

tas ó á derechas, la mayor parte de los cortos rendimientos que el fisco percibía de las cajas reales que había repartidas en todo el virreinato desde Buenos Aires hasta Cali, eran precisamente producto de las minas con un nombre ó con otro.

No daba el Perú más de sí en aquellos tiempos: la minería era su alma. Pues bien: no siendo de gran volumen las barras de plata ni los tejos de oro, ni las piedras preciosas, se podían en poco espacio transportar grandes valores y á precio muy módico por la abundancia y baratura de las llamas. Todo esto es innegable, y así, bien sentado y reconocido, apliquemos con la proporción debida á las barras y á los tejos dichos lo que el Sr. Samper, economista neo-granadino, aplica á las esmeraldas:

«En una cajita, en un estuche, en los bolsillos, puede transportar el empresario el valor de muchos miles de pesos, toda una fortuna.

»Por lo mismo, no hay motivo para construir puentes, caminos, un gran tren de vehículos, hospederías, extensos cultivos, ni para colonizar tierras, fundar haciendas, ingenios, almacenes, centro de población civilizada, en fin, todo lo que resulta de la producción de artículos voluminosos de uso

común al alcance de todas las clases sociales y necesarios á todos los usos de la vida regular, múltiple y permanente.»

Este y otros párrafos trae el Sr. Samper para probar lo perjudicial que es á las naciones la explotación de las minas preciosas cuando al país en que están le faltan las bases principales de toda civilización estable (1).

Abundo yo precisamente en el sentir del Sr. Samper, y creo firmemente que no es la

(1) Preguntaría yo ahora: ¿Tenía el Perú estas bases cuando los españoles explotaban sus minas? No, responde al unísono la América española. Luego para los hispano-americanos está justificada la ausencia de puentes y caminos, hospederías, etc., y tanto más cuanto que ellos eran los dueños y principales explotadores de las minas de su patria.

¿Los tiene ahora el Perú después de setenta años de independencia? No, dice un doctor peruano, aunque, claro está, por culpa de España. «El pernicioso sistema económico desarrollado por España en el Perú ha producido en el país tan serio quebranto, que no sólo en el orden social y político no conseguimos aún conjurar en lo menos la grave crisis que nos aqueja, sino que aun en el orden psicológico, por la ley de herencia, parece que nosotros, como los españoles, estuviéramos desprovistos de criterio y de hábitos económicos.»

Y así y todo, el Perú se ha entregado totalmente en los brazos del huano y del salitre.

¿Qué mina tuvieron jamás las dos Américas que sin necesidad de caminos ni puentes, ni extensos cultivos, etc., haya producido tantos millones de duros en

nación más rica la que precisamente tiene más abundancia de plata y oro extraído de sus propias minas, sino aquella que más recoge de estos metales en pago de la exportación de su industria. Pero donde ni había ni podía haber exportación notable como en el Perú, ¿qué se iba á hacer de aquella plata que, como en otro tiempo la de los Pirineos de España, se estaba ofreciendo á quien quisiera tomarla? ¿No se morirían los telares de Liverpool y Manchester sin abundantes minas de plata y oro? Pero me voy descaminando sin sentir.

tan poco tiempo, como el huano de las Chinchas y las salitreras de Tarapacá? Ninguna.

En buena lógica no debía el Perú haber preferido esa mina nacional del huano y del salitre, puesto que de la huanera y salitrera iban sus productos á la bodega del buque que aguardaba á pocos minutos de distancia, sino que debió buscarlos siquiera por los confines del Dorado, para que la longura del camino, lo voluminoso de la especie, el envasarla para evitar que se licuase con las lluvias, etc., proporcionase á los Andes del Perú caminos como el de San Gothardo.

¡Cuán lastimosamente perdió el tiempo el neo-granadino Sr. Samper en las didascálicas páginas de su *Ensayo sobre las revoluciones políticas*, etc.! ¡Y qué prisa se han dado los Gobiernos peruanos á seguir el perverso ejemplo de los españoles cuya síntesis gubernamental encierra el aludido doctor en estas palabras de vituperio: «Explotación pronta de lo más valioso por su inmediato resultado.» O lo que es lo mismo, huano salitre, y Dreyffus.

