



Memorias. Revista Digital de Historia y
Arqueología desde el Caribe

E-ISSN: 1794-8886

memorias@uninorte.edu.co

Universidad del Norte
Colombia

Payne Iglesias, Elizet

Honduras en la ruta trans-ístmica (Análisis de la propuesta de Juan García de Hermosilla
de mudar Nombre de Dios por Puerto Caballos) 1556-1570

Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe, núm. 10, julio, 2009,
pp. 1-31

Universidad del Norte
Barranquilla, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=85511597002>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Honduras en la ruta trans-ístmica (Análisis de la propuesta de Juan García de Hermosilla de mudar Nombre de Dios por Puerto Caballos) 1556-1570

Dra. Elizet Payne Iglesias¹

Escuela de Historia CIHAC. Universidad de Costa Rica

Resumen

Este artículo analiza los proyectos para la construcción de una ruta que conectaría el Caribe y el pacífico para ampliar el comercio con el Perú a través de Honduras entre 1525 y 1570. Resaltando los intereses que se pusieron en juego y las disputas con otros espacios regionales como el de Nombre de Dios – Panamá, además de las razones de su fracaso que marcarían los derroteros de muchas regiones centroamericanas.²

Palabras claves

Ruta Trans-ístmica, comercio regional, Caribe.

Abstract

This essay examines several initiatives to join through a road the Pacific coast and the Caribbean sea in the period of 1525 and 1570. At that time the main goal of the

¹ La autora agradece los comentarios del distinguido colega Dr. Luis Fernando Sibaja, profesor emérito de la Universidad de Costa Rica.

² La base que sustenta este trabajo se ha obtenido de las crónicas y documentos elaborados a mediados del siglo XVI, a raíz de las primeras incursiones hispanas en el istmo. En particular se hará uso de un documento localizado gracias al Portal de Archivos Españoles en Red (PARES) del Archivo General de Indias, bajo el título “Juan García de Hermosilla: mudanza de la navegación: Indias” (1556), y que consta de una serie de documentos fechados entre 1556 y 1573. De especial importancia ha sido el inigualable Atlas de Mapas Históricos de Honduras, publicado por William Davidson, el cual sustenta la base cartográfica y topográfica de este análisis. Este artículo forma parte del proyecto de investigación “La formación de la frontera y la región en Trujillo, Honduras”, del CIHAC de la Universidad de Costa Rica. Fue presentado como ponencia en noviembre de 2008 en Omoa, Honduras en el Simposio Internacional “Esclavitud, Ciudadanía y Memoria: Puertos Menores en el Caribe y el Atlántico”.

entrepreneurs who present them to the Spanish Crown was to widen and profit from the trade that the discovery and conquest of Peru had sparked using Honduras as the trans-isthmian highway, it highlights the different interests that came into rivalry and the conflicts arisen with other geographical regions such as Nombre de Dios in Panama. The article will show the culprits of the failures to follow on the proposed enterprises and how they ultimately affected the fate of the other Centro American regions.

Key words: Trans Isthmic roads, Regional trade, Caribbean History.

Introducción

La importancia trans-istmica de Centroamérica es un asunto incuestionable aunque ha carecido de un análisis integral y macro-regional. Es bien conocido cómo, desde el periodo prehispánico los migrantes, mercaderes y espías atravesaban el istmo, buscando productos exóticos, como cacao, oro, perlas entre otros productos. También lo fue cuando, después del paso de Cristóbal Colón y quienes le continuaron (conquistadores y colonizadores), la “economía mundo” y el dominio imperial forzaron a los europeos a procurar una vía entre lo que denominaron el mar del Norte y el mar del Sur.

Las primeras referencias documentales y cartográficas de los exploradores y conquistadores informaron acerca del carácter ístmico que iba tomando la región. La cartografía fue uno de los instrumentos visuales más explícitos para difundir en Europa y particularmente en España, las ventajas ístmicas. En 1513, desde el momento en que Vasco Núñez de Balboa reconoció el Océano Pacífico en el istmo de Panamá, quedó demostrada la estrechez de la tierra centroamericana. A partir de ese instante, la búsqueda de un paso natural entre los mares fue la obsesión de los españoles, en tierras de Panamá, Nicaragua, Honduras y Tehuantepec. Pero sin lugar a dudas, procurar la vía más fácil y corta, predispuso la elección de unos sitios sobre otros, como se verá en el curso del presente trabajo.

Tal vocación interoceánica se revela ingeniosamente en *El Estrecho Dudoso*³, de Ernesto Cardenal; un texto que con base en documentación de la *Colección de Documentos para la Historia de Nicaragua* logra hacer de las fuentes históricas españolas una obra literaria; el tema central es la búsqueda del estrecho en diversos puntos del istmo centroamericano. A partir de este mismo texto, José Coronel Urtecho elabora uno de los prólogos más brillantes en los que se reconstruye la larga tradición trans-ístmica del espacio centroamericano. En este, Coronel Urtecho señala que “...no fue el oro –esa sustancia mágica que desde luego enloquecía a todos– el móvil principal de la conquista de Centroamérica, sino el Estrecho”.⁴

La base que sustenta este trabajo se ha obtenido de las crónicas y documentos elaborados a mediados del siglo XVI, a raíz de las primeras incursiones hispanas en el istmo. En particular se hará uso de un documento localizado gracias al Portal de Archivos Españoles en Red (PARES) del Archivo General de Indias, bajo el título “Juan García de Hermosilla: mudanza de la navegación: Indias” (1556),⁵ y que consta de una serie de documentos fechados entre 1556 y 1573.⁶

De especial importancia ha sido el inigualable *Atlas de Mapas Históricos de Honduras*, publicado por William Davidson, el cual sustenta la base cartográfica y topográfica de este análisis.⁷

En este artículo se hace un breve esbozo de la búsqueda de la ruta que uniera el mar del Norte con el mar del Sur durante las primeras cinco décadas del siglo XVI, momento verdaderamente trascendental para el istmo, ya que no solo le imprimió su sello global, sino

³ Cardenal, Ernesto. *El Estrecho Dudoso*, San José: EDUCA, 1971.

⁴ *Idem.*, p. 27.

⁵ García de Hermosilla nació en Chillón. Pasó a Nueva España en 1535 y luego al Perú enviado por Hernán Cortés, donde estuvo ligado con las actividades de Francisco Pizarro.

⁶ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

⁷ Davidson, William. *Atlas de Mapas Históricos de Honduras*, Managua: Fundación Uno, 2006.

que se sentaron las bases de la futura división centroamericana.⁸ Para el historiador costarricense Luis Fernando Sibaja, fue en las primeras tres décadas del siglo XVI cuando se presentó dicha fragmentación: *“Una clave fundamental para entender la fragmentación en diferentes gobernaciones que sufre América Central en las tres primeras décadas del siglo XVI, la tenemos en la posibilidad de la ansiada comunicación interoceánica, por medio de un estrecho.”*⁹

Los orígenes del tráfico trans-istmico

Al control y reconocimiento de las Antillas, sobrevino la necesidad de avanzar hacia lo que se llamaría en forma genérica la tierra firme o territorio continental. Desde el establecimiento del fuerte de Navidad en La Española, hasta el año 1508, se habrían fundado 10 poblados solo en esa isla. Poco a poco, los requisitos para ejercer el poder sobre el resto de las islas llevó a la conquista de Puerto Rico (1508), Jamaica (1509) y la isla de Cuba (1511). El control de las islas derivó en la expropiación de sus recursos – particularmente el oro–, de la mano de obra indígena y del espacio estratégico para fundar ciudades, villas y puertos. Estos últimos fueron fundamentales para la avanzada conquistadora y el abastecimiento de las empresas de conquista en territorios continentales.

