

**TEXTOS Y MAPAS DE LA EXPLORACIÓN DEL LITORAL  
CENTROAMERICANO POR ANTONIO PORTA Y COSTAS A  
FINALES DEL SIGLO XVIII**

**TEXTS AND MAPS OF THE CENTRAL AMERICAN COAST  
EXPLORATION BY ANTONIO PORTA Y COSTAS BY THE END  
OF THE 18TH CENTURY**

M<sup>a</sup> Luisa MARTÍNEZ DE SALINAS ALONSO  
Universidad de Valladolid

**Resumen:**

A lo largo del siglo XVIII, se llevaron a cabo diversas expediciones de reconocimiento por el territorio centroamericano de la Capitanía General de Guatemala con la finalidad de obtener la información necesaria para asegurar la soberanía española, facilitar la defensa y frenar la presencia de potencias extranjeras en la zona. Como resultado de las mismas, contamos con numerosos testimonios que, además de los planteamientos estratégicos que perseguían, nos permiten conocer en profundidad y con detalle las características geográficas, humanas y económicas de aquel ámbito, las circunstancias que le eran propias y las posibilidades de explotación que ofrecía. Entre ellos, destacan los que elaboró el ingeniero militar Antonio Porta y Costas tras los dos viajes de exploración que realizó, el primero por la costa Mosquitia en 1789 y el segundo por el litoral atlántico de Guatemala y el cauce del río Motagua en 1792.

**Palabras clave:** Centroamérica, expediciones, Mosquitia

**Abstract:**

Throughout the 18th century, several expeditions were carried out to recognize the Central American territory of the “Capitanía General de Guatemala” with the objective of achieving enough information to secure the Spanish sovereignty, ease the defense and stem the presence of foreign powers in the area. Consequently, we have numerous testimonies that, apart from the strategic approach they pursued, provide us with a deep and detailed knowledge of the geographic, human and economic characteristics of that field, its own circumstances and the exploitation possibilities it offered. Among these testimonies, we can highlight the ones made by the military engineer Antonio Porta y Costas after his two exploratory trips, the first one by the Mosquitia coast in 1789 and the second one by the Atlantic coast of Guatemala and the Motagua riverbed in 1792.

**Key Words:** Central America, Expeditions, Mosquitia.

Como ha sido puesto de relieve en diversas ocasiones, el territorio de la antigua Gobernación, Real Audiencia y Capitanía General de Guatemala tuvo a lo largo de toda la época española una importancia estratégica fundamental debido a diversos factores. Por un lado su situación geográfica en el centro del continente americano, que lo convertía en un espacio muy vulnerable que se encontraba además a distancias no muy alejadas de las rutas marítimas que se dirigían al Nuevo Mundo y de los territorios de otras naciones establecidas en el Caribe, por otro su escasa densidad de población, que limitaba mucho las posibilidades defensivas, y sobre todo y en relación con esa última circunstancia, por tratarse de una zona que siempre fue particularmente codiciada por las potencias enemigas de la Corona Española<sup>1</sup>, que con frecuencia se asomaban a sus costas con el objetivo de ocuparlas y, si era posible, disputar a España la explotación de los recursos naturales.

En consecuencia, la vigilancia, la defensa y las necesidades de comunicación de tan extenso territorio fueron siempre una preocupación para las autoridades locales y metropolitanas, tal como quedó reflejado en muchos testimonios documentales, en la construcción y dotación de fortificaciones y sobre todo en los numerosos y detallados planes defensivos que, fundamentalmente en siglo XVIII, elaboraron los responsables de conservar la integridad territorial de los dominios españoles en Ultramar. La insistencia sobre ello fue mayor cuando se constató el aumento del valor de la zona para otras naciones, especialmente Holanda e Inglaterra, que proyectaron en numerosas ocasiones el establecimiento de bases fijas en aquel ámbito.

Lógicamente, la organización de proyectos de protección viables para Centroamérica con los que finalmente se lograran los objetivos pretendidos de asegurar la soberanía, facilitar la defensa y frenar el avance expansivo de los extranjeros, exigía obtener constante información sobre las cambiantes circunstancias de la zona -siempre en permanente conflicto- y sobre las posibilidades reales de poder llevarlos a cabo con la mayor efectividad y el menor coste económico, obteniendo a cambio los mayores beneficios posibles. Ese planteamiento fue el que impulsó la organización de diversas expediciones de reconocimiento por Centroamérica en la segunda mitad del siglo XVIII, cuando era más aguda la tensión con Inglaterra y, por ello, más intensas también las negociaciones diplomáticas entre ambas coronas para lograr la salida de Gran Bretaña de los establecimientos en los que se había ido asentando desde tiempo atrás. Las

---

<sup>1</sup> CLARO DELGADO, 2011, p. 27

negociaciones se prolongaron hasta la firma de la Paz de Versalles de 1783, que aseguró la recuperación de los territorios ocupados en Nicaragua y Honduras. Así, aunque toda la exploración que se llevó a cabo en aquellos años tuvo un objetivo claramente estratégico y estuvo orientada a unos fines políticos y defensivos, por otro lado, la documentación que se generó al respecto nos permiten conocer en profundidad y con detalle las características geográficas, humanas y económicas de la zona, las circunstancias que le eran propias y las posibilidades que ofrecía desde todos los puntos de vista.

Entre los variados testimonios con los que contamos como resultado de las expediciones por Centroamérica que se realizaron por entonces, gran parte de ellos publicados en colecciones documentales<sup>2</sup>, son particularmente relevantes los que se deben a la pluma del ingeniero militar Antonio Porta y Costas, quien los redactó tras los dos detallados viajes de reconocimiento que llevó a cabo, el primero por la Costa de los Mosquitos en 1789 y el segundo por la costa atlántica de Guatemala en 1792. Ambos forman parte del proyecto de exploración que se puso en marcha en esos años y fueron ejecutados con la necesaria precisión que exigía el planteamiento del plan y el objetivo que perseguía, que no era otro que proporcionar datos precisos a las autoridades para la incorporación definitiva de la zona a la soberanía española, así como su protección y mejor organización.

