

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
**XLVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA**



**V CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO  
DEL MAR DEL SUR  
POR NÚÑEZ DE BALBOA**

**CICLO DE CONFERENCIAS - MARZO 2013  
CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 67  
MADRID, 2013**



**MINISTERIO DE DEFENSA**

**INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL**

**XLVI JORNADAS  
DE HISTORIA MARÍTIMA**

**V CENTENARIO  
DEL DESCUBRIMIENTO  
DEL MAR DEL SUR  
POR NÚÑEZ DE BALBOA**



**CICLO DE CONFERENCIAS - MARZO 2013  
CUADERNO MONOGRÁFICO NÚM. 67  
MADRID, 2013**

CUBIERTA: Vasco Núñez de Balboa. Anónimo español, s. XIX. Óleo sobre lienzo, 94,5x73,3 cm.  
Museo Naval de Madrid

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.  
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.  
28071 Madrid (España).  
Teléfono: 91 379 50 50 / 91 312 44 27  
Fax: 91 379 59 45.  
C/e: ihcn@fn.mde.es/msanes4@fn.mde.es

**CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES**

<http://publicacionesoficiales.boe.es/>

EDITA:



[www.bibliotecavirtualdefensa.es](http://www.bibliotecavirtualdefensa.es)

© Autores y editor, 2013.  
NIPO: 083-13-247-8 (edición en papel).  
ISBN: 978-84-9781-892-6 (edición papel).  
Depósito legal: M. 2.158-2014.  
Imprime: Imprenta del Cuartel General de la Armada. Tirada: 300 ejemplares.  
Fecha de edición: diciembre 2013



NIPO: 083-13-246-2 (ed. libro-e).

ISBN: 978-84-9781-893-3 (ed. libro-e)

Las opiniones emitidas en esta publicación son de la exclusiva responsabilidad del autor de las mismas. Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de la Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © *Copyright*.

En esta edición se ha utilizado papel 100 % reciclado libre de cloro.

De la amplia nómina de descubridores y conquistadores que tanta historia hicieron, se destaca de modo esencial el extremeño Vasco Núñez de Balboa, quien con su descubrimiento del Mar del Sur (océano Pacífico), el cual propició que la gran empresa de la proyección hispana en el nuevo continente cobrase toda su magnitud, dio a España uno de sus mayores títulos de gloria.

Vasco Núñez de Balboa, gobernador del Darién, había recibido de los indios noticia de que «el otro océano» se encontraba muy cerca, caminando hacia el oeste, y el extremeño decidió ir en su busca. Embarcando con un nutrido grupo de españoles rumbo a Acla, cruzó el istmo en medio de terribles penalidades, en lucha con una naturaleza indomable y unos indios feroces. Al fin, desde lo alto de una sierra divisó el Mar del Sur, del que se posesionaría solemnemente mojando su propio cuerpo en sus aguas.

Rivalidades, intrigas y disensiones internas propias del momento terminaron con la vida de Vasco Núñez de Balboa, ajusticiado en Acla por orden de Pedrarias Dávila, pero no pudieron restar un ápice a la gloria de su descubrimiento.

El Instituto de Historia y Cultura Naval, uno de cuyos principales objetivos es la exposición de los valores de nuestra historia marítima y naval a través de sus Jornadas de Historia Marítima, honra en las que hoy convoca la memoria de este extremeño egregio, en la conmemoración del quinto centenario de su descubrimiento del Mar del Sur, testimonio sin parangón de las empresas patrias.

José Antonio GONZÁLEZ CARRIÓN  
Contralmirante-director del  
Instituto de Historia y Cultura Naval

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada, de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació pues de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El Instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval —marítima si se quiere dar mayor amplitud al término—, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras Marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.

## SUMARIO

	Págs.
<i>Apertura</i> , por el director del Órgano de Historia y Cultura Naval, CA José Antonio González Carrión .....	7
<i>Un ambiente para una expedición</i> , por don Antonio Gutiérrez Escudero .....	11
<i>La búsqueda del Paso</i> , por don Mariano Cuesta Domingo .....	27
<i>Darién, Vasco Núñez de Balboa y el descubrimiento del Mar del Sur</i> , por don José María Madueño Galán .....	51
<i>Las violaciones anglo-holandesas de la Mar del Sur</i> , por don José María Blanco Núñez .....	87
<i>Del descubrimiento del Pacífico a la construcción del canal de Panamá</i> , por don Manuel Maestro López .....	101

**CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO  
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL**

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN*
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN*
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)  
*LA GRAN ARMADA*
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)*
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)*
- 6.—*FERNÁNDEZ DURO* (Agotado)
- 7.—*ANTEQUERA Y BOBADILLA* (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO*
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA  
*LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES*
- 10.—*LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO*
- 12.—*MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)*
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA  
*CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)*
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA  
*CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)*
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)*
- 16.—*EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA*
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 18.—*EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992* (Agotado)
- 19.—*EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTALEA. LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ*
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)*
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)  
*LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO*
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)  
*MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS  
*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA*
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)*
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIEN-TÍFICO*
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA*
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado)  
*MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA*
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO*
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX*
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)*
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS.—MAYO 1998  
*LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLOGÍAS*
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998  
*VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98*
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I*
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*JUAN DE LA COSA*
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA*
- 41.—*ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES*
- 42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA*
- 43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA*
- 44.—*LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)*
- 45.—*HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)*
- 46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MODERNA*
- 47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR*
- 48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*EL COMBATE DE TRAFALGAR*
- 49.—*CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN*
- 50.—*V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN*
- 51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *DESPUÉS DE TRAFALGAR*
- 52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO*
- 53.—*VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENTO (EN PRENSA)*
- 54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN*
- 55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)*
- 56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL  
*LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA*
- 57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *PLAN FERRANDÍZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO*
- 58.—XXXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA*
- 59.—XXXVI Y XXXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA II Y III*
- 60.—XXXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *JOSÉ DE MAZARREDO Y SALAZAR*
- 61.—XLI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS Y LA ACTIVIDAD DE LOS CORSARIOS NORTEAFRICANOS.*
- 62.—XL JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO SUMERGIDO.*
- 63.—XLII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA (III).*
- 64.—XLIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA EMANCIPACIÓN DE AMÉRICA.*

**SUSCRIPCIONES:**

Para petición de la tarjeta de suscripción:  
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
Juan de Mena, 1, 1.º - 28071 MADRID  
Teléf.: 91 312 44 27  
Fax: 91 379 59 45  
C/e: ihcn@fn.mde.es

**NÚMEROS SUELTOS:**

Para petición de números sueltos:  
La misma dirección que para las suscripciones. Además,  
Servicio de Publicaciones de la Armada (SPA)  
Juan de Mena, 1 28071 MADRID

# APERTURA

José Antonio GONZÁLEZ CARRIÓN  
Contralmirante-director  
del Instituto de Historia y Cultura Naval

Toda conmemoración histórica —con independencia de los motivos que la impulsen— presupone una exigencia sustancial, un esfuerzo coordinado que aglutine conceptos y concrete ideas en torno a la efeméride. Porque conmemorar no es propiamente celebrar o festejar; es simplemente recordar, aunque del recuerdo puedan extraerse las suficientes reflexiones que justifiquen la conmemoración.

Tal y como en su momento este Instituto de Historia y Cultura Naval dedicó algunas de sus Jornadas a la conmemoración del quinto centenario leantino, el bicentenario de Trafalgar o el centenario del 98, subrayando en cada caso su dimensión histórica y sus componentes navales y políticos, afronta en este seminario el magno suceso del descubrimiento del Mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa, quinientos años después de acontecido, en plena era de la tecnología y los vuelos espaciales, sin que ello desfigure o minimice la trascendencia histórica del hecho.

Desde fines del siglo xv, el mundo conocido se fue ampliando considerablemente gracias a los grandes descubrimientos de las dos naciones ibéricas. España lleva a cabo la trascendental empresa del descubrimiento y colonización de América; y Portugal, bordeando el África, encuentra el camino de la India, con lo que queda inaugurada la era oceánica de la Historia. Merced a estas dos naciones, el mundo medieval, encerrado en el Mediterráneo, rompe sus cadenas y se lanza a conquistar el espacio geográfico, extendiendo su civilización por el Atlántico y Pacífico hasta abarcar todas las tierras y mares del planeta.

Desde que se tuvo conciencia de la entidad continental americana, incluso cuando aún Colón creía encontrarse en una parte desconocida de Asia, los esfuerzos se orientaron a la búsqueda de un paso hacia los territorios donde exploraban y colonizaban los portugueses. El primer establecimiento español asentado en el istmo de Panamá determina el descubrimiento de la costa oeste. El difícil cometido de llegar al Maluco sin interferir en los derechos de Portugal será logro de la expedición de Magallanes, descubriendo el paso austral.

Ha escrito el profesor Ruméu de Armas que ninguna de las expediciones exploradoras admite parangón con el descubrimiento del Mar del Sur por el extremeño Vasco Núñez de Balboa, del que se posesionó solemnemente mojando su propio cuerpo en el agua y dando al acto esa presencia testimonial genuinamente española.



Desde su descubrimiento, el Pacífico fue llamado el «Lago Español», y sus costas sufrieron ataques y depredaciones por parte principalmente de ingleses, franceses y holandeses. Corsarios y piratas de idéntico pelaje pusieron asimismo a prueba las capacidades defensivas de la estrategia española.

El ambiente creado para la expedición en aquel forcejeo expedicionario y colonizador hispano-luso; el perfil biográfico del descubridor; los avatares de la búsqueda del Paso; las reiteradas violaciones anglo-holandesas, con Drake como principal actor, y la trayectoria seguida desde el descubrimiento a la construcción del canal de Panamá, son los paneles básicos de estas Jornadas, que abundan en la convicción de que España fue agraciada por el destino con el fabuloso descubrimiento de aquel Mar del Sur, océano después, cuya inmensidad es testimonio de su mayor gloria.

## INTERVIENEN EN ESTAS JORNADAS

**Antonio GUTIÉRREZ ESCUDERO** es licenciado en Filosofía y Letras, sección Historia de América, por la Universidad de Sevilla, y doctor en Geografía e Historia, sección de Historia de América, por la misma universidad. Científico titular del CSIC desde 1989, antes había sido decano de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Alcalá de Henares (1986-1989). En la actualidad, y desde el 10 de noviembre de 2013, dirige la Escuela de Estudios Hispano-Americanos (EEHA), centro dependiente del CSIC en el que con anterioridad había ejercido de director de la Unidad Estructural de Investigación Economía y Sociedad en la América Moderna, de jefe del Departamento de Historia de América (de 1990 a 1998), de vicedirector (1998-2002) y de jefe del Departamento de Historia Colonial y Moderna de América (de 2002 a 2007). Es miembro de la Academia Dominicana de la Historia (desde 1995), correspondiente de la gaditana Real Academia Hispano Americana de Ciencias, Artes y Letras (2008) y, entre los años 2000 y 2012, presidió la Asociación Española de Americanistas. En el ámbito editorial, fue cofundador y redactor jefe de *Estudios de Historia Social y Económica de América* (Universidad Alcalá de Henares, 1984-1989) e integrante del comité editorial de *Historia Latinoamericana en Europa* (boletín de la Asociación de Historiadores Latinoamericanistas Europeos [AHILA]) hasta 2000, en que fue nombrado editor general de la mencionada asociación. Actualmente es miembro de los comités científicos de la colección Antilia (Ediciones Doce Calles, Aranjuez) y del *Anuario Iberoamericano de Historia del Derecho e Historia Contemporánea* (Universidad de Santiago de Chile), así como del comité científico internacional de *Araucaria*, revista iberoamericana de ciencias sociales y humanidades editada por la Universidad de Sevilla. Pertenece también al consejo de redacción del *Anuario de Estudios Americanos* (Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CSIC), al consejo asesor de la *Revista de Indias* (Instituto de Historia del Centro de Ciencias Humanas y Sociales [CSIC]), a los comités científicos de *Temas Americanistas* (Departamento de Historia de América, Universidad de Sevilla) y *Revista Hispanoamericana* (de la Real Academia Hispano Americana de Ciencias, Artes y Letras) y al consejo editorial de *Chronica Nova*, revista de historia moderna editada por la Universidad de Granada. Es autor de más de un centenar de publicaciones entre libros, artículos en revistas científicas españolas y extranjeras, actas generales de congresos, crónicas, escritos de divulgación, etc., y ha asistido y participado con ponencia en más de sesenta congresos nacionales e internacionales.