Una de las grandes limitaciones de la etapa exploratoria fue el abastecimiento, debido a la carencia de productos traídos desde España y la falta de producción agrícola y ganadera en las islas. Se asaltaban los cultivos indígenas y poco a poco los españoles se adaptaron a ciertos productos locales; entre ellos los más exitosos fueron el maíz y el cazabe. En particular, los comerciantes establecidos en La Española y Jamaica, se convirtieron en agentes de los barcos y pobladores en tierra firme. Así lo muestra Guadalupe Fernández

⁸ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls. “Juan García de Hermosilla: Mudanza de la navegación de Indias. 1556”.

⁹ Sibaja, Luis Fernando. *El cuarto viaje de Cristóbal Colón y los orígenes de la provincia de Costa Rica*, San José: EDUNED, 2006.

Morente en su artículo “Honduras y el espacio económico del Caribe, 1524-1550”.¹⁰ Esta autora, citando a su vez a Juan Marchena Fernández enfatiza en la dinámica comercial de estas primeras décadas de la conquista española y lo define como un proceso de integración regional acelerada.¹¹

Panamá: temprana ruta trans-ístmica

En la tierra continental, explorada por Diego de Nicuesa y Martín de Estete, la primera población establecida fue Santa María la Antigua del Darién en 1509.¹² Con posterioridad se fundaron Santa Marta, Santa María y Acla. Se le sumó la ciudad de Panamá en el mar del Sur, establecida en 1519 y desde la cual se dirigían las operaciones de exploración y conquista de Centroamérica y Suramérica. Tal y como lo plantea Alfredo Castillero, las nuevas fundaciones españolas se convirtieron en instrumentos de dominación política y territorial y tenían como fin, controlar a la población nativa, establecer redes de comercialización y consolidación en territorios estratégicos.¹³

En este contexto, las ciudades portuarias fueron fundamentales ya que desde ellas se lanzó la ofensiva para controlar los territorios del interior; de hecho, los puertos pasaron a ser propiedad de la real corona muy tempranamente. Las villas y ciudades recién fundadas exigían gran cantidad de recursos y las condiciones para la vida humana eran, la “*buena tierra, agua y cielo*”, como lo señalan los documentos. Como es de esperarse, muchas de las fundaciones no se establecieron en lugares adecuados, por lo que se explica que muchos sitios fueran abandonados o bien trasladados hacia otros espacios. Por ejemplo, el avance hispano hacia el Pacífico es visto por Alfredo Castillero como el inicio de una etapa exploratoria en busca de abastos y territorios debido a la crisis de Santa María la Antigua,

¹⁰ Fernández Morente, Guadalupe. “Honduras y el espacio económico del Caribe, 1524-1550”, *Mesoamérica*, 42 (Diciembre de 2001), p. 165.

¹¹ Idem., p. 166.

¹² Castillero, Alfredo. *Sociedad, economía y cultura material. Historia urbana de Panamá La Vieja*, Buenos Aires, Imprenta Alloni, 2006, p. 10.

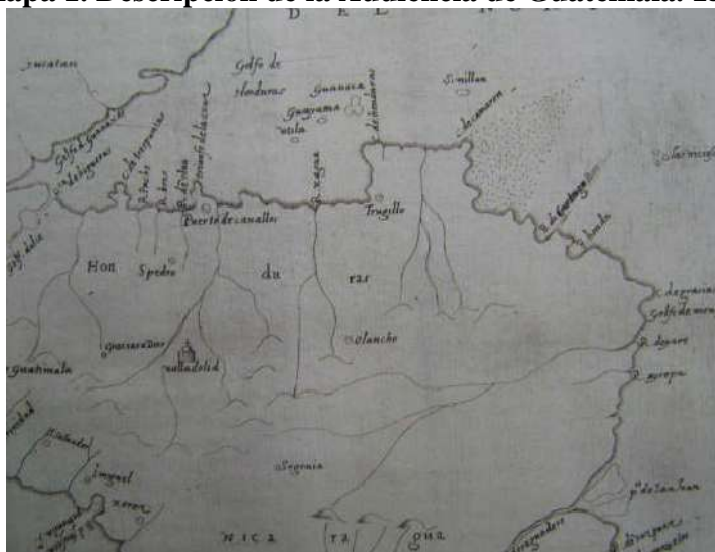
¹³ *Loc.cit.*

la resistencia indígena, la hecatombe de la mano de obra indígena y el agotamiento de las fuentes de oro.¹⁴

Los inicios de la vocación trans-istmica en Centroamérica

Los primeros mapas y planos de Centroamérica revelaron pronto su vocación ístmica. No sólo comenzaron a elaborar los topónimos de ríos, ciudades, villas, puertos y montañas, sino que muestran claramente el conocimiento de las costas; en particular, la amplia costa norte de Honduras la que fue reconocida en los primeros años de la conquista y la colonización, como se observa en el mapa de Juan López de Velázco donde destaca Cabo Camarón, el cabo de Gracias a Dios. Es de particular interés mostrar la red hídrica en donde se podrían sugerir ríos navegables tierra adentro como se observa en el mapa 1:

Mapa 1. Descripción de la Audiencia de Guatemala. 1575



Fuente: William Davidson. *Atlas de mapas históricos de Honduras*, Managua: Fundación Uno, 2006, p. 45.

Otro punto fundamental fue el énfasis otorgado al Desaguadero o río San Juan, donde destaca como posible vía transoceánica, tal y como se observa en el mapa 2:

¹⁴ Castillero, p. 19.

Mapa 2. Reino de Guatemala con los dos mares. 1690

Fuente: William Davidson. *Atlas de mapas históricos de Honduras...*, p. 74.

También los documentos enviados a España, pregonaban acerca de las ventajas de una ruta. Prueba de ello es un informe de 1536 del cabildo de Gracias a Dios, en el que se sugiere una posible vía: “*es todo muy buen camino para contratarse en todas partes y para poderse embarcar en los puertos de una mar y de otra*”.¹⁵

La urgencia por encontrar un tránsito fácil de un mar a otro, provocó toda clase de empresas de exploración, redes mercantiles y actores involucrados. En el caso de Honduras-Higueras, este territorio: “*... se convirtió, en relación a Centroamérica y el Caribe, en una puerta de entrada y salida de los productos locales, regionales y metropolitanos debido a su situación estratégica, ya que contaba con los mejores puertos de la fachada occidental del Caribe*”.¹⁶

¹⁵ “Relación hecha por el cabildo de Gracias a Dios sobre lo sucedido en la provincia de Higueras y Honduras desde que a ella vino don Pedro de Alvarado y de lo antes de su vendita. 21 de diciembre de 1536”, *Documentos coloniales de Honduras*, Choluteca: CEHDES, 1991, p. 1-2.

¹⁶ Fernández Morente, Guadalupe, *Op. Cit.*, p. 173.

Los conquistadores provenían de La Española, Nueva España y tenían nexos económicos con comerciantes del Caribe, Panamá, México y Guatemala.¹⁷ Para 1522, Gil González Dávila ya había reconocido el Pacífico del istmo cuando llegó al Caribe en 1524. Los nexos mercantiles se ampliaban a regiones lejanas como el Perú; como lo señala la salida de Pedro de Alvarado rumbo a ese territorio, o bien, la participación de Juan García de Hermosilla como soldado de Francisco Pizarro.

El comercio se intensificó tempranamente en estos ámbitos; la necesidad de proveer a las empresas de conquista con alimentos, armas y animales, estimuló sobremanera la actividad mercantil de los puertos de Jamaica y La Española especialmente. Todo indica que la ruta para navegar a los puertos de Honduras partía desde Santo Domingo, rumbo a Santiago de Cuba y Puerto Trinidad.

Para poder pagar semejantes demandas, los comerciantes y conquistadores locales se vieron obligados a vender oro y esclavos.¹⁸ Esta última actividad se ejecutó desde el puerto de Trujillo rumbo a La Española y fue tan depredadora que las islas Guanajas (hoy Islas de la Bahía) y todo el *hinterland* de Trujillo quedaron sin nativos, desde el final de la década de 1520.¹⁹ Para Fernández Morente, *“El comercio de esclavos indígenas implicó a Honduras en un circuito comercial que funcionaba entre las provincias de Nicaragua y Panamá y las islas del Caribe y que trató de ser monopolizado por los diversos grupos de poder que convergieron en el área”*.²⁰ El propio gobernador López de Salcedo estaba involucrado en este tráfico.

