

»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.» *Suum 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

facilitaban el paso de los ríos y el de las profundísimas quebradas.

La necesidad de comunicaciones de mayor resistencia que éstas se hizo sentir desde los primeros días de la conquista. No eran pacíficas llamas ni indios á la desfilada los que á pie enjuto habían de pasar los ríos por los ingeniosos y sencillos puentes de los incas; tenían que pasar caballos y mulas cargadas, y en los primeros años piezas de artillería, que si bien de pequeño calibre, no de peso proporcional á éste.

Todo ello reclamaba puentes más sólidos, y junto con ello lo reclamaba también que los de los incas, supuesto el continuo y pesado tráfico de la conquista, necesitaban no interrumpidas composturas, ocupándose en ellas mucho número de indios, que los españoles de España primero, y después sus hijos nacidos en América, que en el país se llamaban también españoles, habían de reclamar para sus minas y obrajes, para sus viñas y ganados.

Era y nada más que el año de 1555, cuando desde España se avisaba al Virrey, Marqués de Cañete, por cédula fechada en Bruselas á los 10 días del mes de Marzo de dicho año, lo que debía observar acerca de esta clase de obras, y es lo que se lee al núme-

ro 7 de la instrucción general, en esta forma: «Por las inmoderadas cargas que echan á los indios, conviene se abran caminos y se hagan puentes con brevedad para que las recuas puedan ir libremente á todas partes: luego como llegáredes á la ciudad de los Reyes, daréis orden como así se efectúe, etc.»

Muchos fueron los puentes de todas clases que los españoles echaron en sitios difíciles; grandes las sumas que en ellos se invertieron, y no pequeñas las empleadas por varias personas particulares en dotar á algunas ciudades y pueblos de puentes que, alejando los peligros de los vados, proporcionaban otras no pequeñas comodidades, no sólo á pueblos, sino á dilatadas comarcas.

Y porque han sobrado escritores que procuraron y lograron indignar al mundo entero con España, negándole haber dado á sus posesiones de América todo aquello de que no carecen los pueblos cultos, continuaré triturando lo falso y apasionado de semejantes juicios y apreciaciones.

No me moverán en lo que voy á decir buenas conjeturas, sino probados documentos. A fines de 1549, con ocasión de las lluvias, que fueron crecidas este año, se vino abajo en Arequipa el puente que había de sogas y mimbres en el pago de Chilina, obra

de los incas. El Cabildo de la ciudad acordó fabricar otro más fuerte y mejor situado, y al efecto se acordó derramar entre los vecinos y ciudadanos; recogieron apenas 6.000 pesos.

Acudieron también al Virrey Toledo pidiendo algún socorro, y no fueron desoídos, pues libró algunos tributos vacos y permitió el impuesto de tres granos en cada arrelde de carne, otros tantos en cada libra de pan y en cada medida un tomín, como en las piezas de efectos de Castilla.

Concedió, á más de esto, doce pulperías fijas para que se arrendasen por año durante la obra.

Con estas ayudas de costa y la buena voluntad del Cabildo y de los vecinos, se comenzó la obra en la desembocadura de la calle Real en 11 de Junio de 1577, por el maestro Gaspar Báez, quien sólo concluyó los dos arcos primeros. Duró la obra hasta el año 1583, en que se continuaron los demás arcos, hasta cinco. Terminó la fábrica en 1608 Bernardino de Avila con el gasto de 150.000 pesos.

De la solidez de esta obra, toda de piedra, hay testimonio en el año de 1714, porque trayendo el río mucha agua y dejando sólo por cubrir el arco del centro, robó de tal

suerte el cimientó de un pilar, que lo dejó casi en el aire, y así se mantuvo hasta que, bajando las aguas, se dió lugar á su reparo.

De las vertientes del Pichincha y de varios arroyuelos que corren al pie de un altozano que en Quito llaman *el Panecillo*, se forma el Machángara, río de malas orillas por el mucho declive que desde la plaza de Santo Domingo hay hasta llegar á él. Tanto crecía á veces, sobre todo en los meses de lluvias, que detenía á los vecinos de Quito que volvían á la ciudad de sus haciendas de Chillo, valle cercano, y á los viajeros y traficantes que volvían ó querían ir por el camino de Guayaquil.

