que hubo para la unión de ambos Océanos, y cómo la consiguió un fraile en 1788.

MENOS célebres y numerosos han sido los proyectos ideados para cortar el gran istmo de Tehuantepec, que los excitados para juntar en uno los dos grandes Océanos que bañan la América, sirviéndose de los lagos y ríos de Nicaragua. No han de quedar aquéllos olvidados ni otros por el estilo, aunque de menos renombre, pues todos contribuyen á poner de resalto el cuidado que nuestros mayores pusieron en la comunicación interoceánica tan estudiada de treinta años á esta parte.

Acerca del istmo de Tehuantepec, conoz-

co la minuciosa descripción topográfica que para el intento de canalizarlo se hizo de uno y otro de sus extremos, y también el planímetro documento en que se inserta el proyecto de D. Gabriel de Villalobos, dirigido á S. M. Carlos II, para juntar ambos mares á través del istmo dicho.

Es curiosa su lectura y dice: «No puedo dejar de representar á V. M. el desconuelo que me causa ver que Dios haya dado á V. M. riquezas, frutos los más preciosos que hay en el mundo, disposición para la conducción de ellos desde el Sur al Norte y desde el Norte al Sur para poderlos transportar y comunicar por agua, y no se hace y se desprecia lo que otro monarca deseara tener... bien al contrario de lo que el Rey cristianísimo está haciendo el día de hoy en la obra que trae para la comunicación del Océano con el Mediterráneo á costa de tantos millones (1).

»La que V. M. pudiera tener por estos ríos, no tiene gasto alguno, y la utilidad fuera muy grande. Debe V. M. abrir estas navegaciones de Sur y Norte, que son los ríos referidos de Tehuantepeque y Guazacalco

(1) El canal del Languedoc, pero sin tantos millones como dice Villalobos.

[sic], cuando ambos á dos tienen puertos, y porque el de Tehuantepeque no es muy seguro, se podía surgir en uno que tiene inmediato no tres leguas de él, que es muy capaz de cualesquier navíos. Esta proposición no se hace para que se ponga luego en ejecución antes de pesar todos los inconvenientes que hay de una parte á otra... ó si no dejarlo al tiempo que él dirá, según los accidentes, lo que se debe hacer.» Líneas atrás había dicho Villalobos: «Sesenta leguas de Omatepeque está el puerto de Tehuantepeque, en un río caudaloso que entra en él, que es el que propuso D. Marcos Lucio á V. M., para que se navegase y comerciasen las mercaderías de ambos mares por el río de Guazacalco que sale á la mar del Norte cuarenta y cinco leguas de la Veracruz á sotavento de ella, y es cierto que se debía abrir, porque por esta parte se estrechan los dos mares, tanto que [ha] habido muchas personas que dicen los han visto desde la cuesta de los Icacos.»

No se dejaron de la mano estos proyectos, aunque merecían poco el afecto de los hijos de las provincias que debían ser cortadas por las obras para la comunicación de entrambos mares, y Virrey hubo que cosechó hartos sinsabores por haber sembrado

entre los naturales de las provincias dichas la especie de que contribuyeran á la obra de la canalización con recursos pecuniarios, una vez que llevada á cabo serían los más beneficiados con ella.

De igual achaque, opino, debieron padecer los vecinos de Oajaca en 1745, pues el Memorial que presentaron y es conocido en la historia de aquel virreinato con el nombre del «Memorial presentado por los vecinos de Oajaca», les mereció una amonestación del Virrey.

Siéndolo por los años de 1775 y otros antes, D. Antonio Bucareli y Ursúa mandó al coronel D. Agustín Crammer y á un señor Corral que estudiaran la apertura del canal de Tehuantepec, y de igual celo y empeño estuvieron tocados los Virreyes Conde de Revillagigedo (1789-1794) y D. José de Iturrigara y (1803-1808).

La necesidad de fortificar á Veracruz fué una de las causas que no dejaron en el olvido el proyecto de canalizar el grueso istmo de Tehuantepec; bien es verdad que sólo veinticinco kilómetros debían ser abiertos, como se dijo al Conde de Revillagigedo, pues lo demás lo suplían los ríos, tratándose de que lo pasaran sólo buques pequeños. En gruesas chatas y de poco calado hicieron por

ellos su viaje unos cañones de grueso calibre fundidos en Manila y destinados á Veracruz, que llegaron sin novedad á su destino, habiendo sido corto el trayecto hecho por tierra.

Si en los días del memorable Ministro universal de Carlos IV se agitó, ya lo vimos, en su mente la idea de canalizar á Nicaragua, no se mostraron las Cortes españolas de 1813 indiferentes á que se llevara á cabo igual trabajo en el istmo de Tehuantepec.

