

provincia, es que en un camino de pocas leguas hay que atravesar un gran número de ríos, ó más bien de impetuosos torrentes, los que, careciendo de puentes, es preciso pasarlos á nado, con gran peligro de ser arrastrados por la fuerza de la corriente.»

Este camino de Chachapoyas á Moyobamba, en realidad no tiene sino cuarenta leguas, aunque los habitantes del país le enciman diez más por lo pesado que se les hace el trayecto. Sigue Raimondi y dice:

«Algunos trechos de él no pueden ser peores, tal, por ejemplo, la cuesta llamada de Daval, poco distante de Taulia. Para formarse una idea de esta cuesta, imagínese una escalera formada de muchos palos redondos y puestos transversalmente á manera de gradas sobre una capa de barro ligero. Las bestias subiendo sobre estos palos que continuamente se hallan mojados, resbalan á cada paso y caen: feliz todavía el caminante si su mula no pone un casco entre los intervalos que dejan á veces los palos entre sí, porque en este caso peligra tanto el viajero como la bestia.

»Casi á la mitad de la subida, entre Taulia y la cumbre de Piscohuañuni, hállase el tambo de la Ventilla, que es una especie de rancho sin puertas, cuyas paredes son cons-

truídas de piedras. De la cumbre se baja casi continuamente por un camino lleno de fangos y atolladeros.

»La última bajada, llamada de la Ventana, es la peor de todas, siendo formada de elevadas escaleras, algunas de las cuales tienen más de dos pies de alto, y por donde bajan las bestias háciendo continuos saltos.»

Existen además algunas sendas más ó menos transitadas que sirven de comunicación entre la provincia litoral de Loreto y los demás departamentos; pero la mayor parte son tan escabrosas y tienen trechos tan peligrosos, que sólo los indios acostumbrados pueden transitarlas, dice nuestro naturalista. Pasemos ahora á los caminos que sirven para la comunicación interna de esta provincia de Loreto.

«Moyobamba, siendo su capital, es también el centro de los caminos que se dirigen hacia los diferentes pueblos. El principal camino que sale de Moyobamba, además del camino de Chachapoyas, ya citado, es el que se dirige al Huallaga pasando por Lamas y Tarapoto. De Moyobamba á Tarapoto hay como veinticinco leguas, y aunque entran bestias, éstas sirven más de embarazo que de utilidad, y lo mejor es hacer el camino á pie.

»Una gran parte de este camino se halla en medio de atolladeros sobre los que se hallan tendidos longitudinalmente algunos palos redondos y resbaladizos, de manera que es preciso para pasar dichos puntos mantener el equilibrio so pena de caerse y hundirse en el barro; es camino en su mayor parte despoblado.

»De Moyobamba hasta el pueblo de Tabaloso es la parte más molesta del camino por ser la peor y por la falta de recursos.»

Es necesario que el lector se resigne á seguir estos itinerarios; se hace preciso que los conozca, pues sin este conocimiento no puedo completar el desenvolvimiento de la idea. Irá, sí, tan cansado y ajetreado con la sola lectura como si verdaderamente hubiera caminado por todos ellos. Sigue Raimondi :

«De la ciudad de Moyobamba sale también otro camino intransitable por bestias que se dirige á Balsapuerto y Jeveros.

»Este camino es de grande importancia para el comercio de la provincia litoral de Loreto porque pone en comunicación la capital de la provincia con el puerto de Balsapuerto, que es el embarcadero, etc.»

A pesar de la importancia del camino entre Balsapuerto y Moyobamba, «es el peor entre todos los caminos de la República, no

pudiéndose tampoco dar este nombre á una vía de comunicación por la que no puede pasar un perro si no se le carga [esto es, si no se le lleva en brazos ó cosa equivalente].

»Esta senda, que mide poco más de doce leguas, es tan penosa y necesita tanto tiempo para recorrerla, que todos los habitantes del país están convencidos que tiene más de veinticinco leguas. No hay palabras suficientes para expresar lo malo que es este camino... Para dar una idea justa de él daremos algunos detalles sobre los puntos principales, principiando de Balsapuerto y viniendo después á Moyobamba.»