¹⁷ *Idem.*, p. 172.

¹⁸ El comercio de oro desde Honduras fue bastante temprano ya que en la provincia de Olancho se habían encontrado ríos en donde abundaba oro de aluvión.

¹⁹ Las islas tributaban a Trujillo y poco a poco se fueron quedando sin indígenas. Los últimos aborígenes locales fueron enviados a Trujillo como tributarios y esclavos.

²⁰ Fernández Morente, Guadalupe. *Op. Cit.*, p. 185.

En las primeras décadas de 1520 y hasta la de 1530, Trujillo se había convertido en el puerto más importante de la costa de Honduras; contaba entre otras cosas con un clima menos inhóspito que Puerto Caballos y su espacio de influencia se había ampliado hasta las ciudades de Nicaragua (León, Granada, Villa Bruselas), Santiago de Guatemala y la provincia de El Salvador.²¹

Como se ha sugerido, la búsqueda del Estrecho Dudoso se intensificó en las décadas de 1520 y 1530; prueba de ello fue la expedición de González Dávila por el Pacífico de lo que es hoy Panamá, Costa Rica y Nicaragua. El explorador indagó entre los indígenas locales acerca del lugar en el que el Mar Dulce (Lago de Nicaragua), se unía con el mar salado, estos le respondieron que no lo sabían, según la noticia del explorador.²² Posteriormente, con el apoyo del gobernador de Nicaragua, Rodrigo de Contreras, Alonso Calero y Diego Machuca de Suazo, exploraron el Desaguadero en 1539, con el objetivo de encontrar la salida hacia el Caribe desde el Lago de Nicaragua y hasta Nombre de Dios.²³

Otro ejemplo de la urgencia por reconocer el istmo, fue la incursión, en 1526, del gobernador de Honduras, Diego López de Salcedo a territorio de la gobernación de Nicaragua, al cual se denominó Nuevo Reino de León. Buscaba con insistencia un camino que comunicara Trujillo con la ciudad de León, ubicada en el lago de Managua y muy cercana al Pacífico. Este intento se complicó con la presencia de grupos rivales; unos provenientes de Trujillo, y otros defensores de la gobernación de León. La controversia entre Pedrarias Dávila y Diego López de Salcedo, se profundizó ya que ambos pretendían

²¹ Véase: Fernández Morente, Guadalupe. *Op. Cit.*, p. 181. Por su parte, su entorno más inmediato era San Jorge de Olancho, Yoro, Olanchito, la villa de Sonaguera que conectaban con caminos que se dirigían a Comayagua.

²² “El capitán Gil González Dávila a S.M. el emperador Carlos V, rey de España, sobre su expedición a Nicaragua, 1524”, *Conquista y poblamiento en el siglo XVI (Relaciones Histórico-geográficas)*, San José: Editorial Costa Rica, 1976, p. 37 y véase además: Cardenal, Ernesto. *Op. Cit.*, p. 59.

²³ “Relación de lo que el magnífico señor capitán Alonso Calero ha visto y descubierto hasta hoy...”, Fernández, León. *Conquista y poblamiento en el siglo XVI (Relaciones Histórico-geográficas)*, *Op., cit.*, pp. 49-57.

ampliar los dominios de sus incipientes jurisdicciones. La versión de López de Salcedo, es que Pedrarias pretendía apoderarse del puerto de Trujillo para así lograr una salida al Caribe.²⁴ Por su lado los hombres de López de Salcedo actuaban bajo el interés de convertir Nicaragua y Honduras en una sola gobernación, con Trujillo como puerto: “...*por no tener otro puerto de mar para noblecer [sic.] la tierra...*”²⁵

Fortalecido Pedrarias en Nicaragua, tomó preso a López de Salcedo durante 7 meses, llegó a un acuerdo con él, fijándose poco después los límites entre las dos provincias, por lo que se marcaba el inicio de la futura separación entre Nicaragua y Honduras.²⁶ López de Salcedo murió en Trujillo en 1530 y le sucedió Andrés de Cereceda, el conocido tesorero de la expedición de Gil González Dávila, tanto por el Pacífico de Nicoya y Nicaragua (1522-1523), como en la costa norte de Honduras (1524-1536).²⁷

Este decidió trasladarse en 1534 desde Trujillo hacia el valle de Naco en el occidente del territorio, con el propósito de “conquistar y poblar”; contaba con 150 hombres. Desde allí solicitó la ayuda de Pedro de Alvarado quien salió de Guatemala con el fin de someter el occidente de Honduras, lográndolo poco después y fundando la villa de San Pedro.²⁸

²⁴ Rubio Sánchez, Manuel. *Historia de Trujillo*, Tegucigalpa: Banco Central de Honduras, 1976, p. 54.

²⁵ “Instrucciones dadas por la villa de Trujillo en Honduras a sus procuradores en la corte. 1528”, *Idem.*, p. 69. Pedrarias también intentó tomar Puerto Caballos para hacerse del circuito mercantil sur-norte del istmo, pero fracasó.

²⁶ Para lograr su libertad, López de Salcedo se comprometió con Pedrarias a respetar los límites de las provincias de Nicaragua y Honduras, que iban desde la bahía de Fonseca hasta el puerto de Caballos; a Nicaragua le correspondían 100 leguas de la costa del mar del Norte y 100 por el mar del Sur. Los problemas limítrofes entre Honduras y Nicaragua perduraron; en 1532 una Real Cédula ordenaba al gobernador de Honduras que indagara acerca de los límites de dichas provincias. Rubio Sánchez, *Op. Cit.*, p. 72 y 76-77.

²⁷ Cereceda tiene mucha importancia en este periodo formativo; además de tesorero era encomendero, minero, prestamista, esclavista, contador y gobernador interino. Véase: Fernández Morente, Guadalupe. *Op. Cit.*, p. 189.

²⁸ “Relación hecha por el cabildo de Gracias a Dios sobre lo sucedido en la provincia de Higueras y Honduras desde que a ella vino don Pedro de Alvarado y de lo antes de su venida. 21 de diciembre de 1536”, *Documentos coloniales de Honduras*, Choluteca: CEHDES, 1991, p. 1-2.

La experiencia de Cereceda en la conquista, ocupación y conocimiento de la costa Caribe de Honduras-Higueras fue trascendental para la futura regionalización de la provincia de Honduras. Primero, se delimitó lo que sería Honduras, demarcando la parte oriental del territorio; para, posteriormente, trasladarse a la llamada Higueras en el occidente del territorio. También propuso la comunicación interoceánica desde Puerto Caballos hasta el golfo de Fonseca. Este traslado significó, desde nuestro punto de vista, el principio de la marginalidad de Trujillo y Puerto Castilla y la mayor valoración adquirida por Puerto Caballos en el occidente. Este último puerto contaba con muchas ventajas: 1. un extenso y fértil *hinterland* bañado por los caudalosos ríos como el Chamelecón y el Ulúa, 2. Mayor cercanía con Guatemala, 3. La mayor concentración de población indígena.

Cereceda pobló el valle de Naco en el occidente, y sus intereses se enfocaron en la explotación de la región que le daría la futura configuración al occidente de Honduras. También lideró intereses mercantiles que contemplaban las primeras redes con carácter regional, así, tal y como lo señalaba en su carta del año 1536, había necesidad de:

“...proveerse las cosas de Guatimala y León de Nicaragua, que están cada qual dellas a ochenta leguas o poco más del puerto de Caballos de la Mar del Norte y desde Fonseca de la Mar del Sur, hasta cincuenta y cinco leguas, todo esto por caminos que están descubiertos y se an andado con bestias cargadas desde Puerto de Caballos a todo, y especialmente a Guatimala...”²⁹

Tampoco fue casualidad que poco tiempo después, Pedro de Alvarado fundara el 26 de junio de 1536, en el valle de Naco, la villa de San Pedro de Puerto Caballos, que correspondía al *hinterland* del sitio portuario, no sólo a nivel de abasto alimenticio sino a nivel estratégico o defensivo.