La Memoria leída acerca de esto por el secretario del despacho de la Gobernación de Ultramar en la sesión del 3 de Octubre de dicho año, dice: «Con motivo de un expediente instruido por el Virrey de Nueva-España sobre la habilitación de los puertos de Huatulco y Escondido, en la costa del Sur, al remitirlo de orden de S. A. para la resolución de las Cortes generales y extraordinarias, ha tenido á bien manifestar á las mismas Cortes el gran beneficio que recibirían la agricultura y el comercio de abrir la comunicación del mar del Sur con el del Norte por el río Chimalpa que nace en las montañas de Tarifa en el expresado reino de Nueva-España y desemboca junto á Tehuantepeque, y por el río de la Pasa que dista

poco del anterior y corre hacia el Norte en dirección opuesta al mismo, reuniéndose con el de Guazacualco, que desagua á sesenta ó setenta leguas de Veracruz.

»Pero no estimando S. A. suficientes las noticias que hasta aquella fecha pudieron adquirirse sobre el modo y lugar de realizar tan útil proyecto, mandó al Virrey recoger y remitir todas las que haya en el particular, y que comisionase dos sujetos inteligentes para examinar el terreno y calcular los gastos y arbitrar fondos á fin de presentar uno y otro á las mismas Cortes, etc.»

Se pasó á informe de la comisión nombrada, y el 30 de Abril de 1814 recayó sobre ello el siguiente Decreto que es el 85: «Las Cortes, con el fin de facilitar el comercio desde el seno mejicano con los puertos del mar del Sur, y conformándose con el dictamen de la Regencia del Reino, ha tenido á bien conceder su permiso para la construcción de un canal entre los ríos de Chimilapa y Gozacualcos en el istmo de Tehuantepec, costeándose de los fondos del consulado de Guadalajara [de Méjico], y confiriéndose por el Gobierno esta comisión al sujeto ó sujetos que estuviere en sus facultades y tengan la aptitud y demás requisitos necesarios para el acierto de tan importante empresa.

Lo tendrá entendido la Regencia del Reino y dispondrá lo necesario para su cumplimiento. Dado en Madrid á 30 de Abril de 1814. — *Antonio Joaquín Pérez*, Vicepresidente. — *Blas Ostolaza*, diputado Secretario. — *Tadeo Garate*, diputado Secretario. — A la Regencia del Reino.»

Ya estaba el país en esta fecha hondamente conmovido con los sucesos de la independencia, y sabido es que la guerra no da tregua jamás para esta clase de trabajos.

El mismo D. Gabriel de Villalobos, de quien antes hablamos, dió otro informe acerca de la facilidad que había en Costa Rica de pasar de un mar á otro; no es tan explícito lo que en él se dice, que pueda tomarse como proyecto de juntar á través de esta provincia el Pacífico al Océano; lo pondré, sin embargo, aunque no sea más sino por el poco sitio que lleva. Después de decir cómo la pobreza de los moradores de dicha provincia de Costa Rica se adecua poco al nombre de la tierra, pues no obstante de ser la más amena y pingüe que hay en las Indias, están sus habitantes reducidos á comer un poco de maíz y cuatro vacas que crían para su sustento, añade: «Habría gentío de cinco mil personas, y comercian con algunos extranjeros que llegan á aquella costa á

coger tortuga para hacer bastimento para sus navíos, y van haciendo entradas en Costa Rica en que tienen gran facilidad por los ríos que salen al mar de ella. Por aquí se van estrechando los dos mares mucho, y hay parajes por donde con gran facilidad se puede pasar de uno á otro, etc.»

El eminente jurisconsulto D. Juan de Solórzano y Pereira nos dejó en su *Política indiana* algunas noticias acerca de lo que preocupó á nuestros españoles la comunicación de entrambos mares, aunque creo mezcla los proyectos de canalización con los de mejor y más fácil comunicación por tierra do un mar á otro (1).

(1) Voy á hacer una sucinta relación de los documentos que por mí mismo he examinado acerca de este asunto, advirtiéndole que hay más todavía, muchos más, pues fué grande el empeño que se puso en que se abandonara la comunicación por Nombre de Dios, Puertobelo y Panamá.

Pedro Coco Calderón dió en 20 de Marzo de 1587 una especie de información acerca de la conveniencia y necesidad de mudar la navegación del Nombre de Dios y Panamá por puerto de Caballos y Fonseca. En ella se dice que el primero que empezó á tratar de este asunto fué Juan García de Hermosilla el año de 1556, y le acabó el de 1584. En el largo documento en que está el parecer de Pedro Coco se ve la actividad y empeño que se desplegó en este asunto. Se hicieron dieciocho probanzas.

