

encomenderos, porque los de guerra vienen muchas veces, y dan con ellos y les roban, y matan y llevan captivos á ellos y á sus mujeres; y esto acaece muchas veces, y así los vecinos de Quito, que tienen los más indios que confinan con ellos, ayudaban para la conquista, sin que á S. M. le costara nada.

»Teniendo en este punto el negocio, murió el Conde de Nieva, Virrey, y el Audiencia me envió á llamar y así se quedó; y ciertamente en seis meses, con el favor de Dios, los tuviera de paz y sin ninguna muerte, y luego se abriera aquel camino desde Quito á la mar, que fuera la mejor cosa del mundo, y reduciéranse á paz 12.000 indios, y una tierra... á do están las minas de las esmeraldas que llaman de Puertoviejo y que son las mejores del mundo (1).»

No ha habido provincia alguna, dice el canónigo historiador de Quito Sr. González Suárez, tan visitada por expediciones de

(1) «Pero la verdad es que todavía no se ha podido dar con ellas, aunque ciertamente por aquella comarca deben estar. Uno de los que con más afán las buscó, fué el capitán Andrés Cantero, que en esta relación se nombra, y de cuya jornada, que empezó en Octubre de 1568, ha escrito y tengo un curioso relato.» Hasta aquí una nota del Sr. Jiménez de la Espada acerca de esta materia.

misioneros y conquistadores como las de Esmeraldas.

»Como su territorio es el más cercano al istmo de Panamá, el deseo de colonizarlo y arrebatarlo á la barbarie estimuló vivamente á todos los gobernadores y gobernantes del antiguo reino de Quito.»

Y, en efecto, gobernándolo Lorenzo de Aldana por comisión del Marqués D. Francisco Pizarro, autorizó á Alonso Hernández Jamaica para que redujera á los yumbos que poblaban los valles occidentales de la cordillera tras el Pichincha en una extensión como de veinte leguas; vagó Hernández de un lado para otro y regresó á Quito cargado de penalidades (1). Desde la provincia de Imbabura bajó á la de Esmeraldas el capitán Diego de Bazán, y tras de un año de andar perdido por aquellos bosques como Garcilaso de la Vega, que fué el primero que se internó á ella, salió á Puertoviejo, cuando siguiendo el camino de la costa entraba en la provincia el capitán Valderrama desde Quito con sesenta soldados.

Estas cuatro expediciones se habían hecho á Esmeraldas antes que Salazar de

(1) El y sus soldados entraron en Quito un sábado por la tarde, y al día siguiente, domingo, todos confesaron y comulgaron en la iglesia parroquial.

Villasante fuera por Gobernador á Quito en 1562.

Fundada la Audiencia dos años más tarde, dió su permiso á D. Alvaro López de Zúñiga para que acometiera la reducción de la provincia de Esmeraldas. Salió de Guayaquil con ochenta hombres, y, siguiendo la costa, llegó á Puertoviejo, desde donde se entró á la provincia y salió á poco de ella derrotado por la resistencia que le hicieron los belicosos indios campaces.

A este capitán siguió Andrés Contero, práctico en esta clase de expediciones: era Corregidor de Guayaquil y emprendió la pacificación de Esmeraldas por comisión que para ello recibió del Licenciado D. Lope García de Castro; buscó con gran solicitud la famosa mina de esmeraldas, sin hallarla, y teniendo que volver á Guayaquil dejó en la provincia á su yerno, Martín Carranza, para que continuara la reducción.

Diéronsele de fingida paz lo indios, y lo asesinaron á traición.

Antes de la expedición de Zúñiga se habían hecho lo menos quince entradas á la provincia de Esmeraldas, y por capitanes de crédito, como, verbigracia, Gonzalo Díaz de Pineda, que salió de Quito y entró por Sicchos, llevando doscientos soldados y ocho-

cientos indios; Francisco de Orellana, el célebre descubridor de El Amazonas, que pasó por tierra desde Manabí con ciento cincuenta soldados y quinientos indios; por el mismo camino hizo su entrada Figueroa, y por el de Sicchos Alonso de Rojas, Zárate y Chacón, y quizá algún otro. Desde Pasto por Barbacoas y por el río de San Juan se hicieron también entradas.