Como bien lo señaló Claudia Quirós, la conquista del istmo centroamericano debe comprenderse como un proceso de dimensiones regionales.³⁰ La década de 1540 fue

²⁹ Documento citado por: Fernández Morente, Guadalupe. *Op. Cit.*, pp. 174-175.

³⁰ Quirós, Claudia. *La era de la encomienda*, San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 1990.

agitada. Se proseguían conquistas en la llamada Veragua o Nuevo Cartago, Verapaz y Oaxaca; muchos de los jefes perdieron la vida como le tocó al propio Pedro de Alvarado y Diego Gutiérrez, debido a la feroz resistencia indígena.

La corona procuró neutralizar a los grupos rivales y comenzó a tomar las riendas de su rol imperial único y absoluto con facultades de crear, institucionalizar y promover la colonización. En 1545 se creó la Audiencia de los Confines, en la villa de Valladolid y luego se trasladó a Gracias a Dios en el occidente de Honduras; no por casualidad, en tierras ricas en minas y mano de obra indígena. Muy pronto se trasladó a otro sitio igualmente rico en mano de obra; la ciudad de Santiago de los Caballeros de Guatemala, en el año 1549.

El inicio de la década de 1550 marca un periodo de profunda crisis colonial caracterizada por la caída de la población indígena en Honduras, el debilitamiento de la encomienda y el desplazamiento hacia el valle de Guatemala, de las instituciones de poder regional y a la vez que, las poblaciones localizadas en la costa del Caribe, fueron desplazadas hacia el interior.

En fin, la conquista de Honduras acaba con estas cortas palabras de Ernesto Cardenal: *“Todos los ejércitos convergían en esas “Higüeras” (Honduras) buscando el estrecho”*.³¹

La propuesta de Juan García de Hermosilla 1556-1573: planteamiento, fracaso y vigencia

El proyecto más ambicioso para consolidar una ruta interoceánica en el norte del istmo centroamericano lo presentó ante la Casa de Contratación de Sevilla, Juan García de Hermosilla en 1556 y tuvo como base la propuesta de Andrés de Cereceda de habilitar una

³¹ Cardenal, Ernesto. *Op., cit.*, p. 63.

ruta alternativa a Nombre de Dios, en el istmo de Panamá.³² En principio, el plan pretendía convencer a las autoridades que se abandonara la ruta Nombre de Dios-Panamá y que se habilitara una nueva vía desde los puertos de Trujillo y Caballos en el Caribe de Honduras, hasta el golfo de Fonseca y El Realejo en el Pacífico; para llegar al Perú. Numerosos testigos –entre ellos cosmógrafos y expertos marineros– se presentaron en esta larga y prolonga indagación que se incluye en 636 folios.³³

No cabe duda que, este fue el proyecto más ambicioso jamás planteado por un grupo de españoles, posiblemente desplazados de las ganancias y privilegios de los establecidos en Panamá. Una de las primeras finalidades de la investigación era probar que el puerto de Nombre de Dios no era apto para una vía tan importante.

La propuesta está dividida en dos partes: en la primera, se presenta el interrogatorio y los testigos favorables al cambio de ruta; en la segunda, se presenta el proyecto regional, en el cual se especifican los sitios por donde pasaría la ruta, los recursos alimenticios, el transporte, la mano de obra, los comerciantes interesados en proveer y mantener abierta la misma.

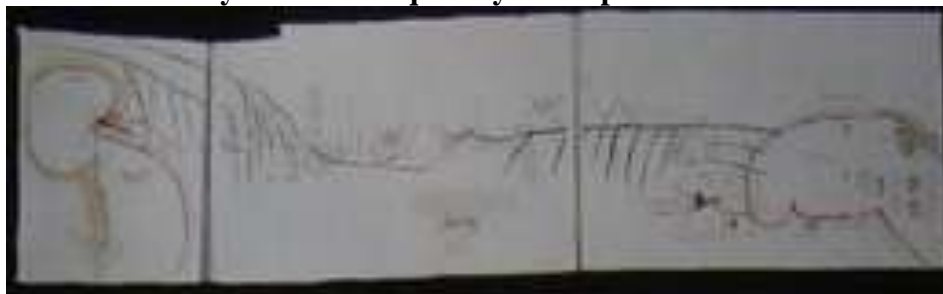
Descripción de la ruta

En términos generales, la deriva sería por el mar del Norte hasta el Cabo de Honduras y desde allí, hasta el mar del Sur a salir a la bahía de Fonseca. La vía abriría en la costa norte de Honduras, –concretamente en los puertos de Trujillo y Caballos – y cerraría en El Realejo en el Pacífico de la provincia de Nicaragua, como se observa en el mapa 3:

³² Nombre de Dios fue habilitado en 1520 cuando Santa María la Antigua había caído en crisis, se abandonó en 1574 y en 1597 el puerto se trasladó a Portobelo.

³³ Entre los testigos mas reconocidos estaban Rodrigo y Diego de Contreras, vecinos de Nicaragua, así como Juan Barba de Vallecillo, Cabeza de Vaca, gobernador que fue de Tierra Firme.

Mapa 3. Planta del puerto de Caballos [a la] bahía de Fonseca y del camino que hay de un puerto a otro. 1590



Fuente: William Davidson, *Atlas de mapas históricos de Honduras...*p. 47.

Muy cercano a Puerto Caballos estaba la villa de San Pedro que era en ese momento un pueblo de indios. Desde ahí se encaminaba hacia el sur, utilizando la parte navegable del río Ulúa, que eran unas 10 leguas hasta el valle de Comayagua. Allí se bajarían las mercancías con destino a la ciudad de Comayagua, desde la cual serían llevadas hasta el golfo de Fonseca. Desde el valle de Comayagua hasta el golfo existían unas 24 leguas por tierra, en recuas de mulas y en algunos tramos, con carretas. En el mapa 4 se observa la Caldera de Puerto Caballos, con su puerto:

Mapa 4. Caldera de Puerto Caballos. 1590



Fuente: William Davidson, *Atlas de mapas históricos de Honduras...*p. 47.

El plan consistía en construir un “abrimiento y fosa” que comenzara en la Caldera de Puerto Caballos, para hacer navegable el río Ulúa unas 10 ó 20 leguas tierra adentro, cerca de Comayagua. Ya lo había puesto en práctica un vecino del valle llamado Alonso Ortiz, quien planificó un camino desde San Pedro hasta Comayagua, con el fin de sacar los productos de su ingenio, hizo el río navegable; se pretendía que la navegación tuviera tal profundidad y que se pudiera ampliar hasta unas 14 leguas³⁴; como se ve ejemplificado en este mapa de 1642:

Mapa 5a. Mapa del camino que se proyectaba entre Puerto Caballos y la Bahía de Fonseca. 1642



Fuente: William Davidson, *Atlas de mapas históricos de Honduras...*p. 58.

³⁴ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

La segunda parte del camino partía desde Comayagua, pasando por los pueblos de indios,³⁵ hasta llegar a la bahía de Fonseca, como se observa en el siguiente fragmento del mapa anterior:

Mapa 5b. Mapa del camino que se proyectaba entre Puerto Caballos y la Bahía de Fonseca. 1642



Fuente: William Davidson, *Atlas de mapas históricos de Honduras...*p. 58.