La primera (1556) tuvo lugar en la Casa de la Contratación de Sevilla, y consta de siete interrogatorios

Mas como pudiera fácilmente ocurrir que él tuviera noticia de alguna canalización ideada á través de la provincia de Honduras y que no haya, como otras muchas, llegado á mi conocimiento, pondré textualmente sus palabras, que son: «Como en pasar las mercaderías por tierra en aquellas dieciocho leguas que hay desde Puertobelo hasta el puerto que llaman de Perico en Panamá se ofrecen tantos gastos, embarazos y dificultades, se ha puesto varias veces en

en que se exponen los daños, pérdidas de navíos y gente, mercaderías, oro y plata, las muertes que acaecen en Nombre de Dios y Panamá, las miserias y calamidades de la tierra.

Se ensalza, por el contrario, en ellas la bondad y fertilidad de los puertos de Caballos y Fonseca y la de las tierras próximas á ellos, sin olvidar las grandes ventajas que reportaría el cambio á la Hacienda de Su Majestad.

La segunda probanza nada añadió de nuevo; en la petición de traslado figura el Obispo Marroquí.

En la cuarta (1570), tras las repeticiones hechas en las anteriores, se añade que de Nombre de Dios á Panamá costaba el viaje, todo por tierra, veinte y treinta pesos de oro por persona, y lo mismo cada carga, no siendo el camino sino de dieciocho leguas. Otro tanto, sobre poco más ó menos, se pagaba haciendo el viaje por el Chagres. En 1576 tuvieron lugar las probanzas quinta á décimaséptima, y la última y siguiente en 1584.

La primera la hizo en Sevilla el dicho García de Hermosilla ante el Obispo de Lugo, del licenciado Salgado y jueces de la Casa de la Contratación.

Por la décimaquinta sobemos que Guatemala y Hon-

plática si por aquel paraje ó por la *Provincia de Honduras*, desde el puerto que llaman de Caballos á la bahía de Fonseca, ó por el desagadero de la laguna de Nicaragua, ó por otro rio que hay en la Nueva España, llamado de la Veracruz, se podrían abrir con fuerza é industria humana algunos canales por donde más se acercaran estos dos mares para hacer franco el pasaje y navegación de uno á otro.»

Fiel á mi propósito de hacer solamente

duras se comprometieron, entre otras cosas, á tener disponibles 4.500 bestias mulares para pasar las cargas á lomo desde Puerto de Caballos á Fonseca. La razón más fuerte que se tuvo para no despoblar á Nombre de Dios ni Panamá, fué la facilidad con que los piratas podrían pasar desde el Atlántico al mar del Sur, faltando dichas poblaciones.

De nuevo se tornó á insistir en el cambio de puertos en 1591, como lo reza el «Memorial escrito á Su Majestad por el Maestro de campo Juan de Texeda y Batista Antonelli sobre la mudanza de la descarga al Puerto de Caballos que de presente va al Nombre de Dios y Panamá.»

También Felipe de Anión trató el mismo asunto, ó sea «Sobre las utilidades que habría de mudar la navegación de Nombre de Dios á Panamá, al puerto de Caballos y Fonseca.» Muy someramente diré de las seis utilidades que halla y expone, á saber:

1.^a Que por los años de 1556 y 63 mandó S. M. por Reales cédulas á Juan García de Hermosilla que sondase y averiguase la utilidad que había en que se mudase el puerto de Nombre de Dios al de Caballos, y que trajese parecer de la Audiencia de Guatemala, el cual

indicaciones más ó menos extensas respecto á las obras de canalización que durante la dominación española se intentaron ó proyectaron por la América central, añadiré algunas apuntaciones más para guía y conocimiento de quien quiera ocuparse extendidamente en este asunto cuya importancia hoy nadie desconoce.

Señalamos, pues, con este objeto la interesante obra que el Sr. Juarros publicó

hizo grandes averiguaciones [hidrográficas] en dichos puntos... no obstante lo cual no determinó nada el Consejo [de Indias], ni cree vió cosa alguna de ello.

2.^a Que Nombre de Dios, por su mal temple, sólo puede compararse al infierno: que es tan estéril, que ni da siquiera plátanos: que no se crían niños y mueren multitud de españoles [verdaderísimas ambas cosas.]

3.^a Que no tiene fundamento alguno la objeción de que si se despoblase Nombre de Dios la ocuparían franceses, pues es cierto que no sufrirían el clima.

4.^a Por lo muy caro que valen los fletes de Nombre de Dios á Panamá.

5.^a Que todo lo comprendido entre puerto de Caballos y la bahía de Fonseca es país abundante y de minas, las cuales se labrarían pasándose la Contratación,

6.^a Que se hiciese la mudanza poco á poco; y así, un año antes de empezarse, «el Consejo enviase al puerto de Caballos y puerto de Fonseca una persona chapadísima para que abriese caminos, é hiciese puentes y barcas, y diese sitio para ventas, é hiciese sembrar mantenimientos por los caminos... y llevar más de doscientos negros por cuenta de S. M. para abrir los caminos.»

en Guatemala y en ella las noticias que da acerca del hermoso valle de Chimaltenango, que á un tiempo da las aguas á las costas meridionales y septentrionales, ó sea á uno y otro mar.

