**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE HONDURAS**

**DEPARTAMENTO DE HISTORIA**

**PARTICIPACION**



**I CONGRESO DE HISTORIA DE HONDURAS**

**Luis Sánchez, Profesor de Historia de Honduras en el Dpto. de Historia, UNAH.**

Título de ponencia: **De la búsqueda de un canal natural a la propuesta de un canal artificial para la comunicación entre la Mar del Norte y la Mar del Sur: 1502-1590.[[1]](#footnote-1)**

El propósito de esta investigación es explicar cómo la ubicación geográfica de la actual Honduras y el istmo centroamericano en general desde la época colonial ha tenido **u*na posición geográfica codiciada,*** desde su posicionamiento entre la mar del Norte (mar Caribe), como en el mar del Sur (océano Pacifico), y su falla trasversal que pasa por el valle de San Pedro Sula, el valle de Comayagua y el río Goascorán.

**Objetivos:**

1. Exponer algunas ideas en el imaginario de los primeros exploradores y conquistadores tenían sobre la existencia de un “paso natural” y/o “estrecho” que comunicaba entre el océano Atlántico y el Pacifico.
2. Reconstruir desde la Historia Geográfica, el recorrido exploratorio hecho por Juan Bautista Antonelli y Diego López de Quintanilla por la depresión transversal de Honduras en 1590, para la propuesta de la construcción de una vía artificial que comunicara la Mar del Norte y la Mar del Sur.
3. Rescatar del olvido a través de las fuentes bibliográficas y documentales del siglo XVI, un proyecto de comunicación transoceánico, que aparentemente es nuevo, pero que no lo es.

**Introducción**

 El descubrimiento del Océano Pacifico en 1513, por Vasco Núñez de Balboa desató en Europa, particularmente en la península ibérica, la ambición de encontrar una ruta que comunicara ambos océanos; no sin antes recordar la afanada búsqueda de Colón en su cuarto viaje por las costas de C.A., de un canal natural más conocido como el estrecho de “***Catigara***”, el "Paso" o “Estrecho Dudoso”,

 Entre las décadas de los 20s a los 50s del siglo XVI, aún con la casi seguridad de la no existencia de un ***estrecho natural o paso,***  **Carlos V** mantenía vivo su interés en resolver ese impase de comunicación entre ambos mares; es así como surge la recomendación por parte de Álvaro Saavedra de Cerón en 1526, de construir un canal artificial, entre el mar del Norte y mar del Sur, este paso artificial luego se conocerá como Camino de Cruces nominado "***Camino Real***", entre Nombre de Dios y la ciudad de Panamá y se utilizaría como ruta principal hasta que encontraron grandes yacimientos de plata y oro en Perú y Bolivia.

 En los inicios de la segunda mitad del siglo XVI, la idea de la conexión artificial seguirá vigente, este proyecto fue redimido por Juan García Hermosilla, que suscribió un contrato con el gobierno de Guatemala para estudiar la ruta y defenderla en el Consejo de Indias de Madrid, donde expone un análisis de campo de las condiciones de la ruta de Puerto Caballos a la Bahía de Fonseca, el reporte de García incluía aprovechar el potencial navegable del río Ulúa (uno de los más caudalosos e importantes de Honduras) hasta cerca de Comayagua, para luego continuar por tierra en carretas y/o mulas hasta los puertos en la Bahía de Fonseca.

 Posteriormente, en 1586, Felipe II nombró a un ingeniero real, Juan Bautista Antonelli junto al español Diego de Quintanilla quienes fueron comisionados para realizar una investigación más detallada de la mencionada ruta por el territorio hondureño. Antonelli y Quintanilla presentaron en 1590 un informe exhaustivo con estimaciones precisas sobre el volumen potencial de las mercancías y mulas necesarias para su transporte entre ambos océanos.

1. **Del “Estrecho Dudoso” a la construcción de un canal artificial: primera mitad del siglo XVI**

 Después de diez años de navegar por el Caribe y las Antillas, Colón en su cuarto y último viaje comienza a buscar el “Estrecho Dudoso” a la altura de las costas de lo que hoy es Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá. Sobre este propósito de Colón nos hacemos las siguientes interrogantes: primero, ¿Cuál era el emplazamiento cartográfico de la tierra descubierta? ¿Dónde quedaba ese pasaje marino, o sea el estrecho de “***Catigara***”, llamado por los historiadores “***Estrecho Dudoso***” , ¿Realmente existía un canal natural a la altura de C.A.? ¿Qué fuentes geográficas y cartográficas les hacía creer sobre la existencia de un “paso natural” hacia las indias orientales?