Las tan manoseadas Misiones ó reducciones de los Padres de la Compañía del Paraguay son una brillante prueba de que hay especies que facilitan y exigen más las comunicaciones que las intrínsecamente preciosas. Tomaré de D. Francisco Brabo pruebas tan convincentes como ineludibles.

Va á confirmar el relato que no son las especies preciosas las que más fomentan las construcciones de caminos.

«Según los datos que resultan de los documentos que poseo, y de otros varios que he tenido ocasión de leer, dice el Sr. Brabo, los principales artículos que se exportaban anualmente de las Misiones eran cueros secos en número próximamente de cincuenta mil y unos seis mil más curtidos ó en suela, tres ó cuatro mil arrobas de cerda, y maderas por valor de veinticinco á treinta mil pesos.

»En cuanto á la hierba mate podía calcularse su exportación anual en unas 80 ó 100.000 arrobas que enviaban á Buenos Aires por la vía del Uruguay y Paraná. Tengo por muy exagerado el cálculo de los que aseguran que ascendía á cuatrocientas y aun á ochocientas mil arrobas el mate exportado, y gradúan su precio á siete pesos arroba. A esto podrán añadirse algunos cen-

tenares de barriles de miel, y tres ó cuatro mil arrobas, cuando menos, de tabaco.»

Tenemos, pues, la exportación, toda ella abultada; veamos ahora los medios de moverla de una parte á otra. Siga el Sr. Brabo:

«Tenían entonces los jesuítas mejores caminos que los que ahora (1872) existen en aquellas comarcas, pues muchos de los que habían abierto, venciendo no pocos obstáculos que presentaba el terreno, han desaparecido ya bajo la frondosa vegetación del clima. De la Candelaria [centro, digámoslo así, de las Misiones] partían caminos hasta Corrientes y la Asunción, y según un informe existente en mi poder, de Yapeyú hasta el Salto Grande, en el alto Uruguay, había más de ochenta puestos guarnecidos con guardias y que servían para la transmisión de las órdenes, sin perjuicio de estar también dedicados al cultivo y obraje. No faltaban tampoco vías en el alto Paraná; y datos curiosos poseo sobre un camino que los jesuítas construyeron desde el Curuguatí, atravesando la sierra del Paraguay y que por dos distintas partes conducía á los hierbales de Santa Ana, comunicándose desde allí con las Misiones del Guayrá.

»En cada pueblo existían también carretadas perfectamente dispuestas para todas

las necesidades del transporte, como asimismo invernadas de caballos de las que sólo se echaba mano en caso de necesidad.»

El trozo siguiente prueba que cuando se veía verdadero provecho ó necesidad no se quería escasear nada que pudiera convenir á los intereses generales.

«En 1581 Juan Lozano Machuca, factor de Potosí, proponía al Virrey D. Martín Henríquez de Almansa la apertura de un camino desde el asiento de Escala hasta Copiapó en Chile atravesando la cordillera, porque demás del provecho que se seguirá sacando de ella el mucho ganado que tiene, sería de grandísimo el excusar el desierto de Atacama, porque en él no hay el recaudo que habría por las vertientes de la cordillera, donde Pedro Sande dice se abrirá camino y se ofrece á lo abrir.» Este Pedro Sande es quien dió orden para hacer las lagunas de Potosí.

Por los años de 1767 emprendió el Virrey D. Manuel Amat componer el mal camino que de Lima iba al valle y pueblo de Lurigancho, como en otras partes de la sierra lo había hecho; voló con pólvora grandes rocas y allanó á pico los malos pasos, dejando el camino á Lurigancho, no sólo expedito, sino tan ampliado que servía para el tráfico de carros.

Era muy frecuentado este camino por las muchas y ricas haciendas de caña que en el término de Lurigancho tenían los vecinos pudientes de Lima, é igualmente por los que las tenían en los valles de Piedra-Lisa y Amancaes.

Los poetas publicaron cien octavas reales en elogio del Virrey con ocasión del camino de Lurigancho y demás obras practicadas en la época de su gobierno, trabajillo al que dieron por título «Expresiones de reconocimiento y gratitud».

