

EL ATRATO COMO VIA DE ACCESO AL PACIFICO

Por JUAN FRIEDE



La función del río Atrato como puente entre el Mar Caribe y el Océano Pacífico no es de fecha reciente. Y tampoco lo es la idea de la construcción de un canal que utilizando este río una ambos océanos. No es mi intención abordar problemas técnicos, conveniencias económicas o implicaciones políticas que tal canal representaría para Colombia. Pero en vista de la actualidad del problema, parece interesante insistir en que esta comunicación a través del Chocó, para transportar gentes y mercancías al Pacífico, tiene hondo arraigo en la historia patria.

La existencia del Océano Pacífico fue vislumbrada ya por don Cristóbal Colón en 1503, cuando navegaba por el litoral occidental de Panamá actual, durante su cuarto y último viaje. Sin embargo, el descubridor de América, imbuido por la idea de haber alcanzado tierras asiáticas y concretamente, la península de Malaca -el **Taprobana** que indica Ptolomeo-, no dio importancia a las indicaciones indígenas de que a pocos días de camino hacia el oeste se extendía un gran mar y otro litoral, que era el del Pacífico. Tampoco se preocuparon por explorar este litoral Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz de Solís, cuando en 1508 reco-

rrieron nuevamente la ruta colombina.

Distinta fue la situación del Golfo de Urabá. Desde su descubrimiento en 1500 por Rodrigo de Bastidas, este golfo que tan profundamente penetra en el litoral Caribe y el poderoso río Atrato que en él desagua -llamado por entonces "Río Grande del Darién"- comenzó a jugar un papel descollante en la historia de los descubrimientos.

Por aquel entonces, el Pacífico estaba aún oculto para la geografía; pero persistía la idea de que el Nuevo Mundo era apenas un conjunto de islas de mayor o menor extensión, un archipiélago, y que era factible encontrar un paso entre estas "islas", para hacer viable la navegación marítima directa entre España y el Lejano Oriente: China, Japón e Islas Malayas. Y fue precisamente el Golfo de Urabá y el "Río Grande del Darién", que en él desaguaba, el que parecía ser este paso. (1).

Así se explicaría la importancia que desde su descubrimiento se atribuyó a la región del Darién. Hacia el Darién se dirigieron varias expediciones. Ya en 1503 se estableció allí una gobernación, la primera en tierras actualmente colombianas. No fue en Santa Marta, como creen algunos. El primer

1. Para las ideas geográficas de aquellas lejanas épocas, véase: Friede, Juan "Los Weiser en la Conquista de Venezuela". Editorial Edime, Caracas-Madrid, 1961.

gobernador de esa región fue el célebre -e infortunado- cosmógrafo Juan de la Cosa, autor en 1501 del primer mapa geográfico del Nuevo Mundo, conservado hoy día en el Museo Naval de Madrid. No se puede descartar la idea de que la designación de este connotado cartógrafo y piloto por los Reyes Católicos obedecía precisamente al interés, bien de la Corona o bien suyo propio, de explorar tan importante región, para averiguar las posibilidades de hallar el tan anhelado paso marítimo hacia el Oriente.

Por diversas circunstancias Juan de la Cosa no logró asentar una colonia permanente en la gobernación que le fue concedida. Tampoco lo pudo hacer su segundo gobernador, Alonso de Ojeda, en 1509. Sin embargo, fue en la región del Darién, a la entrada del Golfo de Urabá, donde se estableció el primer centro colonizador permanente de las tierras colombianas: la ciudad de "Santa María de la Antigua del Darién", punto de partida del descubrimiento del Pacífico por Vasco Núñez de Balboa en 1513.

Una vez descubierto el Océano, llegaba al Darién -siempre al Darién- una lujosa comitiva, la mejor abastecida conocida hasta entonces en el Nuevo Mundo. En una flota compuesta por más de 20 navíos arribaron casi 2.000 hombres al mando del noble español Pedro Arias Dávila.

El fracaso de la exploración del curso alto del Atrato debido al inhóspito clima y a la hostilidad de los indios; la gran merma de la población aborígen a causa de las inconsideradas expediciones que enviaba el gobernador, y la esperanza de que en el Pacífico se descubrirían nuevas y ricas tierras, hizo que en 1519, Pedrarias Dávila trasladase la capital desde Santa María de la Antigua del Darién a Panamá. Pero la vieja ciudad quedó subsistiendo todavía algunos años, bajo la administración de Gonzalo Fer-

nández de Oviedo, futuro cronista de las Indias.