 Sobre su percepción geográfica, Colón en su Diario de abordo escribe:

 “Llegué a tierra de Cariay, a donde me detuve a remediar los navíos y bastimento y dar aliento a la gente, que venía muy enferma. Yo, que, como dije, había llegado muchas veces a la muerte, ahí supe de las minas del oro de la Provincia de **Ciamba**, que yo buscaba....También que la mar boja a Ciguare, y de ahí a diez jornadas es el río de Ganges”[[2]](#footnote-2).

En su Diario de abordo es evidente que Colón ignoraba la existencia de nuevas tierras descubiertas para los europeos y que otro continente se interponía en el paso hacia el oriente de Asia y que los mares por los cuales había navegado en los viajes anteriores nada tenían que ver con los informes llevados a la corona española. Por el contrario, la nueva costa que Colón recorrió en su cuarto y último viaje fue la del Caribe centroamericano, suponía que la población llamada por los nativos Cariay , la actual Costa Rica era ser parte de China (Catay) y (Ciamba) es hoy In­dochina; por otro lado asumía que “navegando sobre la re­ferida costa, con proa al sur, pronto doblaría la península de Malaya (el Quersoneso Aureo) y encontraría el ansiado estrecho de Catigara (estrecho de Malaca) que lo llevaría a la India”[[3]](#footnote-3). Colón no encontró el ansiado estrecho y aunque recogió noticias que le hicieron pensar que se encontraba ante un istmo poco amplio que daba paso a otro gran mar.

En 1508, se organiza una nueva armada ***para encontrar el paso a la especiería***, que capitanearía en esta ocasión Vicente Yáñez Pinzón, y lo haría en compañía de Juan Díaz de Solís, a la expedición se le unió el afamado piloto Pedro de Ledesma, que había via­jado con Cristóbal Colón en su cuarto y último viaje, y por tanto, debía tener cono­cimientos de las tierras descubiertas en la costa centroamericana, sin ningún resultado sobre lo prometido en España.

 Entre 1510 a 1513, la búsqueda continua del “***Estrecho***” lo retoma Nicuesa, Ojeda, continuándolo Vasco Núñez de Balboa y el subsecuente descubrimiento del Océano Pacífico en septiembre de 1513. “El aparecimiento de este mar, lleno de invitaciones y de promesas vino a avivar la búsqueda del “***Estrecho Dudoso”***. Era probable que se encontrara sobre esta faja de tierra entre dos grandes mares vecinos el anhelado ***bósforo*** que daría el dominio del mundo a las naves de España”[[4]](#footnote-4) Con el hallazgo del Mar del Sur, queda descartaba definitivamente la idea colombina que planteaba el acceso a las Indias Orientales.

 Estrecho, Tránsito o Canal, son tres aspectos contemplados por quienes buscan afanadamente la "Búsqueda del Paso"; a esta tarea se suma Pedro Arias de Ávila, Pedro de los Ríos, gobernadores de Castilla de Oro, entre 1514 a 1530, buscaron afanosamente el "**Estrecho Dudoso**" y para ello impulsaron expediciones de descubrimiento y conquista en Centroamérica, al tiempo que surge la propuesta de construcción de un Camino entre Nombre de Dios y la ciudad de Panamá y se utilizaría como ruta principal para el transporte de metales encontrados en los grandes yacimientos de plata y oro en Perú y Bolivia.

 Mas en verdad, no existía el **Estrecho**, las exploraciones referidas patentizaron que el ideal que les prestaba empuje se fundaba en un mito y errores cartográficos de los primeros planisferios donde ya aparecían las tierras descubiertas desde los primeros viajes de Colón y Vespucio, entre ellos: “El planisferio de Cantino, realizado en Portugal y fechado en 1502; otro mapa impreso novedoso e interesante de principio de siglo XVI es el Mapamundi de Martin Waldseemüller de 1507”[[5]](#footnote-5).