Es verdad que el sabio Unanue, en la obrita ó jugueteo literario que al punto vamos á citar, dice «que en el Perú, gobernando el Excmo. Sr. D. Manuel Amat, se allanaron varios puntos de los caminos de la sierra y del que sale de esta ciudad por los valles que yacen al norte de ella. Pero estos trabajos no pasaron de la clase de aquellos en que sólo se trataba de excusar un estorbo ó remover un peligro.»

Estos renglones, que sirven como de exordio para magnificar el camino de Lima al Callao, hecho por el Virrey Marqués de Osorno, no son justos, pues rebajan la obra de Amat, y de creer es de la dignidad y elevación de la musa peruana que no había de prodigar un centenar de octavas reales al

relleno de algún bache, á picar alguna laja ó echar á rodar algún pedrusco.

Del doble camino, ó, mejor dicho, carretera que iba del Callao á Lima, no juzgo que deba hacer más descripción sino la que de ella hace el recién citado doctor don Hipólito Unanue en un discurso lleno de elocuencia y erudición, que anda impreso con otros suyos, todos del género óptimo.

Pero dejando para los literatos y amigos de la arqueología casi las tres cuartas partes de lo que en el discurso se contiene, copiaré lo que estrictamente se refiere al camino.

«La plaza de la Reina es una especie de anfiteatro de figura oval, cuyo diámetro mayor mide ciento ocho varas, y el menor setenta y dos. Ciñen sus muros por la parte interior cuatro órdenes de gradas, y por la exterior sauces y coronados de hidras. La latitud del camino es de treinta y seis varas: veinte de ellas de camino real carretero y ocho por cada lado para los caminos de á pie.

»El camino del centro va sobre un terraplén elevado sobre el nivel del terreno, fortalecido por dos calzadas de cal y canto, y macizado el centro de cascajo y capas de tierra hasta quedar la superficie perfectamente nivelada. Para darle consistencia y evitar el polvo, se ha empedrado formando cajones

encintados de piedras de río de nueve á doce pulgadas de largo, colocados verticalmente y cubiertos de una capa de arena limpia del mar de cuatro pulgadas de grueso, que hace un rodaje muy suave.

»En los muros de las calzadas se han construído escalerillas de cincuenta en cincuenta varas para comodidad de los concurrentes; tiene además sus guardarruedas, hechas de ladrillo triangular de uno á dos pies de altura, colocados á sardinel para que los defiendan de una insensible ruina, impidan el paso sobre ellos á las gentes de á pie, ó á caballo, é igualmente á los carruajes el que se precipiten. Los muros están flanqueados por serie de árboles plantados á cordel.

»Los caminos laterales de á pie van al nivel del terreno, con un piso muy suave y defendido con afajadizos de mampostería para que las bestias no entren en ellos. Llevan igualmente á su lado externo una serie de árboles paralela á la del camino del centro. De espacio en espacio hay canapés muy cómodos para el descanso de los caminantes.

»Resulta de aquí, que del óvalo de la Reina sale un camino triplicado, una real carretera en el centro y dos laterales, y que todos tres van entre una alameda de cuatro series de árboles, en cuyo último fondo se

descubre desde que se sale de Lima la bahía y sus buques.»

Para no alargar demasiado, dejo la descripción de los cuatro óvalos restantes, que difieren poco del de la Reina.

En el tercero, nombrado del Consulado, que dista de la portada 2.533 varas, terminan los caminos laterales de á pie y las cuatro series de árboles, hasta la última parte del camino, que empieza en el óvalo de Bellavista, que todo vuelve como al principio.

En todo el camino se formaron trece alcantarillas para el paso de las aguas y treinta y seis rampas de comunicación para las haciendas inmediatas.