**Mariano CUESTA DOMINGO**. Licenciado en Antropología y Etnología de América y doctor en Historia de América por la Universidad Complutense, con premio extraordinario de licenciatura y doctorado y premio nacional de fin de carrera. Investigador principal en numerosos proyectos sobre expansión europea, cartografía, náutica, historiografía, colonización e historia de América, pertenece a diversas instituciones académicas españolas y extranjeras y ha publicado y prologado numerosas obras relacionadas con su especialidad. En 1970, como profesor adjunto, comenzó en la Universidad una prolongada actividad docente, en la que ha ejercido, sucesivamente, de profesor ayudante, profesor interino, profesor titular y, por último, de catedrático, hasta rematar con su nombramiento en 2012 como profesor emérito. Ha participado en numerosos cursos, colaborado en seminarios e impartido conferencias tanto en España como en el extranjero. Es caballero de la Orden de Alfonso X el Sabio, de la brasileña de Tamarandé y de la del Ancla de Plata, posee el Víctor de Plata y recientemente se le ha concedido la Cruz del Mérito Naval. Cuesta Domingo es premio Extremadura y Diego de Colmenares

**José María MADUEÑO GALÁN** nació en Madrid. Es capitán de navío en situación de retiro. Ingresó en la Escuela Naval Militar en 1963, para salir de alférez de navío en 1968. Ha estado destinado en la corbeta *Villa de Bilbao*, el dragaminas *Tajo*, la corbeta *Atrevida*, el destructor *Churruca*, la fragata *Baleares* y el patrullero *Bonifaz*, en este último en calidad de comandante. Es diplomado en Comunicaciones y Táctica, analista de Sistemas y Guerra Naval, y está en posesión del idioma inglés. Ha sido comandante director interino de Escuelas y Estación Naval de La Graña, jefe de estudios de la Escuela de Suboficiales de la Armada y jefe de

comunicaciones del Estado Mayor de la Zona Marítima del Cantábrico. Ha publicado numerosos artículos en la *Revista General de Marina* y colaborado con la Real Academia de la Historia en la elaboración del *Diccionario biográfico español*, que incluye más de 70 biografías de personajes vinculados a la Armada. Jefe del Departamento de Historia y subdirector del Instituto de Historia y Cultura Naval, Madueño Galán está en posesión de numerosas condecoraciones y recompensas.

**José María BLANCO NÚÑEZ.** Capitán de navío en situación de retirado. Asiduo colaborador de la *Revista General de Marina*, la *Revista de Historia Naval* y de diversas obras colectivas dedicadas a la cultura naval, colabora asimismo en la actividades de la Cátedra Almirante Don Juan de Borbón (de la Complutense), en el Seminario Universidad de Santiago de Compostela-CESEDEN y en la Cátedra Alfredo Brañas, y ha participado en los Congresos Internacionales de Historia Militar de Viena, Lisboa, Estocolmo, Bucarest, Rabat, Potsdam, Ciudad del Cabo, Trieste, Oporto, Ámsterdam y Río de Janeiro. Fue organizador del XXXI Congreso de Historia Militar (Madrid, agosto 2005) y de los de Historia Marítima de Borja y Coímbra. Es diplomado en Estudios Avanzados en Historia Moderna por la Universidad Complutense y fue premio del mar para libros en los Premios Virgen del Carmen de 1983. Miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia y de la de la Mar y de la Academia de Marinha de Portugal, pertenece asimismo a la Asamblea Amistosa Literaria.

**Manuel MAESTRO LÓPEZ.** Periodista, escritor, empresario en la reserva y marino frustrado. Ha fundado y dirigido, en España y América, diversas publicaciones dedicadas al mundo del seguro, la previsión y la mar. Ha sido asesor de la Unión Española de Empresas de Seguros, de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros y del gobierno de Panamá, así como vocal del Comité Europeo de Seguros y de la Federación Interamericana de Empresas de Seguros. Autor de numerosos libros, entre los que destacan los seis tomos de *Historia del Seguro*, y de numerosos artículos sobre seguros y fondos de pensiones, ha estudiado náutica y servido en la Armada y es patrón de yate. Preside la Fundación Letras del Mar. La Armada española le concedió el diploma de honor en los Premios Virgen del Carmen de 2011.

# UN AMBIENTE PARA UNA EXPEDICIÓN

Antonio GUTIÉRREZ ESCUDERO  
Director de la Escuela de Estudios  
Hispano-Americanos (CSIC)

Permitan que comience con una anécdota que recoge el profesor John Elliott en una de sus obras. Refiere el eminente hispanista que el abat Raynal convocó un concurso para premiar al ensayo que mejor supiera responder al dilema de si el descubrimiento de América fue útil o perjudicial para la humanidad. Una cuestión, sin duda, nada fácil de dirimir, ni siquiera en aquella época (s. XVIII), después de transcurrido tanto tiempo del hecho. Al final, el susodicho premio se declaró desierto, pues ninguno de los trabajos presentados satisfizo lo bastante. La causa de esta decisión radicó, según nos dicen, en que la cuestión de la Historia de América es un «vasto e inagotable tema» que «cuanto más se estudia, más aumenta».

Con muy buen criterio, el Instituto de Historia y Cultura Naval ha convocado esta serie de conferencias en conmemoración de los 500 años del descubrimiento del océano Pacífico, la Mar del Sur o el Mar de Cortés, según los distintos nombres que se le han atribuido. Creo que esta reunión es una de las primeras sobre este particular, y de ahí mis felicitaciones. Y como profesional de la Historia de América, parafraseando la anterior cita del profesor Elliott, estoy seguro de que todos estos debates sobre tan «vasto e inagotable tema» contribuirán a aumentar el conocimiento que hasta ahora tenemos sobre el particular.

No apporto novedad alguna si afirmo que el océano Pacífico se descubre en septiembre de 1513 y se hace en dos o incluso en tres fases, una que pudiéramos llamar «visual», y las otras dos en forma de reconocimiento físico.

Daremos algunos breves detalles concretos.

La villa de Santa María la Antigua del Darién, ciudad fundada por Balboa en noviembre de 1510, fue el primer núcleo estable hispano en el continente. La fundación de la Antigua cumplía uno de los principales objetivos de la Corona desde años antes: la fijación de núcleos continentales que afianzaran la presencia de España en esas tierras transoceánicas frente al resto de las naciones europeas. Al mismo tiempo, abría unas muy halagüeñas perspectivas de penetración hacia ignotos parajes supuestamente fabulosos. Quizá por ambos motivos —y por el envío de unas importantes cantidades de oro confiscadas a los indios—, el virrey Diego Colón se apresuró desde La Española a nombrar a Balboa su lugarteniente en Tierra Firme, y en la Península el rey Fernando le designaba capitán y gobernador interino del Darién por real cédula de 23 de diciembre de 1511.



Desde la Antigua, el 1 de septiembre de 1513, Vasco Núñez de Balboa partía con 190 españoles y unos 800 indios. Iba a buscar la Mar del Sur. Contaba para ello con los *informes de los caciques indígenas*, con *refuerzos* que le llegaron de la isla Española, con los acuerdos de *paz* pactados con los naturales del lugar y con su *tenacidad*.

Tras ímprobos esfuerzos, el grupo se halló al pie de una cordillera, última barrera que se le oponía para llegar al otro lado del istmo y desde cuya cima, según los informes indígenas, se podía ver el mar. Todo el sábado 24 de septiembre lo emplearon en escalar la pendiente. Aun así, los expedicionarios no logran alcanzar la cumbre. Así pues, se ven obligados a dormir en la ladera, azotados cruelmente por un viento gélido. La *mañana*

del *domingo* será testigo del magno *descubrimiento*. El jefe español hizo un alto en la marcha cuando ya conquistaba la cima. Se adelantó solo hacia la cumbre y atalayó el horizonte al otro lado. Dice Fernández de Oviedo que «en martes veinticinco de aquel año de 1513, a las diez horas del día, yendo el capitán Vasco Núñez en la delantera de todos los que llevaba por un monte raso arriba, vido desde encima de la cumbre dél la mar del Sur, antes que ninguno de los cristianos compañeros que allí iban». Después de ello llamó a sus compañeros para que subieran y contemplaran el espectáculo. A sus pies se extendía la inmensa llanura salada del océano Pacífico.

Balboa cortó con la espada unas ramas de árbol, amontonó piedras y grabó sobre los troncos cruces y los nombres del rey don Fernando y de la reina doña Juana. El escribano, Andrés de Valderrábano, anotó uno por uno los nombres de todos los castellanos presentes en tan solemne momento (67 personas). El primero de ellos era «el señor Vasco Núñez, y él fue el que primero de todos vido aquella mar y la enseñó a los infrascritos». Le sigue luego, por respeto, el clérigo Andrés de Vera. El tercer nombre de la lista es el del eterno teniente del Darién, Francisco Pizarro, posterior descubridor y conquistador del Perú.

Por dos veces Vasco Núñez tomó *posesión* del mar: el 29 de septiembre (festividad de san Miguel Arcángel), en las playas del *golfo de San Miguel*, y el 29 de octubre, en una *islita* situada mar adentro.

Fue la de Balboa una de las más bellas tomas de posesión que el mundo americano pudo contemplar. El escenario se prestaba a ello, y la grandiosidad



y trascendencia de lo hallado, también. La primera cremonia la presenciaron 26 hombres armados. A media legua habían quedado los demás compañeros. Balboa caminó con su corta escolta hasta unos «ancones (...) llenos de arboleada, donde el agua de la mar crecía y menguaba en gran cantidad. Iban todos preparados para la cremonia, luciendo sus mejores galas [corazas, cascos, plumas] y blandiendo un estandarte con la imagen de la Virgen y las armas de Castilla. Pero llegados a la ribera —recuerda Oviedo— a la hora de víspera [dos de la tarde], y el agua era menguante».