1. **Propuestas de conexión artificial entre el mar del norte y mar del sur**

Aun con la casi seguridad de la no existencia de un ***estrecho natural o paso,*** Carlos **V** mantenía vivo su interés en resolver ese impase de comunicación entre ambos mares; si bien es cierto que ya habían dos rutas que conducían a las “Indias Orientales”, una por las costas africanas y el estrecho de Magallanes, estas resultaban demasiado largas y habían sido proyectos de la corona portuguesa, en ese sentido se ha dicho que:

“Álvaro Saavedra de Cerón, es quien da la primera recomendación de la construcción de un canal artificial, este había sido conquistador allegado a Cortés, quien en años anteriores había acompañado también a Balboa en el Darién y es quien observa la extrema angostura del Istmo. Álvaro Saavedra propone en 1526 una conexión artificial entre el mar del Norte y mar del Sur, tal recomendación es lo que se conocerá como ***Camino de Cruces***, nominado también para 1530 como Camino Real. ”[[6]](#footnote-6).

Posteriormente, con la conquista del Reino de los Incas, por Francisco Pizarro en 1532, el istmo de Panamá y su ruta entre los dos puertos se convirtieron en el paso obligado hacia España de los tesoros de oro y plata y de mercadería de España al Perú.

 Otra propuesta de conexión artificial y que aún sigue vigente, es el curso del rio San Juan del Norte en conexión con el lago Nicaragua; denominado por Hernández de Córdoba como “Desaguadero”; Arauz en su conferencia dictada sobre la historia del canal de Panamá nos plantea que:

 “Pese a diversos intentos para determinar si el "Desaguadero" desembocaba en el Atlántico, no fue hasta mediados de 1539, cuando Diego Muchuca y Alonso Calero, en compañía de Rodrigo Contreras, exploraron minuciosamente el río San Juan del Norte en todo su curso. Surgió, de esta forma, "la viabilidad de una comunicación fluvioterrestre con perspectiva de ruta interoceánica”[[7]](#footnote-7).

El plan de abrir una ruta de comercio a través de Higueras desde Puerto Caballos, en el Mar del Norte a la Bahía de Fonseca, en el Mar del Sur en el siglo XVI según Chamberlain:

 “las primeras iniciativas las encontramos con el gobernador de esta provincia Andrés de Cereceda, quien desde 1530 imaginaba a Puerto Caballos como un lugar estratégico para el comercio regional, dado su favorable ubicación geográfica y su cercanía a las diferentes villas y ciudades españolas, lo que a su juicio, posibilitaba el establecimiento de una red mercantil entre Honduras, Guatemala, Nicaragua y El Salvador” [[8]](#footnote-8)

Años después (1536) Francisco de Montejo, gobernador de Honduras, propone abrir un camino interoceánico entre Puerto Caballos y el Golfo de Fonseca pasando por Comayagua, para que sustituyera a la ruta panameña. La idea de Cereceda también fue objeto de interés para Pedro de Alvarado (1539), gobernador de Guatemala quien ya pretendía extender sus dominios a la Provincia de Higuera y el Cabo de Honduras, con el propósito de adquirir un puerto conveniente en el Atlántico, pues lo necesitaba imprescindiblemente por su proyecto de abrir a España la ruta del Oriente. Las autoridades hondureñas en cambio, celosas de su existencia provincial, pedían que el transito se estableciese por el camino de Puerto Caballos en el Atlántico al Golfo de Fonseca en el Pacifico.

Entre esta conexión del Mar del Norte y el Mar del Sur, es importante que hagamos una relación de las condiciones imperantes en Asia y Europa en las primeras décadas del siglo XVI. Los turcos otomanos (en 1453 se habían tomado Constantinopla) para la primera mitad del siglo XVI, dominaban el Oriente Medio, y el norte de África; China era gobernada por la dinastía Ming y el mayor Estado del mundo; mientras que España y Portugal “eran los reinos más rico de Europa, tanto por por su posición geográfica, consolidación política interna y fortaleza económica, *eran* los reinos euro­peos con mejores condiciones para emprender la aventura ul­tramarina”[[9]](#footnote-9) .