No obstante, a pesar de la importancia que sin duda tiene, hasta ahora se sabe poco de este personaje que a finales del siglo XVIII era uno de los mejores conocedores del ámbito centroamericano y cuyas observaciones resultaron de primordial importancia en un momento particularmente delicado para el futuro de la Capitanía General, ya que permitieron que los representantes de la Corona española pudieran negociar con los indígenas -que siempre presentaron una gran inclinación a relacionarse con los británicos- y con los ingleses partiendo de datos ciertos y seguros.

Las escasas referencias que sobre Porta y Costas aparecen en alguna obra relativa a los ingenieros españoles, no dejan de ser breves datos profesionales que únicamente señalan su presencia en América a finales del siglo XVIII y la continuación de su tarea en España ya en el siglo XIX<sup>3</sup>. Así, al parecer, inició su carrera profesional en el cuerpo de ingenieros, que por entonces estaba reforzando mucho su presencia en

---

<sup>2</sup> *Relaciones Históricas y Geográficas de América Central*, 1908 y CUERVO, 1891, incluyen diversas relaciones de militares y viajeros.

<sup>3</sup> CAPEL, 1983, pp. 379 y 380.

América para apoyar los planes de defensa de las zonas más vulnerables<sup>4</sup>, en 1776 cuando, siendo subteniente de infantería, fue nombrado ayudante de ingeniero. Aunque, en realidad, las pocas noticias que tenemos de Porta y Costas nos las proporciona él mismo en un extenso expediente que se vio obligado a tramitar para reclamar a la Corona parte del sueldo que, en concepto de gratificación por actividades de reconocimiento, consideraba que debía percibir igual que cuantos le habían precedido en el cargo que estaba desempeñando, y que finalmente logró que se le abonase<sup>5</sup>.

Por el contenido de dicho documentos sabemos que llegó a Centroamérica, concretamente al Puerto de Trujillo, en abril de 1788 con la misión de relevar al ingeniero militar D. José Ampudia Valdés, uno de los más reputados miembros del cuerpo, que acababa de retornar a España y a quien sustituyó en la tarea de levantar y organizar los establecimientos españoles en la costa Mosquitia, tanto los de carácter militar necesarios para garantizar la defensa de la zona como los emplazamientos en los que habría que dar acomodo a los pobladores españoles que estaban llegando a esa parte de las Indias procedentes de diversas regiones peninsulares<sup>6</sup>. La responsabilidad que asumió entonces no resulta en absoluto menor si tenemos en cuenta el momento tan delicado que atravesaba aquel territorio que España acababa de recuperar tras las negociaciones con Gran Bretaña pero en el que la soberanía española no estaba en absoluto garantizada; al contrario, eran múltiples las amenazas que atentaban contra ello y a las que había que hacer frente, bien fuera por la solapada presencia de los ingleses o por la manifiesta hostilidad de los indígenas, que se resistían a renunciar a los tratos con los extranjeros de los que tradicionalmente se habían beneficiado. Era necesario, por tanto, reordenar la zona y organizarla contando con los necesarios establecimientos, civiles y militares, que afianzaran la presencia española y logran articular un sistema defensivo capaz de asegurarla.

Buscando ese objetivo, el Capitán General de Guatemala, José Estachería, encomendó a Porta y Costas, al poco de llegar a Trujillo, la fundación de una colonia estable en Cabo de Gracias a Dios, que estaría destinada seguramente a acoger a los miembros de las familias gallegas y asturianas que llegaron por entonces a Centroamérica para poblar el territorio<sup>7</sup>. Antes de concluir totalmente la tarea que le llevó hasta Gracias a Dios, al año siguiente recibió una nueva orden de Estachería para

---

<sup>4</sup> GUTIÉRREZ, 1985, pp. 41-93.

<sup>5</sup> A.G. Simancas. SGU, Leg. 7240, exp.5. Enero de 1791

<sup>6</sup> MARTÍNEZ DE SALINAS, 2015a, p. 123.

<sup>7</sup> MARTINEZ DE SALINAS, 2015b, pp. 177- 196

organizar y llevar a cabo una expedición de reconocimiento de toda la costa de los Mosquitos que tendría como finalidad realizar las oportunas comprobaciones geográficas e informar sobre la situación de la población indígena. Se trataba, en definitiva, de recorrer aquel ámbito y obtener los datos necesarios para favorecer el fomento económico de la zona y facilitar el poblamiento español. Como él mismo señala en la Relación que escribió al regreso su misión consistiría en *“descubrir en la costa cierto terreno más ventajoso que el del establecimiento del Cabo, de que S.S. estaba informado tener mejores proporciones para fundar una floreciente colonia....”*

El viaje de exploración que Porta y Costas realizó en 1789 se prolongó durante tres meses de y no estuvo exento de riesgos *“infinitos sobresaltos”*- que describe en el documento de reclamación de las cantidades que le correspondían por el mismo. Los principales problemas derivaron sobre todo de las dificultades que planteaba la propia navegación y fundamentalmente de la hostilidad de los indígenas misquitos y zambos *“naciones incultas, cuyos individuos son de un genio irregular e inconsecuente”*- que solo conseguía aplacar entregándoles continuos regalos que al parecer sufragó a su costa<sup>8</sup>.

