

tas líneas en las que se contienen las verdades dichas, y, además de ellas, la de que la agricultura estaba en esa región de los chunchos mucho más floreciente en los lacrimabundos tiempos de la ignavia española que en los jubilosos que siguieron al año de 1824.

«A una legua escasa de Chile-Chile se halla la hacienda abandonada de Thio, y otra legua más abajo la de Iscaibamba. Pasada ésta, el camino se hace más difícil, pues á la media legua hay que subir la cuesta de Morayaca, no muy larga, pero bastante pesada. En el siglo pasado (XVIII), cuando se trabajaban las ricas haciendas de coca situadas más al interior, se hicieron dos puentes sobre el río para evitar la cuesta, uno antes y otro después de ella. Todavía se ve el lugar que ocupaba el segundo, que llamaban Chaupichaca.

»Pasada la cuesta de Morayaca se atraviesa el torrente de Piquimachu, y á una legua de camino está la hacienda destruída de Mamabamba y luego Capiri, otro lugar abandonado... Siguiendo el camino por la quebrada y andadas tres leguas se llega á un fuerte torrente llamado Coyunco, que, viene despeñado y formando cascadas; cerca de él hay que atravesar Ccoñi ó Araza sobre el arries-

gado puente de San Pedro, y á poco salvar el peligroso paso de Choquellusca, que es una peña muy resbaladiza.

»Hállase luego el lugar de Sansipata, de fértiles terrenos y buenos cultivos de coca, caña, café, piñas, naranjos, etc. Una legua más adelante está Jimiro, lugar casi abandonado. A poca distancia se atraviesa el torrente de Huarapascana, y otro un poco más allá, llamado Saniaca, para llegar á Vito-bamba, donde existía desde 1595 la productiva hacienda de coca, cuyos terrenos se compraron, en 1591, á D. Alonso Morca, principal cacique de los Chunchos.»

Tanto pretérito perfecto dependiente y otros que siguen y que callo, se verán en la página 132 del tercer libro de Raimondi.

Por temor al hurto no pongo decididamente como obras llevadas á cabo durante la dominación española los puentes de Reipiti sobre el Quirós, cuyas aguas pasan furiosamente precipitadas por una profunda cañada hecha en la peña viva. Llegan las aguas del Quirós á subir hasta trece varas (unos diez metros) y á cubrir algunos años la base de los dos sólidos estribos de cal y canto, atrevidamente construídos sobre la roca diorítica, comida por las impetuosas aguas del río. Unas dieciocho varas será la

elevación de este puente sobre el nivel más bajo del agua.

El puente de la Mejorada sobre el Mantaro, términos de Huancayo, presenta la particularidad de añadir cadenas de hierro á las sogas de cabulla que lo suspenden. Los de Acochín y de Cormilla, en la jurisdicción de Húanuco, merecen citarse, por más que el primero no presente trazas de haber sido hecho en nuestro tiempo; ni lo afirmo tampoco del segundo, que mide veinticinco metros de largo, y se eleva otros tantos del nivel del agua.

Caminos.—Borrajea siquiera algo perteneciente á esta materia más parecerá á alguno que es burlarse de los lectores que escribir cosa de provecho. ¿Quién no ha oído hablar de los caminos de la América española? ¿Qué viajero de la culta Europa ha dejado de estampar en sus *Recherches*, en sus *Memorias* ó en sus *Sketches* las simas y precipicios, los planos inclinados y resbaladizos de pura laja por los que caballo y caballero han ido mil veces midiendo los espacios hasta dar en el profundo cauce de despeñado río, peligros que él ha pasado intrépida y esforzadamente? Y si no es esto último, todo lo demás es muy cierto y verdadero.

Igual carácter de verdad reviste la extraña proposición de que en nuestra América hubo necesidad perentoria de los caminos que no se hicieron, y que no bastaron los hechos malos, malísimos los más, medianos algunos, y buenos pocos.

Digo, pues, que acerca del Perú quedan desde luego libres de toda responsabilidad los conquistadores y sus sucesores inmediatos por no haberse ocupado (dicen) en estas vías de comunicación, una vez que los suntuosos, amplios y macadamizados caminos de los incas lo excusaban.