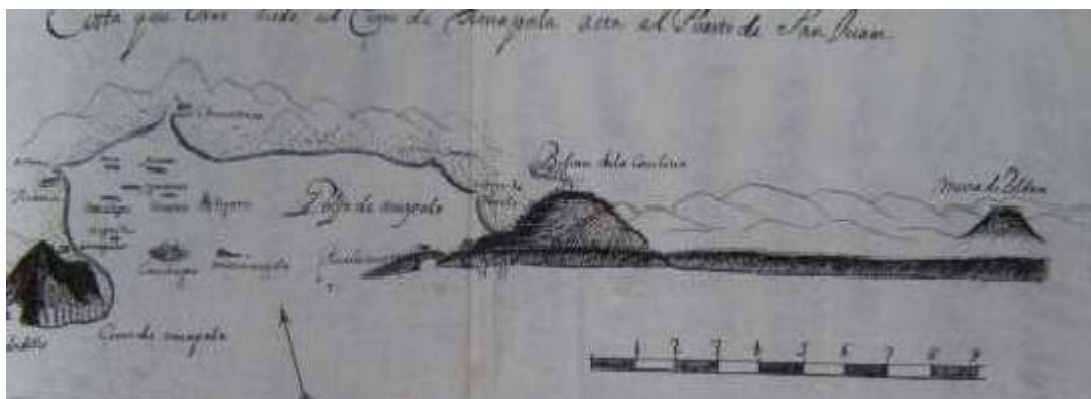
El camino se dirigiría hacia el poblado de San Miguel, lugar en donde, indicaron, existían muchos bastimentos y era además, un sitio donde convergían muchos caminos. Continuaba en la ruta, la bahía de Fonseca; esta se caracteriza por tener un buen puerto, tierra abundante y pueblos indígenas, como se observa en el siguiente mapa:

Desde ahí se dirigiría al puerto de El Realejo, “...que se dize, La Posesión y donde se hacen muchos navíos y hay mucha madera y maestros oficiales, carpinteros y es fértil de bastimentos”.³⁶ Los testigos presentados en las acciones indagatorias, señalan que en este

³⁵ Los pueblos de indios señalados en la ruta serían fundamentales para el abasto de alimentos y servicios de los usuarios.

³⁶ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

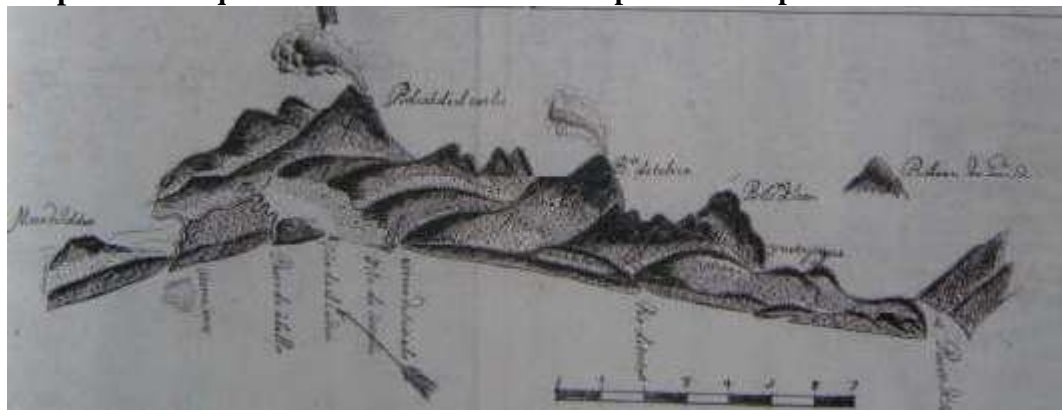
Mapa 6. Costa que corre desde el cerro de Amapala hasta el puerto de San Juan 1599



Fuente: William Davidson, *Atlas de mapas históricos de Honduras...*, p. 50.

último puerto, había una bahía grande donde pueden surtir unas 500 naos. Había además, un estero que “crecía y menguaba”, otro, de 4 brasas de profundidad que atraviesa el centro del poblado. Cuando el estero quedaba seco, se les da vuelta a los navíos para “*dar carena y se limpian de la broma*”.³⁷ Existían las condiciones adecuadas para un astillero, dada la abundancia de árboles; sobre todo ceibos y cedros. El mapa 7 muestra la bahía de El Realejo:

Mapa 7. Costa que corre desde el cerro de Amapala hasta el puerto de San Juan 1599



Fuente: William Davidson, *Atlas de mapas históricos de Honduras...*, p. 50.

³⁷ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

Desde ahí era mucho más sano navegar hacia el Perú que desde la ciudad de Panamá “...*por ser más favorables los vientos y aber menos corrientes...*”³⁸ De manera que, mediante la vía de Honduras y Nicaragua, podría surtirse el Perú con ganados, caballos y otros bastimentos. Otra acción posible era la navegación hacia Acapulco y otros puertos de Nueva España, teniendo como base la bahía de Fonseca.³⁹

Este plan macro regional involucraba también a Nicoya; debido a que unos testigos propusieron que las recuas que estuvieran en Nombre de Dios y Panamá, se llevaran a Nicaragua, Honduras y Guatemala, por la vía del golfo de Chira y Nicoya “...*porque los navíos de Panamá a Nicoya vienen muy fácilmente y en muy pocos días*”.⁴⁰

En este documento era reconocida la “*tierra por conquistar*” y los testigos ponían como límite la ciudad de Granada a la que se consideraba como “...*el fin de la tierra de paz*” que limitaba con Veragua, a la que otros testigos llamaron, Cartago y Costa Rica. Se referían concretamente a la conquista del Caribe realizada por Diego Gutiérrez; uno de los testigos dice que fue uno de los fundadores de “...*una villa llamada Santiago, tierra rica en oro, cerca de Veragua desde donde entraron a conquistar y poblar hace unos años los españoles*”.⁴¹

La propuesta deduce que desde la bahía de Fonseca, El Realejo o Nicoya, era más rápido y fácil llegar a Paita y Tumbes en el Perú. Igualmente podrían dirigirse hacia el noroeste, rumbo a la Nueva España visitando los puertos de Acapulco, Compostela, San Miguel de Culiacán hasta llegar a las Californias.

³⁸ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

³⁹ También se proponía que Guatemala, Honduras y Nicaragua abastecieran con caballos a la provincia de Jalisco en Nueva España, “...*porque tienen mucho...*” AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

⁴⁰ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

⁴¹ Un testigo reveló que en la provincia de Suerre vio mucho oro y entierros con cuerpos embalsamados o sepultados, entre ellos un cuerpo con 400 pesos de oro. AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

La pretendida ruta se convirtió en toda una representación en Honduras; mapas y planos posteriores lo testifican, como el elaborado por el capitán Pedro Ochoa de Leguizamo en 1590, “Planta del puerto de Caballos de la bahía de Fonseca y del camino que hay de un puerto a otro”, presentado anteriormente.⁴² Otro importante documento que señala la ruta es el “Mapa del camino que se proyectaba entre Puerto Caballos y la Bahía de Fonseca de 1642”, basado probablemente en descripciones y planos elaborados en el pasado.⁴³

Navegación, distancias y condiciones climáticas

El documento sostiene que la navegación desde Sevilla o San Lúcar hasta los puertos de Honduras, era más corta que la que enrumbaba hacia Nombre de Dios, ya que desde España hasta el Cabo de Honduras habían, de acuerdo con las *cartas de marear*, 3,200 leguas ida y vuelta, “...con navegación más breve y segura y sana...”⁴⁴ Además, aseguraban que en esta ruta no se había perdido ninguna nave con excepción del tramo entre La Habana y San Lúcar.

Sumado a esto, era más fácil pasar por Santiago de Cuba, San Germán, Santo Domingo, Puerto de Plata, Jamaica, Monte Apy y la Yaguana. Se sumaría en la ruta Nueva España. Todas estas poblaciones proveerían de alimentos y abastos seguros.⁴⁵ La cercanía con La Habana era, además fundamental para efectuar los contactos comerciales entre Trujillo, la isla de Cuba y Sevilla.

Desde Cuba hasta las costas de Honduras había entre 100 y 140 leguas, por lo que la navegación se efectuaba en el término normal, en unos 10 días. Mientras que el camino

⁴² Davidson, William. Op. Cit., p. 46.