No estoy dispuesto á acompañar á Raimondi, al menos tan despacio como él camina: así, buscaré algunos atajos para llegar más pronto al término de la jornada.

A media legua de Balsapuerto se pasa el caño de Canoapuerto tres veces á poco trecho, y empieza al punto «un pésimo camino sobre una falda muy pendiente y llena de piedras en donde es preciso agarrarse á manera de monos con pies y manos.»

Después se suceden ríos y ríos, habiendo algunos que es necesario cruzarlos de orilla á orilla hasta dieciocho y veinte veces, «de modo que si el caminante quisiera quitarse la ropa todas las veces que hay que

entrar en el agua, no se marcharía una sola legua en todo el día. Lo mejor es entonces entrar al agua vestido y resignarse á marchar después con toda la ropa mojada sobre el cuerpo.»

Demos por pasados tres vados, el primero ancho y malo, peor el segundo y pésimo el tercero, aunque no sea más que por tener que atravesarlo nueve veces en el espacio de una milla ó tercio de legua. «A medida que se adelanta en esta senda, dice nuestro viajero, se anda de mal en peor; se acaba una marcha acuática para empezar otra casi cerca [aérea].

»A poco del último vado del Escaleragaco se presenta un camino vertical. Este consiste en una verdadera escalera formada de grandes palos amarrados con bejucos y apoyada contra la peña en una posición casi vertical... No se comprende cómo en un camino en que se transita casi diariamente no se haya pensado hasta ahora evitar este peligroso trecho, buscando otro lugar ó escapando en la misma piedra unas gradas más seguras.»

»Acabada la escalera de madera continúa la subida sobre la peña siempre con mucha inclinación, hasta llegar á la cumbre del cerro que se llama de Icuto. La bajada al otro

lado del cerro es tan mala como la subida; más bien se parece al cauce de un impetuoso torrente que arrastra piedras de todos tamaños que á un camino... apenas se concluye la bajada, un sordo ruido viene á herir los oídos; es el temido torrente Pumacayo (río león), cuya bulliciosa agua, precipitándose de cascada en cascada en su lecho de desnuda roca, lo anuncia desde lejos; es uno de los pasos más peligrosos de todo el camino, y á pesar de que este riachuelo cuenta ya varias víctimas y se presta mucho á la construcción de un buen puente, corriendo entre orillas de duras peñas, sin embargo, carece de él, y es preciso, con gran peligro, pasarlo á vado.»

Suprimo la descripción que Raimondi hace de él, y de lo que sigue del camino tomaré lo menos que pueda, y que se reduce á decir que está lleno de grandes piedras casi redondas por el continuo movimiento que les imprime la corriente, y que ocultan el fondo de modo que no se puede distinguir dónde se pisa, á lo que contribuye también la mucha fuerza con que pasa el agua por entre ellas.

Recibe el caminante de este modo fuertes golpes, y si se intenta el vado pisando sobre las cubiertas de poca agua, se dan

grandes caídas, resbalando con gran facilidad por hallarse revestidas de una materia verde gelatinosa y más suave que el jabón. Se llega al Pajonal, terreno abierto, sin árboles y cubierto de gramíneas, en el que acaban todos los malos pasos del camino de Balsapuerto á Moyobamba, en el que emplean cuatro días á razón de tres leguas en cada uno.

Urdo ahora el argumento en esta forma. Los caminos son tanto más necesarios cuanto mayor sea la importancia comercial de los pueblos que unen; ahora bien, todo el antiguo partido de Moyobamba ha triplicado y cuadruplicado su importancia comercial y aun su población después de la independencia, luego exige muchas mejores vías de las que tenía en tiempo de los españoles; y como tiene al presente las mismas, forzosamente se deduce que en este ramo viario la atención y solicitud de la República ha sido muy inferior á la de los gobernantes que nombraron para el Perú los monarcas españoles.

Hago gracia á los oradores de Ateneo y á los autores de discursos inaugurales de los cursos universitarios que truenan contra España, de lo que se habrán deteriorado los caminos de la provincia litoral de Loreto

en los cuarenta años (1820-1860) de trajinarse por ellos desde que S. Martín, con las tropas chilenas y argentinas, desembarcó en Paracas distrayendo la atención del Virrey Pezuela en todo lo que no fuera el asunto de la guerra, y supongo generosamente que los caminos descritos por Raimondi estuvieran en 1860, pues no se compusieron, en tan mal estado como cuando los dejamos á consecuencia de la batalla de Ayacucho (1824).