En los inicios de la segunda mitad del siglo XVI, la idea de la conexión artificial seguirá vigente, esa idea fue redimida por Juan García de Hermosilla, es quien presenta el primer análisis de campo de las condiciones de la ruta de Puerto Caballos a la Bahía de Fonseca, ante la Casa de Contratación de Sevilla, la justificación es fomentar y regular el comercio y navegación entre España con sus territorios de ultramar. El reporte de García incluía aprovechar el potencial navegable del río Ulúa (uno de los más caudalosos e importantes de Honduras) hasta cerca de Comayagua, para luego continuar por tierra en carretas y/o mulas hasta los puertos en la Bahía de Fonseca.

Como bien lo señala Elizet Payne “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 de los puertos de Trujillo y Caballos en el Caribe hasta el golfo de Fonseca y El Realejo en el Pacifico; para llegar al Perú”[[10]](#footnote-10). (Elizet Payne). En conclusiones de Elizet Payne nos dice que “aunque el plan no fructificó, develó una historia que tiene larga vigencia.

Poco después, los argumentos del cambio de ruta tran-ístmica eran de diverso intereses, según Thomas Gage, “los puertos donde se celebraron las ferias, es decir, Nombre de Dios y Portobelo, se caracterizaban por su clima malsano, al punto que al primero se le conoció como "sepultura de españoles" y al segundo como "tumba abierta, no Portobelo sino Portomalo". De allí que, en 1590, al notable ingeniero militar Juan Bautista Antonelli propuso, que las ferias se trasladaran a Puerto Caballos en Honduras y que las mercancías europeas y los tesoros del Perú utilizaran rutas terrestres que lo comunicaban con la Bahía de Fonseca en el Pacífico.

1. **El proyecto del Camino de Puerto de Caballos hasta la Bahía de Fonseca.**

Por tratarse de un proyecto de comunicación terrestre y marítima para el comercio trasatlántico entre Centroamérica, América, Europa y Asia, en un momento que se está cumpliendo casi un siglo de dominio colonial y consolidación de una política económica de carácter monopólico por parte de la corona española, este apartado lo abordaremos desde tres contextos geográficos a escalas locales, regionales y continentales,

El primer espacio a caracterizar es Puerto Caballos y sus condiciones como bahía para convertirse en puerto fortificado de mucho movimiento comercial a futuro; el otro contexto geográfico es la falla trasversal que pasa por el valle de San Pedro Sula, el valle de Comayagua y el río Goascorán, que para su análisis espacial, la subdividimos en dos tramos: de puerto Caballos a el valle de Comayagua y de Comayagua a Goacorán; y un tercer espacio es la bahía del Golfo de Fonseca, los tres escenarios dentro de una misma unidad político administrativo territorial presentan características muy diferentes, desde su formación geológica, relieve, hidrografía, clima, flora hasta su potencial en la vocación y uso del suelo con fines productivos y de desarrollo de infraestructura en comunicaciones.

Hasta este momento solo hemos hecho relato sobre la afanada búsqueda de un paso sea natural o artificial entre dos océanos, el contexto geográfico, poblacional, económico y ambiental, lo trataremos a partir de una fuente documental conocida como “**Relación del Puerto de Caballos y su fortificación**” (AGI. Sección Patronato. Legajo 183), de Juan Bautista Antonelli y Diego López de Quintanilla en 1590, un informe exhaustivo con estimaciones precisas sobre el volumen potencial de las mercancías y mulas necesarias para su transporte entre ambos océanos. Ambos señores analizaron variables específicas como el número de esclavos para el arreo de las recuas de mulas para la carga, el maíz requerido para alimentarlos y número de capataces españoles y negros para realizar la travesía.

**III.1. Diagnóstico y características geográficas de Puerto de Caballos para su fortificación.**

La idea de abrir un camino entre Puerto Caballos y el Golfo de Fonseca se venía gestando desde la década de 1530, resurgida en la década de los 50 ya antes descritas, esta idea se debía a las condiciones de esta Provincia tales como: el clima, valles con vocación agrícola y de pastoreo, ríos parcialmente navegables, riqueza mineral, entre otras bondades encontradas en la provincia, la hacían como el lugar ideal a diferencia de las condiciones que Panamá presentaba para estos fines de un camino transístmico.