⁴³ Ibid., p. 58.

⁴⁴ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

⁴⁵ Los testigos presentados aconsejaban que se evitara pasar por La Habana y se siguiera por el canal que pasa entre La Española y Santiago de Cuba: “...que es muy próspero puerto por donde antes solían navegar y apartase del gran peligro de La Florida y de la canal de Vahama”. AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

terrestre entre Puerto Caballos hasta el golfo de Fonseca tenía menos de 100 leguas de travesía.

Este documento ha legado una temprana medición y cálculo de las distancias, como se observa en el cuadro 1:

Cuadro 1. Distancias entre poblaciones 1556

Poblaciones	Distancias
Puerto Caballos-San Miguel	60 leguas (300 kms. Aprox.)
San Miguel-El Realejo, por mar	25 leguas (137.5 kms. Aprox.)
Trujillo- Golfo de Fonseca	70 leguas (385 kms. aprox.)
Puerto Caballos- Golfo de Fonseca	50 leguas (275 kms. aprox.)
Trujillo-Puerto Caballos	45 leguas (247 kms. aprox.)
Nombre de Dios- Panamá	18 leguas (99 kms. aprox.)

Fuente: AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

Desde la perspectiva de la navegación, este ambicioso plan proponía también que: “...las naos de la Nueva España bayan así mismo a la tierra de Honduras y que por esta vía surten todas las naos que fueren a las dichas vías Yndias, que no estén divididas ni derramadas en muchas partes “que es lo que los enemigos quieren”.⁴⁶

Defendía la idea de que sería más ventajosa la navegación desde El Realejo hacia el Perú. O bien desde Nicoya y Chira, la navegación hacia el Perú era más fácil que la ruta por Panamá. Indica un testigo que desde este último sitio se duraba entre 2 y 3 meses, pero que partiendo de la bahía de Fonseca, El Realejo y Nicoya, se llegaría a los puertos de Paita y Tumbes en 15 días y la navegación la consideraban era muy segura, debido a que los vientos eran más favorables.⁴⁷

⁴⁶ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

⁴⁷ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

Otros puntos del proyecto pedían que se utilizaran naves de menor tonelaje, ya que no solo se evitaban los encallamientos en la arena, sino que podrían desplazarse con más rapidez y facilidad. Un testigo menciona que la capacidad ideal de un buque con destino a las Indias era de no más de 10 ó 20 toneladas: “...*por pedir poco agua y poca gente, poca costa, pocos pasajeros...*”⁴⁸ Las embarcaciones demasiado grandes a menudo encallaban en las entradas de los puertos y eran más peligrosas en casos de tormentas.

Sostenían los detractores de la ruta por Panamá, que esta era más malsana y calurosa que la de Honduras; así se expresan: “...*que la tierra de Honduras es fresca y sin aquella terribilidad de calores y se camina de día y en todo el día y en todo el año*”.⁴⁹ Los testigos favorables a la ruta por Honduras, sostenían que en esta podrían usarse carretas, además de mulas, lo cual favorecería el traslado de algunas mercancías abaratándolas.

Localización de los puertos

Los testigos insistían en que el puerto de Nombre de Dios era un sitio malsano por lo que la sede portuaria se debería mudar a la ciudad de Trujillo y la Costa Norte de Honduras, por ser esta “*más segura y sana*”. Trujillo era además, un puerto abrigado y libre de la broma que afectaba a las embarcaciones.⁵⁰ La ventaja de Honduras consistía, según los numerosos testigos, en que la tierra era “...*larga y de grande anchura*”, como se observa en el mapa 8.⁵¹

⁴⁸ Otros puntos del proyecto pedían que se utilizaran naves de menor tonelaje, ya que se evitaban los encallamientos en la arena, así como estas naves eran más pequeñas.

⁴⁹ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

⁵⁰ Varios testigos señalaron que unas 1000 personas morían anualmente en la ruta panameña, debido a las inclemencias y a los ataques de los negros cimarrones.

⁵¹ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

Mapa 8. Mexique, ou Nouvelle Espagne, Nouvelle Gallice, Iucatán: et autres provinieses jusques a L´Isthme de Panama, ou sont ls Audiencies de México, de Guadalaiara, et de Guatimala.1666



Fuente: William Davidson, *Atlas de mapas históricos de Honduras...*, p. 50.

Tal fue el alarde de las ventajas de la costa hondureña que la descripción de su flora y fauna parece ser muy importante para convencer a las autoridades. En este caso, un testigo refirió que: “...hasta los papagayos hazen ventaja y exceden a todos los de las otras partes de Yndias, son crecidos y hermosos, muy entendidos en sus hablas...”⁵²

Aducen los testigos que las costas de Honduras eran, en general. más seguras y pacíficas que las del istmo panameño. En el interrogatorio a los testigos se les pregunta:

“Yten. Si saben que los puertos de Truxillo en Cabo de Honduras y el de Caballos son más sanos y muy saludables y muy limpios para surgir las naos, especialmente el de Truxillo, es muy bueno y muy mejor que el del dicho Nombre de Dios y la tierra muy sana y muy [ilegible] y corren en él muy buenos vientos y la ciudad de Truxillo está en un alto sobre el dicho puerto y señorea mucha cosa en la mar y tiene muchas aguas y ríos de oro

⁵² AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

*y de otras muchas fuentes, muy buenas y tiene el reparo del Ancón y el puerto de San Gil en todo tiempo”.*⁵³

Otra gran ventaja de los puertos de Honduras era que podían surgir en ellos hasta 500 embarcaciones; “...*por ser muy grandes y tan buenos...*”⁵⁴ Uno de los testigos alaba la situación de Trujillo y su puerto –posiblemente se refiera a Punta Castilla – como un puerto ideal; hondo y bastante conocido por los marineros.⁵⁵

Respecto a Puerto Caballos, fundado por las huestes de Hernán Cortés en 1524, un testigo señaló: “...*que (...) sabe que el puerto de San Juan de Puerto Caballos es uno de los mejores puertos del mar, porque dentro del puerto de la Caldera pueden estar mill naos, con pocas amarras*”.⁵⁶

La bahía de Fonseca también tenía sus ventajas. Su puerto era seguro y grande, por lo que podrían albergarse las armadas del rey: “*Es puerto muy sano y poblado a la redonda de mucha cantidad de yndios que proveen a los navíos y pasajeros de gran cantidad de pescado y de ostras secas para llevar en matalotaje*”.⁵⁷

Junto con Honduras, la provincia de Nicaragua se relata como muy sana, tal y como es la de Choluteca, de tal forma que los pasajeros no se enfermaban a su paso.

⁵³ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

⁵⁴ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

⁵⁵ Sostenemos que se referían a Punta Castilla ya que, desde antaño se convirtió en el puerto de Trujillo, el cual se localizaba a unas 20 leguas de la ciudad. La importancia de Puerto Castilla se debe a su profundidad, de manera que, incluso hoy en día se reconoce como uno de los puertos de mayor importancia en Centroamérica. “Tiene aguas profundas y calmas, una bahía extensa y bien abrigada y dispone de muchos espacios para una terminal portuaria de grandes dimensiones”. Al respecto véase: Bustillo Lacayo, Guillermo. *El golfo de Fonseca: región clave en Centroamérica*, Tegucigalpa: Guaymuras, 2002, pp. 174.