Veamos ahora lo que era Moyobamba á los veintitrés años de la independencia.

Tratando el Dr. D. Juan Crisóstomo Nieto, juez de primera instancia de Chachapoyas, de reunir datos geográficos, históricos, estadísticos y etnológicos, con los que formó una interesante Memoria, asigna á Moyobamba el número de 9.000 almas, la mayor parte de gente blanca, con más de cuatrocientas casas todas con huertas. Tenemos, pues, triplicada la población en 1847, ó sea en sesenta años.

Su importancia y auge comercial en 1869 se ve en las siguientes líneas de Raimondi: «Moyobamba es la capital del departamento de Loreto, creado ahora pocos años, pues en la época de mi primer viaje (1859-60) por esta región, no tenía más que el título de provincia litoral. La industria de fabrica-

ción de sombreros de paja ha enriquecido y hecho progresar de un modo extraordinario á Moyobamba y pueblos circunvecinos, contribuyendo á la comodidad y bienestar de sus habitantes.»

¿Qué decir del pueblo de Iquitos, perteneciente al departamento que tiene por capital á Moyobamba? Nada pondré de mi cosecha; todo será ajeno. «Iquitos, miserable ranchería de indígenas pocos años ha, es ahora (1869) una población con buenas y sólidas casas, con almacenes surtidos de efectos y con pobladores de distinta nacionalidad. ¿Quién al haber visto Iquitos en el año 1862 lo conocería hoy día?

»Donde existían unos pocos ranchos formados de simples palizadas se observan actualmente casas cómodas y aseadas; los pocos enseres, como ollas, cerbatanas, flechas, arcos, macanas, y llanchamas que constituyen [constituían] todo el menaje del morador de aquellas chozas, ha sido reemplazado con muebles á la europea, que hacen la vida más cómoda y agradable.

»Donde se veían amarradas unas pequeñas y frágiles canoas; hoy día se hallan anclados cuatro buques de vapor y un pontón. El terreno cubierto pocos años ha por un espeso y virgen bosque, se halla transfor-

mado como por encanto en una factoría donde se ven funcionar admirables máquinas dirigidas por hombres inteligentes venidos de ultramar; de modo que á los débiles y repetidos golpes de la industriosa ave llamada carpintero que en el primitivo bosque con admirable paciencia perfora la rugosa corteza de los árboles, han sucedido los golpes más ruidosos del martillo del obrero que labra la madera, y del herrero que forja el útil fierro; al graznido del inmundo sapo que vive en el pantanoso terreno del bosque, se ha sustituido el de unas hermosas sierras de vapor que con admirable prontitud dividen el añejo tronco en llanas y anchas tablas; por último, el chillido de los grillos y chicharras, el canto de las aves, el silbido de la serpiente y el zumbido de variados insectos que forman por su conjunto la ruidosa música de los obreros del gran taller de la Naturaleza, está reemplazado hoy por el ruido confuso de ruedas, martillos, tornos, sierras, cepillos, ventiladores y descargas de vapor» *.

Es verdad que en Iquitos no hay más de peruano sino la tierra, la autoridad y las frutas, y que todo este movimiento é industria es extranjero por haberse fundado allí una especie de apostadero para componer

los vaporcitos de diversas nacionalidades que andan por los ríos; pero al fin y al cabo, incremento es para el nuevo departamento de Loreto. Pero, ¿y los caminos, cómo estaban en 1869 después de tanto progreso en Moyobamba é Iquitos? Dígalo el mismo autor noticiero de los adelantos de Iquitos y Moyobamba. «Dejé la ciudad de Chachapoyas (1869) para continuar mi viaje á Moyobamba, cuyo pésimo camino había recorrido ya (1859), y que en esta ocasión hallé todavía peor por estar ya adelantada la estación de las lluvias.»