Balboa deseaba efectuar la toma de posesión con la marea alta, por lo cual ordenó sentarse y esperar. «Y estuvieron esperando que el agua creciese,

porque de bajamar había mucha lama y mala entrada; y estando así creció la mar, a vista de todos, mucho y con gran ímpetu». Tan pronto el agua se les aproximó, «Vasco Núñez, en nombre del Serenísimo y muy Católico Rey don Fernando (...) tomó en la mano una bandera y pendón real de Sus Altezas, en que estaba pintada una imagen de la Virgen Santa María (...) y (...) las armas reales de Castilla y León pintadas; y con una espada desnuda y una rodela en la mano entró en el agua de la mar salada, hasta que le dio en las rodillas, y comenzó a pasear diciendo: ¡Vivan los muy altos y poderosos Reyes don Fernando y doña Juana., reyes de Castilla y de León, y de Aragón, etc., en cuyo nombre y por la corona real de Castilla, tomo y aprehendo la posesión real y corpora y actualmente de estas mares y tierras, y costa, y puertos, e islas australes». Preguntó a continuación si alguno de los presentes se oponía a la posesión, pero nadie pronunció palabra alguna. Luego preguntó a sus hombres si estaban dispuestos a defender la posesión del mar por los reyes, a lo que todos respondieron que sí. Valderrábano tomó nota de todo y transcribió los nombres de los testigos, veintiséis en esta ocasión, encabezados por Balboa, a la zaga de cuyo nombre iba de nuevo el de Francisco Pizarro. Los reyezuelos de la región, *Chiapes* y *Tumaco*, hicieron amistad con los españoles y les comunicaron la existencia de un gran *imperio sureño* y lejano.

Como detalles curiosos de esta travesía transístmica podemos decir que

- Balboa la realizó con una dotación relativamente escasa de tan solo 190 hombres, y a algunos de los miembros de esta hueste ya de suyo escasa incluso los fue dejando por el camino, en poblados indígenas, bien por razones de estrategia, bien por enfermedad. De hecho, la última etapa del trayecto la emprendió con la mitad de sus hombres, a los que acompañaban dos sacerdotes.
- El extremeño emprendió la aventura en plena temporada de lluvias intensas, es decir, con el territorio del istmo completamente inundado. El momento, pues, no era el más propicio. Esta precipitación quizá respondiera al temor de que sus enemigos en España urdieran alguna maquinación que le imposibilitara rematar la gesta.
- Sobre la travesía física del istmo pueden encontrarse dos versiones. Hay quien la presenta como una gesta, con Balboa y sus hombres sosteniendo una épica e incesante lucha contra los indios y la selva: «La marcha es durísima por el calor y la humedad de la atmósfera. Se oponen las *miasmas*, las *lianas*, las *flores extrañas*. Charcos y *caimanes* acechan al descuidado. *Helechos gigantes* impiden el paso. *Ríos* entorpecen el camino. Los crueles *insectos* se ceban en los desprevenidos. A mache-tazos se abren paso». Y hay quien afirma que «la verdad es que apenas duró diez días, tal como el propio Balboa había calculado. El resto del tiempo, más de tres semanas, fue empleado en operaciones de apoyo».

Balboa regresaba a la Antigua el 19 de enero de 1514. El recibimiento fue apoteósico. Allí, entre los que le daban la bienvenida, se alzaba *Pedro de*

*Arbolancha*, enviado real, cuya misión era sondear los ánimos y recoger pareceres sobre Balboa. Arbolancha fue captado por el ambiente favorable al descubridor, y regresó a la metrópoli con el quinto real del botín y dos cartas para el rey del propio Balboa, que quiere «dar cuenta a Vuestra Muy Real Alteza de las cosas y grandes secretos de maravillosas riquezas que en esta tierra hay, de que Nuestro Señor a Vuestra Muy Real Alteza ha hecho Señor, y a mí me ha querido hacer sabedor y me las ha dejado descubrir primero que a otro ninguno y más, por lo cual yo le doy muchas gracias y loores todos los días del mundo y me tengo por el más bienaventurado hombre que nació».

Con estas cartas pasó Arbolancha por Santo Domingo, donde se las dio a conocer a Pasamontes. Tanto impresionaron a este las noticias de Tierra Firme que él mismo escribió al rey en favor de Balboa y le adjuntó copias de las cartas del descubridor, copias que llegaron antes que las originales, transportadas por Arbolancha. Pero la armada de *Pedrarias Dávila* se había hecho a la mar en *abril* de 1514, y el viejo castellano portaba su nombramiento como gobernador de toda *Castilla del Oro*, a excepción de Veragua. La nao en que iba a España Arbolancha debió de cruzarse con la de Pedrarias.

Arbolancha no compareció en la corte hasta agosto. De haber llegado antes, quizá la flota de Pedrarias no hubiese zarpado. De todos modos, los informes llevados por el enviado regio lograron *revocar* alguna de las *medidas* dictadas ya contra Balboa, al que se eligió caballero de una orden y se le nombró «adelantado del mar del Sur y del gobierno de las provincias de Panamá y Coiba (...), debaxo y so la gobernación de Pedro Arias Dávila». Pero esta es otra historia que se sale de los límites cronológicos de nuestro estudio.

Pero ¿quién era ese extremeño que atendía al nombre de Vasco Núñez de Balboa? ¿En qué contexto se produjo el descubrimiento de la Mar del Sur? ¿Qué ambiente rodeó esta gesta?

## **Cómo y quién era ese tal Vasco Núñez de Balboa**

Balboa fue el primer europeo que vio el Mar del Sur y que transitó por un estrecho terrestre para enlazar el océano Atlántico con el Pacífico, mientras que Magallanes lo «descubriría» posteriormente accediendo a él a través de un estrecho marítimo. La muerte les privó a ambos de regresar a la Península para recibir los honores correspondientes, se ha dicho que por una suerte de maldición a causa de haber roto ese «encantamiento».

Al menos en ese aspecto, la vida sí fue injusta con Balboa, único caso en el que a todo un adelantado se le ajusticia como a un vulgar reo. La ejecución se realizó en la plaza pública de la ciudad de Acla, y el dudoso privilegio de ordenarla correspondió a Pedrarias Dávila.

A diferencia de otros descubridores y conquistadores hispanos, Balboa realizó un solo viaje a América, del que ya no regresaría a la Península. Había embarcado en 1501 en la flota que Rodrigo de Bastidas y Juan de la Cosa organizaron para viajar al Nuevo Mundo en seguimiento de la ruta del tercer





viaje de Colón. En su recorrido, las naves llegaron hasta la costa del Darién, que dejó magnífica impresión en Balboa, detalle que cobrará importancia años más tarde, tras el fracaso de la gobernación de Ojeda en Urabá, de la que ya hablaremos.

Este viaje de 1501 finalizó con gran parte de los tripulantes de las embarcaciones en Santo Domingo, capital de la isla Española, donde el gobernador, Nicolás de Ovando, les recibió de buena gana. Bastidas y De la Cosa retornaron a la Península. Pero nuestro hombre decidió permanecer en La Española en busca de fortuna, y debió de intervenir en el proceso de colonización insular emprendido por el comendador de Lares. Quizá por eso Balboa recibió indios en repartimiento, e incluso se

dedicó a la cría de cerdos, industria que no parece muy digna para una persona hidalga, perteneciente a un linaje oriundo de Galicia —aunque él naciese en Jerez de los Caballeros (Badajoz) en 1475— y que había servido como paje y criado de don Pedro Portocarrero, señor de Moguer, quien incluso es posible que viviese personalmente los preparativos del primer viaje de Cristóbal Colón.

No debió de sonreírle mucho la fortuna, pues hacia 1508/1509 las deudas le tenían tan agobiado que decidió abandonar la isla para rehuir a los acreedores. Como legalmente no podía hacerlo, tuvo que recurrir a introducirse subrepticamente en una de las naves que el bachiller Enciso preparaba en Santo Domingo para socorrer a Alonso de Ojeda en la gobernación de Urabá. Será así como Balboa regrese a las tierras que ya había visitado con Bastidas y, más tarde, se establezca en Castilla del Oro, inicio del posterior descubrimiento del océano Pacífico.

Las Casas le describe como un «mancebo de hasta treinta y cinco o poco más años, bien alto y dispuesto de cuerpo, y buenos miembros y fuerza y gentil gesto de hombre, muy entendido y para sufrir mucho trabajo». Gonzalo Fernández de Oviedo dice que «y en la verdad, Vasco Núñez tuvo valerosa persona y era para mucho más que otros. Ni tampoco le faltaban cautelas, ni codicia, pero junto con eso era bien partido en los despojos y entradas que hacía. Tenía otra cosa especialmente en el campo, que si un hombre se le cansaba y adolecía en cualquier jornada que él se hallase, no lo desamparaba, antes, si era necesario, iba con una ballesta a le buscar un pájaro o ave y se la mataba y se la traía, y le curaba como a un hijo o hermano suyo, y lo esfuerza-

ba y lo animaba. Lo cual ningún capitán de cuantos hasta hoy, que estamos en el año de 1548 [cuando Oviedo escribe su crónica] han venido a Indias, en las entradas y conquistas que se hallaron, no lo ha hecho mejor, ni aún tan bien como Vasco Núñez».

Balboa se destaca por su gran ascendiente sobre la hueste que dirige. En términos generales era muy apreciado por los soldados, que valoraban su gran compañerismo. No era hombre de actuaciones temerarias. Por ello, en las entradas por él capitaneadas las bajas de españoles fueron escasas. Pese a que lo usual era que fuesen los aborígenes quienes sorprendieran a los españoles con emboscadas o similares, durante su actuación en el istmo fue Balboa el que frecuentemente sorprendió a los indios en sus poblados, por emboscados que estuviesen en lo hondo de la espesura. Raramente mostró actitudes violentas hacia los españoles a sus órdenes, siendo como fue persona que no se ensañó con nadie, ni siquiera con sus enemigos. Y recordemos que entre los compañeros con los que convivió están Pizarro, Almagro, Belalcázar, Francisco Guerrero, el padre Jerónimo Aguilar, etc. Oviedo llega a decir que «y por su industria [de Balboa] tenía ya muchos amigos». Por esas mismas circunstancias podía granjearse la enemistad de las autoridades nombradas por la Corona en la Península, de lo que es un claro ejemplo su relación con Pedrarias Dávila.

Con quienes Balboa nunca mantuvo muy buenas relaciones fue con los abogados. Ya tuvo sus más y sus menos con el bachiller Enciso, socio de Ojeda para la gobernación de Urabá, en cuya nave surta en el puerto de Santo Domingo se introdujo como polizón. Años más tarde, y a causa de la falta de víveres, surgieron en la Antigua una serie de diferencias entre los españoles en las que intervino el bachiller Del Corral, quien escribe al rey para rogarle que no enviase abogado alguno a la colonia, pues todo lo complicaban: «Una merced quiero suplicar a Vuestra Alteza me haga, porque cumple mucho a su servicio, y es que Vuestra Alteza mande que ningún bachiller en leyes, ni otro ninguno, si no fuere de Medicina, pase a estas partes de la Tierra Firme (...) porque ninguno Bachiller acá pasa que no sea diablo».

De igual manera procuró mantener buenas relaciones con los indígenas, con quienes fue menos cruel de lo habitual en aquellos momentos. No dudó en recibir como esposa a la hija del cacique Careta, de nombre Anayansi, lo que le permitió disponer de la ayuda de los indios tanto para mantenerse en el lugar como para emprender el descubrimiento de la Mar del Sur. Gracias a esto recibió noticias del Perú a través de Ponquiaco, un hijo del cacique Comogre, del mito del Dabaide (una especie de El Dorado ístmico). No obstante, no podemos obviar que, en el trayecto hacia el descubrimiento de la Mar del Sur, aconteció un episodio en la provincia de Quareca que desmiente lo dicho. Y fue que, tras derrotar a los indios, los españoles descubrieron en los bohíos a hombres vestidos de mujer a los que tomaron por homosexuales. Balboa cometió con ellos una de sus peores atrocidades: echarlos a los perros para que los despedazaran. Las Casas cuenta el episodio: «Entre los presos que allí tomaron, fue un hermano del mismo señor y otros, no se cuántos, que dizque andaban vestidos de hábito de mujeres, a los cuales, juzgando que del

pecado nefando eran inficionados, los mandó luego, sin otra indagación, ni juicio aperrear, conviene a saber, echar a los perros bravos, que mirándolos y regocijándose como si miraran una graciosa montería, en un credo los despe-dazaron».