⁵⁶ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

⁵⁷ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

Las condiciones de la población

La propuesta de la nueva ruta, evitaría las muertes de cristianos en manos de los negros cimarrones que andaban huidos por las sierras y montañas del istmo panameño, asaltando en los caminos a los arrieros y viajeros. Refieren los interrogados que unos 500 cimarrones vivían huidos y que con frecuencia entraban a las ciudades y villas para incendiarlas y llevarse a otros negros esclavos.⁵⁸ Los indagados contraponían la situación de Honduras, donde había más seguridad para el traslado de personas y mercaderías; al respecto un testigo señalaba que:

*“...nunca ha visto ni oydo de que se ayan alzado negros, algunos antes son domésticos y sirven muy bien y que si algunos se han alzado, sabe este testigo que los yndios de la tierra los han entrado a buscar y los an muerto e que a esta causa sabe este testigo que los negros sirven muy bien y sus amos y no se huyen...”*⁵⁹

Con base en la opinión de los testigos, en Panamá, a diferencia de Honduras, el costo de los bienes era mucho más elevado “...por ser un rincón cerrado donde los hombres están aislados y cercados de mar y tierra”⁶⁰; y porque muchos bienes se traen desde lugares lejanos y no se producen localmente. Otro problema de la Tierra Firme era la corrupción existente entre las autoridades y la “...mucha maldad de los jueces...”⁶¹ Así como, otra desventaja notable en la ruta propuesta, era la falta de hombres poderosos que pudieran llevar el dinero “para el aprovechamiento de la dicha tierra y servicio de Su Majestad”.⁶²

⁵⁸ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

⁵⁹ Los testigos presentados indican que se evitara pasar por La Habana y se siguiera por el canal que pasa entre La Española y Santiago de Cuba: “...que es muy próspero puerto por donde antes solían navegar y apartase del gran peligro de La Florida y de la canal de Vahama”. Otra razón para evitar el puerto de La Habana era el peligro de los huracanes, “...vientos de mar recios a manera de terremotos que se lleva la yuca...” AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

⁶⁰ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

⁶¹ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

⁶² Los testigos presentados no aconsejaban el paso por La Habana a cambio de la ruta que pasa entre La Española y Santiago de Cuba: “...que es muy próspero puerto por donde antes solían navegar y apartase del gran peligro de La Florida y de la canal de Vahama”. AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

El plan perseguía la existencia de una buena cantidad de mano de obra. Entre los más importantes estaban los indígenas encargados de la carga y de los abastos; así como los artesanos, particularmente los toneleros, cordoneros, herreros y carpinteros y maestros de hacer navíos.⁶³

Recursos y abastos

Según los testigos de la nueva ruta, el istmo panameño carecía de sitios cercanos que abastecieran a las naves y pobladores de los puertos. A diferencia de Honduras donde la tierra era más *“sana, saludable y fértil de bastimentos y de ganados, vacas, carneros y gallinas y otras aves y conejos. Además, habían frutos de Castilla como duraznos, granadas, membrillos y conservas de todo género”*.⁶⁴ Trujillo, en particular, era considerado como un sitio con muy buen abasto y en donde existían muy buenas aguas⁶⁵ y era *“...el más sano que está en la mar del norte porque como dicho tiene (el testigo), está en un alto y señorea mucha parte de mar y tierra...”*⁶⁶

También señalan que la ruta por Honduras sería más barata que por Panamá, en varios sentidos; entre ellos, el precio del ganado sería muchísimo menor. Por ejemplo, se indicaba que en Nombre de Dios y Panamá, un mulo de recua valía 3 pesos de oro y en Honduras 3,60 pesos; un caballo, 100 pesos en Nombre de Dios y en Honduras 4 pesos. Hasta las mercaderías sufrían más los maltratos del transporte en el istmo de Panamá; por ejemplo, según un testigo, el vino, llevado en botijas de 4 en 4 arrobas se rompería fácilmente.

Finalmente, los puertos de la costa norte de Honduras y su entorno, eran abundantes en minas y ríos con oro, aspecto que se sumaba a las ventajas de esta zona ya que, la ruta por

⁶³ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

⁶⁴ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

⁶⁵ El río Cristales que se encuentra al oeste de la ciudad fue famoso por la calidad de sus aguas, de la cual se abastecían los barcos y la población en general.

⁶⁶ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

Honduras fomentaría la llegada de mineros y comerciantes, aspecto distinto a Nombre de Dios donde no se ha encontrado oro. Un testigo señaló que: “...*los puertos de Honduras y Nicaragua son abundantes de todo género de comida y bastimentos y todo género de aves y carnes, así de vacas y carneros y puercos como de cavallos y mulas y otras cosas necesarias al servicio de la tierra...*”⁶⁷

El señalamiento de Honduras y Nicaragua como regiones abundantes en recursos de toda índole, abarcó la atención de todos los testigos. En particular las minas de oro y las arenas auríferas; así como de árboles maderables para construir naves. Esta fue una situación muy particular cuando se describe al puerto de El Realejo en Nicaragua, sitio del cual un testigo dice que el puerto de Nicaragua estaba poblado de españoles y en la tierra cercana, abundaban los indios.

Otra idea que mostraba la ventaja de la ruta por Honduras y Nicaragua era la supuesta abundancia de alimentos y todo tipo de abastos. Posiblemente esta pudiera ser una opinión algo exagerada, dado que Honduras apenas había salido de la época de la conquista; sin embargo, la ruta traspasaba el plano regional y se ampliaba a los valles de Guatemala en los cuales ya se producía trigo.

Nicaragua y en particular el espacio que rodeaba El Realejo se señala como particularmente rica en recursos útiles para los trajines de la navegación; por ejemplo, entre las preguntas que se hacían respecto a esta provincia se decía:

“Si saben que en Nicaragua, en la Culabrina que es al puerto de Fonseca, se da mucha pez, brea y mucho cáñamo de la tierra que dicen pita, que es más recio que el cáñamo. En estas partes se hacen muchas lonas muy buenas de algodón para las velas de los navíos, hácese mucha jarcia. Hay muchos cordoneros, pipas de madera de la tierra en que llevan el aguaje los navegantes al Perú. Hay muchos toneleros, carpinteros y herreros”.⁶⁸

⁶⁷ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

⁶⁸ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

Una opinión generalizada consistía en lograr la prosperidad de la tierra; si la mencionada ruta abría su paso por Honduras y Nicaragua, estas provincias serían las máximas beneficiadas, tal y como lo dijo un testigo: “...*que si el trato fuese por la vía de Cabo de Honduras al Perú, toda aquella tierra de Honduras y Nicaragua se engrosaría y se haría muy próspero*”.⁶⁹ No obstante, los testigos añaden que las dificultades que tenían consistían en la falta de brazos para trabajar la tierra; por lo cual la tenían que trabajar los propios españoles en vez de dedicarse a otros menesteres como el comercio o la minería.⁷⁰

El plan defendía también que, tanto el traslado como el seguro de las mercancías transportadas, podría ser mucho más barato; algunos calcularon un 2% menos que por la ruta de Nombre de Dios. Sería más barato porque se corría menos riesgo por el cabo de Honduras. Otro aspecto que sería más barato era el traslado de los pasajeros de puerto a puerto; ya que en Nombre de Dios cada carga por persona se cobraba en 20 pesos, en la ruta por Honduras, sería de 9 pesos.⁷¹

El gran plan que dinamizaría la economía ístmica involucró pronto a los comerciantes, ganaderos y comerciantes. La segunda parte del manuscrito consiste en una larga lista de los bienes que proveerán de servicios a la nueva ruta; así como se señalan los nombres de los comerciantes por ciudad o villa. Juan García de Hermosilla solicitó a las autoridades y comerciantes locales registro y listado de los bienes y servicios que se prestarían. La planificación del abasto contaba con el apoyo del rey, tanto que en 1572 se emitió una Real Provisión para que todos los que tuvieran mulas y otras bestias de carga, las manifiesten y registren para el pasaje de los pasajeros desde los puertos del Mar del Sur, hasta los del Mar del Norte y viceversa, tal y como se observa en el cuadro 2:⁷²

⁶⁹ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

⁷⁰ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

⁷¹ La carga de oro y plata que llegaba desde el Perú hasta Nombre de Dios valía entre 12 y 16 pesos y cada carga particular, 20 pesos.

⁷² AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

Cuadro 2. Propuesta para el abasto de bienes y servicios a la ruta⁷³

Bienes y productos	Cantidad por aportar
Barcos	27
Mulas	4,500
Cazabe	4,500 cargas
Novillos	1,200
Maíz	900 fanegas ⁷⁴
Puercos	100
Quesos	600

Fuente: AGI. Patronato, 259, R. 24, 636 fls.