Vuelve Raimondi á describir ligeramente lo que ya dijo en sus artículos de la Revista acerca de los caminos que en parte conoce el lector, y añade: «Varios trechos de este fragoso camino se han hecho célebres por pasar del límite de lo malo, pudiéndose llamar horribles. Tales son la cuesta llamada de Salas, y la que se conoce con el nombre de la Ventana. Estos trechos es mucho mejor recorrerlos á pié, pues de otro modo está uno continuamente expuesto á romperse una pierna por la caída de la bestia» *.

Resumiendo: ni el haberse cuadruplicado la población, ni el extraordinario aumento comercial, ni los dos ascensos geográficos-

co-civiles que desde la Independencia hasta 1869 ha tenido Moyobamba, pudieron fijar la paternal y republicana atención de los señores Presidentes, á fin de mejorar los caminos que mueren en la capital del nuevo departamento de Loreto.

Con este ejemplo, entre otros muchos, pueden los hispano-americanos recordar, que una cosa es deshacerse en amargas críticas contra la dominación española y perorar ampulosamente en las Academias y Ateneos contra ella sin hallar jamás una causa atenuante, y otra muy diversa es hacer lo que ellos hicieron con razón ó sin ella.

Me satisface decir, porque es la verdad, que no han faltado Bezares peruanos en estos últimos años que hayan trabajado con muy loable empeño en la apertura de caminos á través de la Montaña, para comunicar el Amazonas con la parte civilizada de la República, estableciendo puertos, ó en él, ó en los ríos que á él llevan.

Fué uno de estos patriotas celosos el ilustrísimo Sr. Ruiz, Obispo de Chachapoyas; con su muerte decayó el entusiasmo despertado para las exploraciones de la región de la Montaña, con objeto de abrir un camino que allanara la comunicación entre la ciudad y el Marañón ó Amazonas; «en esta

empresa varios vecinos de Chachapoyas han dado grandes pruebas de abnegación y patriotismo, llegando algunos hasta sacrificar la vida.»

Y aunque en la reseña de estos trabajos no se diga expresamente nada acerca de los recursos pecuniarios que debieron de aprontar, por indubitable se debe de tener que emularían el desprendimiento del capitán español D. Pedro de la Egüi Urquiza, natural de Bilbao, que en diferentes entradas á la Montaña, hechas desde 1615 á 1638, se gastó de su propia hacienda más de 200.000 pesos en prepararlas y en abrir caminos que las pusieran en comunicación con el resto del virreinato*.

No tomen á broma los lectores lo subido de estos gastos para composiciones y aperturas de caminos, y si no oigan de boca del mismo Raimondi á qué estado llegan en el Perú y Quito los malos cuando son muy frecuentados, como sucedía en este de Moyobamba á Chachapoyas: «El camino de Charape á San Ignacio es uno de los peores que he recorrido; la mayor parte es un profundo lozadal: el terreno, de naturaleza arcosilloso, se va, con el *trajín de las bestias*, cubriendo de hoyos cada vez más profundos durante la estación de las lluvias.

»En estos hoyos llenos de barro suelto se hunden las bestias hasta la cincha, y si son de poca alzada y los hoyos profundos, quedan los pobres animales como encabalgados en el camellón de tierra que separa un hoyo de otro, sin poder alcanzar el suelo con el casco. Entonces, no hallando punto de apoyo para poder salir de aquella especie de trampa, mueven sus patas, intentan en vano dar un brinco, se fatigan, hacen esfuerzos inauditos levantando con sus movimientitos mucho barro, y caen de bruces en el lodo...

»Al empezar y al terminar la estación de lluvia, el barro, en vez de ser líquido, es muy espeso y ligoso; entonces, aunque los hoyos no son muy profundos, los animales se fatigan en extremo porque tienen mucha dificultad para sacar sus patas. Si el terreno en vez de ser llano es inclinado, entonces el camino se va excavando poco á poco y se forma un callejón muy estrecho que las aguas de lluvia van profundizando continuamente, y cuando cae un fuerte aguacero se forma un verdadero arroyo que viene bajando por fuerza por estos estrechos callejones, y sucediendo á veces que el agua corroe el piso y da origen á elevados escalones por los que las bestias, ya demasiado débiles

por la fatiga y mala alimentación, no tienen la fuerza suficiente para salir.»