Me he alargado en esto para hacer ver cuán justificado estuvo el empeño de Salazar y Villasante en abrir la comunicación directa entre Quito y el Pacífico, y cuán tolerable es lo que él se vanagloria de ello en la bella relación que escribió de su viaje.

Algunas ilusiones creo se forjaba este visitador respecto á la facilidad de poner por obra su proyecto; pero al fin lo hubiera emprendido y probablemente realizado, pues respondía el trayecto al general deseo, tanto de los religiosos mercenarios que hicieron varias entradas, ya solos, ya acompañando á las expediciones, como al de los particulares que, careciendo de encomiendas, vislumbraban las de esta conquista festoneadas de esmeraldas.

Así llegó el año de 1585, en el que don Diego López de Zúñiga, hijo de D. Alvaro, al que acompañó en su entrada, hizo otra

por su cuenta con resultado igual y aun más desbaratado (1).

Siguió la famosa revolución de las ababalas, y por algún tiempo quedaron abandonadas las empresas de nuevos descubrimientos y conquistas; reorganizada definitivamente la Audiencia se continuó en el interrumpido asunto de conquistar la provincia de Esmeraldas, que se fué conociendo cada vez mejor por las noticias que de ella y de su topografía daban continuamente los misioneros que de Quito salían á predicar y catequizar los indios encerrados entre el mar y la cordillera.

La fundación de la ciudad de Ibarra en Septiembre de 1606 volvió á dar vida á la apertura del camino de Esmeraldas, convidando á hacerlo la hoya del Chota, río caudaloso que baja desde el nudo de Huaca y rompiendo la cordillera occidental por un

(1) Era este caballero nacido en el país y de los que por ser de raza blanca se llamaban, aun en documentos oficiales, españoles, por más que nunca hubiesen visto á España.

«En la primera entrada, dice el canónigo historiador, había Zúñiga hostilizado á los indios atormentando á los que cogía para que le declararan dónde había oro y dónde estaba la mina de esmeraldas. Por otra parte, la falta de paciencia le había hecho andar precipitadamente á la ventura, sin derrotero conocido, ni un plan de operaciones madurado de antemano.

cauce profundo se abre camino al Pacífico.

Virreyes fueron del Perú, de 1596 á 1606, D. Luis de Velasco, Marqués de Salinas, y D. Gaspar de Zúñiga y Acevedo, Conde de Monterrey, quienes, lejos de poner dificultad alguna á la fundación de la villa de Ibarra, la promovieron, y se hubiera fundado antes si los comisionados para ello no hubieran exigido tan crecidos salarios como exigieron.

Al fin el Presidente de Quito, D. Miguel Ibarra, llevó á cabo la fundación en la fecha dicha, y poco después el capitán Diego de Ugarte con unos cuantos soldados expedicionó á Esmeraldas, y fundó cerca de la desembocadura del río Santiago á San Ignacio de Montesclaros, pueblo que duró muy poco, pues fué destruído por los indios el año de 1611. Quizá se refiera á esta fecha la siguiente noticia que copio de Caravantes:

«Tomó asiento el Marqués de Montesclaros con Pablo Durango Delgadillo para poblar desde Ancón de Sardinias hasta San Miguel de Ibarra, que es en la provincia de las Esmeraldas, y así, ordenó el Virrey al Dr. Juan Fernández de Recalde, Presidente de Quito, se abriese camino desde aquella ciudad al puerto de Ancón de Sardinias, en

la mar del Sur, por viaje más breve para Panamá que el que se camina desde Guayaquil, y por donde los vecinos de Quito y su comarca pudiesen llevar sus cosechas para la provisión del reino de Tierra firme.»

En este mismo año, Durango Delgadillo, que era Corregidor de Otavalo, trabajó con grande empeño en la apertura del camino y en la formación de un puente en la bahía de San Mateo; halló contradicciones, pero el camino se concluyó, se trajinó por él y en el puerto tocaron varios buques de Panamá; los vecinos de Tierra firme y de Quito vieron realizados sus deseos. Cuando más empeñado se hallaba Delgadillo en su obra, le sorprendió la muerte.