### **¿En qué contexto se produce el descubrimiento de la Mar del Sur?**

No muchos años después del sorprendente e inesperado descubrimiento de América por Cristóbal Colón, se hizo evidente que las nuevas tierras constituían una masa continental distinta de la asiática. En consecuencia, y desde principios del siglo XVI, los monarcas hispanos tuvieron tres objetivos principales: 1) limitación drástica de los privilegios concedidos al Almirante por las Capitulaciones de Santa Fe; 2) salvaguardia de los territorios americanos de las apetencias de otras naciones europeas mediante la erección de asentamientos estables; 3) búsqueda de un paso que facilitara el acceso a la Especiería. Gracias a ello, en poco tiempo se exploró sistemáticamente una amplia franja de las costas atlánticas a través de la concesión de licencias o capitulaciones *ad hoc* y del establecimiento de Sevilla como único puerto peninsular de conexión con las tierras ultramarinas y con la isla Española o de Santo Domingo, centro neurálgico en el mar Caribe de las expediciones hacia el resto de las Antillas y a Tierra Firme.

Respecto a la búsqueda del paso, debemos señalar que el propio Colón había intentado encontrarlo, tentativa que, evidentemente, fracasó, pues en la zona que el Almirante bojeó, y en la que empresas posteriores también buscaron y fracasaron, no existía esa conexión fluvial entre Atlántico y Pacífico. En la *Junta de Toro* (1505), España planea oficialmente la búsqueda del paso que conduzca a las Especierías. La barrera continental se ofrecía como un objetivo dual: como *zona de colonización* y como *obstáculo* a salvar a través de un *paso*. A la ejecución de esta doble finalidad se encaminaron los hombres de entonces.

Vespucio navegaría más al sur que nadie, presintiendo que por allí estaba el *Estrecho*, pero habría que esperar a la expedición Magallanes-Elcano para encontrar, muy al sur, el estrecho que permitía la continuación de las navegaciones y que demostraría la esfericidad de la Tierra.

Pero no fueron únicamente los españoles quienes buscaron el Paso. En el subcontinente norte, franceses, ingleses y portugueses llevaron a cabo exploraciones en la seguridad de que algún río llevaría desde la costa oriental a la occidental, hasta que ya en el siglo XVII Roberto Cavallier de La Salle demuestra que los grandes ríos norteros desembocaban en el golfo de México y no en el Pacífico.

Si para los viajes que siguen la estela de la ruta colombina fijamos las fechas de 1495-1503, para la segunda etapa, que nos facilita el reconocimiento total de la costa atlántica americana, la vía de acceso al Pacífico y la esferi-



Exploración marítima del Caribe por los españoles: comienzos del siglo XVI.

ciudad de la Tierra, podemos señalar los hitos de 1503 a 1521. Larga etapa esta, partida en dos fases por la fecha de 1513.

### **El establecimiento de Sevilla como único puerto de conexión entre la Península y las Indias**

El punto inicial del periodo 1503-1521 lo determina el nacimiento de la *Casa de Contratación* (1503). La creación de la Casa sevillana obedece a la concepción que el Estado tiene ya de las Indias. Las expediciones al Nuevo Mundo no pueden continuar efectuándose como veloces incursiones atentas a lo crematístico, realizadas por gentes incontroladas que zarpan furtivamente. Es necesario vigilar todo esto. Tampoco puede estar el gobierno de las nuevas tierras en manos de Colón. Desde 1493, a raíz del segundo viaje colombino, se comienzan a colocar las bases del sistema administrativo que cristalizará en la Casa de Contratación, órgano de carácter esencialmente comercial, según se desprende de sus primeras ordenanzas, pero que en su evolución pasará también a ocuparse del aspecto científico de las expediciones. Al poco de crearse, a la Casa incumbía el desarrollo económico ultramarino y un buen



número de aspectos políticos y científicos. Era una especie de aduana, un almacén bélico donde se pertrechaban las armadas, un órgano controlador de la navegación, un centro donde se vigilaba la emigración, un instituto que trazaba mapas y expedía títulos de pilotos a Indias, etc.

La Casa, como organismo científico, se cuidó de todo lo relativo a los viajes y descubrimientos, y por ello dijo Pedro Mártir que había sido «levantada únicamente por los negocios del Océano».

Así pues, la Casa de Contratación se preocupó de

- a) tener unos pilotos que dirigían la navegación y examinaban a los que pretendían obtener licencias para pilotar barcos a Indias;
- b) consignar en mapas los resultados de los descubrimientos. Tales trabajos los llevaron a cabo los pilotos mayores, auxiliados por pilotos reales y por el cosmógrafo de la Casa.

La elección de Sevilla como sede en detrimento de Cádiz obedece a razones comprensibles:

- 1) la ciudad era un puerto interior, resguardado de ataques piráticos;
- 2) contaba con una gran tradición mercantil;
- 3) existía en ella de antiguo el Almirantazgo de Castilla y el tribunal del mismo;
- 4) funcionaba en la ciudad la Universidad de Mareantes.

Por todas estas razones, entre otras, se decidió ubicar en la ciudad del Guadalquivir el primer organismo encargado de las cosas indianas. La Casa adquiere se genuino carácter geográfico en 1508, al establecerse, con Vespucio, el oficio de piloto mayor, carácter que es perfectamente definido cuando se crea, primero, el cargo de cosmógrafo «fabricador de instrumentos», y luego, el de cosmógrafo encargado de la cátedra de cosmografía y arte de marear.

Además de estas materias, en la Casa se estudiaba hidrografía, matemáticas y artillería. No es preciso recalcar el haber científico del organismo, suficientemente expresado en la obra de Juan de la Cosa, Vespucio, Andrés de Morales, Solís, Nuño García Torreño, Diego Rivera y tantos otros, que lograron dotarla de una riqueza cartográfica y seriedad imponderable.

### **Los «pleitos colombinos» y las capitulaciones**

Pero el verdadero problema de la época fue la lucha entre la corona española y Cristóbal Colón y sus herederos. Aquella, intentando recortar drásticamente los privilegios concedidos en las capitulaciones de Santa Fe, y estos, pleiteando por su reconocimiento completo, contencioso que se conoce como «pleitos colombinos».

El sorprendente e inesperado descubrimiento de América por Cristóbal Colón y la paulatina aparición de nuevas tierras en el continente a causa de las exploraciones derivadas de su segunda travesía obligaron a los Reyes Católicos a un cambio radical de su política con respecto a los territorios ultramarinos. El éxito de la empresa colombina, en la que, exceptuando el propio genovés, prácticamente nadie confiaba, fue un suceso extraordinario de efectos trascendentales. La consecuente aplicación de los términos contenidos en las Capitulaciones de Santa Fe y de los privilegios concedidos a Colón en Granada el 30 de abril de 1492 —ratificados en Barcelona el 28 de mayo de 1493, tras el retorno del primer viaje— ponía en manos del nuevo Almirante un control casi omnímodo sobre los territorios recién descubiertos. En la vega granadina, entre otras prerrogativas otorgadas, se le había nombrado virrey y gobernador general de «todas las dichas tierras firmes e islas que como dicho es él descubriere o ganare en las dichas mares», y concedido la décima parte de las «perlas, piedras preciosas, oro, plata, especiería y otras cualesquiera cosas y mercaderías de cualquier especie, nombre y manera que sean, que se compraren, trocaren, hallaren, ganaren y hubieren dentro de los límites de dicho almirantazgo», etc. Era obvio que los monarcas no iban a permitir que Colón gozase por mucho tiempo de esta excepcional situación.

Muy pronto se evidenció que el Almirante era tan buen marino como pésimo gobernante de los territorios ultramarinos. De cualquier modo, aun cuando no se hubiesen producido estos lamentables sucesos en Indias, los soberanos habrían actuado de idéntica manera, puesto que dentro de la organización estatal hispana no tenía cabida que un personaje tan ajeno a la Corona como el genovés acaparase tal grado de poder.

Este fenómeno es perceptible ya en 1495, cuando los Reyes Católicos se mostraron dispuestos a la concesión de licencias a «nuestros súbditos y naturales para que vayan a las dichas islas y tierra firme, y a descubrirlas y contratar en ellas». La autorización respetaba, es cierto, los tratados jurisdiccionales suscritos con Portugal y excluía expresamente los territorios descubiertos por Colón, pero infringía algunas de las mercedes otorgadas a este, al menos aquella que le permitía, si así lo deseaba, contribuir con la octava parte «en todos los navíos que se armaren para el dicho trato y negociación», y recibir a cambio otro tanto de los beneficios logrados. En efecto, tres años más tarde (1499) los reyes despojan a Colón de sus cargos de virrey y gobernador de las Indias. A partir de este instante, la Corona designaría a una persona con la misión de imponer en las colonias americanas el orden que la autoridad del Almirante no parecía garantizar. La nueva situación permitirá a los soberanos controlar las tierras ultramarinas a través de unos gobernadores nombrados directamente por ellos y por el tiempo que creyeran oportuno, y que actuarían conforme a unas instrucciones específicas emanadas de la voluntad real, de cuyo cumplimiento deberían siempre responder ante la Corona.

Se iniciaba ahora una nueva e interesante etapa en la que, de inmediato, se ampliaron las perspectivas, con la concesión de permisos a los comerciantes para el tráfico directo entre la Península y la isla Española, y la autorización a particulares para que emprendiesen la exploración de las costas y tierras americanas. Si formalmente siempre fue precisa una licencia real para los viajes ultramarinos, para lo segundo se establecieron específicamente las llamadas *capitulaciones*, de gran trascendencia en el progresivo conocimiento de los territorios allende el océano, y que no solo se otorgarían para amparar las expediciones iniciales, básicamente descubridoras, sino también para cubrir bajo su manto jurídico las posteriores empresas conquistadoras.