Como se trataba de la construcción de una obra de infraestructura de mucha inversión para la Corona Española, la seguridad de los puertos era prioridad, por las constantes amenazas, saqueos y ataques que había sido objeto por piratas los puertos en Panamá, estos hechos hacía que los estudios de fortificación se hicieran muy detallados, considerando que eran los puntos de entrada y salidas de la mercaderías de mar a mar.

En el caso de Puerto Caballos, las condiciones para la fortificación con fines de seguridad tanto para los barcos como las mercancías y la población parecen no ser las más indicadas, sobre este aspecto Antonelli describe que:

“El fondo y disposición de la bahía y caldera de la villa y adonde se podría fortificar y también adonde se podría mudar la población… que la fortificación que se hiciese en este sitio o en otra parte de toda esta bahía, sería de muy poco efecto por ser la dicha bahía incapaz para poderse guardar con artillería, por estar abierta como está dicho y tener tantos azares como tiene.”[[11]](#footnote-11)

Por otro lado en lo referente al comercio, producción y población, el informe no hace referencias de condiciones favorables para el emplazamiento de un puerto prometedor a los intereses de la corona, al referirse a las condiciones socioeconómicas, la precepción de Antonelli es la siguiente:

 “Puerto de Caballos en la provincia de Honduras en la mar del Norte…Tendrá como doce vecinos españoles y algunos negros Horros… la dicha villa comercia con la provincia de Nicaragua y de la de Yucatán algodón miel, cera, maíces y otras cosas de la tierra adentro… Aquí no se cría ganado de ninguna suerte… la carne que aquí se come se trae de San Pedro, que está diez leguas de este puerto. Aquí se proveen de casave de la isla de Utila que está veinte leguas de este puerto, así que muestra ser esta tierra corta y de pocos bastimentos, por tener pocos naturales y ser la tierra toda arcabucos y algunas ciénagas”[[12]](#footnote-12).

Recordemos que Antonelli, había estado ya en Panamá en calidad de ingeniero, por lo tanto conocía en detalle las condiciones de la mala defensa de los puertos y su vulnerabilidad a los ataques de los piratas que habían iniciado a hostigar a los barcos españoles, entre ellos piratas franceses que habían amenazado Nombre de Dios en 1537, y los consejos dados por el cronista real, Gonzalo Fernández de Oviedo al Rey, de la necesidad de fortificar la costa norte de Panamá.

**III.2.** **Diagnóstico y características geográficas para la apertura de un camino entre Puerto de Caballos hasta la Bahía de Fonseca.**

La mayor parte del territorio hondureño se caracteriza por tener un relieve predominantemente montañoso, producto de los movimientos y las actividades volcánicas en épocas geológicas pasadas, esta actividades dieron lugar a plegamientos, fracturas y fallas que se formaron en la cor­teza terrestre, entre esas fallas esta la depresión transversal de Honduras que recorrerá Antonelli a fines del siglo XVI con el fin de asegurarle a la corona la factibilidad de la construcción de un camino de la Mar del Norte a La Mar del Sur.

**III.2.1. La ruta entre Puerto Caballos al valle de Comayagua**

En las observaciones hechas en su recorrido, recomienda que desde Puerto Caballos a San pedro se puede recorrer en dos vías:

 “Por el de abajo desde Puerto de Caballos, hasta el rancho del Chamalucón hay tres leguas de mal camino, de barriales y cuestas y ciénagas y lo causa ser esta tierra baja y tener las vertientes de la sierra pegadas al dicho camino…; El otro camino de Puerto de Caballos a la ciudad de San Pedro. A la ciudad de San Pedro por arriba, hay diez leguas, las cuatro son de muy mal camino de cuestas y unos callejones que han hecho las recuas”[[13]](#footnote-13).