Prosiguióla el capitán Francisco Menacho, que murió no mucho después á consecuencia de los trabajos sufridos en la apertura de este camino que unía la desembocadura del río de Santiago con la villa de Ibarra. El corregimiento de este nombre se daba á condición de abrir el camino para Esmeraldas.

Si estos acontecimientos paralizaron por algunos años dicho camino, no lo descuidaba el Consejo de Indias; al contrario, seguía de cerca el rastro de él, como lo demuestra la cédula de 11 de Junio de 1621

despachada al Virrey Príncipe de Esquilache, que dice:

«En conformidad de lo que yo os envié á decir, quedaba ya asentado y capitulado el nuevo camino desde la bahía de Caracas [ó Caragues] á la ciudad de Quito.»

Y, en efecto, en Marzo de 1624 estaba terminado, dice el Sr. González Suárez. «Fué, dice este historiador, un vecino de Quito, llamado Martín de Fuica, el que, con licencia del Virrey del Perú, acometió la empresa, poniéndose en el contrato la condición de fundar un pueblo en la bahía de Caragues. Martín de Fuica se ahogó en el río Dante antes de haber dado cima á su empresa.»

En los escritos de puño y letra de don Antonio R. de León Pinelo hay algunas ligeras variantes, verbigracia, Suiza por Fuica, el cual fué muerto por los indios, dice el célebre relator del Consejo de Indias; la principal divergencia está en la fecha de 1624. En dicho escrito leo que en 1628 «pidió José de Larrazabal que se capitulase con él el descubrir un camino desde Quito á la bahía de Caragues, como lo tenía ya descubierto como fiador que fué de Martín de Suiza, primer descubridor á quien mataron los indios antes de acabarlo.»

La fecha de 1624 es la que encabeza el

libro y siguen otros años en él, entre ellos el de 1628, en cuyo párrafo 84 se halla lo copiado. Monta todo ello poco para este mi trabajo: lo importante es que Larrazabal acabó su camino; fundó el pueblo de San Antonio de Caraques en memoria del Presidente de Quito D. Antonio de Morga, bajo cuyo gobierno se hizo la comunicación viaria. Está atravesaba la parte habitada por los indios niguas que formaron sus pueblecillos en algunos puntos; el año de 1629 las embarcaciones de Panamá llegaban á la bahía de Caraques, y el comercio de Quito á ella se hacía por medio de mulas.

Parece que el temor de que los corsarios pudieran en una de sus atrevidas expediciones penetrar hasta Quito por este camino de unas cincuenta leguas bastante buenas, excepto las cuatro últimas de Aloag á la capital, ocasionó la insistencia de los Virreyes para que se inutilizaran los dos caminos.

El Conde de Salvatierra fué quizá el más empeñado en esta determinación (1648-1655), impidiendo por ende que D. Juan Vicencio Justiniano continuase trabajando en tan útiles comunicaciones. De esta determinación debió haber queja al Consejo de Indias, pues éste, en 1654, pidió se le informase sobre las causas que dieron lugar á ella. Contestó

su sucesor, el Conde de Alba de Liste, manifestando que el proyecto era muy útil, porque Quito ganaría exportando sus frutos, y también Panamá, que los obtendría á menos costo y más pronto, sin perjuicio de las provincias del Norte del Perú, que hasta entonces eran las que habían proveído á Tierrafirme de frutos cereales. Con esto alcanzó Justiniano autorización (1660) para continuar el trabajo emprendido y que se comprometía acabar en cuatro meses.

La caída de un puente sobre el Mira paralizó la obra, y en 1661 solicitaba en Quito Justiniano gente suficiente para concluirla.

Otros dos caminos fueron obra del activo Gobernador Salazar y Villasante. Uno de ellos desde Cuenca hasta el puerto de Bola. «Este camino hice abrir siendo allí Gobernador, que no se solía ir por él á Guayaquil, sino venían por el asiento de Riobamba é iban al embarcadero el río abajo, que rodeaban más de treinta leguas y mal camino. Y éste quedó tan abierto y tan llano, que van recuas al puerto de Bola cargadas de bizcochos y harina.»