Igual recomendación hacemos acerca de la «Representación que dirigió D. José Ignacio Pombo al Consulado de Cartagena el 14 de Mayo de 1807, sobre el reconocimiento del Atrato, Sinú y San Juan, al folio 38 manuscrito», y no menor de la «Relación del estado del nuevo reino de Granada que hace el Arzobispo-Obispo de Córdoba á su sucesor el Excmo. Sr. Frey D. Francisco Gil y Lemus en 1789, folio 68 del ms. extendido por el Secret.º del Arzobispo-Virrey D. Ignacio Caveró. Y en los tomos en 4.º de la Colección de Muñoz hay más materia.»

El sabio, estudioso y diligente prusiano Barón de Humboldt hace una recopilación de los lugares más asequibles para la canalización americana, de la cual deseo informar á los lectores, pues acaso sean sitios estudiados para la obra de la unión de entrambos mares. Dice así Humboldt:

«Los puntos que merecen más atentamente examinarse son: el istmo de Guazaqualco, entre el origen de los ríos Chimalapa y el del Paso; el istmo de Nicaragua, entre

el lago de este nombre y los volcanes aislados de Granada y de Bombacho; el istmo de Panamá, entre la venta de Cruces y el puerto de Panamá; entre el río de Trinidad y el río Caimito; entre la bahía de Mandinga y el río Juan Díaz; entre la ensenada de Anachacuna y el golfo de San Miguel, en que se pierde el río Chucunque ó Tuyra. El istmo de Cupica entre la costa del mar del Sur y el desagadero del río Napipi con el Atrato; en fin, el istmo del Chocó, entre el río Quibdo, desagadero superior del Atrato, y el río San Juan de Charambira.»

Dejado he para este final la noticia más estupenda de todas, que aunque de ciento y siete años de edad, es bien poco conocida. Un fraile, cura de Novita, juntó ambos océanos en 1788, sin más auxilio que el de los indios de su feligresía.

Canal de la Raspadura.—Dice Humboldt: «El pequeño canal de la Raspadura, única comunicación que hasta hoy ha existido entre el océano Atlántico y el mar del Sur, se debió á un fraile, cura de Novita, que con sus indios abrió en 1788 un barranco, que periódicamente inundado, facilita la navegación interior sobre setenta y cinco leguas entre la embocadura del río de San Juan, sobre Neconama y la del Atrato.

»Por esta vía es por donde en las guerras que han precedido á la revolución de la América española han llegado á Cartagena de Indias considerables cantidades de cacao de Guayaquil.»

No puede ser más claro el testimonio: cacao embarcado en Guayaquil, puerto del Pacífico ó mar del Sur, se llevó por mar á través del istmo hasta Cartagena de Indias, puerto del Atlántico.

Continúa Humboldt y dice: «El canal de la Raspadura, cuyas primeras nociones en Europa creo haberlas dado yo, sólo ofrece paso á barcos pequeños; pero podría fácilmente ensancharse si se le reuniesen los riachuelos conocidos con el nombre del Caño de las Animas, del Caliche y de Aguas Claras.»

Añade aquí el célebre geógrafo unos renglones que deben hacer prudentemente desconfiados á los americanos cuando se encuentren con noticias demasiado terroríficas, si es que no hay muy sólidas razones para aceptarlas. «Al fin de esta discusión, dice Humboldt, haremos notar que jamás el ministerio de Madrid ha mandado al Virrey de Nueva España tapar ó cubrir el barranco de la Raspadura, ni castigar con pena de muerte á los que restableciesen un canal

en el Chocó, como se asegura en una obra que se ha publicado últimamente.» *Sum cuique*, y terminamos.

El piloto vizcaíno Goyeneche fué el primero que trazó el plano del canal por Cupica, proyecto no desatendido por alguna de las comisiones que pocos años hace estudiaron la cortadura del istmo de Panamá; y en 1820, el coronel Cansino, siguiendo la indicación de Goyeneche, arrastró una canoa desde Cupica al Napipi para hacerse al Atrato.

Ya en 1780 había Donoso levantado el plano del Atrato, y en 1781 estaba corriente la Cartografía del Darién, que hizo levantar el Gobernador Ariza.

Como todos los trabajos hidrográficos que correspondan á esta parte los he de publicar, Dios mediante, cuando pueda, juntamente con los demás, no me extendiendo á mayores noticias que las dadas.

Puentes y caminos.

PUENTES.—País tan quebrado y desigual como el de que tratamos, fué desde el tiempo de los incas cubierto de puentes, ó mejor dicho de colgadizos, que