Para obviar este inconveniente, y para evitar las repetidas desgracias que ocurrían al quererlo vadear algunos arrojados é imprudentes, se construyó un hermoso y bien macizo puente de piedra, «sin que conste los artífices que lo hicieron», dice el Diccionario Geográfico de Alsede, ni yo haya encontrado en parte alguna, hasta ahora, el año en que se emprendió tal obra.

A cinco leguas no más de Quito se construyó otro magnífico de piedra y de un solo arco, pero de tal resistencia que parece fabulosa. Porque habiendo reventado en 1660 el volcán de Sincholagua, y juntándose gran

cantidad de la piedra y lodo que arrojó á las aguas del río Alangasí, embistieron juntas sobre el puente sin derribarlo, aunque pasaron sobre él *.

Regresando D. Pedro de la Gasca, después de vencido Gonzalo Pizarro, ordenó en su viaje del Cuzco á Lima que en términos de Huamanga se construyese el puente denominado Guarpa; fué esto en 1549.

Otro famoso puente fué el acabado en 1607; se labró todo de cal y canto, entre Guayllabamba y Tocachi, á siete leguas de Quito, siendo D. Miguel de Ibarra Presidente de la Audiencia y Gobernador de la provincia. Era este puente fortísimo y bien hecho, con tres ojos que daban paso al famoso río de Pisque, que desagua en la bahía de San Mateo. La mesa de en medio del puente es hermosa, y en ella forma una punta de diamante; al lado derecho, como vamos á Quito, sube alto el parapeto y en la cima están las armas reales, y abajo este letrero: «Lo hizo Juan Corrales, maestro cantero, el mismo que trabajó el puente de Chillo, sobre el río San Pedro.»

Estos puentes y otro que por aquel mismo tiempo se levantó sobre el Guayllabamba, se construyeron con la cooperación de los vecinos, que para la obra auxiliaron con

una cuota mensual en dinero. Mas tanto el costoso puente de Pisque como el de Guayllabamba fueron destruidos por los aluviones del Cotopaxi. El año de 1762 se edificó un nuevo puente sobre el río Pisque, y en ese mismo año fué destruido por un aluvión de piedras, según refiere el P. Velasco en la página 61 del tomo II de su *Historia del Reino de Quito* *.

En el mismo distrito ó jurisdicción de dicha ciudad se hizo otro puente bien sólido de cal y piedra en 1647, siendo Corregidor D. Lope Mendoza de León; llamóse esta obra el puente de la Huatata.

Ni fué menos diligente en el mismo siglo otro corregidor, el de Arequipa, D. Gabriel Carlos Discastillo, caballero de Calatrava, el cual, ayudado en los gastos de la obra por el Obispo D. Antonio de León, por los Cabildos eclesiástico y civil y por el vecindario, levantó el puente del Uchumayo, todo de piedra y de un solo arco.

Otro puente famoso y aun antiguo, pues se atribuye su construcción al Marqués de Montesclaros, es el de Huaura, que tiene por estribos dos peñas, entre las cuales pasa el río; es de un solo ojo y se fabricó al mismo tiempo que la población nueva sobre los restos de la antigua.

Otros dos puentes de piedra mandados fabricar por el Virrey Marqués de Cañete, prestan servicios de gran utilidad á los habitantes de las provincias en que se hallan. Está el uno á sola una legua de Jauja, y no tiene sino un arco; en todo igual á éste hay otro no lejos de Huancayo, hecho al mismo tiempo que el anterior.

Pero el más célebre de todos los puentes situados en estas provincias es el de Iscuchaca, de piedra y cal; ponía en comunicación las provincias de Huanta y Angaraes. En la ciudad de Huancavelica hay varios puentes para la comunicación de los barrios; uno de ellos es de cantería y tres arcos; no creo, con todo, iguale en mérito al que en 1654 se echó sobre el Pachachaca, de piedra y con dieciséis varas de diámetro el único ojo que tiene.

Otro puente hay también de piedra, sobre el Coporaque, que baja de los altos de Caylloma. De otros dos tengo noticia, ambos en la provincia de Porco, sobre el Pilcoma; son de piedra de sillería.

A estas escuetas noticias opondré las llenas que da el P. Cobo acerca del hermoso puente de Lima, y á ellas añadiré algunas más de las que tengo en mis papeles y apuntes.

«La primera puente que se le hizo al río de esta ciudad por sus pobladores fué de madera, y estaba fuera de población, enfrente de donde ahora es Nuestra Señora de Montserrat, la cual sirvió hasta el virreinato del Marqués de Cañete el primero (1556-1561).