Ni le faltaron al irlandés Virrey del Perú O'Higgins sus trovadores, como ni á Amat los suyos. El limeño Dr. D. José Arris, agente fiscal de lo civil de la Audiencia de Lima, y Oidor honorario de la de Chuquisaca, describe en esta forma el comienzo de los trabajos: «El Virrey O'Higgins manda, y á su voz se rompen las murallas, se levantan los planos. Ingenieros, arquitectos, albañiles, carpinteros, mil personas se ponen en movimiento. Resuenan los cerros á la explosión de la pólvora y corte de las canteras. La atmósfera se ilumina y purifica con el fuego de los hornos encendidos. Aquí se

aprontan las primeras materias, acá se labran, por allá se acarrearán. Y cual las abejas se derraman y vuelan por los campos á recoger en los cálices hermosos de las flores el meloso licor que después vacían en las colmenas para su alimento y el de las compañeras, tal á la salida del astro del día se ve sembrado de hombres que en el duro cáliz de la tierra van regando el precioso sudor de sus rostros y recogiendo la miel de sus trabajos para vaciarla después en el seno de sus pobres familias.»

Si los setenta ó setenta y cinco millones de habitantes que pudiera tener Europa al empezar el siglo XVI se hubieran trasladado en masa á lo que fué América española, no hubiera todavía alcanzado el Nuevo Mundo el calificativo de poblado en la proporción estadística que hoy generalmente se acepta, y se quiere, sin embargo, que un puñado de españoles diseminados en la inmensa y casi desierta superficie triangular que tiene por base la línea que une á San Francisco de California con Talcahuano en Chile, y por cúspide á San Juan de Puerto Rico, construyera carreteras como la de Agra á Delhi en el Indostán de ciento ochenta leguas de largo y sombreada de álamos frondosos.

Estos prodigios sólo pueden verse en paí-

ses pobladísimos, como el Asia, ó, si algo parecidos á ellos, en tierras dominadas por un déspota divino como el inca del Perú y casi exclusivamente para él.

Aprieto y no pequeño sería para los americanos incófilos señalar que iba y que venía por los decantados caminos de la sierra y de la costa, fuera de los ponchos, ojotas, flechas y maíz, cosas todas que se depositaban para el inca en los almacenes reales en ellos colocados, ó fuera del batir selvas y montes cuando Huayna-Capac quería ir del Cuzco á Quito en hombros de sus vasallos.

Con la extensión que el comercio tomó con el tiempo, con haber desaparecido á fines del siglo XVIII los peligros de piratas ó filibusteros que hubo en los anteriores y que dificultaban las comunicaciones marítimas, con el hallazgo y útil aplicación de varias especies americanas, se fueron abriendo caminos, tanteando otros, acortando ó componiendo los antiguos.

Es para no olvidado el de Santa á Tarija, estudiado en 1791, ó sea desde Salta, ciudad del virreinato de Buenos Aires. Los señores Cornejo (D. Juan Adrián y D. Fernando), y D. Lorenzo Medina, encargados de esta obra, dieron el informe conveniente que está publicado en el tomo primero de *El Mercurio*

Peruano, y que empieza así: «Hallándome comisionado por el Excmo. Sr. Virrey de estas provincias del Río de la Plata, etc., para emprender el descubrimiento y apertura de un nuevo camino desde el valle de Santa hasta la villa de Tarija, según lo propuse á S. E. comprometiéndome á facilitarlos á expensas propias, sin gravamen alguno del público, ni menos del real Erario, antes bien con el deseado objeto de serles útil como buen ciudadano; obtenido el superior permiso, etc.» Puede verse todo el itinerario, etc., de este camino en el tomo dicho, páginas 265 á 277.

Acerca de los caminos del reino de Chile diremos que siendo Presidente allí el Marqués de Osorno, hizo componer y ensanchar el antiguo y principal camino de la cordillera de los Andes que conduce desde la capital de aquel reino á la ciudad de Mendoza y provincia de Buenos Aires por el mismo puerto en que antes construyó las famosas casas que resolvieron el problema de la posibilidad del tránsito de los correos durante la cruda estación del invierno.

Penetrando luego al corazón de la montaña que media entre Valdivia y Fuerte de Alcudia, abrió un camino espacioso hasta la antigua Osorno, y cual era necesario para

reedificar esta ciudad, facilitar la salida de sus producciones y hacer desaparecer por medio de esta comunicación las fábulas que obscurecían su historia. D. Juan Clark, Gobernador de Valdivia, fué el encargado de esta obra, que se ejecutó en breve tiempo.