La capitulación consistía en un pacto suscrito entre un particular y la Corona en cuya virtud esta autorizaba a aquel a emprender una determinada acción (descubrir, conquistar, explorar, etc.) a cambio de una parte de los beneficios que tal acción produjera. Durante los primeros años de la etapa de descubrimiento y conquista de América fue frecuente que, por la organización de las expediciones, los capitulantes recibieran de los soberanos, entre otros privilegios, el gobierno de la nueva región incorporada a los dominios hispanos, en pago por los riesgos asumidos, el fuerte desembolso que estas empresas implicaban, etc., ya que, si la misión acometida fracasaba, los reyes no asumían responsabilidad alguna en las pérdidas, que recaían

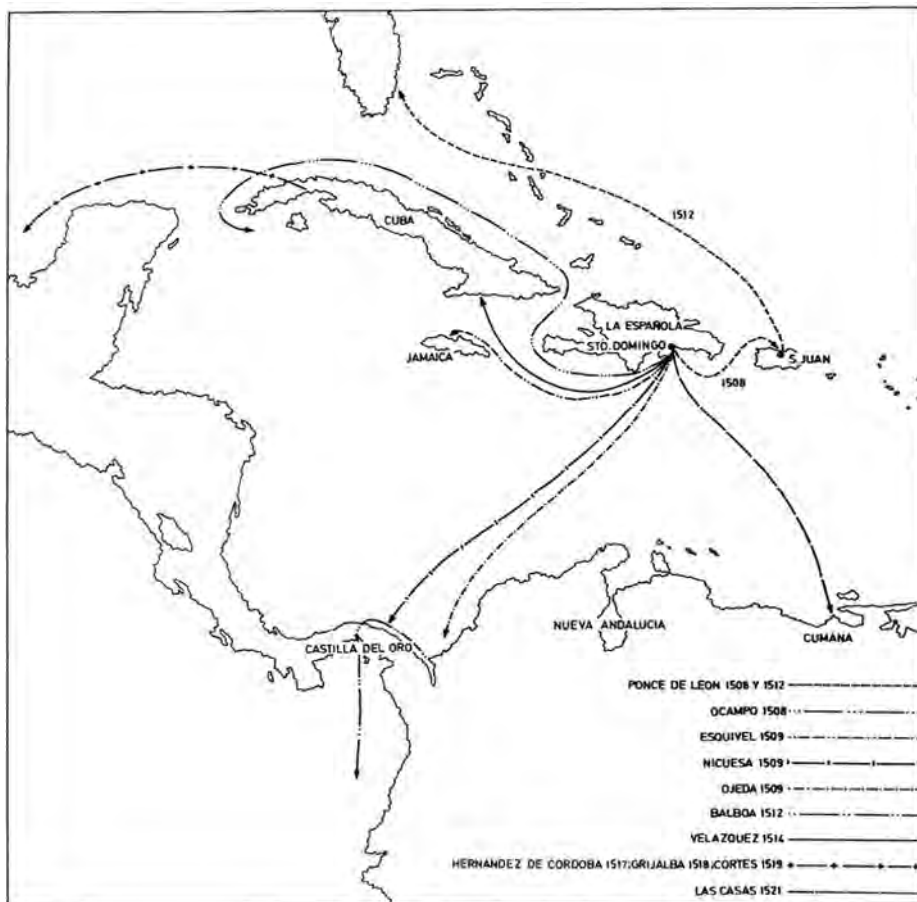
exclusivamente en el cofirmante de la capitulación y en sus socios, si los hubiere. El otorgamiento de una capitulación fue una prerrogativa real, si bien esta facultad era delegable en otras autoridades e instituciones — caso de las Audiencias— siempre que se contara con la aprobación y conocimiento del soberano.

El sistema de capitulaciones fue un fundamental impulsor tanto para ampliar los espacios geográficos americanos hasta entonces conocidos como para anexionar a la Corona significativos territorios insulares y continentales. No cabe duda de que la apertura de la navegación trasatlántica aceleró los descubrimientos geográficos en el continente americano, lo que habría sido imposible de haberse mantenido la perjudicial exclusividad colombina. Además, la Corona conseguía de esta forma varios objetivos importantes: un más rápido conocimiento de la realidad americana; el endose a los particulares de los riesgos de las expediciones al Nuevo Mundo y la conexas obtención, sin apenas riesgo, de sustanciosas ganancias (entre 1/4 y 1/10 de los beneficios líquidos de la empresa, hasta la fijación del llamado *quinto real*) si dichas navegaciones eran exitosas; una cómoda explotación de las riquezas indianas, etcétera.

En cuanto al ámbito de estos viajes, las zonas preferidas de exploración serán el mar Caribe y la costa norte-suramericana, «con tal que no sea de las islas y tierra firme que hasta hoy son descubiertas por don Cristóbal, nuestro almirante del dicho mar Océano, o por cualesquier persona o personas, o se descubrieren antes que vos por otra u otras personas por nuestro mandado y con nuestra licencia, ni sean de las islas y tierra firme que pertenezcan al serenísimo Rey de Portugal y príncipe, nuestro muy caro y muy amado hijo, para que de todas las islas y tierra firme en este capítulo contenidas, ni de alguna de ellas, no traigáis ni podáis haber algún interés, salvo solamente las cosas que para vuestro mantenimiento y provisión de navíos y gente, si la hubiereis menester». A título de curiosidad, señalaremos que las capitulaciones no solo permiten rescatar oro, plata, cobre, estaño, perlas, piedras preciosas, etc., sino también «monstruos, serpientes y otros cualesquier animales de cualquier calidad que sean, y pescados y aves y especiería y droguería y otras cualesquier cosas de cualquier nombre y calidad que sean». Y que tampoco hacen de menos al plano espiritual, pues autorizan a «llevar consigo algunos clérigos o frailes para que, si algunas personas quedaren a poblar en las dichas islas y tierras de suso declaradas, les digan y administren los divinos oficios, y asimismo para las cosas que convinieren a las conciencias de los que fueren en la dicha armada».

En cuanto a la isla Española como centro neurálgico en el Caribe de las expediciones descubridoras, digamos que a la «Hispaniola», isla primera en la colonización, iban a parar todos los conquistadores. Será la primera «academia» de los *chapetones* o novatos, a cuya capital, Santo Domingo — alias «Nueva Isabel», ciudad fundada en 1496 por el adelantado don Bartolomé Colón, hermano del primer Almirante—, único puerto del Caribe que de momento funciona, afluyen en aluvión estos hombres. La Española será el





Proyección descubridora desde La Española.

laboratorio donde España comience a ensayar la anexión de América, cuyos destinos rigieron en las primeras décadas del siglo XVI los Colón primero, Francisco de Bobadilla luego (1499), Nicolás de Ovando después (1502) y Diego Colón finalmente (1508)

### Las Indias comienzan a gravitar alrededor de Castilla

Tanto en Castilla como en las Indias habían sucedido cosas interesantes. Atrincherado en un primitivo púlpito de La Española, *fray Antonio Montesinos* pronunciaba un trascendental sermón (1511). Nadie podía pensar que lo predicado en una remota «iglesuca» de las Antillas iba a conmovier las fibras

de todo un imperio, pero así fue. El fraile *condenó la conducta de los españoles* con «la indiada», y su denuncia agitó la *conciencia* de Fernando el Católico y de sus teólogos. Al *problema geográfico*, debatido en aquel amanecer de América, se unía ahora un gran *problema espiritual*. Maravilla ver cómo un pueblo —el español— es capaz de paralizar su acción colonizadora mientras discute si es justo o no es justo lo que está haciendo allende el mar.

En 1511, el *Nuevo Mundo ya no es una vaga idea* o una difusa realidad. Comienza a cobrarse conciencia de su grandiosidad, aún apenas entrevista, que está determinando la marcha de la historia de la Monarquía Católica. El Estado, consciente de la importancia de las tierras descubiertas, comienza a recortar los privilegios concedidos desprendidamente en la euforia de Santa Fe.

En 1512 están sucediendo importantes cosas a una y otra orilla del Atlántico. Para *disminuir* las *ventajas* concedidas a *Cristóbal Colón* hay una sorda o descarada *lucha* entre los que siguen al Estado y los partidarios de los descendientes colombinos, que militan en torno a su hijo Diego, allá en Santo Domingo. Frente a las autoridades nombradas por el virrey Colón, la Corona designa a adictos suyos. Es una consecuencia de la idea que se tiene ya sobre América.

Por otra parte, se abre un «frente» *ideológico*. Montesinos ha prendido el fuego. Una ardiente polémica se suscita entre los teólogos de España: ¿es o no justo anexionar las Indias? ¿Es buena o mala la táctica colonizadora? Los dominicos condenan y los pobladores se defienden como pueden. Una *junta de teólogos* se reúne en *Burgos* en 1512 y, tras alambicadas discusiones, declara que los indios eran libres, que debían ser evangelizados, tener casa y hacienda propia, mantener comunicación con los españoles, percibir un jornal por su trabajo...

Balboa reveló a los europeos la existencia de las costas americanas del Pacífico y unió dos océanos a través de una ruta terrestre, al igual que años más tarde la expedición de Magallanes-Elcano encontraría el estrecho marítimo tan ansiadamente buscado (1520). Ambos hechos serían cruciales para la proyección y colonización hispana de los archipiélagos del Mar del Sur desde puertos del Nuevo Mundo.

## **Pedrarias y el Requerimiento**

Pedrarias también llevaba a Indias un curioso documento: el Requerimiento. Contenía estos los principales argumentos que fundamentaban la presencia de España en América gracias a la donación papal otorgada en las bulas expedidas por Alejandro VI en cuanto *Dominus Orbi* (1). El Requerimiento debía

---

(1) Los documentos pontificios, todos fechados en 1493, fueron cuatro: el breve *Inter caetera* (3 de mayo), que concedía a los Reyes Católicos las tierras descubiertas a cambio del compromiso de enviar misioneros y evangelizar a los navíos; las bulas menores *Inter caetera* (4 de mayo) y *Eximiae devotionis* (3 de mayo), y la bula *Dudum siquidem* (26 de septiembre).

leerse a los indígenas conminándoles a que aceptaran de buena gana la dominación hispana; si se resistían o negaban a hacerlo, quedaba justificada la declaración de guerra y su conquista total. La redacción de este documento respondía a las serias dudas planteadas acerca de la validez de los derechos de España sobre el Nuevo Mundo y al gobierno de unas tierras pertenecientes a otros pueblos. El Requerimiento venía a tranquilizar las conciencias ante un problema que suscitaba multitud de interrogantes, y evidencia que en España desde bien temprano se debatió sobre cuestiones formales y de fondo relativas a la expansión por otros continentes, circunstancia que no se dio en igual medida en el resto de las naciones europeas colonialistas.

Con la expedición de Pedrarias Dávila, la Corona pretendía dar un impulso definitivo a la colonización en el continente, decisión que transformará a este en el centro de gravedad de la difusión española por el Nuevo Mundo. Si durante los primeros años el eje de la expansión de España por América se ubicaba en las Antillas, una vez producido el tránsito hacia la tierra firme continental en esta se situarán varios focos de irradiación (Panamá, México, Lima, etc.), desde los cuales las líneas de penetración se irán extendiendo imparablemente hasta alcanzar los lejanos confines del Nuevo Mundo. Por este medio, algunos conquistadores se convertirán en descubridores de culturas y señoríos indígenas desconocidos en Europa hasta entonces. Desde la península ibérica, por supuesto, no dejarán de enviarse armadas descubridoras y pobladoras, como la de Juan Díaz de Solís (1515-1516), el primero en llegar al Río de la Plata —¿o quizá le precedió, en 1501-1502, Vespucio bajo pabellón portugués?—; la de Magallanes-Elcano y su vuelta al mundo; la de frey García Jofre de Loaisa (1525) rumbo a las islas de la Especiería; la de Pedro de Mendoza, también al estuario rioplatense (1535), entre otras.

# LA BÚSQUEDA DEL PASO: UNA LABORIOSA EMPRESA DE LARGA DURACIÓN Y METODOLOGÍA REITERATIVA

Mariano CUESTA DOMINGO  
Catedrático  
Departamento de Historia de América I  
UCM

Con motivo de cumbre entre la Unión Europea y América Latina (Santiago de Chile, enero 2013), la prensa recogía la siguiente recomendación de Angela Merkel al presidente del gobierno español, Mariano Rajoy: que España saliera al Pacífico a través de Iberoamérica como un medio para superar, en parte, su crisis económica. La sugerencia de la canciller alemana se diría el último avatar de la «búsqueda del Paso».

El Pacífico, en cuanto *gran* frontera en tiempos históricos, es la cuestión de que aquí se va a tratar. La aparición del Mar del Sur y la comunicación náutica entre el Atlántico y el Pacífico es tema clásico en la historiografía de los descubrimientos y exploraciones y, como acaba de apreciarse, presenta un largo recorrido en el tiempo. Del «Descubrimiento» pronto se pasó a los «descubrimientos», protagonizados por hombres intrépidos a quienes la broma, el escorbuto, la nigua, el hambre y demás penalidades no parecían amilanar, y que con escasos efectivos humanos, roles nunca con más hombres de los estrictamente necesarios para llevar a cabo la misión pero jamás con menos de los imprescindibles), y frugales aunque suficientes medios materiales (reducido número de barcos de poco calado, calculado y escaso aprovisionamiento de boca, siempre con la esperanza de poder tomar tierra y hacer aguada y carnaje, reponer pertrechos, conseguir repuestos...), acometieron grandiosas empresas de las que, sin embargo, obtuvieron magros beneficios y premios menguados.