De esta irresponsabilidad cabe gran parte, y por la misma razón á los gobernantes del reino de Quito, cuya capital se enlazaba con el Cuzco por aquella gran calzada que por Cajamarca seguía á Mocha y moría en el fantástico palacio de la bella Pacha.

El camino de la costa no era menos sorprendente, de modo que en uno ó en otro se hallaba cuanto podía desearse para la pronta y segura comunicación de todo lo necesario.

Dejando fábulas é hipérboles y transmitiendo todo el imaginario engrandecimiento, progreso y civilización viario de los incas, sólo estimable como pobre y débil arma para atacar al Gobierno de los españo-

les (1), estudiemos el terreno, las necesidades que hubo de caminos, los que había y los que se hicieron.

En el Perú, como en otra parte dije, no poseyeron efectivamente los españoles más territorio que la angosta faja comprendida entre el Pacífico y los Andes. Se halla tan estrecha porción festoneada por la parte del mar con veinte leguas de arena muerta, y el resto hasta los Andes cortado por los brazos de estos colosales montes, disposiciones topográficas para dificultar sobremanera la construcción de caminos carreteros.

El reino de Quito tiene la provincia de Guayaquil cruzada de muchos caudalosos ríos; pensar en caminos por allí era locura. La parte de la sierra, llamada el Callejón, ó sea el espacio de tierra encerrado entre Loja al nudo de Pasco, no es mal acondicionado para caminos; veremos lo que se hizo.

El alto Perú es quebradísimo en general, su población muy escasa, y de comarcas excesivamente pobres y malsanas.

Chile, montuoso, angosto y pobre, tenía á la lengua del agua lo principal de su exportación; convidaban poco sus circunstan-

(1) Véanse los apéndices del segundo libro de estos Estudios.

cias de entonces á carreteras macadamizadas.

Las provincias del Río de la Plata, hoy la Argentina, Uruguay y Paraguay, llanas, llanísimas sobre toda ponderación, tenían el camino hecho á natura.

Conocemos la tierra; veamos las necesidades que tuvo de caminos carreteros.

Ninguna, aunque sorprenda el decirlo, si no es la de la pura comodidad de andar en menos tiempo las distancias y en todas las estaciones del año. Positiva ventaja, pero de muy difícil realización y de gastos tan excesivos éstos y el entretenimiento de los caminos carreteros, que no hubiera sido posible sostenerlos.

¿Qué había que traficar por ellos? Mucho, no lo niego; pero todo tan propio para ser llevado á lomo y por los caminos de herradura que, dada la condición del indio arriero, había de dejar mil veces la carretera sólo por cortar de ella trescientas varas que les ahorrara un atajo. Y como los indios, el resto de la gente del país.

Hizo el Sr. García Moreno, antes de 1872, un ancho camino desde Guaranda al Ensilado, faldeando el Chimborazo. Casi nadie lo transitaba en 1876, prefiriendo arrieros y no arrieros el camino viejo, lleno de tropiezos y malos pasos, por ser más corto.

Si los caminos no son más que tierra allanada, sin las correspondientes capas de piedra picada, se convierten en verano en densas nubes de polvo perjudiciales á la salud, y en invierno en lodazales y atoladeros imposibles de pasar. Los crecidos gastos que exige la continua reposición de ellos, una vez que están hechos en debida forma, repito que no había de dónde sacarlos, pues cuanto se trajinara por ellos fuera de los objetos de lujo procedentes de Europa, no tenía substancia para aguantar algún gravamen.

¿Se puede concebir dinero más mal gastado, verbigracia, que el que se empleara en un camino carretero entre Potosí y Arica? De ésta zarpaban una vez al año para el Callao y Panamá los buques con las barras de plata, propiedad de particulares y de los quintos reales. Tenía, por lo tanto, un año para hacer descansadamente el viaje, pues la salida de Arica como la del Callao estaba relacionada con la llegada de los galeones de España á Portobelo.

Las llamas, que se contaban por millares, que dondequiera que las coja la noche la pasan bien; que no requieren más comida sino la que hallan al paso, y que por todas partes encuentran camino real, eran las que, sin más gasto que el de un alquiler propor-

cionado á sus pocas necesidades, hacían la conducta de las barras desde el mineral de Potosí al embarcadero de Arica, atravesando comarcas de leguas y leguas sin encontrar en muchas ser racional alguno.