Un vez que concluyó la empresa el ingeniero regresó a Trujillo, donde se le ordenó establecerse a la vuelta y donde redactó un extenso documento para informar convenientemente del resultado de la misma, además de dar a conocer las características del territorio y proporcionar a las autoridades españolas la información necesaria que permitiera continuar con la organización que se preveía poner en marcha. El texto fue publicado ya en 1790 y lleva por título *“Relación del reconocimiento geométrico y político de la Costa de Mosquitos desde el establecimiento del Cabo de Gracias a Dios hasta el de Blufields...”*<sup>9</sup>, constituye su trabajo más conocido y ha sido utilizado en numerosas ocasiones para clarificar y apoyar la comprensión de la evolución histórica de esa parte de Centroamérica<sup>10</sup>.

La Relación Contiene una minuciosa descripción del litoral fronterizo de Honduras y Nicaragua y ofrece noticias muy significativas y relevantes sobre las circunstancias del área en ese momento, las características geográficas, la producción de cada zona, las posibilidades de explotación, los sistemas que según su criterio podían utilizarse para atraer a la población indígena, las dificultades que presentaba para el

---

<sup>8</sup> A.G. Simancas. SGU, Leg. 7240, 5. Enero de 1791

<sup>9</sup> A.G. Simancas SGU, Leg. 7249, 117. Publicado en CUERVO, 1891, Tomo I, cap. 12 y en *Relaciones Históricas y Geográficas de América Central*, 1908, pp. 259-286

<sup>10</sup> GARCIA, 2007, p. 75 y 81 y SAGASTUME, 1991, entre otros.

asentamiento español, las necesidades defensivas y otros aspectos logísticos y estratégicos que resultaron muy valiosos para afrontar los proyectos de colonización y plantear las negociaciones que aún estaban pendientes para lograr la pacificación de la zona. Tras concluir el texto, el autor se lo entregó al sucesor de Estachería en la Capitanía General de Guatemala, Bernardo Troncoso, al parecer acompañado de un mapa del recorrido que hasta la actualidad no se ha localizado<sup>11</sup>.

Pero si bien esta Relación resulta sobradamente conocida y difundida, no lo es tanto el segundo de los documentos que redactó el ingeniero tras su retorno del otro viaje que se le encomendó realizar un poco más tarde por un ámbito centroamericano diferente y localizado algo más al norte, en concreto por la provincia de Guatemala. Se trataba de una zona no tan condicionada por la presencia extranjera ni por las exigencias militares o las dificultades derivadas del mantenimiento de la soberanía y que además estaba experimentando un crecimiento notable a finales del siglo XVIII como consecuencia de la liberalización comercial y de las medidas de reforma económica implantadas por los borbones, que era preciso consolidar mejorando las propias condiciones internas y favoreciendo la utilización y explotación de sus propios recursos. Para ello, resultaba imprescindible buscar y fomentar el uso de nuevas vías de comunicación que agilizaran los intercambios entre las provincias centroamericanas y también con España, de manera que pudieran integrarse circuitos cada vez más amplios y ligar economías aisladas hasta entonces<sup>12</sup>.

En consecuencia, con ese fin en 1792 el Capitán General de Guatemala, Bernardo Troncoso, encargó a Antonio Porta y Costa, que continuaba en Centroamérica como ingeniero responsable de alguna de las guarniciones militares, la exploración del Río Motagua, para comprobar su posible uso como vía de tránsito entre la población de Nueva Guatemala de la Asunción, que era la capital del reino desde su fundación en 1776, y la costa caribeña. La utilización comercial del cauce del río, que atraviesa prácticamente toda la provincia, podía resultar idónea para el desarrollo económico de aquel ámbito y para facilitar, así mismo, el poblamiento y la formación de nuevos núcleos de asentamiento que serían determinantes en la consolidación del crecimiento.

Cuando a Porta se le encomendó la misión de reconocimiento, el principal puerto de la costa atlántica cercano a la provincia de Guatemala era el de Omoa, en

---

<sup>11</sup> La existencia del mapa se recoge en algunos documentos del propio Bernardo Troncoso. A.G. Simancas SGU, Leg, 7249, 116

<sup>12</sup> PASTOR, 2013, p.188.

Honduras, al que llegaban muchos de los productos procedentes de Europa con destino a la Capitanía General, y de donde salían las exportaciones de añil y grana centroamericanas hacia el viejo continente. Por sus características geográficas y su situación estratégica, Omoa resultaba ser una enclave de particular relevancia en la zona, que se había ido fortificando desde tiempo atrás y donde tradicionalmente se centralizaban las mercancías que había que distribuir por diferentes puntos de la provincia de Guatemala. Una vez que se desembarcaban en la costa atlántica, los productos del comercio se cargaban en naves pequeñas que se desplazaban por el río Motagua no sin gran dificultad y solo hasta un cierto punto -el sitio de Gualán- en el que se pensaba que el río dejaba de ser navegable. El resto del camino hasta la capital se realizaba en recuas de mulas. Realmente, la conexión del interior guatemalteco con la costa y el abastecimiento de la provincia presentaba serias dificultades que frenaban el desarrollo interno y que resultaba prioritario superar. Era preciso, por tanto, buscar los métodos más adecuados para facilitar los contactos internos y la distribución de las mercancías y la utilización del Motagua como vía de comunicación se presentaba como el sistema más idóneo para ello.

Sin embargo, a pesar de los beneficios que podían derivarse del tránsito por el río, todavía a finales del siglo XVIII se desconocían en gran medida sus características y resultaba preciso comprobar las posibilidades reales de navegación que tenía el Motagua, y también sus afluentes, y si podía ser factible su uso como vía de conexión de toda la provincia y como instrumento para facilitar el comercio, lo cual constituía el objetivo prioritario del proyecto que se le encomendó a Porta en 1792.