El otro elemento clave fue el de índole geográfico-antropológico. Los territorios que se iban revelando a los ojos de los españoles componían un mundo de belleza excepcional, pero poco hospitalario y hasta refractario a la penetración hispana. La población era escasa, ocupaba el territorio siguiendo un patrón disperso de asentamiento, y los primeros testimonios, con algunas excepciones, apuntaban a que su nivel de cultura material era bajo.



Un testimonio de la magnitud del obstáculo que se transformó en objetivo y del esfuerzo realizado hasta sobrepasarlo (Carta de Nuño García de Toreno, 1525; detalle).

Las garantías de los viajes fueron aumentando al compás de la mejora de las técnicas, en particular el barco, el elemento capital y de manejo más complicado. Pero, por más que las técnicas mejorasen, el viajero no se libró de padecer dificultades sin cuento, lo cual hace más encomiables aún las impagables aportaciones que de tales viajes, erizados de penurias, resultaron: desde el punto de vista geográfico, un mundo inmenso y heterogéneo; desde el político dieron lugar a planteamientos internacionales conflictivos y, frecuentemente, armados; desde el punto de vista estratégico, logístico y táctico fueron de capital importancia; y, desde el económico, en primera instancia, resultaron de dudosa rentabilidad, como evidencian las declaraciones de «bienes de difuntos» que desde los primeros tiempos de la Casa de Contratación venían haciéndose obligatoriamente.

El epígrafe, por lo que aquí respecta, quedó establecido hace más de medio milenio y la coincidencia con el quinto centenario de la toma de posesión del Mar del Sur hace oportuna su evocación; precisamente cuando, en la otra orilla, aparecía un descubridor portugués en la costa de la China continental: Jorge Álvarez (1513).

«Paso» venía a significar «posibilidad de pasar» o «el lugar apropiado para pasar», y en términos geográficos devino en sinónimo de estrecho (paso de Calais, paso de Guadalupe, como ejemplos); no obstante, entre ambos vocablos puede advertirse algún matiz diferencial, alguna matización y, no obstante, es posible hallar en la toponimia muestras aparentemente contradictorias.

Así, el paso tiende a ser considerado un punto de tránsito relativamente fácil, expedito, natural (Hornos, Buena Esperanza, de Jamaica, de la Mona), en tanto que el estrecho se entendía como un «atajo» que, eso sí, podía llegar a ser laberíntico, interinsular, de intrincada traza (como el de «Salsipuedes»), tanto que obligue a llevar hasta el límite la precaución en el curso de las travesías, y no solo en las primeras, de aprovechamiento relativo (Magallanes), por más que pueda resultar particularmente atractivo para el turismo contemporáneo. Es evidente que, como no atendemos a un tema etnográfico (1) y como nos referimos al específicamente americano, nuestra atención se dirigirá hacia el aspecto costero, hidrográfico, del tema, y no al terrestre, del que darán cuenta otras exposiciones.

Así pues, he ahí la primera cuestión: la búsqueda del paso presupone la existencia de un obstáculo sobre el que hay que transitar, o que se debe atravesar, o al cual hay que bojear; que debe encontrarse en algún lugar concreto a una u otra latitud; que debe ser buscado, que ha de ser hallado. Su ubicación puede ser determinada merced a las noticias aportadas por algún informante del lugar, o es posible que sea fruto del esfuerzo o de la aplicación de un proyecto especulativo que dé lugar a su hallazgo de forma experimental que, sin embargo, debe ser verificado reiteradamente.

Desde el siglo xv hasta el xvi, el desconocimiento de la magnitud y disposición de las tierras a sortear en las Indias dio lugar a un proceso de reconocimiento táctil, epidérmico, hidrográfico particularmente brillante, y también a un esforzado, costoso y agotador proceso exploratorio terrestre. Uno y otro, complementarios, condujeron a la convicción de que el obstáculo era más importante que el objetivo obsesivamente anhelado.

## **Sin salir del Viejo Mundo o cómo unir los extremos**

Remontándonos al principio, se acepta que, cuando no había más tiempo que el geológico, la superficie terrestre era un mosaico de macroplacas. Sobre ellas surgió el esquema marítimo y continental de los tiempos históricos y, sobre este último, germinó una humana parcelación disforme y cambiante constituida por una diferenciación cultural versátil e incomunicada en gran medida durante mucho tiempo. Su plasmación cartográfica ofreció la imagen de un mundo en construcción (CUESTA y SURROCA, 2009). El proceso que condujo a la ruptura de esa desconexión y que dio lugar a la intercomunicación comenzaba su etapa más brillante. Nos hallamos en la génesis del Renacimiento, que tuvo la virtud de impulsarlo hasta el paroxismo. Entonces surgió la imagen de un mundo en crecimiento continuo (CUESTA y SURROCA, 2010). Pues bien, la primera y última imágenes se hallan en el esquema ptole-

---

(1) También podría hacerse referencia a la acción de pasar de un lugar a otro (así, en «el paso del Ecuador») o de un estado o estatus a otro (como los ritos de paso a *hombre, a mujer...*).



Portugueses y chinos habían cortado el istmo imaginado por Ptolomeo, dejando evidencia del acceso al océano Índico navegando (detalle de la Carta de J. Vesputio, 1526).

maico que, relanzado mediante la imprenta, alcanzó su cenit en el siglo xv y sirvió de base para interpretaciones finiseculares (Martellus y Beheim) pero, sobre todo, para el precedente inmediato de estas: el de Toscanelli (2), del que echó mano Colón para argumentar su proyecto.

Era la imagen del Viejo Mundo, un único gran continente insular en un mundo pequeño enmarcado en sus extremos por archipiélagos, pocos y conocidos en el Occidente, e imaginados y abundantes en el Oriente (más al oeste o al este respectivos, como Ílmite, el Mar Océano, el vacío o la nada, como apunta Luis A. da Fonseca; CATTANEO y DOMINGUES 2012), algo que repugnaba al conocimiento humano. En primera instancia, aquel gran continente insular debía ser susceptible de bojeo; por el norte (3), los hielos iban a mostrarse infranqueables; por el sur reveló su accesibilidad en ambas direcciones, verificadas, parcialmente, por pueblos situados en ambos extremos, chinos y portugueses.

Aquí interesa en primera instancia la acción lusa. Verificada la existencia de un paso entre la gran y única Mar Océano y el mar Índico, se abrían inusitadas posibilidades de alcanzar las legendarias islas de las riquezas sin cuen-

---

(2) Sus rastros pervivieron andando el tiempo.

(3) En tiempos posteriores se llegó a pensar que, dada la iluminación solar continua durante un cuatrimestre, y considerando que se trataba de agua salada, no debía permanecer congelada y, consecuentemente, era apta para la navegación.

to, productoras de múltiples y variadas especias, también de sedas, lacas y demás productos de lujo, y de piedras duras y preciosas —las islas de Ceilán, de las Especies, la costa Malabar, el Catay y el Cipango—, sin percibir que se hallaban en un *finis terrae*, ante una gran masa oceánica. El éxito portugués fue portentoso. Castilla, oportunamente, entró en pugna con la corona vecina haciéndose presente en el océano. Las islas Canarias fueron su punto logístico y táctico, y el tratado de Alcáçovas, el asidero estratégico que, en 1493, permitió a Colón dar la campanada merced a su tozuda e interesada insistencia.

La meta del proyecto colombino era alcanzar el extremo oriente del Viejo Mundo siguiendo la ruta opuesta a la portuguesa —la conquista del este por el oeste—, y lograrlo en un tiempo más breve, siendo como era la distancia a recorrer más corta. Un matrimonio ventajoso le facilitó razonablemente las cosas al descubrirlo en ciernes, pero no le puso en bandeja un proyecto claro y seguro. La sociedad lusa estaba inmersa en una empresa nacional y la Corona obtenía pingüe beneficio de ella; Colón ofrecía mejorar lo óptimo. Además, llegaba demasiado tarde. Su proyecto, como todo el que se precie, debía reunir algunas condiciones mínimas para tener alguna posibilidad de ser oído, tanto más de ser escuchado, apoyado y sufragado. El proyecto, como todos los aceptables, debía ser original, estar bien articulado, resultar hacedero, distinto, novedoso, verosímil; mejor de lo que se hallara en uso, no diluyente de energías en el reino patrocinador, no susceptible de crear conflictos con otros reinos, con posibilidades de éxito y rentabilidad. Un plan que, mostrando unas buenas dosis de riesgo —el imprescindible para triunfar—, no careciera de la mínima prudencia —la necesaria para no fracasar—. Colón, por último, hallaría la receptividad buscada en Castilla, de la que obtendría grandes honores y colosales prebendas, cuya magnitud parece proporcional a la inmensidad, que ya parecía vislumbrarse, del territorio que se proponía alcanzar: las Indias.

Así fue como, en 1493, se conoció que había alcanzado el vértice caribeño, un conjunto insular que debía hallarse en el extremo continental. Que a todas aquellas tierras que iban a aparecer sucesivamente se las llamara las *Indias* no obedeció tanto a la convicción de hallarse en sus proximidades cuanto a la oportunidad de revestir de atractivo la empresa mediante un nombre de gran resonancia, es decir, dotarlas de lo que hoy se diría *un efecto llamada*. Para aquellos hombres, lo verosímil era que se hallaban en el *Viejo Mundo*. En la Europa cristiano-occidental, una *teocracia pontifical* sobre la que ejercería su potestad Alejandro VI, se iba fraguando una imagen más precisa del mundo, un mundo que cambiaba también en lo político, como iba a evidenciar el hecho de que el contencioso hispano-portugués generado por las bulas alejandrinas —consideradas demasiado favorables a Castilla, a juicio de Portugal— fuese resuelto directamente por los monarcas interesados en Tordesillas, aunque con la aquiescencia papal (CUESTA, 2009). La teocracia pontificia, que estudiara en profundidad el profesor Castañeda Delgado, tocaba a su fin.



## A la India por la vía rápida. El mar como medio idóneo

El espacio concreto que uno de los pueblos más distinguidos de la región dio en llamar caribeño fue objeto de atención por las sucesivas expediciones del Almirante y de los descubridores que siguieron su estela. Así es como se configuró aquella región y se ofreció la primera *imago mundi* que lo incorporaba tempranamente (1500): el mapa de Juan de la Cosa (O'DONNELL 1992).

Nadie mejor para cerrar el ciclo que el propio Almirante con su expedición de 1502. Era la última oportunidad para un hombre ambicioso, cansado, enfermo y envejecido. Su misión geográfica era, decían sus instrucciones, descubrir «islas y tierra firme que son en las Indias en la parte que cabe a Nos», o sea, conforme al acuerdo de Tordesillas. El viaje se realizó, tras vicisitudes diversas que no hacen al caso, por Santo Domingo rumbo a Centroamérica hasta la actual costa de Honduras. Colón quería convencerse a sí mismo de que había alcanzado la meta anhelada, pero terminó creyendo que aquello era un continente, como había deducido en su tercer viaje aunque con algunas ideas expuestas confusamente. Fue durante su última expedición (1502) cuando se esforzó por hallar un paso más allá de aquella tierra, que se manifestaba como un formidable obstáculo para lograr su objetivo primordial: la Especiería, polarizada en las islas Molucas.