Algunas características observadas en esta región desde la viabilidad en la construcción del camino podrían enumerase las siguientes: desde Puerto de Caballos hasta la Ciudad de San Pedro puede canalizarse el curso del rio Ulúa y trasportar mercancías por barcos, hay muchas leguas de tierras planas con mucho pastizal y agua propias la cría de ganado, las condiciones climáticas no son muy favorables a la población “y es lugar muy malsano y las mujeres no pueden criar los niños que paren por los muchos pasmos que les da”[[14]](#footnote-14)

Desde San Pedro y a la altura del rio Chamelecón y Ulúa, por ser ríos caudalosos en la estación lluviosa de mayo a noviembre “Aquí sería necesario una puente sobre la mano derecha, que allí hay un buen sitio y de la una parte piedra a donde podría estribar la dicha puente, y la piedra al pie de la obra. Podríanse hacer los pilares de pilares de piedra y hacerlos un poco más altos de lo que hablan de ser si se hubiere de hacer de arcos y la dicha puente cubrirla de maderos gruesos que aquí hay buen aparejo para ello y de esta manera se evitaría mucho gasto”[[15]](#footnote-15).

La recomendación hecha en la construcción de estos puentes a un con los costos elevados por la carencia de materiales como piedra y madera apropiada se debe a que el tiempo en bajar las aguas tardaban entre una a dos semanas, por otro lado lo mal sano de la zona es decir que la plaga de mosquitos presentaban obstáculos apropiados para una ligera travesía hacia los lugares de destino, más el riesgo de ahogamiento de personas y animales que podía presentar. Pero las dificultades de desarrollo de tráfico a través de Honduras superaban con creces estas ventajas relativas, comparadas a la ruta del camino de Cruces en Panamá.

**III.2.** **Diagnóstico y características geográficas para la apertura de un camino entre Comayagua a la Bahía de Fonseca.**

La ruta era más de 250 kilómetros de largo, en medias cruzaba la divisoria continental a unos 840 metros sobre el nivel del mar, y era casi totalmente terrestre. Considerando que el clima de Honduras era seco y más saludable que el de Panamá, y el interior de la ruta era apto para la agricultura y la ganadería, incluyendo la cría de mulas.

Comayagua, capital de la Provincia de Honduras, a propósito se había sido localizado desde su fundación por Alonso de Cáceres en un gran y fértil valle, aproximadamente equidistante desde el Caribe y el Pacífico, para servir como el principal centro comercial a lo largo de un camino transístmico.

La apertura incluso un camino de herradura habría sido muy caro; el tramo entre Comayagua y el Golfo de Fonseca, en el lado sur de la divisoria continental de aguas, era adecuado para carretas de bueyes, pero la construcción de un camino para carretas sería muy el costo. La mayor parte de la ruta estaba escasamente poblada, y el desarrollo de la agricultura y la ganadería para abastecer el tráfico regular transístmico habrían requerido un importante programa de asentamiento de colonos españoles y los esclavos negros. No había ningún puerto existente en el Golfo de Fonseca. Por lo tanto, Antonelli aconsejó al rey contra el desarrollo de la ruta a través de Honduras, y se mantuvieron viajes transístmico y dejó las rutas a través de Honduras prácticamente sin valor. Las rutas interoceánicas en el centro de Panamá, con sus defectos, siguió siendo la mejor, y no fueron desarrollados otros nunca durante el período colonial.

**Bibliografía**

Amores C., Juan B. (Coord.) (2006). Historia de América. Editorial Ariel. Barcelona

Arauz, C. (2005). Un sueño de siglos: el canal de Panamá. Conferencia dictada, el 22 de abril de 2005, en la XXXIX Conferencia Anual de Ejecutivos, CADE 2005. <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/panama/cela/tareas/tar123/02arauz.pdf>.

Bautista, J.; López, D. (1590). “**Relación del Puerto de Caballos y su fortificación**”. Archivo General de Indias. Sección Patronato. Legajo 183

Coronel. J. (1940). Función del desaguadero en la historia colonial de Centro América. http://sajurin.enriquebolanos.org/vega/docs/140.pdf. Revisado el 16/10/2017

Chamberlain, R. (1946). Plan del siglo XVI para abrir un camino de puerto Caballos a la bahía de Fonseca en sustitución de la ruta de Panamá. Anales de la Sociedad de Geografía e Historia. Año XXI, No. 1. Págs. 61-66

Davidson V., Willian. (2006). Atlas de mapas histórico de Honduras. .Pág. 9 Fundación Uno, Managua, Nicaragua.

Farrington, K. (2006). Atlas Histórico de los Imperios. Madrid: EDIMAT LIBROS.