Claman por caminos aquellas poblaciones, que cargadas de frutos naturales ó de industria, ven y aun tocan, que poniéndolas en comunicación con tal vía ó con tal puerto, darían pronta y ventajosa salida á sus producciones artificiales ó naturales: ¿cuál de las poblaciones peruanas, ó mejor, cuál de las poblaciones interiores del extendido virreinato del Perú se hallaba en este caso? ¿Cuál necesitaba tener vías tan expeditas que su exportación no admitiera retraso ni paralización alguna?

Sólo conozco la de Quito, que se aproximara algo á esta situación ó estado desde que consiguió abastecer de comestibles á Tierrafirme, con preferencia á la provincia de Trujillo en el Perú. Y ¿se desatendió esta necesidad? Veremos que no.

Sea, pues, la conclusión, que atendido el número de habitantes del virreinato, sus producciones, necesidades de importar y exportar, gastos de apertura y conservación de caminos, no aparece necesidad alguna perentoria de ellos, y mucho menos de las cal-

zadas que tan imperiosamente se exigen al Gobierno español.

¿Qué diré de los grandes rodeos que tales caminos debían dar, supuestas las inundaciones del tiempo de aguas, y de los cuales nadie haría caso cuando éstas se retiraran?

Preguntaré ahora como siempre. Excepción hecha del Ecuador, ¿cuántos nuevos caminos han hecho las demás repúblicas hispano-americanas desde la Independencia hasta el día? ¿No dicen que han duplicado y triplicado su población y riquezas, su comercio, su industria, su movimiento marítimo y terrestre? ¿Han triplicado las vías de comunicación (no hablo de ferrocarriles) siquiera hasta medio siglo después de la Independencia, fecha en que, fuera de algunos cortos trayectos ferroviarios, carecían en general de éstos?

Lo que es Mr. Ernesto Grandidier en su *Viaje á la América del Sur* y acerca del Perú, dice en 1857 que no hay en él más trazo de camino sino el señalado por los esqueletos de las mulas. «Les cadavres de mules qui jonchent le sol à droite et à gauche, indiquent seuls le passage d'êtres animés, et la route n'est tracée que par des squelettes d'animaux desséchés.» *

Vuelvo á decir que por muchos años tuvieron los españoles nacidos en América y España muy suficientes vías de comunicación con las hechas por los incas ó sus antecesores. Basta leer á Cieza de León, que las anduvo casi todas; las describe también Betanzos, y de uno y otro se deduce la verdad de nuestro aserto.

Para indios que no tenían más medios de locomoción que sus propios pies, estupendos caminos eran éstos, y pocos reparos bastaban para tenerlos en perfecto estado de conservación. Multiplicáronse los mulos, asnos y caballos; encendiéronse las guerras civiles; se reunieron los indios desparramados por los montes en pueblos de una poca de consideración; los repartimientos y encomiendas no daban indios para que salieran á leguas de distancia á componer caminos; había muchas *mitas* á que atender, y las epidemias de viruelas, mermando considerablemente la población indígena, había reducido ésta á cifra menor de la hallada en 1532.

Consecuencia lógica y natural de todo esto fué, que había elementos activos para destrozar los caminos y no los había para componerlos. La costumbre de transitarlos malos como quedaron, y el ganado de toda

clase hecho á ellos, disminuía el natural horror que causaban al principio á los europeos recién venidos y que á la postre acababan por hallarlos pasaderos en pocos meses de ir y venir por ellos.

Todo esto sentado, y ojalá sea lealmente considerado, desenvolvamos los legajos antiguos ó sus copias, recorramos sus páginas caprichosamente taladradas por la polilla ó abrasadas por los ácidos de corrosiva tinta, y veamos si los españoles dejaron de hacer vías de comunicación, y no del todo despreciables, donde necesidades más ó menos perentorias lo exigieron.

El primero y más frecuentado de los caminos fué el de Nombre de Dios á Panamá, y después el de Portobelo al mismo punto.

Ríos, avenidas, desbordamientos y vegetación exuberante sostenida por tierra virgen, por días de doce horas, por lluvias frecuentes y abundantes, por soles cenitales, he aquí los elementos que arruinaban constantemente los cuidados de los españoles para tener siquiera transitable dieciocho leguas de camino, parte de las cuales se hacían embarcados.