Las apreciaciones y conclusiones a las que llegó el ingeniero tras la realización de la expedición, las recogió en un texto algo más breve que el anterior pero también muy rico en noticias sobre la zona que recorrió y que completó, igual que en la ocasión anterior, con un minucioso mapa en el que se sitúan todos los lugares a los que hace referencia en el escrito, y a cuya elaboración alude él mismo al principio del documento. No obstante, las dos piezas, texto y mapa, han permanecido separadas hasta ahora y sin elementos de conexión que las vincularan. De ambas se tenía conocimiento y su contenido consta en las respectivas catalogaciones archivísticas, pero nunca se las ha relacionado y se han considerado como piezas distintas sin nexo entre sí. Desde luego, nadie ha considerado que formaban parte del mismo proyecto y que son el resultado de una misma expedición, que podemos conocer así de forma mucho más completa.

Sin que se pueda determinar cuándo, parece evidente que en algún momento el texto y el mapa de Porta, que sin duda formaron en origen un único cuerpo documental, fueron separados en el archivo de Indias, en el que se depositaron inicialmente. Así se desprende de los datos que se recogen en el catálogo de Pedro Torres Lanzas, donde se incluye una clara referencia al conjunto que integraban el mapa y el manuscrito, editado ya entonces como impreso<sup>13</sup>.

Por la obra de José Toribio Medina<sup>14</sup> sabemos que el documento original que recogía la descripción de Porta se publicó en Guatemala poco después de su redacción, en el mismo año de 1792, en la imprenta del afamado impresor Ignacio Beteta<sup>15</sup>, lo que pone de relieve la importancia que se concedía al texto y el interés que existía por darlo a conocer. De hecho, la obra tuvo una amplia difusión y se enviaron copias a otros lugares del virreinato, como lo atestigua el ejemplar que se guarda en el Archivo General de la nación de México<sup>16</sup>.

Tras concluir el proceso de impresión y finalizar también la elaboración del mapa, ambas partes se remitieron a España, en concreto al Archivo de Indias donde formaron un único grupo documental hasta que se produjo la separación que ha hecho que los dos elementos no se hayan relacionado hasta ahora, básicamente porque la carta no contiene ningún dato del que pueda desprenderse a primera vista el vínculo, aunque sin duda es la representación del resultado de la segunda expedición de Antonio Porta y Costas, muy bien ilustrado y bellamente realizado, con numerosos detalles que permiten identificar el espacio geográfico que recorrió y minuciosas aclaraciones que hacen de él una pequeña obra de arte. Lleva por título *Plano ideal del Río Motagua, costa de Omoa, golfo y río de Honduras*, se custodia en la sección Mapas y Planos<sup>17</sup> y ha sido utilizado como ilustración en algunas ocasiones<sup>18</sup>.

---

<sup>13</sup> TORRES LANZAS, 1903, nº 270

<sup>14</sup>MEDINA, 1964, p. 270. Cita otros autores que también dan noticia de la publicación

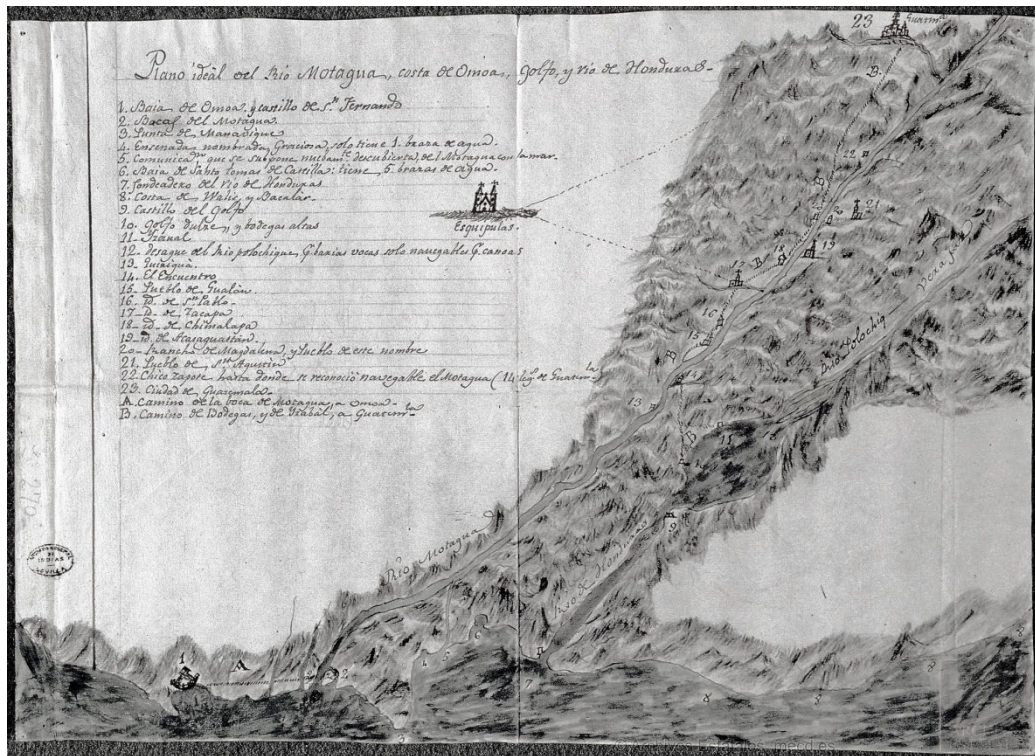
<sup>15</sup> POUPENEY HART, 2010

<sup>16</sup> REICHERT, 2014. Estudia el documento que se guarda en el Archivo General de la Nación, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Impresos Oficiales, Volumen 52, hoja 214.

<sup>17</sup> A. G. Indias. Mapas y Planos, Guatemala, Leg. 270.

