

JORGE DE QUINTANILLA, UN PRECURSOR DEL CANAL DEL ATRATO

SUS ANTECEDENTES, SUS PROPOSITOS

Escribe: SANTIAGO PEREZ

Como consecuencia inmediata de los descubrimientos colombinos, se hizo patente la necesidad de un paso a través de las tierras continentales americanas, que permitiese expansión al ímpetu descubridor del europeo de entonces. De la confusión inicial resultaron diversas teorías sobre la conformación geográfica de los territorios descubiertos: se habló de un bloque continental único, que las Indias formarían con Asia y Europa; de un archipiélago de grandes islas con pasos intermedios; de una barrera definitiva donde terminaba el mundo; y, los más suspicaces opinaban que más allá de estas Nuevas Indias, se extendía un mar océano tan grande e importante como el del Norte. Las exploraciones se hacen desde el primer momento.

En 1501 Rodrigo de Bastidas es el primero en explorar las actuales costas colombo--panameñas, y en el año siguiente, Colón, ya en su cuarto viaje buscó infructuosamente un estrecho, descubriendo, posiblemente, la desembocadura del Chagres; luego Vicente Yáñez Pinzón llega hasta el Amazonas, al tiempo que Ojeda y Juan de la Cosa también exploran las posibles vías marítimas. El 25 de septiembre de 1513 Vasco Núñez de Balboa es el primer europeo que contempló las aguas de la Mar del Sur y con su descubrimiento provocó un redoblado esfuerzo en la búsqueda del paso deseado, no solamente en España, sino también en las otras potencias europeas, que codiciosas veían en este tránsito, la posibilidad de tomar en sus manos todo el comercio de las especias. Es así como el veneciano Juan Cabot partió de Bristel al servicio de la corona inglesa y al tocar las tierras de Norteamérica creyó haber descubierto el Asia, o como los hermanos Cortesreales, al servicio de Portugal, descubrieron el Labrador, y desaparecieron para siempre en estas regiones heladas y es también así como los cartógrafos John Ruysch o Waldseemuller se toman la libertad de señalar un paso imaginario.

En 1516, tres años después de su descubrimiento, Balboa en un esfuerzo gigantesco, que marcó un hito en la historia de la navegación

mundial y del desenvolvimiento económico, atravesó el istmo y puso a flote en el Pacífico las primeras naves españolas, al tiempo que Díaz de Solís descubría el Río de la Plata.

Dice Herrera en las Décadas, al referirse al istmo, "...por allí se va mucho estrechando la tierra y se van acercando los dos mares, el uno al otro con distancia de siete leguas y no más, porque aunque se andan 18 de Portobelo a Panamá es buscando por rodeos la comodidad del camino. Háse platicado de romper esta poca distancia por el gran trabajo que dan aquellas 18 leguas, y contradícenlo, pareciendo que sería anegar la tierra, afirmando que está más bajo un mar que el otro, lo cual tienen los más sabios por vanidad...". (Esta última idea es originaria de Fray Toribio de Motolinia).

Pedrarias Dávila en cumplimiento de una orden del emperador, tendiente a establecer en forma continua el tránsito por el istmo, fundó en 1519 la ciudad de Panamá y llevó a cabo los trabajos de la primera calzada, la que a pesar del clima y del terreno pantanoso y selvático, al decir de Pedro Martyr, "tan amplia y segura que podría dar paso a carruajes".

Las expediciones se suceden sin cesar: Pedro Niño recibió una autorización para explorar mil leguas en la mar del Sur en busca del estrecho y Gil González Dávila, pariente de Pedrarias, dirigió una expedición con los barcos que había mandado construir Balboa: el "San Cristóbal" y el "Santa María de la Buena Esperanza" y así, descubrió el lago de Nicaragua que aunque intransitable, es paso que une los dos mares, pues va al Pacífico por el "Desaguadero" y al Caribe llega por el Río San Juan.

A medida que la idea de un paso natural se esfuma, cobra arraigo la de construir un canal. Afirma el portugués Antonio de Galvao que fue Alvaro de Saavedra y Cerón, quien fue compañero de Cortés y de Balboa, el que dio la iniciativa de trazar un canal y que en 1520 hizo los planos para la obra.

El descubrimiento del canal lo realizó el portugués Magallanes a despecho de sus compatriotas, que ven como España les toma ventaja en la carrera de los descubrimientos, nada menos que con el esfuerzo de un navegante lusitano, lo malo es que el estrecho queda muy al sur y es zona siempre agitada por tempestades.

En 1527 el gobernador Pedro de los Ríos comisionó al Capitán Hernando de la Serna y al piloto Pablo Corzo, para que estudiaran el Río Chagres a lo largo de su curso y vieran la posibilidad que hubiese para construir un pueblo en sus riberas, en este mismo año Alvaro de Quijo exploró el Río Grande con la esperanza de enrumbarse a la mar del Sur. Al norte se sucede la incursión de Giovanni de Verrazano, a quien había comisionado Francisco I, el rey francés, y descubre la bahía de Nueva York.