El río de Bola desagua enfrente de la isla de Panamá, y desde él se llevaban las mercaderías en balsas á Guayaquil.

El segundo camino era carretero y lle-

gaba desde Riobamba á Quito, por el cual, en 1563, trajinaban carretas, cosa desconocida en 1872, fecha en que yo anduve buena parte de él.

La gran reducción de indios hecha por el Virrey D. Francisco de Toledo *, dió necesariamente ocasión á la apertura de una multitud de caminos transversales, los más de ellos de herradura, únicos que por una parte eran necesarios supuesto el camino del Inca, y únicos también que podían medianamente sostenerse, no tanto por la falta de recursos pecuniarios como por la de brazos.

Los peruanos, ecuatorianos y buena parte de los chilenos pedían continuamente indios de servicio á las autoridades, ya para guardar los ganados, ya para los obrajes, bien para el trabajo de las haciendas, y, sobre todo, para el de las viñas, sin olvidar, por supuesto, el de las minas; los indios empleados en estos servicios salían de su pueblo para hacerlos, y aunque los encomenderos, criollos casi todos, procuraban ocultar sus indios para que les trabajasen en provecho propio, al fin y al cabo les sacaban muchos los Corregidores, de los cuales buena parte no volvía, quedándose, ó prófugos por las quebradas lejanas á los pueblos, ó

escondidos ó apadrinados por los dueños de haciendas ú obrajes, bien fueran sus dueños españoles de España ó españoles nacidos en América.

El siguiente trozo de Caravantes es persuasivo y demuestra palpablemente que aunque el trabajo de la compostura y apertura de caminos no estaba comprendido en lo llamado servicio personal, sino que se pagaba religiosamente el jornal á cada indio, no había absolutamente de dónde sacarlos, bien por tenerse que cubrir con ellos las atenciones que demasiado imperiosamente solían reclamar los hijos del país ó criollos, ya por las ocultaciones que de ellos hacían los encomenderos, ya también por los prófugos y apadrinados. Dice así Caravantes:

«De la continuación de los caminos [del ir y venir] que estos indios han hecho y hacen á los servicios referidos, ha resultado estar muchos fuera de sus reducciones, de que se sigue ser preciso volver á reconocer el reino con visita general... para que los indios acudan y asistan en sus pueblos sacándolos de las quebradas y valles ocultos, chácaras y heredades de los españoles [de España los menos, los más, de los nacidos en el país y llamados también españoles], adonde se han ido huyendo, por las causas refe-

ridas del servicio y ocupación en que los ponen los Corregidores [casi todos criollos], doctrinantes [raro entre ellos español de España] y caciques [todos naturales de la tierra], según se dijo al Virrey Marqués de Montesclaros el año de 1608.»

Con esto presente y que era generalísimo en todo el dilatado virreinato del Perú, echemos una ojeada á los trabajos que en materia de caminos se hicieron demás de los dichos que se practicaron en el Quito.

Fuera de alguno que otro trozo inmediato á las ciudades populosas, todo era camino de herradura, incluso el de los incas.

Y como estos caminos seguían la línea recta, y donde hallaban una quebrada que pasar rellenaban de piedra y tierra cuanto exigía el ancho del camino, y si un río, le echaban un colgadizo, y si una montaña, la escalonaban, no debe sorprendernos leer en las descripciones de la tierra que grandes trechos del camino comprendidos entre dos puntos por los que pasaba el real del inca, se calificuen de malos ó sólo de medianos para ser de herradura, pues no sería extraño haberse tenido que abandonar el camino del inca y llevar el nuevo por distinto sitio, algunas dos ó tres leguas, para evitar, verbigracia, las escaleras.

Tres clases de vías de comunicación hubo en el Perú durante los trescientos años que formó parte de la Monarquía española. La una toda llana, y era la de la costa, que empezaba en Túmbez y terminaba en Chile, como asimismo grandes pedazos del alto Perú, la Bolivia de hoy.