Haywood, J. (2000). Atlas Histórico del Mundo. Barcelona: KÖNEMANN

# García, L. (2005). Silencios y secretos. La agenda oculta de la cartografía en los albores de la Europa moderna. La nueva naturaleza de los Mapas. Pág.114. México. Fondo de Cultura Económica.

Larner, J. (2001). Marco Polo y el descubrimiento del mundo. Pág. 225, 238. Barcelona: Ediciones Paidós Ibérica.

León, P. (2005). Hernán Cortes y la Mar del Sur. Ediciones Algaba. España. 214 paginas.

Payne, E. (2009) 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. Escuela de Historia CIHAC. Universidad de Costa Rica.

Pigna, F. (2002-2016). El Historiador. Diario de A bordo de Cristóbal Colón. <http://www.elhistoriador.com.ar/>. Revisado el 07/07/2016

Post, J. (2014). El largo y sinuoso camino: razones por las que no ha sido construido el canal de Nicaragua.Pag.24. IHNCA-UCA. Nicaragua.

Reyes, M. (2002). Cristóbal Colón en Honduras. Págs.20-21. Honduras: Ediciones Subirana.

Sánchez, R. (2000). La conquista del Atlántico. Editorial Arco Libros. Madrid. 94 paginas.

Varela, C. (1992). Cristóbal Colón. Retrato de un hombre. Pág.61. Madrid: Alianza Editorial.

Varela, J. (2006). Los descubrimientos españoles en el nuevo mundo. Historia de América. Editorial Ariel. Barcelona.

1. Este tema expuesto en el marco del I Congreso de Historia de Honduras, es parte de una investigación que vengo realizando desde hace unos cinco años como apoyo en la enseñanza del curso de Historia de Honduras, el proyecto inicialmente se llama “Del Estrecho Dudoso al Canal Seco: 1502-2021. Por lo tanto este parcialmente es el Capítulo I. [↑](#footnote-ref-1)
2. Colón, C. (1985). **Diario de abordo**. Barcelona, Editorial Anaya, págs. 296-297 [↑](#footnote-ref-2)
3. Incer, J. (2002). **El cuarto viaje de Colón**. Managua, Fundación Vida, pág. 4 [↑](#footnote-ref-3)
4. Coronel. J. (1940). **Función del desaguadero en la historia colonial de Centro América**. http://sajurin.enriquebolanos.org/vega/docs/140.pdf. Revisado el 16/10/2017 [↑](#footnote-ref-4)
5. <http://valdeperrillos.com/books/cartografia-historia-mapas-antiguos/cartografia-del-siglo-xvi-navegacion-descubrimientos>. Revisado el 16/10/2017 [↑](#footnote-ref-5)
6. Post, J. (2014). **El largo y sinuoso camino**: **razones por las que no ha sido construido el canal de Nicaragua,** IHNCA-UCA, Pag.24 [↑](#footnote-ref-6)
7. Arauz, C. (2005). **Un sueño de siglos: el canal de Panamá**. Conferencia dictada, el 22 de abril de 2005, en la XXXIX Conferencia Anual de Ejecutivos, CADE 2005. <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/panama/cela/tareas/tar123/02arauz.pdf>. [↑](#footnote-ref-7)
8. Chamberlain, R. (1946). **Plan del siglo XVI para abrir un camino de puerto Caballos a la bahía de Fonseca en sustitución de la ruta de Panamá**. Anales de la Sociedad de Geografía e Historia. Año XXI, No. 1. Págs. 61-66 [↑](#footnote-ref-8)
9. Carías, M. (2007). **De la patria del criollo a la patria compartida**. Tegucigalpa, Ediciones Subirana, pág. 61 [↑](#footnote-ref-9)
10. Payne, E. (2009) 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. Escuela de Historia CIHAC. Universidad de Costa Rica. [↑](#footnote-ref-10)
11. Bautista, J.; López, D. (1590). “**Relación del Puerto de Caballos y su fortificación**”. Archivo General de Indias. Sección Patronato. Legajo 183 [↑](#footnote-ref-11)
12. Ibíd. Fol. 1r [↑](#footnote-ref-12)
13. Ibíd. Fol. 4v, 4r [↑](#footnote-ref-13)
14. Ibíd. Fol. 4v [↑](#footnote-ref-14)
15. Ibíd. Fol. 4r [↑](#footnote-ref-15)