Ya se había empezado antes de la presidencia de O'Higgins el llamado camino del Puerto desde Santiago á Valparaíso, que corre por espacio de veintitrés leguas, que quedaron transitables para todo género de carruajes, incluso las temibles cuestas de Prado, Zapata y Altos del Puerto. Esta obra que, según Unanue, de quien voy tomando estas noticias, puede llamarse la primera de su clase en la América, costó cuatro años de trabajo incesante y una suma tan considerable en dinero, que no obstante la abundancia en comestibles y la baratura de jornales en Chile, ella por sí sola demuestra su grandeza.

Los caminos que en los siglos XVII y XVIII y alguna parte del XIX trazaron y abrieron los españoles en lo llamado la Montaña, son dignos de encomio.

Han tenido casi todos por ingenieros y jornaleros ó peones, hablando con más propiedad, á los Padres franciscanos reunidos á fin del siglo pasado en el convento colegio de Santa Rosa de Ocopa, después de

haber regado con su sangre y sudores la extensa viña de la Montaña, ocupación en que continúan desde dicho Colegio con notable fruto de las almas.

Por muchas partes intentaron estos fervorosos Padres buscar caminos menos malos para ponerse en comunicación con los salvajes, en fundar, digámoslo así, su base de operaciones en la parte civilizada.

En 1673 el P. Biedma salió de Andamarca en dirección á la Montaña. «En ninguna parte se presenta la cordillera de los Andes más inaccesible que en la entrada de Jauja por Comas y Andamarca, pues es preciso atravesar tres ramos rígidos que hacen poco menos que intransitable el camino por los continuos precipicios y por las muchas y heladas ciénagas que se encuentran en sus intermedios. Esta fué la causa porque en las primeras entradas que se hicieron por esta vía se juzgó imposible la apertura de caminos para bestias» *. Todo lo venció la constancia del P. Biedma.

Los Prelados, sabedores de lo difícil de esta entrada y de los grandes trabajos pasados por dicho Misionero en la que hizo, año de 1693, habían prohibido se repitiera, para evitar también á los indios acompañantes las molestias propias del trayecto. Esot, sin

embargo, más de una vez los indios de la Montaña habían subido hasta Andamarca y pedido con insistencia al P. Biedma volviera á vivir con ellos, el cual les daba esperanzas de hacerlo, pues en breve se abriría camino para poder hacer el viaje á mula.

Y, en efecto, tomó esta empresa á su cargo, no obstante de que su caudal no era mucho, el capitán D. Francisco de la Fuente, dueño del obraje de Hualahoyo, en el valle de Jauja, insigne bienhechor de los Misioneros y sus Misiones, y, sin duda, uno de los grandes opresores de la humanidad indígena engrillada, golpeada y marchitada en los obrajes peruanos, según los pintan las mentiras del tiempo, y no el indio historiador Concolorcorvo, ni ningún otro que quiera mella en su crédito histórico.

Trabajaron en abrir el camino todos los indios y fronterizos de Andamarca y de otras partes con tan gran tesón y empeño, que, habiéndose empezado la obra en los primeros días de Abril de 1681, en Octubre del mismo año se pudo llegar en caballería á una jornada de las primeras habitaciones de los infieles.

El obrajero y capitán pagó todos los jornales, herramientas necesarias y el sustento de cuantos trabajaron en la apertura del ca-

mino dicho, ó sea desde Andamarca á Sonomoro.

Pudiendo ya el P. Biedma disponer de sus neófitos, continuó el camino desde este punto hasta la unión de los ríos Ene y Perene, año de 1684. Desde Andamarca á la unión de estos ríos se hacía á bestia el camino en diez días.

Un siglo después se hallaba cerrado este camino: no es extraño; mántienelos el tráfico, y como éste no podía ser sino muy corto, se tocaron las consecuencias. Sobre esto hay otra razón, y es que, como ya dejó advertido el P. Biedma, desde el Cerro de la Sal á Sonomoro eran menores las dificultades que por otro lado cualquiera, y á este Cerro se facilitaron dos caminos: «El primero se franqueó desde el pueblo de Paucartambo por el Huancabamba, en cuyo tránsito se empleaban seis días; el segundo se dirigió desde Tarma por la quebrada de Palca y Chanchamayo, y por éste se llegaba al Cerro de la Sal en el mismo tiempo.