A la vez, los indígenas serían imprescindibles en la dotación de alimentos a la ruta. La documentación señala que estos proveerían de maíz, biscocho y trigo, de los pueblos comarcanos. Los comerciantes y productores involucrados en el abasto de mulas y otros servicios, por su parte, eran vecinos de Guatemala, Comayagua, Puerto Caballos, Trujillo, Gracias a Dios, San Miguel, San Salvador, León, Granada, El Realejo, Nueva Segovia y Choluteca. Ellos registraron barcos, mulas, maíz, puercos, novillos, cazabe y quesos.⁷⁵

Conclusión: El fracaso del plan e interpretación del documento

Una de las razones por las que se dio el fracaso del proyecto es la propuesta por Guillermo Bustillo Lacayo, para quien el proyecto fue víctima de informes negativos que se oponían al traslado debido a la dificultad para abastecerse tanto de hombres como de animales de carga, a lo largo de la ruta.⁷⁶ Otra de las razones sería, sin lugar a dudas, la preferencia de la vía entre Nombre de Dios y la ciudad de Panamá, y, aunque el primer puerto fue deshabilitado y trasladado a Portobelo, la ruta era, sin lugar a dudas, más corta que la de Honduras. Una tercera razón, fueron los constantes problemas de García de Hermosilla con

⁷³ Los datos no son del todo claros ya que se estaba levantando un listado tentativo de lo que podrían aportar algunos vecinos.

⁷⁴ Este dato no es certero. En el documento, un comerciante de San Pedro, Diego Guevara se obligaba a aportar 12,000 fanegas de maíz al año.

⁷⁵ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

⁷⁶ Bustillo Lacayo, Guillermo. *Op., cit.*, p. 75.

comerciantes y autoridades en España, como se observa en la numerosa documentación existente en el Archivo General de Indias.⁷⁷ Entre ellas, llama la atención el pleito contra el ex gobernador de Tierra Firme Sancho de la Vega en 1556, por una fragata, mercancía y otros bienes.⁷⁸

Ciertamente, aunque el plan no fructificó, develó una historia que tiene una larga vigencia. El plan vino a señalar una temprana formación macro-regional; una Centroamérica en ciernes, que daba sus primeros pasos hacia su vocación trans-istmica. Las ciudades, villas y puertos fundados durante la primera mitad del siglo XVI, formaban parte de la gran red que movería la ruta, puesto que se argumentaba que dicha vía involucraba en sus diversas actividades productivas a unas 15 poblaciones de lo que en poco tiempo llegaría a llamarse el reino de Guatemala. Pero en forma muy particular, dicho plan dejó como legado la división de Honduras; división que aún marca al país: un occidente económica y demográficamente más dinámico que el oriente, caracterizado por la escasa población, la escasez de mercados y la persistente frontera con la Mosquitia.

El documento también revela que de forma muy temprana, se presentó la formación de regiones económicas con mayor potencial en recursos, mano de obra y, evidentemente, en el uso de una ruta trans-oceánica. Igual situación sucede con los *hinterlands* localizados en torno a los puertos, que suministrarían los implementos y recursos necesarios para la perseguida ruta. Puesto que el plan incluía a la mayoría de los poblados hispanos ya fundados en el siglo XVI, entre ellos, Puerto Caballos, San Pedro, Comayagua, Gracias a Dios y Choluteca en la provincia de Honduras; en El Salvador, el proyecto tomaba en cuenta a la ciudad de San Salvador y la villa de San Miguel de la Frontera, cercana a Choluteca. Un poco más hacia el norte, la propuesta incluía a las provincias de Chiapas y Yucatán.

⁷⁷ AGI. Pasajeros, L5, E 2070; Patronato, 283, N.2, R.28; Patronato, 116, N.1, R.1.

⁷⁸ AGI. Patronato, 283, N.2, R.28.

Se perseguía la ampliación de las fronteras e interconectar económicamente a los sitios más productivos en las principales ciudades y puertos. Por ejemplo, la ciudad de León debería consolidar sus contactos económicos extra territoriales, a través de Puerto Caballos. De hecho, un testigo señaló que había visto: “...venir mucha gente dende la provincia de León en Nicaragua que es en la Mar del Sur, a emplear al dicho Puerto de Cavallos, ques en la Mar del Norte, muchos pesos de oro e mercaderías y llevarlos por los dichos caminos para el Perú...”⁷⁹

Esta temprana regionalización estuvo marcada por la dinámica de la producción y la comercialización acaecida en la década de 1550. Ya en ese momento tenemos una región ístmica bastante demarcada. En primer lugar, el trabajo de los testigos revela un excelente conocimiento del espacio terrestre y marítimo, así como de los puertos, ríos, valles, coordenadas geográficas y localización de los diversos sitios. También destaca el papel de los puertos y ciudades como centros de población dedicados a diversas labores productivas y comerciales, una infraestructura mínima de caminos y desembarcaderos, que contactaban diversos sitios. Un testigo indicó que: “...ha visto por mar y tierra a arrieros y marineros trayendo mercaderías de la Nueva España y llevando de la provincia de Guatemala mucha cantidad de cacao, todo lo cual se embarca por el puerto de Acajutla y por la tierra en recuas, que abundan...”⁸⁰

La ambiciosa empresa procuraba la temprana integración de la región ístmica, armaba redes comerciales a lo largo de las ciudades, villas y pueblos, así como, le otorgaba una dimensión trans-ístmica y global. Una de las preguntas en este largo interrogatorio prueba la finalidad de tal plan: “...Si saben que si el trato fuese para el Perú por la vía de Cabo de

⁷⁹ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

⁸⁰ Otro testigo afirmaba que cada año “... por el tiempo de la cosecha, vienen muchos mercaderes con harrias y tostones y ropa a Guatemala a comprar el dicho cacao y vuelven cargados con el dicho cacao y otras mercaderías hasta México”. Él mismo señala que era testigo de mucha contratación entre México, Honduras y Guatemala. AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.

*Honduras y puertos que la pregunta dize, estaría muy próspera toda la tierra de Honduras y Nicaragua e Guatemala y incorporada con la Nueva España, noblesados los reynos y fortificados y no abría alteraciones en el Perú como hasta aquí...*⁸¹ Señalaba que era testigo del comercio de harinas entre San Pedro, Comayagua y Puertos Cortés; así como del vino que se trasladaba a las minas de Choluteca y la villa de San Miguel.

El fracaso del proyecto develó situaciones que marcarían a muchas regiones centroamericanas. Ciertamente, en el caso de esta ruta por Honduras, la misma quedaría reducida una ruta regional bastante limitada cuando se toma en cuenta el comercio colonial. De hecho el tránsito de mercaderías y personas desde Puertos Caballos hasta el golfo de Fonseca perduró durante los siglos de dominio colonial y aún se encuentra vigente. Mientras Puerto Caballos — y más tarde Omoa — se consolidaron en el sector más dinámico de Honduras, en la década de 1550, Trujillo y su *hinterland* se habían convertido en espacios en desventaja económica y demográfica con respecto al occidente de Honduras. Aún en un limitado espacio, la permanencia de Trujillo seguiría vigente como puerto menor para la región de Olancho y las villas del valle del Aguán; pero sobre todo, su papel como sitio defensivo en la frontera le otorgó su vigencia.

El fracaso de los proyectos integradores en Centroamérica como el que se analiza aquí, influyó —a largo plazo— en la futura fragmentación del istmo. Dicho plan era una ficción y como muchos de la historia de la dominación española en las llamadas Indias, esta es la historia de lo que no fue, de un instante que podríamos llamar la “no Historia”, ya que la propuesta a analizar no pudo llevarse a cabo. Y no se ejecutó, se quedó en el papel y en la mente decepcionada de quienes proponían la ruta interoceánica.

⁸¹ AGI. Patronato 259, R 24. 636 fls.