»Edificó este Virrey otra de piedra y ladrillo en el propio lugar que está la que hoy permanece, y duró hasta el año de 1607, en que por el mes de Febrero, viniendo el río muy crecido, derribó un estribo de ella, tras del cual cayeron los dos arcos que en él eran sustentados, de seis ó siete que tenía.

»Tratando la ciudad de repararla, vino en aquella sazón por Virrey el Marqués de Montesclaros, el cual, con el parecer de los arquitectos y maestros de la factura, juzgó que era más conveniente hacer otra puente de nuevo que aderezar lo arruinado de la vieja, y en conformidad de esta resolución se comenzase desde luego la obra.

»Derribaron la vieja y en su mismo sitio se sacó de cimientos y labró la que hoy sirve.

»Hízose toda de piedra, excepto la arquería, que es de ladrillo, con muy fuertes estribos y seguros, y galanos pretiles con sus ángulos ó recodos sobre los estribos, donde se pone la gente á ver el río sin estorbar á los que pasan.

»Por la parte de San Lázaro tiene por remate dos galanos torreoncillos, y por esta de la ciudad se entra por ella por un suntuoso arco y puerta como de ciudad, de piedra labrada, que se descubre desde la plaza. Acabóse esta puente el año de 1610, y llegó su gasto á 200.000 pesos.

»Salió más ancha, hermosa y mejor que la primera y con seis ojos mayores que los de ella.»

La longitud de este puente alcanza á ciento treinta varas castellanas y doce y media de latitud, sin incluir los medios círculos y seis triángulos que hacen más capaz su extensión y segura su fábrica. Sostiénenla siete arcos fortísimos de ocho varas de elevación cada uno.

Para salir un poco siquiera de entre la cal y piedra de los puentes, extractaré lo que acerca del de Lima se lee en el Apéndice I de las *Relaciones geográficas de Indias*: «El Capitán Jerónimo de Aliaga, uno de los conquistadores, acudió antes de 1551 al Emperador pidiendo que pues se ahogaba mucha gente al pasar el río de Lima en las épocas de la creciente, se hiciese un puente grande y bueno por donde, sin peligro, se pasase el río, puente que debía hacerse á costa de la Real Hacienda, pues la ciudad

no tenía propios para hacerlo, y además que se repartiese á los indios de ella.»

El Consejo de Indias, que no ignoraba en lo que venían á parar los repartos hechos á los indios para obras públicas, contestó que bien, que se repartiera á los indios para la fábrica del puente; pero que se les reparta la obra lo menos posible, «de arte que este repartimiento no exceda la sexta parte de lo que fuera menester para hacer la dicha puente, lo cual no han de pagar en dinero, sino de los frutos y provechos que en sus pueblos tuvieren, y no se ocupen ni sirvan personalmente en el edificio [en el edificar] de la dicha puente.» La ayuda de la Real Hacienda consistió en mil pesos de oro.

Para el magnífico puente del Marqués de Montesclaros, hizo éste que Quito y lugares de su distrito contribuyeran con quince mil pesos de á nueve reales (unas noventa mil pesetas) para la fábrica del puente. Repugló la ciudad, alegando que ningún provecho sacaban los de Quito del puente de Lima, y que la pobreza en que estaban no lo permitía.

Instó el Virrey que, eso no obstante, aprontaran la cantidad que les señalaba: representó la Audiencia de Lima á Montescla-

ros que era justa la negativa, pero nada obtuvo. Se acudió á S. M., y el Virrey recibió la siguiente carta fechada en Madrid á 20 de Octubre de 1610: «He sido informado que en el repartimiento que hicisteis para la obra de la puente de Lima, repartisteis á la ciudad de San Francisco del Quito... y que la Audiencia os representó... y que todavía mandasteis hacer la dicha distribución: quiero saber de vos los motivos y causas que tuvisteis para ello.»

Las alabanzas que el Dr. Solórzano Pereira tributa á este Virrey, y el no haber sido Quito el único punto gravado, sino uno de los entrados en el prorratio para contribuir al gasto, parece que abonan la determinación de Montesclaros.

Ya dijimos que el agustino Fray Jerónimo Villegas, limeño, fué el arquitecto, y don Juan del Corral el maestro mayor de la obra. Todo su costo, incluyendo el arco célebre que destruyó el terremoto de 1746, y los diques ó tajamares que entonces se hicieron, fué de 700.000 pesos. Para tan grande gasto dió el ramo de sisa 180.000; lo restante fué lo distribuido.