Pues si al sonar el último tiro en Ayacucho estaban los caminos que fenecían en Moyobamba en el predicamento de pésimos, ¿cuáles estarían en 1869 sin compostura alguna y cada día con mayor trajín? De esta diferencia de medio siglo destructor y de continuo empeoramiento es de lo que vuelvo á hacer gracia.

Terminada ya esta materia por lo que hace relación al virreinato del Perú, indicaré las grandes y magníficas calzadas que hubo en el de Méjico, pero sólo de paso y dejando lo que no fuera suntuoso.

«Aún se conservan en parte y se han aumentado las antiguas calzadas que unían la ciudad con la tierra firme. En el día (1804) son caminos empedrados que pasan por terrenos pantanosos, y como están [los caminos] muy altos sirven también para contener las aguas que rebosan de los lagos.

»Las calzadas de San Antonio Abad, de la Piedad, de San Cristóbal y de Guadalupe fueron hechas de nuevo después de la grande inundación de 1604, siendo Virrey Don Juan de Mendoza y Luna, Marqués de Montesclaros» ha escrito el Barón de Humboldt, y lo siguiente es de la misma pluma acerca

del camino de Veracruz á Perote, dirigido por el ingeniero García Conde: «Este soberbio camino podrá competir con los de Simplón y del Mont-Cenis... costará probablemente más de tres millones de pesos.» Y en otro sitio:

«Durante mi residencia en Jalapa se había comenzado el nuevo camino... y se ha determinado poner á lo largo de él columnas de pórfido para señalar además de las distancias la altura del terreno sobre el nivel del mar. Estas inscripciones, que no se encuentran todavía en ninguna parte de Europa, ofrecerán un particular interés al viajero, etc.»

Y si no fuera porque al Ministro universal de Carlos IV, el famoso D. Manuel Godoy, se tachara de parcial en este asunto, copiaría lo que dice en sus Memorias; dos líneas, sin embargo, pondré porque trae testigo abonado. «Humboldt puede hablar de el nuevo camino y tan ventajoso que se abrió de Méjico á la Puebla por el año de 1796, y de el puente proyectado en 1803, para el cual destinó el Gobierno cerca de 100.000 pesos de su propio Tesoro, lo mismo que de el soberbio camino de Méjico á Veracruz emprendido en 1803 bajo el mando del Virrey Iturrigaray.»

Por lo que á nosotros los españoles de 1821 á la fecha nos va en la materia acabada de tratar, dejaré literalmente mudado á este lugar un trozo del Excmo. Sr. D. Manuel Pardo, Presidente que fué de la República peruana, como ya he dicho. «Después de todo, y á pesar del estanco y de los reglamentos [de los españoles] se seguía entonces un sistema, con sus defectos, pero también con sus ventajas: se regulaba la producción, pero se la favorecía al mismo tiempo: la autoridad local protegía al labrador y al industrial é impedía las depredaciones; fomentaba todo nuevo cultivo y toda nueva industria, *hacía caminos y construía puentes*, mientras que bajo el sistema económico que hoy [1861] está plantificado, llamado por algunos de libertad, no se regula, es cierto, la producción, ni se dirige la industria, pero tampoco se la protege ni se la fomenta... ni se favorecen las nuevas industrias ó los nuevos cultivos, *ni se piensa en construir puentes ni caminos* *.

Comunicaciones fluviales.

LA canalización de los ríos para hacerlos navegables y la comunicación de unos con otros hace muchos años es en Europa una de las obras que con mayor empeño se han tomado y continuado por las grandes ventajas de todas suertes que de ella se reportan.

La magnitud de los ríos que en toda la parte oriental del virreinato corren por leguas de leguas, lo mucho que por ser navegables en gran parte convida á valerse de ellos como seguros medios de transporte, y la eliminación de los obstáculos que tienen, si se hubieran canalizado, hace á los americanos volver los ojos á la dominación española y bramar de ira contra ella, digámoslo así, porque cuando hicieron patria no la hallaron cruzada de ríos canalizados, de presas y esclusas engastadas en los bosques salvajes de centenares de leguas de extensión. Trabajo sería éste capaz de inmortalizar á cualquiera de los gobernantes que forman el respetable cardumen de presidentes que desde 1824 acá han gozado las repúblicas del Ecuador, Perú y Bolivia.

Los Virreyes no pudieron emprender ta-