En 1528 Antonio de Galvao y Francisco López de Gomara recomendaron la apertura de un canal por los istmos de Tehuantepec, Nicaragua,

Panamá o el Darién (1) cuya ejecución propusieron a Carlos V. También se expresaron favorablemente entre otros: Hernán Cortés, Fray Tomás de Berlanga, Fernández de Oviedo, Motolinia y el Licenciado Gaspar de Espinosa quien en carta del 20 de octubre de 1533, le recomendaba al soberano el empleo de los incas en esta empresa, habida cuenta de su índole y de los conocimientos que tenían para los trabajos de caminos y construcciones.

En 1534 el emperador escribía a don Francisco de Barrionuevo, gobernador de Tierra Firme: "...sabiendo que el Río Chagres se puede navegar en carabelas cuatro o cinco leguas y tres o cuatro en barcas, y que habiendo un canal desde allí hasta el Mar del Sur podría navegarse de un mar a otro, juntándose la del sur con dicho río, vos mando que tomando personas expertas, veáis que forma podría darse para abrir dicha tierra y juntar ambos mares...". En este mismo año García de Lerma afirma como cosa cierta, que por el Río Grande de la Magdalena se descubriría camino para la Mar del Sur y en el siguiente Pascual de Andagoya fue comisionado para explorar la zona del Darién con el encargo de que rindiese un informe sobre la posibilidad de abrir el paso, sus conclusiones fueron muy desalentadoras y el emperador se desanimó, pese al entusiasmo de muchos de sus contemporáneos, entre los que se destaca Gomara como el más optimista.

Felipe II, cuando sucedió al emperador, su padre, en el gobierno de España y de las Indias, demostró en principio algún interés por la obra. Comisionó a dos ingenieros flamencos, quienes previo un estudio concienzudo consideraron factible la apertura de un canal por el Darién. Sin embargo por razones de orden político, pues temió abrirles camino a los países que le disputaban la primacía internacional, abandonó esta inquietud, justificándose con un argumento de orden religioso, al invocar la Biblia (2) en, "El hombre no debe separar lo que Dios unió", quedando así las cosas pese al interés mostrado por el ingeniero Juan Bautista Antonelli, constructor de las fortalezas de Portobelo.

Corría el año de 1564, precisamente hace cuatro siglos, cuando revivió la idea del tan mentado paso, un vecino y regidor de la ciudad de Cartagena, quien también fue gobernador de la provincia por encargo que le hiciera el fiscal Maldonado. Por las cartas que hemos encontrado en el Archivo General de Indias de Sevilla, nos damos cuenta de que no solamente plantea la necesidad de esta vía, sino que está perfectamente enterado del proceso histórico de la idea, puesto que relaciona los antecedentes y los problemas que diariamente se suscitan en el tránsito del istmo y se ofrece para hallar una vía marítima que dé fin al problema. Así lo plantea en una carta al rey en la que se nos identifica: "Jorge de Quintanilla, vno de los antiguos descubridores, conquistador y poblador de la Tierra Firme del Mar Hozeano, de más tiempo de treinta y seis años a

(1) Humboldt en su "Essai Politique sur le royaume de la Nouvelle Espagne", Paris, 1812, da nueve rutas: I—Los ríos Misuri-Misisipí y Peace Columbia. II—Los ríos Bravo y Colorado. III—Tehuantepec. IV—Lago Nicaragua y Río Nicaragua y Río Juan. V—Río Chagres. VI—Ríos Atrato y Napipí. VII—Quebrada de Raspadura. VIII—Ríos Callago y Amazonas. IX—Golfo de San Jorge.

(2) San Matheo, cap. 10, 9.