El alzamiento que hacia 1742 llevó á cabo el indígena Juan Santos en gran parte de la Montaña, paralizó los frutos espirituales y temporales que en ella iban recogiendo los Misioneros franciscanos; destruyó veinticinco pueblos, levantó contra los Pa-

dres todos sus habitantes, é interrumpidos con esto los trabajos, cesaron los indios de abrir nuevos caminos.

Para que se conozcan bien las dificultades y debidamente se aprecien estas obras, copiaré de un Misionero cuál era la naturaleza de la Montaña por dondequiera que se intentara penetrarla, y conocida que sea, haré una observación á que me ha dado lugar el alzamiento dicho. «Desde cualquier parte que se entre á la Montaña es preciso montar la cordillera oriental ó de los Andes, á la cual situó Dios tan empinada y escarpada por la parte del Oriente que parece quiso impedir á los moradores de la sierra el tránsito á sus inmensas llanuras, pues sólo se permite bajar á ellas por algunas quebradas de caminos agrios y peligrosos á causa de los precipicios, derrumbaderos y ciénagas que forman las nieves y los infinitos arroyos que, uniéndose en crecidos ríos, corren á tributar el caudal de sus aguas á los famosos Huallaga y Ucayali.»

Pues para juzgar si los caminos abiertos por los Misioneros franciscanos eran puramente sendas, como pudiera sospechar alguno, ó pasaban de este género, traigo á la memoria que en la segunda de las expediciones armadas que llevó á la montaña con-

tra Juan Santos el corregidor de Tarma, fueron tres compañías de caballería, y esto basta para apreciar la calidad de los caminos dichos. En 1770 volvieron á restablecerse las Misiones franciscanas; diecisiete años después, ó sea en 1787, llevaron un gran impulso, debido al celo y energía del P. Manuel Sobreviela, y al aumento que recibió el colegio de Ocopa de Religiosos venidos de España. La historia de las Misiones franciscanas dice acerca de este incansable operario:

«El celo del Rdo. P. Sobreviela era infatigable y á todo se extendía, pues á más de lo dicho, se ocupaba en sus visitas en delinear y abrir caminos á expensas de la Comunidad, cuando no le alcanzaban los seis mil pesos con que anualmente el Gobierno le socorría. En las fronteras de Huanta delineó un camino con el cual se ahorran siete leguas desde Tantayanta á las conversiones de Simariba.

»En las de Jauja se abrieron para el tránsito de bestias once leguas de camino á través de la montaña: en las de Tarma concurrió y cooperó á la apertura de dos caminos desde el tambo de Masayniré al valle de Vítoc. Últimamente, en las Misiones de Húanuco, abrió dieciocho leguas de camino

para bestia, desde sus fronteras al pueblo llamado Playa Grande.»

De todas estas noticias hay curiosas ampliaciones en *El Mercurio Peruano*, verbigracia: «En el año 1789 me resolví, habla el P. Sobreviela, á facilitar el camino de Ocopa por Monobamba al valle de Vítoc, y con licencia de esta superioridad lo puse expedito y corriente y restauré el pueblo de Monobamba, perdido con el alzamiento de Santos Atahualpa.

»Asociado del subdelegado interino de Jauja, D. Juan Romero Calvo, dí principio á la expedición, á la que concurrieron 500 fronterizos, que aumenté y surtí de herramientas á costa de mi colegio [Ocopa].

»Compusiéronse brevemente [en poco tiempo] todos los malos pasos de siete leguas que se regulan desde el pueblo de Jauri hasta el Tambillo, en donde principia la ceja de la Montaña; luego se franquearon seis leguas hasta el antiguo pueblo y amenísimo valle de Monobamba; se rozaron y abrieron otras cinco para la comunicación desde Monobamba al valle y fuerte de Vítoc, y finalmente se edificó iglesia, etc.»

Y en la relación de la peregrinación que por el Huallaga hizo este Misionero hasta la laguna de la gran Cocama se lee: «Este Pa-