El punto crítico fue su arribada al istmo centroamericano en Punta Caxinas (junto a la hondureña ciudad de Trujillo) y la elección de una de las opciones posibles le hizo contrariarse por una derrota que, empujándolo hacia el este, le alejaba del rumbo deseado. Como colofón de un obstinado y minucioso reconocimiento, palpando la costa, tratando de hallar otra dirección hacia el oeste, alcanzaron, con alivio, el cabo de Gracias a Dios, que a Dios gracias daba acceso al mediodía. Incluso apareció una desembocadura que, posteriormente, creó una verosímil ilusión, quizá ante la desembocadura del río San Juan, y poco más al sur Colón puso en grave peligro la expedición ante la posibilidad que se ofrecía en la laberíntica Chiriquí y las Bocas de Toro, su última oportunidad para alcanzar el Índico; hasta pensaba hallarse a unas sesenta millas del Pacífico, si bien entonces, a efectos náuticos, la distancia era cuestión baladí, fuese cual hubiese sido. Fue el comienzo del fin del Almirante y del hombre (4).

Castilla, prosiguiendo en su actividad, verificaba el gran éxito geográfico y antropológico, así como el notable fracaso en cuanto al rendimiento económico; pero no podía darse un paso atrás. La Corona sopesó todas las posibilidades, comenzando por la ruptura del monopolio colombino (1495). Se dio opción a otros particulares, bajo concesión y supervisión real, mediante el sistema de capitulaciones. Esto se tradujo en una sucesión de

---

(4) También fueron objeto de atención para el hallazgo de un paso el istmo de Tehuantepec, el río de San Juan en la Nueva España (actualmente tanto en México como Nicaragua-Costa Rica), el Camino de Cruces (Panamá) y el Darién (Colombia).

viajes de descubrimiento que, siguiendo básicamente la derrota del tercer viaje colombino y aprovechando los mismos vientos dominantes, contribuyeron en gran medida al reconocimiento epidérmico de la costa atlántica americana entre 1499 y 1500, avistando una serie de panoramas diversos, desde tropical húmedo a desértico árido, y comprobando la escasa densidad de población y su grado no muy evolucionado en cuanto a desarrollo material. El saldo de estas expediciones, empero, es pobre si se compara con las colombinas (5).

Fueron las expediciones descubridoras (1499-1500) protagonizadas por varios personajes: P. Alonso Ojeda y A. Vesputio (desde cabo San Agustín hasta Coquibacoa), así como la de P. Alonso Niño y Cristóbal Guerra (hacia las islas perlíferas de Margarita); la de Vicente Yáñez Pinzón en 1499, que alcanzó el cabo de Santa María de la Consolación o San Agustín, pasó ante las bocas del Amazonas (6) y el delta del Orinoco, y en Trinidad tuvo la convicción de que se hallaban en la India oriental y regresó a la Península. El viaje de Diego de Lepe (1499-1500), como el de Vélez de Mendoza, siguió el derrotero de Pinzón. Rodrigo de Bastidas, con Juan de la Cosa (1500-1502), alcanzó la isla de Guadalupe y puso rumbo a la península de Goajira. Luego, costeando la parte septentrional de Sudamérica, alcanzó el Darién tras descubrir la desembocadura del río Magdalena y, por último, pudo llegar a Jamaica, adonde arribó con las naves destrozadas por la broma. En definitiva, se había recorrido un largo trecho costero y el Paso seguía sin aparecer; sin embargo, no por ello cesó su búsqueda.

Todo quedó configurado en la mencionada carta de Juan de la Cosa, que se esforzaba en ocultar el fracaso del hallazgo de un paso mediante la incorporación pertinente y oportuna de la efigie del gran san Cristóbal, protector de viajeros, de tal manera que ocultaba el lugar no hallado por donde pudiera cruzarse del océano al mar que parecía barruntarse. Pero, entretanto, las novedades indianas se interpretaban y nuevas imágenes cartográficas aparecieron en apoteosis o, también, detractoras; las noticias se habían expandido por las cortes europeas y por sus puertos atlánticos. Los Reyes Católicos aceleraron el envío de expediciones que siguieron, *grosso modo*, las estelas colombinas; por su parte, ingleses y franceses realizaron sus propios ensayos: Caboto (7),

---

(5) En otro lugar hemos defendido la equivalencia entre capacidad náutica y potencia cultural (CUESTA y ROJAS, 2009).

(6) Se detuvo en el territorio de Amapá, hoy uno de los estados que conforman la federación brasileña y para el cual el Congreso Nacional propuso el nombre de «Pinzonía».

(7) El veneciano Juan Caboto, viajero con experiencia en Oriente Próximo, con idea de alcanzar Extremo Oriente vía occidente pasó por Castilla (1490-1493) antes de ofrecer sus servicios a Enrique VII. Como Inglaterra aún no se hallaba madura para la empresa, Caboto tuvo que armar a sus propias expensas una nave de 50 toneladas en la que embarcó una tripulación de 18 hombres. Entre meses por el Atlántico norte y relató —a grandes distancias, grandes mentiras— que había alcanzado la tierra continental asiática; fue recibido con honores y la posibilidad de un segundo viaje (Bristol, 1598) tras un viaje de información a Lisboa. Giovanni Caboto costó la costa septentrional atlántica de América del Norte.

Corte Real (8), Fernandes Lavrador (9), Francis Davis, Juan Verrazzano, Martim Frobisher..., y los portugueses incrementaron su acción marítima ampliando el bucle suratlántico hasta topar con tierra brasileña (Cabral) (10).

Mayor interés parece ofrecer la expedición de Jacques Cartier (Saint-Malo, 1534), que alcanzó Terranova. Tras acopiar allí carne de ave, costeó parte de la península del Labrador, a la que sembró de topónimos y de la que tomó posesión en nombre de Francia, para regresar de inmediato desde la isla de Anticosti, después de percibir la existencia de un gran entrante en el continente que bien podría ser una vía hacia el Catay. Esclarecerlo fue el objetivo de su segundo viaje de descubrimiento (1535), cuyo recorrido, análogo al del primero, le permitió profundizar por el río San Lorenzo hasta llegar a Montreal y apreciar el paisaje, la flora y la población, soportando el invierno riguroso, sufriendo el escorbuto, que pudieron tratar con ayuda indígena, y en la primavera siguiente, regresar a Francia.

### **El Paso como objetivo *real***

Colón descubridor concluye sus exploraciones presumiendo la existencia de un gran mar al otro lado de la última tierra que recorrió; pero entonces, al final de aquella década portentosa, moría la reina Isabel (1504). Sin embargo, entre tantas maravillas no se halló la manera de que las naves cruzaran las Indias o Nuevo Mundo rumbo a la India y China, navegando desde el Viejo Mundo hacia el oeste. Hallar el modo fue el fruto de un trabajoso y continuado esfuerzo.

### *Una laboriosa empresa*

El rey Fernando, al asumir la regencia de Castilla, fijó como eje de su política hacia las Indias el hallazgo del *Paso*, para que sus navíos pudieran alcan-

---

(8) El siguiente ensayo portugués lo encabezó Gaspar Corte Real, quien, como alternativa a la derrota seguida por Vasco de Gama (1497) sorteando la línea de Tordesillas alcanzar Oriente vía NNO: Lisboa rumbo a Terranova y regreso (1501); en el segundo y último viaje alcanzaron Groenlandia y, con dificultades, la península de Labrador, para perderse finalmente en el océano (1502) tanto él como su hermano Miguel, que había salido en su búsqueda. Los corte real (padre, João, y dos hermanos) realizaron varios viajes hacia el NO atlántico a finales del siglo xv y principios del xvi, hasta Terranova y su entorno, donde terminaron sus días. João parece que realizó dos viajes antes de que participaran sus hijos.

(9) João Fernandes Lavrador es otro de los personajes que viajaron hacia el NO del océano, de lo que dejó testimonio la toponimia.

(10) Pedro Álvares Cabral (1500) fue apoyado por el rey Manuel para verificar, en uso de sus derechos, el océano vía la India; al ampliar el arco trazado por las naves aprovechando los vientos (minuciosamente estudiados por Gago Coutinho y por Max Justo Guedes), alcanzó la costa brasileña en Puerto Seguro, Bahía Cabralia. Como referencia para estos portugueses, véase *Portugaliae Monumenta Cartographica*. Tomo I; y los clásicos, LEITE (1958) y PERES (1960).

zar el objetivo inicial colombino. A tal efecto, el rey, confirmado como regente en las Cortes de Toro, convocó en aquella ciudad castellana (1505) una junta a la que asistieron su hombre de confianza, el obispo Rodríguez Fonseca, y dos navegantes experimentados que ya habían mostrado su aptitud náutica en el océano: Vicente Yáñez Pinzón y Américo Vespucio (11).

Se trataba de proyectar el viaje descubridor definitivo. Fernando el Católico así se lo comunicó a la Casa de Contratación (real cédula de 13 de marzo de 1505): «Yo he acordado enviar a descubrir por el Océano ciertas partes que os dirán Américo y Vicente Yáñez, y que ellos entiendan en ello». Sin embargo, para cuando la Casa tuvo preparadas las naves (verano 1506), el soberano aragonés había cesado como regente y tanto Vicente Yáñez como Vespucio vieron cómo se desoía su petición de entrega de las cuatro carabelas prometidas para la expedición de descubrimiento.

Juana I y Felipe I, los nuevos reyes castellanos, asumieron la problemática indiana. Y así, el nuevo monarca ofició (23 agosto 1506) a la Casa de Contratación para recordar la orden de apresto de una armada para descubrir la Especiería. Enterado de que los navíos estaban acabados, preguntaba si Yáñez Pinzón y Américo estarían dispuestos para la partida antes del invierno. Pero murió el rey Felipe, y Fernando el Católico volvió a asumir la regencia castellana. Inmediatamente reiteró la orden a la Casa de Contratación para que remitiera a la corte a los susodichos Vicente Yáñez y Américo Vespucio.

Fue la Junta de Burgos (1508) la que resolvió definitivamente sobre la expedición. A ella asistieron también Juan de la Cosa, Díaz de Solís y el obispo Fonseca. En la reunión se tomaron tres acuerdos: que Yáñez Pinzón y Solís fueran a la búsqueda del estrecho al norte de Veragua (EZQUERRA, 1970); que se establecieran dos gobernaciones en Tierra Firme, una en Urabá y la otra en Veragua, con Alonso de Ojeda y Diego de Nicuesa a la cabeza (12), y que se dotara a la Casa de Contratación de un cargo singular: el de piloto mayor,

---

(11) Américo navegó, al servicio de la corona de Castilla, en la expedición de Alonso de Ojeda (1499-1500). En 1501, puesto al servicio de Portugal, emprendió un viaje que le consagró como uno de los más grandes marinos, ya que navegó por el Atlántico sur y consideró lo allí visto como la cuarta parte del mundo conocido. Acometió el viaje, que le ocupó dieciséis meses, con tres naves. Salió de Lisboa en mayo de 1501 y, navegando hacia el sur, pasó por delante de las Canarias sin hacer escala. A primeros de agosto la expedición avistó tierra firme —se cree que avistó los territorios de Ceará y Río Grande del Norte—. Desde allí costeó la zona poniendo topónimos relacionados con el santoral: San Roque, San Agustín en Brasil. Américo llevó a cabo diversos estudios antropológicos e hizo prosperar los conocimientos geográficos al superar sobradamente los límites de las tierras exploradas hasta la fecha. Aún no se sabe con exactitud cuándo emprendió el viaje de vuelta, pero se cree que pudo ser alrededor de abril de 1502. Américo creía haber navegado en paralelo a un continente y, además, dedujo que al final de esa masa continental debía existir un paso, dada la inclinación S-SO de la línea costera.