<sup>18</sup> FERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, 1997, p. 162, reproduce el mapa solamente como ilustración, sin aportar ningún dato que lo identifique o relacione con la expedición de Porta y Costas.





El mapa representa el espacio comprendido entre la costa caribeña correspondiente a la frontera actual entre Honduras y Guatemala y el interior del territorio guatemalteco hasta la capital, siguiendo el cauce del río Motagua, en cuya descripción se centra fundamentalmente.

Sin restarle mérito alguno a la calidad técnica que caracteriza al plano, llama la atención la orientación que se le ha dado, que también dificulta su identificación. Los puntos geográficos situados en el Caribe aparecen completamente al sur y va desplegándose el recorrido hacia el norte, lo que modifica un tanto el sentido natural de la posición física del espacio centroamericano, aunque, por otro lado, facilita a su autor la descripción de la subida por los ríos y la situación de los accidentes que quiere destacar. La representación geográfica se completa con la explicación textual de los puntos del territorio sobre los que quiere incidir, que se especifican con la numeración correspondiente. Contiene también algunos dibujos alusivos a ciertas características del recorrido que pretenden ponerse de relieve y que añaden valor al documento.

Por su parte, el escrito que complementa el mapa permaneció entre los fondos impresos del Archivo de Indias<sup>19</sup> y constituye un amplio documento titulado “*Relación del reconocimiento que, de orden del Exmo. Señor Presidente, gobernador y Capitán general D. Bernardo Troncoso, practicó el ingeniero ordinario D. Antonio Porta en la*

<sup>19</sup> A. G. Indias I. A. 37/33.

*costa comprendida desde Omoa hasta la punta de Manabique, y desde la barra del río Motagua hasta donde se le une al de Chicozapote a 14 leguas de la ciudad de Guatemala” y, aunque en principio se pudiera pensar que se trata de una descripción meramente geográfica, en realidad excede con mucho esa consideración ya que Porta y Costas ofrece un panorama realmente detallado de la zona que transitó durante varias semanas con el fin de proporcionar a las autoridades españolas el mayor volumen de datos que permitieran concretar la viabilidad de las rutas fluviales para el fomento y el desarrollo del ámbito guatemalteco. La finalidad de la empresa excedía los objetivos puramente exploratorios, como él mismo señala en la Relación:*

*Luego que obtuve la orden de V.E. librada en 4 abril del corriente año de 1972 relativa a establecer la introducción y extracción de efectos por la barra y río de Motagua....emprendí mi viaje el día 1 de mayo próximo pasado en una piragua, un bote y dos canoas con su correspondiente tripulación.... Ese día di principio, levantando el plano que acompaña, desde el puerto de Omoa hasta la punta de Manabique y río de Motagua, observando las proporciones que uno y otro ofrecen, calidad del terreno de sus inmediaciones, bocas de los ríos, arroyos y quebradas que entran en él, cantidad de agua que traen, su velocidad y sondeo que se expresará en esta relación...que hice para el proyecto a que aspira el comercio de esta capital.*

En el documento se analiza con minuciosidad todo el recorrido que se señala en el mapa y, al tiempo que ofrece los datos geográficos de manera muy ajustada, las distancias entre los diversos lugares que transitó, mediciones, profundidades y corrientes de todas las cuencas fluviales que iba encontrando, señala los obstáculos que pudieran afectar a la navegación y ofrece valoraciones sobre las ventajas y desventajas del posible nuevo camino, sin olvidar sus múltiples observaciones sobre las poblaciones y los territorios que atravesó, las comunidades que encontró y las posibilidades de explotación de la tierra, todo ello orientado a lograr el objetivo final de abrir un nuevo camino fluvial por el río Motagua que comunicara la capital con el Caribe.

Con el fin de obtener los mejores resultados posibles, Porta y Costas realizó su exploración en dos direcciones. Una por la costa, desde Omoa hasta la punta de Manabique y la desembocadura del río Dulce, y otra hacia el interior de Guatemala, subiendo por el río Motagua y sus afluentes casi hasta la capital. El viaje se prolongó durante 43 días, del 4 de mayo al 15 de junio, la mayor parte de los cuales los dedicó el ingeniero a la observación y descripción del cauce del Motagua.

La expedición se inició con el recorrido costero, que partió de la bahía de Omoa, en la costa de Honduras, un lugar resguardado, de fácil comunicación con otros puntos del Caribe y que reunía las condiciones idóneas para justificar el establecimiento allí de uno de los principales puertos del Caribe. Debido a la importancia estratégica de la zona y a la necesidad que existía desde tiempo atrás de proteger el comercio y de asegurar la defensa, en Omoa se había levantado una de las mayores fortificaciones de Centroamérica, el fuerte de San Fernando, aunque no siempre resultó muy eficaz en las tareas defensivas debido sobre todo a la gran extensión de costa que debía proteger<sup>20</sup>. No obstante, el enclave constituía un punto de referencia en la costa caribeña, lo que explica que Porta y Costas lo utilizara como punto de partida de su empresa. Además, el emplazamiento se encontraba cerca de la desembocadura del Motagua y, en principio, sería el lugar en el que debería centralizarse todo el comercio que bajara por el río en caso de que finalmente se abriera la nueva ruta fluvial, por lo que resultaba imprescindible explorar el área con detenimiento para valorar las posibilidades reales que ofrecía.