También la ciudad de Cuenca, situada en los antiguos cañaris, fué en 1807 adornada y favorecida de un hermoso puente,

obra llevada á cabo por un arquitecto italiano.

Limitándonos ahora tan sólo á los puentes considerados como medios de comunicación, pasaban de doscientos los que había, según el modo de construir que los incas aprendieron de los diaguitas. El echado sobre el Combapata tenía ochenta varas, y por él pasaba el camino real á Potosí.

La misma longitud tiene otro puente en la provincia de Abancay sobre el Apurímac en el camino real de Lima al Cuzco; su ancho es de tres varas. Este mismo río Apurímac, que corre también por la provincia de Cotabambas, tiene en ella diversos puentes; los principales son el de Cutuctay, de ochenta y seis varas de largo, y el que llaman de Choruc, que es el más frecuentado, tiene noventa y cuatro. El de Arihuanca, sobre el Oropesa, es de cal y canto.

Pero no sé de provincia alguna que goce de tantos puentes como la de Aymaraes; tiene de N. á S. cuarenta leguas, y veintiséis de E. á O.; es muy fragosa y de sierras de mucha nieve; el derretimiento de ésta y los ríos que la bañan la cortan de tal manera, que sus moradores se ven precisados á valerse de cuarenta puentes de sogas y palos para transitarla, y por el tráfico que en ella

hubo á causa de los metales preciosos que contiene, tenían los indios que renovarlos casi anualmente.

Ahora diré de otros que tuvieron la rara particularidad de no haber costado cosa alguna ni á la Real Hacienda, ni á los Cabildos de los pueblos.

Yo llamaría á estas obras «puentes de beneficencia», y cuádrales bien el nombre, porque ningún pueblo del mundo, incluso el virreinato de Méjico, superó en ramo alguno de beneficencia al Perú dependiente: las del independiente quedaron como el planeta Mercurio, tan sumergido en los rayos solares, que á duras penas se le puede ver, y eso poco tiempo. El sol de la libertad moderna es en todas partes tan lúcido que de su naturaleza todo lo eclipsa.

Dejadas estas reflexiones astronómicas, digo que entre las obras de beneficencia, hechas durante la dependencia, para ricos y pobres, blancos y negros, indios y criollos, zambos y españoles, debe de contarse el puente fabricado en el río Cañete á expensas del Dr. D. José de Morales Aramburu, natural de Lima y de familia muy distinguida: ordenado de sacerdote, desempeñó varios honrosos cargos, y siendo cura de la ciudad de Santiago de Almagro, cabeza de la pro-

vincia de Chichas, hizo la dicha obra por el año de 1764.

El corregidor de Quispicanchi, D. Pedro Vélez, quiso dejar dotado su corregimiento con dos puentes hechos á su costa: acudió para tan caritativa y necesaria empresa al Virrey Guirior á fin de que de su orden se le auxiliara con operarios, los cuales pagaría Vélez todo el tiempo que durara la obra.

El año de 1700 tomó posesión del Obispado de Huamanga, D. Diego Ladrón de Guevara, de nobilísima familia, entroncada con las casas de Oñate é Infantado, que ya se había distinguido como Presidente de la Audiencia de Panamá por su celo en las obras públicas, y de él no desdijo en su diócesis de Huamanga; hizo en esta ciudad un puente de cal y piedra, todo á su costa, aunque no duró en dicha Silla sino tres años.

Ya se deja entender que toda la piedra necesaria para estas construcciones era del país, y que en él se labró: advertencia impertinente podría parecer esta á cualquiera; yo, sin embargo, no la estimo por tal desde que los franceses en 1730 la llevaron de Francia para hacer un puente en la isla de Santo Domingo. Dícelo así Moreau de Saint-Méry por estas palabras: «La pierre de taille employée dans le fort Dauphin, à été appor-

tée de France, notamment par la flûte le Profond.»

Al limeño D. Domingo Antonio de Jáuregui, de la Orden de Santiago, se debió el puente que á sus expensas hizo en Acobambilla, todo de cantería, obra que evitó muchas desgracias. Este benéfico caballero fué presidente de la Real Audiencia de Chuquisaca á mediados del siglo XVIII, y después desempeñó el Gobierno de Huancavelica, célebre asiento de minas de azogue.