Otra compuesta de pedazos de la del inca, que iba por la sierra, y de pedazos que los españoles le añadieron, bien para subsanar algunas dificultades propias de su construcción, bien para empalmar con ella desde no mucha distancia.

La tercera clase, obra propia y exclusiva nuestra, las que ligaban puntos separados de los caminos inqueños, ó unían éstos con poblaciones remotas de ellos. De cada clase pondré un ejemplo.

Para los mixtos sirvan estas líneas de la *Descripción de la provincia de Angaraes*. «Los caminos por la mayor parte son ásperos, como todos los de la sierra, por ser de cuestas y lajas, si bien se tiene cuidado de que los más principales y reales por donde es toda comunicación con la ciudad de Lima á las provincias de arriba, estén siempre bien preparados y corrientes, permaneciendo, aun hoy, en muchas partes, las señales y *pircas* (paredones), del que hicieron abrir los ingas

para el comercio y comunicación de todo el reino.»

De los caminos llanos nos suministra buen ejemplo la hermosa *Relación y descripción de la ciudad de la Paz*, que se extiende á mucho más de lo que reza el título.

«Esta ciudad de la Paz dista de la de la Plata ochenta leguas; de la villa de Potosí otras tantas, y de la de Oropesa, en el valle de Cochabamba, cincuenta. Por la parte de Mediodía tiene cincuenta leguas de término, que es casi hasta la Mar del Sur, y va á confinar á Arica, al cual puerto hay sesenta leguas de esta ciudad. Son leguas comunes como las de España.

»Todos estos caminos son llanos, excepto junto á la ciudad de la Plata, que habrá treinta leguas de caminos ásperos, de cuestras y tierra doblada. Todos estos caminos están poblados de pueblos de indios, y en ellos *tambos*, que son mesones donde se albergan los pasajeros y tienen proveimiento de grano y hierba para sus cabalgaduras, y mantenimiento para sus personas, y carneros de la tierra para cargar sus hatos.»

Las grandes *pampas* de la Argentina, ó sea de la principal parte del virreinato de Buenos Aires, hacen ó forman una dilatadísima llanura, tanto hacia Bolivia por Salta

y Jujuí, como hacia el estrecho de Magallanes. De una y otra región ya dijimos que se hacía el tráfico en carretas.

De la tercera clase de comunicaciones abundan los ejemplos y no faltan del todo las excepciones. No lo he puesto particular acerca del camino de los llanos del Perú ó de la costa, por parecerme que en el nombre de llanos se encerraba todo. Sin embargo: «De Piura, el camino derecho á la ciudad de los Reyes, se va á Trujillo por los llanos y arenales; buen camino, sino que hay algunos despoblados y el mayor de catorce leguas, y entiéndase que los despoblados son sin agua ni otra cosa, sino arena sola.»

De la única clase que nos resta poner ejemplo, pueden traerse á manta; vaya uno: «A la mano izquierda deste pueblo (Tombamba ó Cuenca) hacia donde sale el sol, está Zamora desviada del camino de Quito á los Reyes, treinta leguas de muy mal camino, tanto que á caballo de ninguna manera se puede andar, por gran espesura de montañas y ciénagas. Lo mismo [digo ó pasa] de Santiago de las Montañas, que está cuarenta leguas deste dicho lugar de Cuenca»*.

«De Loja á Piura son cuarenta leguas de muy mal camino», se dice casi á continuación en la *Relación* que acabo de citar, y en

ella encuentro igualmente la excepción á saber: «De Jaén á los Chachapoyas hay treinta leguas de razonables caminos.» Que ésta sea la topografía general del Perú y Quito alargando el confin de esta Audiencia hasta Cali que era el reconocido, puede verlo quien guste en muchos documentos, sobre todo en las *Relaciones Geográficas* que el Sr. Jiménez de la Espada publicó no ha mucho.

Convengamos que no es lo más halagüeño que puede presentarse, y convengamos también que los caminos hechos por los españoles publican sobre todo que aun en esto querían que el Perú se pareciese á España.