Sin dejar de destacar la descripción del espacio natural y las condiciones del desarrollo socioeconómico del territorio que Porta y Costas recorrió en 1792, parece evidente que el centro de su interés estuvo sobre todo en la exploración de los ríos, a los que considera valiosos instrumentos de desarrollo, como él mismo dice en la Relación: *“Los ríos de navegación son tan importantes al aumento de la población y de la agricultura que todo lo que disminuyen de hombres y acémilas en los acarretos terrestres es otro tanto poder que se introduce en los campos y en los pueblos”*, y en la búsqueda de sistemas de conexión entre ellos para facilitar el tránsito de hombres y mercancías entre el interior y la costa de la Capitanía General de Guatemala. Ese objetivo le lleva a recoger en su escrito un elevado número de vías fluviales, evidentemente de muy distinto caudal e importancia, pero que describe de manera minuciosa aunque la mayor parte no puedan siquiera considerarse como tales sino más bien meros riachuelos o regatos, a los que en ocasiones concede un papel mucho más relevante del que realmente tendrían en caso de que se pudiera haber hecho viable el proyecto.

A lo largo de su Relación, además de la descripción del Río Motagua, que constituye el núcleo de la misma, el ingeniero identifica cincuenta y dos cuencas,

---

<sup>20</sup> CLARO DELGADO, 2011, p. 50

grandes y pequeñas, que describe con precisión y sobre las que ofrece la situación exacta además de las oportunas mediciones, profundidades y corrientes, especificando su tamaño y las principales características del curso. Todos ellos le resultaban factibles para el fin que se pretendía, aunque una buena parte no figura entre los actuales ríos de la zona y no pasaban de ser meros arroyos, lagunas, derrames o brazos de corrientes más grandes sin posibilidades de conexión<sup>21</sup>.

La constante preocupación por resaltar la importancia de los ríos del ámbito que exploró aparece desde el principio, cuando señala que ya en la bahía de Omoa, punto de partida de su viaje, existe un río con ese mismo nombre, Omoa, y de allí hasta la desembocadura del Motagua sitúa otros tres que al parecer solo conectaban con el mar en invierno cuando tenían lugar las crecidas, lo mismo que algunos de los otros cuya desembocadura sitúa más adelante, en dirección a la punta de Manabique y la costa de Walis y Bacalar.

Tras superar Manabique, continuó el recorrido por la bahía de Amatique e incluyó la exploración de la desembocadura del río Dulce -que llama río de Honduras- por el que seguramente no subió aunque lo incluye en el mapa, tal vez para contraponerlo como vía comercial más utilizada hasta ese momento frente a la propuesta de la nueva ruta por el Motagua que pretendía abrir. Ello explica que la descripción que realiza Porta y Costas de esta zona resulte bastante breve y genérica, con pequeñas referencias a las características de la costa y los vientos que la recorren. Desde luego resulta mucho más concisa que la que realiza del cauce del río Motagua, que constituye el centro de su interés y al que dedica la mayor parte de la Relación.

La segunda parte de la expedición arranca en la desembocadura del Motagua, que siempre representó un obstáculo para la navegación y para la utilización de su cauce como salida al mar, tanto por la poca profundidad del fondo como por la peligrosidad de la barra arenosa y el gran caudal y la fuerza de sus aguas en ese punto, que habían sido motivo de múltiples accidentes. Incluso con las condiciones más favorables de vientos y corrientes, el propio Porta estuvo a punto de naufragar y llegó a perder una de las canoas, con todos los víveres y el equipaje que transportaba, en el acceso al río por la desembocadura, tal como el mismo lo refiere

*...la barra estaba muy alterada, de manera que el bote estuvo a peligro de soborar (sic), y la piragua en los mismos términos, y una de las canoas se vio obligada a entrar por*

---

<sup>21</sup> Para un mejor conocimiento de las vías fluviales que describe en el texto, se incluye al final del trabajo un apéndice con todas las que cita.

*Motaguilla y la otra fue arrojada a la costa perdiendo todos los víveres y equipaje de los marineros, pero se salvaron estos y aquella.*

Tras superar el obstáculo de la desembocadura, la expedición inició la subida por el Motagua. A partir de ese momento la Relación de Porta y Costas resulta mucho más descriptiva y se convierte en un valioso instrumento para conocer con cierta profundidad las circunstancias en las que se desarrollaba la vida en la zona, tanto en lo referente a la población como a las actividades económicas y al aprovechamiento de los recursos que ofrecían el propio río y la exuberante naturaleza que presenta el ingeniero.

Tomando como punto de referencia la propia desembocadura, la Relación va siguiendo un esquema bastante lineal centrado en la distancia entre los cauces que va encontrando, lo que permite al autor señalar espacios geográficos cortos y concretos cuyas características, humanas y geográficas, describe y valora. Valga como ejemplo de la estructura que adopta el siguiente párrafo:

*Desde la desembocadura de este río [Motagua] a donde se le une el río Nuevo hay 10 leguas, su anchura hasta ese punto es de 120 varas. La corriente o velocidad de las aguas es de media milla por hora, su profundidad de 32 a 8 palmos; se hallan muchos islotes o callos, y 7 bajos de 6 a 5 palmos de agua; el fondo de estos, como el del río y playas, es de arena fina, tiene muchos tornos, vueltas y revueltas como lo demuestra el plano. A 6 leguas de la boca se hallan unos ranchos habitados por seis negros libres ingleses, avecindados en Omoa, que la mayor parte del año se ejercitan zarzeando, la que conducen a aquella plaza. Las orillas del río, hasta aquí, su terreno es bajo y anegadizo, pero desde este punto empieza a levantarse sobre tres varas de la superficie del río, y en las mayores avenidas le cubre el agua un pie, pero como los árboles le quitan la velocidad y no llega a 24 horas la creciente, no hace daño en sus habitaciones ni en los sembrados que allí tienen”.*

Así, lenta y detalladamente Porta va reconociendo la zona y dejando constancia de las posibilidades y dificultades que ofrecía la navegación por el río, al tiempo que presenta un retrato bastante nítido de la forma de vida de las comunidades campesinas que habitaban aquel ámbito a finales del siglo XVIII. El recorrido concluyó un poco más adelante del pueblo de Acasaguastán, a pocas leguas de Guatemala, ante la imposibilidad de proseguir la expedición fluvial por las características que presentaba el Motagua:

*“Y habiendo hallado solo un palmo y medio de agua a la entrada del cañón de Chicosapote y no ser suficiente para proseguir la navegación con las canoas para continuar el reconocimiento del citado río Motagua, lo suspendí en este punto.”*

Pero la relación de Porta y Costas no se limita a la descripción física y humana de la zona, sino que sus observaciones le permiten presentar una serie de propuestas sobre la viabilidad del proyecto y las posibilidades que existían para lograr una mejor utilización de los recursos, que confieren al texto un valor mayor que el puramente geográfico. El conocimiento sobre el área que fue adquiriendo a lo largo del recorrido, le convenció de las múltiples ventajas que podrían derivarse de la apertura y utilización de la ruta del Motagua como vía de conexión entre el interior y la costa caribe, que solo presentaba pequeñas dificultades, -los bajos de algunas partes del río, el mal estado de ciertos puntos o las corrientes- fácilmente superables con las debidas reparaciones. La seguridad que tenía sobre la utilidad del nuevo camino le lleva a proponer incluso los tipos de embarcación que podrían ser más adecuadas para transitar por él con cierta garantía y a realizar el cálculo del costo de su mantenimiento y las correspondientes tripulaciones, así como del monto que supondría limpiarlo de troncos y otros obstáculos y realizar obras de profundización en los tramos en los que fuera necesario para posibilitar la navegación. La mejora de las condiciones de la navegación, el personal para trabajar en el tránsito de las mercancías y la construcción de las necesarias instalaciones, -almacenes y embarcaderos- donde fuera más adecuado -sobre todo en el pueblo de Gualán que propone como centro de distribución del comercio por el río-, exigiría un gasto de unos 30.200 pesos, lo que representa una cantidad elevada que seguramente pesó a la hora de desestimar el proyecto.

No obstante, además de los inconvenientes señalados, el principal obstáculo para el buen desarrollo del plan era sin duda la barrera con la que se encontraban las embarcaciones en la desembocadura, lo cual, según Porta, podría solucionarse abriendo un nuevo camino por la playa que partiera un poco antes de la desembocadura y llegara hasta Omoa, lo que permitiría trasladar por tierra las mercancías en el tramo final hasta ese puerto o bien utilizar los pequeños ríos del área para el mismo fin. En definitiva, propone adoptar el mismo sistema que hasta ese momento se empleaba en el movimiento de mercancías por el río Dulce, pero la utilización del Motagua acortaría las distancias, reduciría los puntos de arriería y por tanto los costes. Una vez superada la dificultad del tránsito por el último trecho del río, la apertura de la nueva ruta conllevaría múltiples ventajas para el comercio y el desarrollo general de la zona ya que el traslado de mercancías sería más rápido y en consecuencia también más barato, se evitarían las habituales demoras en la llegada de los productos, se ahorraría en los fletes y seguros, así como en los arrendamientos de las instalaciones del Convento de Santo

Domingo que se usaban como almacén en el cauce del río Dulce y se reducirían los robos y fraudes. En definitiva, tal como lo planteaba Porta y Costa, se agilizarían las transacciones con un ahorro general. Además, la salubridad y abundancia productiva de las márgenes del Motagua permitiría ampliar no sólo el volumen de las mercancías sino sobre todo la variedad de las mismas, ya que, como el mismo dice, frente a la importancia que tenía hasta ese momento la exportación de añil:

*Las orillas de este río son de buena calidad de tierras para toda especie de sementeras; particularmente desde Rio Nuevo hasta Quiriguá se llenarán de haciendas, estableciéndose muchas familias que fomentarán las cosechas de cacao, algodón, arroz, café, cañas de azúcar, añil, maíz y otros frutos, que con la zarza y más que sin cultivo alguno producen los bosques, se exportarán a muy poco costo. Podrán fundarse poblaciones a las orillas de los ríos que se unen con el Motagua, como que sus tierras ofrecen iguales proporciones”.*

Indudablemente, las nuevas perspectivas económicas incidirían en el desarrollo de la Capitanía General, que era en última instancia el objetivo final del plan que se le había encomendado.

Sin embargo, aunque la navegación por el Motagua supusiera ventajas claramente identificables que podrían haber logrado superar los inconvenientes, el proyecto no puso en marcha y en ello seguramente tuvo mucho que ver la más llamativa de las propuestas que incluye Porta y Costas en su Relación por cuanto suponía un cambio logístico muy relevante en la estructura defensiva y comercial de la zona. Al final de su escrito el ingeniero plantea que la viabilidad de las modificaciones que se querían introducir exigía la construcción de un fuerte en la ensena de Santo Tomás - Puerto Barrios-, al occidente de la boca del Río Motagua, donde se trasladarían las guarniciones y las funciones de las dos fortalezas más importantes de la zona: el castillo de San Fernando de Omoa y el de San Felipe del Golfo Dulce que, no sin dificultades, protegía el inicio del camino real a Guatemala.

La nueva instalación debería convertirse en el enclave fundamental del área, tanto desde el punto de vista militar como comercial, dado que, según la propuesta de Portas, este cambio permitiría ahorrar tiempo, mano de obra y dinero en el transporte desde la costa caribeña hasta la Nueva Guatemala. Sin embargo, para las autoridades centroamericanas representaba un planteamiento excesivamente radical que suponía problemas logísticos, administrativos e incluso políticos, además del esfuerzo económico que supondría. Sin olvidar que ambas estructuras eran los enclaves fundamentales de toda la Capitanía General de Guatemala, sobre los que recaía la

responsabilidad de la defensa y la seguridad del comercio, y aunque en ocasiones hubieran manifestado escasa efectividad en las tareas defensivas o de vigilancia por la gran amplitud de la costa que debían proteger, o por las propias dificultades del terreno<sup>22</sup> -a lo que también alude Portas entendiendo que su propuesta salvaría tales dificultades- siempre habían sido objeto de gran atención,<sup>23</sup> que se reflejó en múltiples inversiones. Por ello, parecía impensable plantear un cambio tan sustancial, de cuya eficacia además se dudaba.