El 3 de Septiembre de 1787, siendo Virrey del Perú D. Teodoro de Croix, se dió principio al puente de Jequetepeque, en la Intendencia de Trujillo. Era pueblo de mucho tránsito, y parece imposible que estando entre Trujillo y Lambayeque y siendo «el camino real del numeroso tráfico que hacen en esta capital (Lima) los vecinos de Piura y Lambayeque, los de Quito, Cuenca y Loja con motivo del expendio de los apreciables frutos de sus tierras», no se hubiera echado puente alguno en tantos años sobre este río que en verano se hace caudaloso, y que «nadie pasaba sin inminente riesgo».

Ya hacía tiempo que había proyectado esta obra el benéfico cura de la doctrina de Pueblo Nuevo, y que al fin vió terminada el 20 de Enero del siguiente año de 1788.

con cortísimo gasto, no obstante de haberse dado al puente setenta y seis varas de largo, seis de ancho y once de altura, en el centro. Fueron directores de la obra el citado párroco y el capitán de Dragones D. José Solíbar. El puente era de madera.

De igual beneficencia que el cura de Pueblo Nuevo estuvo tocado el de Macate, D. Fernando de Contreras, el cual, con grande empeño y no común tesón, se propuso hacer un puente sobre el río de Santa, otra omisión á la que no puedo hallar razonable disculpa ni en los Gobernadores locales ni en los Virreyes.

Gil Lemos, que gobernó el Perú desde 1790 á 1796, fué el que suplió tan grave falta, y el que satisfizo con 68.000 pesos fuertes los deseos del D. Fernando. «Conociendo á mi tránsito, dice el Virrey, por aquel caudaloso y terrible río cuántos males se derivaban de la carencia de un puente, traté de esta importante materia haciéndola llevar al Real Acuerdo, en cuya virtud se hicieron los reconocimientos, etc.»

No costará trabajo alguno creer que con lo dicho sólo se ha dado una idea del número y calidad de esta clase de trabajos, que si no abundaron, no dejaron de hacerse sólidos, y no pocos de ellos atrevidos y costosos.

Provincias que ahora tienen en América cierta importancia, no la tenían durante la dominación española, y esto debe servir de regla para no precipitarse á juzgar á los gobernantes de entonces de apáticos y negligentes, por más que, en general, se puede decir que no mostraron sino un muy medianelo celo por esta clase de obras en caminos muy concurridos y cortados por ríos que en determinados meses del año costaba no poco trabajo vadearlos, y no raras veces con pérdida de la vida.

De los puentes echados al otro lado de los Andes ó en la Montaña, claro es que no viviéndose en ella no había para qué hacerlos, sino más bien convenía cortar toda comunicación con los indios bravos; sin embargo, cuando los misioneros empezaron á visitar los salvajes de la Montaña, á vivir entre ellos, á necesitar herramientas y recursos de la parte civilizada, fué preciso abrir caminos y acortar las distancias cruzando los ríos, bien en canoas si eran anchos y profundos, bien por medio de puentes, si lo permitía la distancia de sus orillas.

En los bosques de la Montaña no había necesidad del Real Acuerdo para hacerlos, ni los misioneros tenían que aguardar, como

algunas veces los párrocos de fuera de ella, la formación de algún voluminoso expediente, método traído á España por d'Anjou y sus franceses, y bueno si no se paralizan los trámites, sino que neófitos y catequistas, cortando unos los árboles, arrastrándolos otros, tejiendo éstos las sogas ó maromas y aquellos tendiéndolas todo lo ancho del río, ninguno se excusaba del trabajo. Con formalidades gubernativas tan simplificadas se hicieron y tendieron no pocos puentes en los sitios más adecuados de la Montaña, verbi gracia, el de Utsacucho, «puente mandado construir por el P. Ruiz», franciscano, en el trayecto de Ocopa á Mangoa: de igual, como entonces dirían, frailengo origen debió ser el de Pomamanta y otros que aliviaban las penalidades inherentes á las comunicaciones entre aquella muchedumbre de naciones independientes, de unos cuantos cientos ó millares de habitantes.

Al Oriente del Cuzco, y en regiones á las que los incas no se atrevieron á llevar los rayos de su sol, fundaron los españoles muy buenas y productivas haciendas, y para comunicarse con ellas á través de los ríos, construyeron varios puentes, alguno de ellos atrevido.

Acotaré del Sr. Raimondi unas cuan-