esta parte, andando siempre a vuestro real serbizio digo que pretendo hazer a *vuestra magestad* vno, el más señalado que de presente en aquel Nuevo Mundo se puede hazer, cosa muy en acrezentamiento de *vuestra* corona real, deseada y buscada por buestrros padres y agüelos y otros reyes cristianos; ques dar paso y entrada de la Mar del Norte a la del Sur por agua, por parte que se pueda nabegar con nabios, lo qual an pretendido buscar para tener brebe camino para la contratación de la espezeria. Sin hazer lo que muchos an propuesto y platicado, diziendo abrir por ziertas partes tierra por donde hubiese el dicho paso, para poder trasportar y pasar la espezeria y otras drogas de aquellos *vuestros* reynos en estos. E porque lo dicho sería cosa artificial y de grandísima costa.—E lo que yo de presente me ofrezco ha hazer es natural y durable para siempre jamás y es notorio aberlo buscado muchas personas a quien a sido encomendado, el primero de los quales fue el Almirante Don Cristóbal Colón, el postrero biaje que pasó a las yndias, por abello prometido buscar a los católicos reyes buestrros bisagüelos.—Y su *magestad* del emperador nuestro señor questa en La Gloria, lo mandó buscar a Gil González de Abila.—Y al Marqués del Balle.—E a Pedrarias de Abila y a Gaspar Cortes Reales.—E a Esteban Gómez, el qual fue a buscar el dicho paso dende la Coruña por la costa de la Florida y otras personas lo an pretendido buscar, que an sido los reyes de Portugal e Inglaterra, que en años pasados lo an enbiado a buscar.—El de Portugal enbio por la costa del Brasil a Americo Bepuzio, por allar más brebe camino para su contratación.—Y el rey Enríquez de Ynglaterra, enbio en busca dél a Sebastián Caboto por los Bacallaos.—Lo más de lo qual parezerá por relaciones questan en este buestro Real Consejo.—Y no embargante el efecto tan grande que se sigue de lo de la contratación de la espezeria, por ser cosa quenpezándose a tratar, es tan perpetua e ynportante como se entiende y no perezadera.—Siendo *vuestra magestad* ynformado, pués está descubierto, se podía tratar en brebes días, pués ynporta tanto y por tan brebe camino como será por donde yo me ofrezco a descubrir el dicho paso y entrada de vna mar en la otra, y por en medio de buestrros reynos. Y anși mismo es de grande ynportancia para la contratación y comerzio de todos aquellos reynos y Nuevo Mundo vnos con otros, por poderse ybitar el trasportar en bestias así la espezeria, como las demás mercaderías que destos reynos pasan a los del Perú y de allá pueden salir juntamente; conque con el ayuda de Dios Nuestro Señor, será *vuestra magestad* serbido dar orden en que no mueran en el Nombre de Dios quinientas personas que cada año allí mueren; demás de otros muchos buenos efetos quen *vuestro* real serbizio se seguiran e yo espero hazer a *vuestra magestad*, siendo serbido lo descubra y aga, y anși prometo y me ofrezco ha hazer el dicho descubrimiento e armada para él.—Y de meter nabios de remos de la vna mar en la otra, como son fustas y fragatas y bergantines y galeras, en que quepan en qualquiera de los dichos navíos y fragatas mill botijas de bino peruleras, o mill y quinientas arrobas de peso de otras mercaderías en cada vna, para que se siga la contratación. Y será a menos costa y trabajo de los que contratan, y en avmento de *vuestra* real hazienda, lo qual haré y descubriré a mi costa y misión, siendo *vuestra magestad* serbido tomar asiento y capitulación conmigo y hazerme mercedes”.

Esta carta, que no es la única, pues las negociaciones se prolongaron, constituye en síntesis el pensamiento de Quintanilla. A ella agregó un memorando de once puntos en el que recalcó lo expuesto y amplió sus tesis sobre las consecuencias que se derivarían con el descubrimiento del posible canal, entre otras cosas dice, halagando la real codicia: "Y para conseguir lo dicho, es cierto que praticando con personas que entienden el altura y arte de la mar, se hallará que por la costa del Perú dende Chile, se podrá contratar en breues días las Malucas y Nueva Guinea y otras yslas que estan descubiertas; atento que en término de quarenta días poco más o menos, dende donde está dicho se vea lo que contrata y tiene aquella Nueva Guinea, pués son sietecientas leguas de costa, y no se sabe si es de especiería, o oro, o plata, o piedras lo que tiene".

También augura que se podría circunnavegar lo que se tiene descubierto, partiendo de la Nueva España y volviendo "por otra derrota más dentro de la mar", y que se evitaría el daño que sufren las mercaderías en el paso por el istmo, y el trabajo que ocasiona desliar los fardos; amén, de que el costo se reduciría a la mitad al evitar estos trabajos; además, porque no sería necesario ir a Nombre de Dios y de allí a Cartagena, lo que significaría a los mercaderes seis ducados menos por tonelada. Afirma que, "es grande el aumento y prouecho que se seguirá en aquellos reynos del Perú, en lo que toca a las cosas que dél pueden salir de labrança y criança, auiendo el dicho paso por agua para sacar los açucares, y cueros, y lanas y otras cosas, que serán en gran cantidad...". Finalmente, concluye esta exposición diciendo que, "se han de poblar dos pueblos, vno en la entrada del dicho paso, y otro en la salida, y los que más se pudieren poblar en el camino..." y que, "su *magestad* será seruido y aprouechado en su hazienda real, en más cantidad de cinquenta mill ducados cada año; es cosa conueniente y muy hazedera".