Las siguientes descripciones de los caminos que á través del istmo de Panamá comunicaban un mar con otro, nos harán for-

mar concepto algo aproximado á la realidad de lo que era aquella mortífera región, hoy muy mejorada por el ferrocarril norteamericano que la cruza y por las obras que en ella se han hecho con motivo del estancado Canal de Panamá.

«De Panamá á Portobelo són dieciocho leguas, y las andan en cuatro días las re-cuas; que los que quieran caminar con cuidado, en dos días las andan. La primera jornada son seis leguas al río de Chagre, y pasan el río á vado; de aquí se va á la venta de Carrasco y se pasa el río Pequeni, que baja de las montañas de Capira; aquí en esta jornada está el fuerte de San Pablo, que con ochenta hombres y cuatro piezas de artillería detuvieron el paso á Francisco Drake, y no pudo pasar adelante y se volvió á Nombre de Dios, donde murió.

»Otra jornada se va á la venta de Caño, y la mayor parte del camino por dentro de la corriente de un río, agua arriba, y se llega á la venta, y luego se sube un monte de peñascos pequeño, y se baja y se entra por dentro de la corriente de otro río que se entra en la bahía de Portobelo, y por dentro de estos dos ríos se va más de siete leguas, y es el mejor camino que hay en estas dieciocho leguas, porque hay grandes lodos y mu-

chos pasos malos y algunas cuestras y muchos ríos y crecen con grande presteza, y en cogiendo por en medio las recuas, tienen sus plazas donde se pueden desviar y esperar que bajen los ríos, que con la presteza que suben vuelven á bajar, porque su corriente viene de muy cerca, y sucede tal vez que se ahogan algunas mulas y hombres.

»Todo el camino es de bosques de altísimos y muy gruesos cedros y robles que siempre están con sus hojas verdes, y es tanta la humedad que hay dentro de estos bosques que no se puede andar por ellos y apenas el sol llega á la tierra porque son muy cerrados... por estas partes hay muy pocos indios.

»Los pasajeros que por aquí caminan llevan vestida su camisa y luego una camiseta, y calzón y media de cañamazo y sus alpargates; y llevan otro vestido como lo dicho apercebido, porque siempre llegan á las posadas mojados, y desnúdanse y visten lo enjuto.

»Entre la mar y este camino hay un lugar que llaman Lugar Nuevo, que es todo de negros; se alzaron en tiempos pasados y no los podían domar los españoles: el Rey los perdonó y los hizo á todos libres y les dió esta parte donde viven.

»Los meses de Diciembre, Enero y Febrero, son los mejores para caminar por esta tierra.

»Otro camino sale de Panamá para Portobelo por junto al hospital de los españoles y monasterio de los franciscos, y va á la casa de Cruces, que son seis leguas; es jornada de nueve horas; pásase por una quebrada por donde pasa un pequeño río, y se va por ella abajo dos leguas. Aunque es camino áspero, no lo es tanto como el otro referido. La casa de Cruces está á la orilla del río Chagres; es toda de tabla con grandes almacenes, donde recogen las mercaderías que vienen de Portobelo por el Chagre arriba en barcos muy grandes que salen á Portobelo y van costeano el mar hasta llegar á la boca del río Chagre, y luego lo suben navegando hasta Lagatún, que está en medio de los dos ríos Chagre y Epequeni. Y por Chagre, que es el río de mano derecha, se va á Cruces.

»Cada uno de estos barcos lleva por lo menos doce valientes negros que con palanca y á remo hacen subir los barcos, que tardan en llegar á Cruces lo menos nueve días, porque el río tiene muchos raudales y algunos árboles que están en las partes hondas y no se ven, y así se pierden algunos barcos.»*

Muy conforme con este testimonio está otro dado por los oficiales reales de Tierra Firme en 1570, ó sea casi un medio siglo antes que el anterior, que es del tiempo en que gobernó el Perú el Marqués de Montesclaros. Dicen así los dichos oficiales: «Los caminos que en este reino y provincia de Veragua se frecuentan son desde la ciudad de Panamá á la del Nombre de Dios, que hay dieciocho leguas por tierras de montes muy ásperos, de ríos y ciénagas y malos pasos, y desde Panamá á la casa de Cruces, que hay cinco leguas. Estos son los caminos más frecuentados, porque por ellos pasan todas las personas que vienen de España para pasar al Perú, y las mercaderías y haciendas que de allá se trae, que es muy gran cantidad... Este camino de Panamá á las Cruces también es áspero y cenagoso y muy malo de andar en el tiempo del invierno, que se entiende en esta tierra desde Mayo hasta mediados de Diciembre.» *