El siguiente trozo del Sr. D. Ramón de Rosas, asesor general del virreinato y auditor de guerra á fines del siglo XVIII, encierra una gran verdad aunque un poco exagerada: «Hasta nuestros tiempos, en América no se había pensado en caminos. Se marchaba en el cerro ó en el llano por sendas, sin otra dirección que la del rastro que habían dejado los anteriores viajeros. Todos los trabajos en esta línea se reducían á ensanchar una ú otra pradera, quitar un risco ó una peña que había causado mil desgracias y hecho llorar á muchos infelices la pérdida de sus intereses. El más celoso Go-

bernador se contentaba con excusar el riesgo en un paso ó sus peligros.» Y adiós macadamizados caminos de los Incas.

Sería en verdad difícil adjudicar el cargo del descuido si se promoviera algún certamen acerca de esto; yo sin titubear un solo instante lo adjudicaba á la metrópoli, porque al fin y al cabo, aunque muy falta de población, la generalidad de ella necesitaba estas vías de comunicación para facilitar el desarrollo de su industria siempre mucho mayor de la que los descontentadizos y sollonantes de todas épocas dejaron dibujada ó escrita con las borras del tintero.

Pero en el virreinato peruano la gran generalidad de su población no consumía esas especies que piden para su circulación caminos carreteros.

Lastimados debe tener los oídos y los ojos quien haya tenido en las manos por un rato los dos libros V y VI de la *Industria agrícola pecuaria* por el número sinnúmero de veces que allí lo repetí, y por los incontables testimonios con que lo probé. Y ¿cuántos no puedo sumar á aquella lista? «Loja, provincia y corregimiento del reino de Quito... abundante y fértil de toda especie de granos y frutos en tanto grado que son más los que se pierden y llevan los ríos

por falta de gente que los consuma que los que se aprovechan.»

El indio, refractario á todo lo europeo, se contentaba para comer con lo que le daba el puñado de tierra que rodeaba su pobre choza; en aquel pegujal tenía tantas delicias como Fray Luis de León en el huerto plantado de su mano. Ropa ordinaria de la tierra les bastaba.

Los mulatos y cholos eran unos perdidos y holgazanes: siempre les venía ancho lo puesto, y les sabía á cielo lo garbeado siquier fuera cuchuchu.

Los caciques y los indios nobles se trataban mejor, sobre todo en el vestir; pero las prendas de lujo les venían de España, y las recuas de la tierra bastaban para repartir las piezas á los puntos principales donde ellos las compraban.

¿Exigiría el resto de la población reunido en las ciudades, anchos caminos á causa del incesante trajín de valiosas especies? Burlarse sería el pensarlo. Ricas joyas, buenas barras de plata, mejores tejos de oro, rubís, esmeraldas y diamantes, piezas de brocados, finísimos encajes, tisúes y dobles terciopelos no faltaban en población alguna de españoles, sino que abundaban.

Mas, por ventura, ¿todos los días habían

de entrar en todas las ciudades carretadas de estos géneros como si fuera bálago, ó á diario el oro, aunque fuera del bajo de Zaruma, como si entraran balas de algodón despepitado?

La población española avecinada en las capitales fuera de Lima y Potosí, era sobremanera escasa, aun tomando en toda su latitud dicha población *española*; con tan exigua cifra de objetos de valor, ¿en qué cantidad notable podían ser conducidos para exigir imperiosamente grandes caminos? ¿No es bastante elocuente el censo que dí en la página 333 del tomo anterior á éste?

Entre las repetidísimas cosas que se leen en las Memorias de los Virreyes y en otra multitud de partes, ninguna como la de que toda la substancia y nervio del Perú estaba en las minas de metales preciosos.

Mucho se ha vituperado á los españoles por haberlas buscado, mucho por haberlas encontrado y superlativamente por haberlas explotado. Ya se entiende que todo eso era por nuestro bien y para que nos enmendáramos.

Tiene en estos *Estudios* su sección correspondiente esta materia de minas, y para ella dejaré lo que le atañe: ahora nos basta decir, que con razón ó sin ella, que á tuer-