La documentación aparece con una rúbrica del licenciado Francisco Tello Sandoval, quien fue presidente del Consejo de Indias de 1565 a 1567, que la remite al consejero, licenciado Alonso Muñoz (1562 a 1568). Es él, quien posiblemente estampó una nota marginal en la que decide: "que descubra essa navegacion que dize y descubierta, su *magestad* le hará la *merced que convenga*". Pero Quintanilla manifiesta que, como él se propone realizar el descubrimiento a su costa, no sería justo que emprendiera la obra sin conocer la forma como le será reconocida, y propone una capitulación en la que él, se ofrece de su parte a descubrir la entrada a la Mar del Sur y a fundar dos pueblos, uno a la entrada y otro a la salida de tal vía; en cambio pide a la corona que le dé las siguientes mercedes: I.—Título de gobernador de Tierra Firme o Cartagena. Cuando se le respondió que estaban ocupadas, pidió la gobernación y capitania general del Río San Juan, *en la que dice hará el hallazgo*, y exigió título de alguacil mayor de dicha gobernación, para él y un heredero. II.—Como los mercaderes saldrían tan beneficiados, el rey bien podría cobrar un cinco por ciento de todo lo que por allí pase y dejarle a Quintanilla el quinto del tributo, proporción que luego rebajó al diezmo, "para él y para sus herederos y sucesores para agora y para siempre jamás, III.—Licencia para pasar doscientos esclavos negros, libres de derechos. Negada esta petición, pide que sean cinquenta libres y cien para pagar al cabo de un

año. IV.—Licencia para llevar al descubrimiento cien hombres, el tercio casados, conque se obliguen a servir en la tierra el tiempo necesario, petición que luego rebaja a cincuenta.

Las peticiones fueron trasladadas al consejero doctor Juan Vásquez de Arce (1554 a 1571) y según los decretos marginales que conserva la documentación, vemos que se acordó lo siguiente: I.—En cuanto a la gobernación pedida, “que se le da el gobierno por sus días de los pueblos que poblare a la salida en la Mar del Sur, con cinco leguas al derredor, con que no sean en pueblos de yndios, y que él ponga el alguacil mayor. Yten se le dá el gouierno por los rios que navegare de la jente que lleuare en los navíos”. Como Quintanilla apeló se le respondió: “que aviendo poblado y auisandole dello, su magestad le hará la merced que convenga conforme a sus seruicios”. II.—En cuanto a los tributos propuestos, se decretó: “que por diez años ninguna pueda nauegar por el paso que descubriere, sino el quién su poder vuiere”. III.—En cuanto a las licencias de los esclavos, se le aprobaron: exigiéndole fianzas por las cien que adeudaría. Las cincuenta libres las pagaría, si al cabo de tres años no hubiere descubrimiento alguno. IV.—En lo referente a los hombres que pretendía llevar: se le autorizó: “dánsele doce licencias para llevar desta tierra, no siendo de los prohibidos. V.—Finalmente se le concedió: “cédula de recomendación con relación del asiento, para que las justicias procuren acomodarle, de manera que, pueda cumplir lo que por su magestad se le manda”.

La muerte sorprendió a Quintanilla, sin que pudiera avanzar más en sus propósitos y nos ha dejado como enigma la disyuntiva, de si él pensaba, conociendo la decisión de Felipe II de no hacer un canal artificial, ocultarle al Consejo su plan de hacer tal en tierra del Darién, hasta que la obra estuviera concluída; o que simplemente estaba ilusionado en hallar un estrecho, que por aquel tiempo muchos suponían. En el terreno de las divagaciones, nos permitimos inclinarnos por la primera idea y nos hace pensar tal cosa, el número exagerado de negros que solicitó, que no era necesario para una simple exploración de descubrimiento.

FUENTES:

Archivo General de Indias de la ciudad de Sevilla, España, Sección V, Santafé, legajo 80.

Castillero R., Ernesto J.: Historia de la Comunicación Interoceánica y de su Influencia en la Formación y en el Desarrollo de la Entidad Nacional Panameña. Panamá, 1941.

Bauer, Ignacio: Datos para la Historia de la Unión Interoceánica en América. Cía. Gral. de Artes Gráficas. Madrid, 1931.

Rebolledo, Alvaro: El Canal de Panamá. Biblioteca de la Universidad del Valle, Cali, 1957.

Friede, Juan: Antecedentes Históricos de una Fantástica Obra, diario “El Tiempo”, Lecturas Dominicales, página sexta, mayo 17 de 1964.

NOTA—En la transcripción de los documentos, tuvimos en cuenta las reglas generales de paleografía: respetamos la ortografía original; solo colocamos la puntuación, los acentos y las letras mayúsculas iniciales de los nombres propios y los referentes a Dios y Su Divina Providencia. Las abreviaturas las desarrollamos y colocamos en bastardilla las letras suplidas.