«El camino que conducía de Panamá á Chagres, dice un moderno escritor, reunía en un pequeño espacio de veintiún millas cuantas penalidades y molestias podían afligir al ánimo más entero. Abierta una grieta en la colina, continuaba por sus altos y quiebras entre las dos abras del monte corona-

das por árboles seculares; el terreno, de suyo gredoso y movedizo, se hacía insoponible por la solución de la tierra á causa de las frecuentes lluvias, mal que quisieron evitar los españoles empedrando en unos puntos la senda, y en otros atravesando maderos enclavados entre sí.

»Pero el tráfico de las mulas abría los maderos, formando sendos hoyos donde se atolaban las cabalgaduras... Llegábase al río Chagres y se atravesaba en balsas chatas gobernadas por negros remeros, armados de un bastón larguísimo con una punta de hierro. Puesta ésta en las piedras del fondo, el negro se apoyaba en el extremo opuesto, y recorriendo en esta posición todo el largo de la chata, daba impulso á la embarcación.» *

A esta exacta descripción del peor trozo de camino entre Chagres y Panamá, acompaña, como el lector ha visto, el remedio; era incesante el movimiento de mulas, y aunque todos los años se empedraba el camino, que no era de poco trabajo, nunca se logró tenerlo sino regular. Los fletes eran caros por lo mucho que las bestias padecían, y pagaban en cada viaje cuatro reales de plata para sostener el empedrado de Panamá á Portobelo, noticia de D. Gabriel de Villalobos *.

Las cédulas ó instrucciones á los Virreyes para que abran caminos y echen puentes son muchas y antiguas; la ya citada de 1555, fechada en Bruselas á 10 de Marzo y dirigida al Virrey Marqués de Cañete, dice al número 7: «Por las inmoderadas cargas que echan á los indios conviene se abran caminos, etc.» Igual encargo se hizo al Conde de Nieva desde Valladolid á 12 de Junio de 1559; no diferente al licenciado Castro á los 16 de Agosto de 1563, y como á éstos á casi todos los Virreyes, continuándose, aunque desde el siglo XVII en adelante creo que por pura fórmula, hasta el largo de reinado Felipe IV.

En la historia viaria del llamado reino de Quito hay un camino célebre. Se le llamó generalmente de la Gorgonilla, y tenía por objeto comunicar derechamente la capital Quito con la mar á través de la provincia de Esmeraldas.

Desde los días inmediatos á la conquista, en muchas ocasiones después, y en el segundo período presidencial de García Moreno, se puso en él la mano, pero con tan triste hado, que si alguna vez se abrió durante la dominación española, como he leído y veremos pronto, duró tan poco, que fué luego después preciso trabajar en él como si nunca hubiera existido.

La iniciativa de este camino se debe al Licenciado Salazar de Villasante, Oidor de la Real Audiencia de Lima, y enviado por el Virrey Conde de Nieva á visitar y gobernar la provincia de Quito antes de mediar el año de 1562.

Poco tiempo le duró este cometido; pero en los veinte meses que próximamente lo tuvo se esmeró en abrir caminos, y aun carreteras, que suplieran al de los incas, por donde éste no iba, ó le aventajaran por donde pasara. Del primero que él hace mención en el breve resumen de su gobierno * es éste de Quito á Puertoviejo, en la provincia de Esmeraldas. «Estando yo por Gobernador en Quito, quise abrir un camino desde este puerto á Puertoviejo por mitad de los indios yumbos de guerra, y abriéndose por aquí, hay por el altura no más de cuarenta leguas.» Con esto se ahorraba llevar las mercaderías de Quito á Guayaquil y de aquí embarcadas á Puertoviejo. «El abrir este camino habrá de ser yendo primero conquistando aquellos indios yumbos que serán hasta 12.000, y para ello yo había mandado hacer un camino de una sierra que estaba entre Quito y ellos, que es la sierra del volcán [de Pichincha], y los indios comarcanos aún me lo pidieron, que están de paz, y sus