El auge de Panamá se debió al descubrimiento del Perú. Para encauzar el importante tráfico inaugurado entre España y la tierra recién descubierta, se fundó en el Caribe el puerto de Nombre de Dios -en las proximidades del actual Colón- y se abrió un camino terrestre a través del Istmo. Aunque este camino funcionó hasta mediados del siglo pasado, nunca fue ni fácil, ni cómodo, ni económico. Así lo anotan antiguos documentos. Los navíos españoles, después de hacer escala en Santo Domingo y Cartagena, se dirigían a Nombre de Dios. Gran parte de las mercaderías tenía que ser descargada y reempacada en bultos apropiados para el transporte a lomo de indios o de esclavos negros, o acémilas. Estos bultos debían ser envueltos en tela encerada para evitar que su contenido se humedeciera. Una vez en Panamá, eran trasladados a la isla Taboga, donde se los reembarcaba para proseguir viaje al Perú. Este camino terrestre era transitable con enorme dificultad, especialmente en los meses del invierno, a través de tierras malsanas, donde moría gran número de indios y españoles. El gobernador de Panamá decía en una de sus cartas: "No puede explicarse cuán malo es este camino, que no hay tal en toda la cristiandad"; y el Cabildo de la ciudad frecuentemente protestaba por este "malísimo camino", que encarecía enormemente todas las mercancías.

La Corona no dejó de preocuparse por la apertura de una ruta distinta. Se ordenó a los gobernadores de Panamá, licenciado de la Gama y Francisco de Barrionuevo, inspeccionar el río Chagres, limpiarlo, construir en él un cómodo desembarcadero y una casa de piedra que sirviese de Aduana. Se mandó ensanchar la trocha que conducía a Panamá para que el transporte pudiese hacerse en carretas. Sin

embargo, la vía a través del Istmo continuaba siendo una pesadilla; por lo cual a los gobernadores sucesivos y a los oficiales reales se ordenó estudiar la posibilidad de abrir un canal entre el desembarcadero en el río Chagres y Panamá, uniendo los dos mares. Se exigió el envío de informes detallados de las gentes conocedoras de la región, de un mapa en el que se señalasen los ríos, montes y alturas, se pidió un presupuesto del costo de las obras y del tiempo necesario para efectuarlas. Sin embargo, en 1534 el teniente de gobernador, Pascual de Andagoya, avisaba al Rey en un extenso memorial que no se lograría allí abrir un canal, "con todo el poder del mundo".

Este informe aumentó el interés de la Corona por buscar otra vía que uniese el Atlántico y el Pacífico. De ahí que el amplio y desconocido estuario del Atrato no perdiera su importancia. En 1533, el licenciado Gaspar de Espinosa insistía en la necesidad de explorar este río, ya que Urabá, decía "es un paraje por donde se dará en esa Mar del Sur -Océano Pacífico- muy brevemente...". Espinosa, antiguo conquistador, que había arribado al Darién hacia 1513, y que había ocupado importantes cargos en la administración de la gobernación, conocía bien la comarca. No en vano solicitaba y obtuvo en 1537 la gobernación de Río de San Juan, actual Chocó. Aunque por su prematura muerte en el Perú no lograra tomar posesión de ella.

Luego otro antiguo conquistador, el citado Pascual de Andagoya -llegado a América hacia 1514- solicitó y obtuvo el gobierno del Chocó -Río de San Juan-, cuyos límites se extendían desde la gobernación de Panamá -Castilla del Oro-, hasta la frontera con el Perú. Apenas iniciada la exploración

de este territorio, Andagoya tuvo serias desavenencias con Sebastián de Belalcázar, a la sazón gobernador de Popayán, que paralizaron sus eventuales gestiones. (2).

Pese a los fallidos intentos de conquistar y poblar el Chocó, el Atrato conservó señalada importancia como medio de comunicación entre ambos océanos. A tal carácter se debe la solicitud que en 1564 -hace precisamente cuatrocientos años- hiciera al Rey otro viejo conocedor de la región, Jorge de Quintanilla, para abrir esta vía.

Jorge de Quintanilla llegó a Santa Marta en 1530 y se estableció en Cartagena en el año de 1534. No tardó en destacarse como uno de sus principales vecinos. Fue el primero que en 1556 estableció grandes plantaciones de caña de azúcar en la provincia. Abrió una "venta" en el camino que conducía desde Cartagena a Malambó, que entonces servía de embarcadero para el Nuevo Reino de Granada. Tomó parte activa en la vida política de la ciudad, fue el regidor más antiguo del Cabildo y ejerció en una época el cargo de teniente de gobernador. Quintanilla era pues un elemento de los más presntes en la vida social de Cartagena.

En 1564 lo encontramos en España gestionando un convenio con la Corona, para el descubrimiento del paso marítimo interoceánico. En su petición inicial recapitulaba los diversos esfuerzos que habían hecho tanto los Reyes Católicos como Carlos V, como también las casas reales de Portugal e Inglaterra para encontrar este paso. Citaba los viajes de Colón, de Gil González Dávila, de Herrán Cortés, de Pedrarias Dávila, de Gaspar de Corterreal, de Américo Vespucio y de otros navegantes. Hablaba de la pérdida de vidas que acarrearía el camino entre Nombre de Dios y Panamá, cuyo monto calcula-

2. Para detalles, véase: "Documentos Inéditos para la Historia de Colombia, recopilados por Juan Friede". Academia Colombiana de Historia. Tomos I-IX. Bogotá. 1955-1960.