En consecuencia, el proyecto de comercio por el río Motagua, cuyas posibilidades estudió Porta y Costas, suponía cambios de tanto calado en la estructura de la gobernación y gastos tan considerables que impidieron su realización, pero parece indudable que la expedición de 1792 permitió un mejor conocimiento de la zona y la obtención de datos muy precisos sobre ella, que el ingeniero reflejó de forma clara en su Relación y que sin duda, aunque no se utilizaran para la conexión exterior, sirvieron para ampliar la navegación interior del Motagua y, en general, las conexiones en Guatemala.

Apéndice.

Cuencas fluviales citadas en el texto desde la bahía de Omoa hasta el río Chicozapote

Río Omoa  
Río Coto  
Río Chachaguala  
Río Cuiamel  
Río Tinto  
Río Motaguilla, Río San Francisco  
Río del Golfo  
Río Motagua  
Río Nuevo  
Río Ánimas  
Río Chichagualilla  
Río de los Plátanos  
Río de Cuchar  
Arroyos de la Cuchara y del Cañal  
Río de los Lagartos  
Río de Francisco  
Arroyo de Bobos  
Río Juyama  
Riachuelo  
Río de Temepechín  
Río Morja  
Río Jubuco

---

<sup>22</sup> Claro Delgado, 2011, pp.41 y50

<sup>23</sup> *Ibidem*, p. 225



Río Quiriguá  
Río Managua  
Río de la Palmilla  
Río Tipón  
Río El Mestizo  
Río de Lobos  
Río de Biafara  
Río de la Puerta  
Río de los Limones  
Río Gualen  
Río Chicozate  
Río Amayuelas  
Río Achotes  
Río Santiago  
Río San Pedro  
Río Cumusna  
Río Zacapa  
Río Hondo  
Río Lomexía  
Río Tukulutan  
Río de la Palmilla  
Río del Guijo  
Río Chimalapa  
Río Uvis  
Río de las Ovejas  
Río de San Agustín  
Río Tulumaxa  
Río Tocoy  
Río Guastatoya  
Río Chicozapote

## BIBLIOGRAFÍA

-CAPEL, Horacio y otros

1983 *Los ingenieros militares en España en el siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*. Barcelona. Ediciones de la Universidad.

-CLARO DELGADO, Manuel

2011 *Ejército y sociedad en Centroamérica en el siglo XVIII*. Madrid. Ministerio de Defensa.

-CUERVO, Antonio B.

1891 *Colección de Documentos Inéditos sobre la Geografía y la Historia de Colombia*. Bogotá. Imprenta de Vapor de Zalamea Hermanos

-FERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, Bernabé

1997 *El gobierno del intendente Anguiano en Honduras (1796-1812)*. Sevilla. Secretariado de Publicaciones de la Universidad.

-GARCÍA, Claudia

2007 *Etnogénesis, hibridación y consolidación de la identidad del pueblo miskitu*. Madrid. Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

-GUTIÉRREZ, Ramón

- 1985 “La organización de los cuerpos de ingenieros de la Corona y su acción en las obras publicas americanas”. En *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*. Madrid. CEHOPU.
- MARTÍNEZ DE SALINAS ALONSO, M<sup>a</sup> Luisa  
2015a. *La colonización de la costa centroamericana de la Mosquitia en el siglo XVIII. Familias canarias en el proyecto poblador*. Valladolid. Universidad de Valladolid y Cabildo de Gran Canaria.
- MARTÍNEZ DE SALINAS ALONSO, M<sup>a</sup> Luisa  
2015b “La primera expedición de familias gallegas y asturianas para el poblamiento de la costa centroamericana de la Mosquitia en el siglo XVIII”. En *América. Cruce de miradas*. Alcalá de Henares. Ediciones de la Universidad. Vol. 1. Pp. 177- 196.
- MEDINA, José Toribio  
1964 *La imprenta en Guatemala 1660-1821*. Amsterdam, 1964.
- PASTOR, Rodolfo  
2013 *Historia mínima de Centroamérica*. Madrid, Turner y El Colegio de México.
- POUPENEY HART, Catherine  
2010 “Entre gaceta y «espectador»: avatares de la prensa antigua en América Central”. *Cuadernos de Ilustración y Romanticismo. Revista Digital del Grupo de Estudios del Siglo XVIII*. Universidad de Cádiz. nº 16.
- REICHERT, Rafal  
2014 “Un proyecto para abrir un nuevo camino desde la costa caribeña a la ciudad de la Nueva Guatemala en el siglo XVIII”. *Liminar. Estudios sociales y humanísticos*” México, vol. XII, nº 2, pp. 211-224.
- Relaciones Históricas y Geográficas de América Central*. Madrid, 1908.
- SAGASTUME, Alejandro Salomón  
1990 “Historia de una frontera olvidada: establecimientos ingleses en Honduras”. En Francisco de SOLANO y Salvador BERNABEU (Coords.): *Estudios (Nuevos y viejos) sobre la frontera*. Anexos de la Revista de Indias N<sup>a</sup> 4, Madrid, pp. 119-162.
- TORRES LANZAS, Pedro  
1903. *Relación descriptiva de los mapas, planos, etc. de la Audiencia y Capitanía General de Guatemala existentes en el Archivo General de Indias*. Madrid.