ba en 500 almas, cada año. Y se ofrecía para descubrir un paso por el cual pudieran transitar "navíos de remos de la una mar a la otra, como son fustas fragatas, bergantines y galeras, en que quepan en cualquiera de los dichos navíos y fragatas mil botijas de vino peruleras, o mil y quinientas arrobas de peso". (Equivaldrían más o menos a 180 toneladas; lo que supone que Quintanilla pensaba en embarcaciones de poco calado). Calculaba que, abierta esta ruta, se podría viajar desde Chile a Nueva Guinea en 40 días, que el flete marítimo entre España y el Perú se reduciría en 6 ducados por tonelada, se acrecentaría el volumen del comercio, se evitaría el trayecto entre Cartagena y Nombre de Dios, los mercaderes ahorrarían del 15 a 20% del costo de la mercancía y la Real Hacienda ganaría por concepto del ahorro del transporte de oro y plata, más de 50.000 ducados anuales.

Como contrapartida exigía que se le concediese a perpetuidad la cuarta parte del beneficio de que gozaría el Rey, al gravar las mercancías que se transportasen por el paso con un cinco por ciento. Pedía permiso para sacar 100 hombres de España y licencia para introducir 200 esclavos negros.

Al principio su petición encontró en la Corte una explicable reserva. Había habido ya demasiadas capitulaciones incumplidas y muchas propuestas más o menos dudosas. Por consiguiente se le entretuvo, contestándole: "Que descubriese la dicha navegación y pasaje que dice, y que descubierta, se le haría la merced que convinieren".

Naturalmente Quintanilla no podía aceptar tan ambigua promesa que en nada comprometía a Felipe II. A fin de allanar el camino y lograr un entendimiento, presentó una nueva petición en que moderaba sensiblemente sus exigencias. Pedía el gobierno de la provincia de Río San Juan, permiso para sacar de las gobernaciones veci-

nas gente y bastimentos necesarios, la décima parte en vez de la cuarta de los provechos que obtuviese el Erario Español, licencia para 50 esclavos negros, etc.

La nueva petición pasó a la consideración del Consejo de Indias. Tan poderoso era el deseo de encontrar un camino que obviase las dificultades del de Panamá, que el rey accedió en conceder la capitulación a Quintanilla, la cual se concertó el 29 de julio de 1565. Se fijó el plazo de tres años para la ejecución del proyecto, se otorgó al capitulante el título de gobernador y de capitán general del territorio por donde pasare la vía y donde él fundare poblaciones de españoles, se le concedió el derecho de traer doce maestros españoles y 50 licencias para introducir esclavos libres de derechos. Pero se le negó la participación en las ganancias, pues tal condición equivalía a la cesión a perpetuidad de una parte del "señorío real". Sin embargo, se le otorgó el monopolio del tráfico por el paso, por el término de diez años.

Provisto de la capitulación, de los títulos y de cartas de recomendación, Quintanilla regresó a Cartagena. Probablemente hizo algunas exploraciones para llevar a cabo su plan. Pero aún en 1569 informaba al Rey de que proseguiría con su intento "este verano, que será cosa por Navidad". Murió hacia 1571 sin haber hecho realidad su ambicioso proyecto.

Sin embargo, la convicción sobre la facilidad con que se podía alcanzar el Pacífico a través de la provincia del Darién, persistió muchos años. En la capitulación que para la conquista del Chocó se hizo con Juan de Villoria Dávila el 12 de diciembre de 1574, el nuevo gobernador se obligaba "a procurar de descubrir el paso y puerto que se entiende que hay por el dicho río del Darién a la Mar del Sur, con el cuidado y diligencia posible".

En documentos posteriores no se habla mucho de la unión de los océanos a través del Atrato. La conquista del Chocó marchaba a pasos muy lentos. Presentaba serios inconvenientes a causa del clima y de la hostilidad de los indios, que hacían fracasar las expediciones emprendidas desde Cartagena, Antioquia y por Buenaventura, Río San Juan arriba. Además, la explotación de las ricas minas de oro en Antioquia relegaron a segundo plano el interés por integrar el Chocó a la eco-

nomía colonial. Del Darién se apoderaron en el siglo XVIII los ingleses, sirviendo por ende el Atrato como puerta libre a las mercancías del contrabando que por el corto paso terrestre y el Río San Juan abastecían en buena parte a Cali, Popayán, Quito, e incluso al Virreinato del Perú. El Chocó fue junto con las hoyas del Amazonas y Orinoco la sección más abandonada por la administración colonial; situación ésta que se prolongó hasta bien entrada la República.



"CITIES - SERVICE"

LUBRICANTES

MAYOR	PROTECCION
MAYOR	LUBRICACION
MAYOR	LIMPIEZA
MENOR	DESGASTE

ESPECIFICACION DEL EJERCITO DE U. S. A. 1000-L2104A

DISTRIBUIDORES PARA COLOMBIA

"ALMACENES CUDECOM LTDA."

**MEDELLIN — BOGOTA — CALI — BARRANQUILLA —
IBAGUE — CODAZZI — SINCELEJO.**

UNA ORGANIZACION NACIONAL AL SERVICIO DE SU ECONOMIA