(12) Un acuerdo, tercero, de la Junta de Burgos afectaba al gobierno de las tierras continentales. Cuando ya se habían reconocido las grandes islas caribeñas (Diego Colón era gobernador de La Española en 1508, Juan de Garay (1509) en Jamaica, Ponce de León (1511) en Puerto Rico y Diego Velázquez a Cuba.

cuyo primer titular fue precisamente Américo Vespucio (era el más culto de los que quedaban en tierra). La primera orden fue proseguir la búsqueda del Paso. El 23 de marzo de 1508 fue firmada la capitulación con el objetivo de que «sigáis la navegación para descubrir aquel canal o mar abierto que principalmente vais a buscar y que yo quiero que se busque» —podría haber dicho, con mayor propiedad, «que yo quiero que se encuentre».

La expedición, que revestía las características de una empresa descubridora, se componía de una nao y una carabela pilotadas por Pedro de Ledesma (tripulante en el cuarto viaje colombino). Partió de Sevilla en junio, rumbo a Centroamérica vía La Española. Posiblemente arribaría al litoral costarricense y, desde allí, navegó hacia el norte costeando el istmo hasta alcanzar el cabo Catoche. El resultado en cuanto al objetivo anhelado fue un frustrante chasco.

### *El Paso*

Su búsqueda y hallazgo se sustanció durante la regencia del rey Fernando y coincidiría con la coronación del emperador Carlos V. Se suelen destacar como hitos de este logro varias fechas (1512, 1513 y 1519), la primera y última desde el punto de vista náutico; la intermedia, de exploración terrestre, por su repercusión geográfica. El rey Fernando organizó su expedición «definitiva» a las islas Molucas en 1512 —la de Juan Díaz de Solís (13)—, la cual, sin embargo, no pudo levar anclas hasta dos años después. Para entonces, Vasco Núñez de Balboa había tenido ocasión de cruzar el istmo centroamericano, introducirse en aguas del Mar del Sur y oficiar la ceremonia de su toma de posesión (14). Pero el Paso no sería hallado hasta que Magallanes realizara su propia expedición, que zarparía en 1519.

### **Solís, rumbo a las islas Molucas**

Las noticias aportadas por Balboa eran alentadoras. Anunciaba que, a la parte meridional de donde se hallaba, según información indígena se encontraba como a cosa de tres jornadas «la otra mar», erizada de islas y, por si

---

(13) Ha habido alguna polémica sobre el origen de este descubridor; las bases se hallan en las argumentaciones de Medina (1897) y Puente y Olea (1900). Los servicios prestados al Rey Católico fueron notables y, a la muerte de Vespucio, fue nombrado piloto mayor porque era excelente en la materia, según recoge Herrera y Tordesillas.

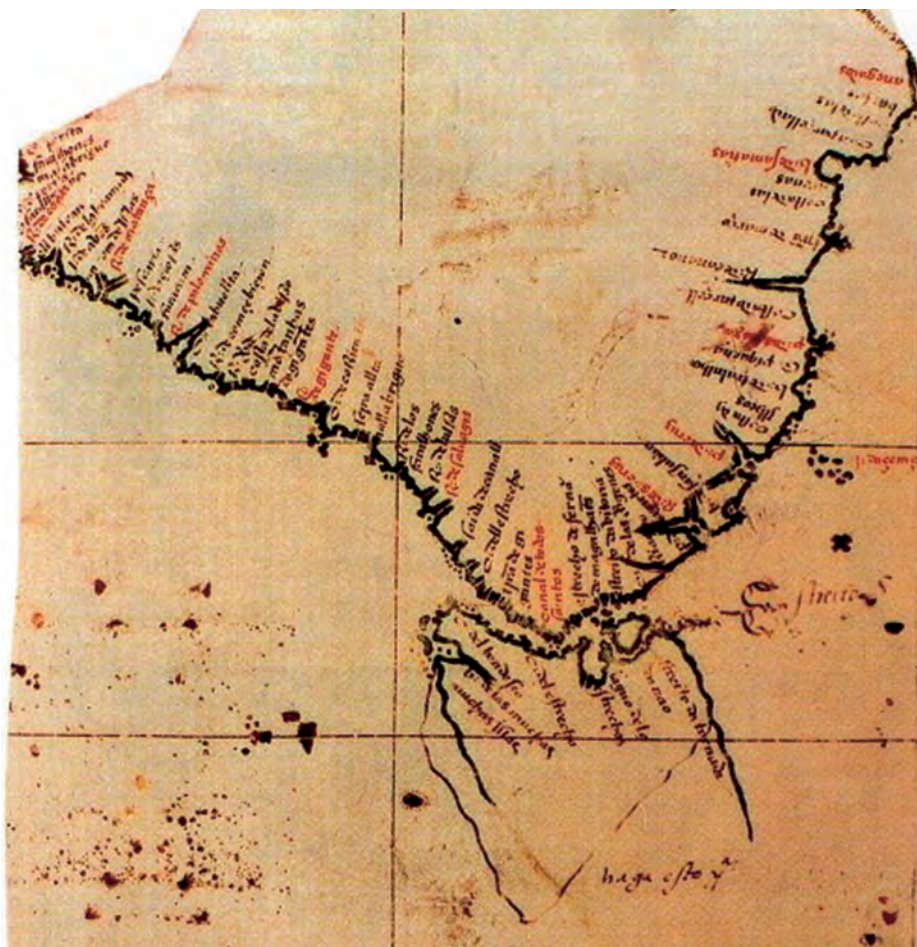
(14) Vasco Núñez de Balboa, en 1514, trazó una ruta desde Santa María la Antigua del Darién a la bahía de San Miguel. Pero este itinerario, con una longitud aproximada de 40 millas, fue rápidamente abandonado por sus dificultades de tránsito. Al año siguiente se descubrió una trocha india mucho más practicable que, convenientemente aderezada, fue aprovechada por los españoles para cruzar desde el Pacífico hasta Portobelo durante casi dos décadas. Posteriormente, utilizando el curso del río Chagres, se abrió una nueva ruta que se denominó Camino de las Cruces.



El Nuevo Mundo en 1533, testimonio cartográfico del esfuerzo náutico y de la energía derrochada en «tierra firme» (detalle del Mapamundi de Alonso de Chaves).

fuera poco, rica en oro, tanto que «nos hace a todos estar fuera de sentido». Tan halagüeñas noticias indujeron al rey a denominar aquella región meridional ístmica con el eufónico nombre de «Castilla del Oro», para partir rumbo a la cual se aprestaron otras expediciones.

Los preparativos de la expedición fueron excelentes. La capitulación que la regulaba (24 nov. 1514) le marcaba como objetivo avanzar hasta situarse «a las espaldas de Castilla del Oro» o, lo que es lo mismo, pasar al Mar del Sur y descubrir en aquel mar; he ahí la cuestión (15). La expedición de Juan Díaz de Solís (HERRERA 1991), con tres naves y sesenta hombres, reunía las características de las empresas de descubrimiento. Partió de Sanlúcar (8 oct. 1515) y recorrió las costas brasileñas para, a fines de febrero del año entrante, hallarse



El Paso magallánico en una carta manuscrita de Sebastián López de 1590 (Museo Naval de Madrid).

(15) La presunción de la existencia del estrecho venía motivada por la afirmación de que había un paso precisamente en el Río de la Plata, cuya entrada había avistado Juan de Lisboa en un viaje clandestino hasta las costas patagónicas.

ante el estuario de un río al que se bautizó Mar Dulce —si bien a lo largo de veinte años se le conocería como río de Solís o Mar de Solís y, finalmente, como Mar o Río de la Plata (16)—. Tras tocar en el puerto de Candelaria y en la isla de Martín García, Solís desembarcó con algunos de sus hombres en la costa guaraní, donde los nativos los matarían y comerían (1516). Un superviviente deambuló para testimonio del fracaso y afirmación del derecho que asistía a España sobre aquella región, que caía dentro de sus límites, según el tratado de Tordesillas.

### *Y, por fin, el estrecho*

El hallazgo se efectuaría por fin en la expedición de Fernando de Magallanes (Fernão de Magalhães) (MOTA, 1975). Magallanes había prestado importantes servicios a la corona de Portugal y navegado hasta Malaca captando noticias de las Molucas. Pero, como quiera que España podía satisfacer sus aspiraciones mejor que el reino vecino, ofreció sus servicios al Emperador en un tiempo en que en Sevilla era notable el número e influencia de portugueses, algunos de los cuales, incluido el propio Magallanes, pudieron ser agentes del rey Manuel I. Su experiencia y apoyos le facilitaron la preparación de una magna expedición para la búsqueda del Paso y el acceso directo a la fuente productora de las especias. La ejecución del proyecto, sin embargo, tuvo un proceso complicado, por la dispersión de la escuadra y porque, si se respetaban los acuerdos de Tordesillas, se carecía de una posible vía de regreso. Son bien conocidos los pormenores del viaje: la organización, el aprovisionamiento y el enrole, así como las vicisitudes de la derrota, los sucesos acaecidos en la expedición y el perfil de los tripulantes.

Lo cierto es que Francisco Serrão había alcanzado las islas Molucas desde Malaca. Magallanes lo sabía; es más, había tenido un apunte cartográfico en la mano. El portugués, a tenor la proyección de la línea de Tordesillas, pensaba que se hallaba en el ámbito español. Carlos I trató de remitir una expedición (la de Solís) hacia las islas Molucas vía cabo de Buena Esperanza, pero no llegó a partir. En cambio, sí llegó a verificarse la que, como sabemos, quedó diluida en el Río de la Plata.

El derrotero seguido llevó a la armada por Brasil hasta el emplazamiento de Río de Janeiro (1520), para luego costear hacia el sur hasta la bahía de San Julián. Tras algunas disensiones internas, alcanzó la entrada del estrecho que se llamó «de los Patagones» (1 de noviembre de 1520), en cuya exploración invirtió veintiséis días, navegando en malas condiciones; no obstante, un entusiasmado Pigafetta, relator del viaje, llevado por la euforia al salir al océano (los expedicionarios llegaron a llorar de alegría),

---

(16) Esta expedición tuvo la particularidad de ser complementada con otra. Diego de Albítez, desde Santa María la Antigua del Darién, cruzando el istmo pretendía navegar hacia el sur hasta encontrar el paso que había intentado hallar Solís.





El mapa de América del Sur de Juan de la Cruz y Olmedilla (1769) muestra lo intrincado del estrecho.

hermosó la travesía hasta el punto de aseverar: «... yo creo que no hay mejor estrecho que este».

Las tribulaciones de la procelosa empresa transoceánica se hicieron insostenibles en el Pacífico, a causa de la magnitud de la travesía y de la carencia de alimentos, incluidos los básicos. Finalmente, mermada de barcos y hombres, la expedición alcanzó las islas de San Lázaro, luego Filipinas (6 de marzo de 1521), donde Magallanes conocería la muerte (17). El retorno se hizo a través de las Molucas (la famosa «Especiería»), cruzando el Índico, pasando el cabo de Buena Esperanza y el archipiélago de Cabo Verde para rendir viaje en Sevilla, adonde únicamente arribaron Juan Sebastián Elcano más docena y media de hombres, a bordo de una embarcación desvencijada de nombre promisorio, *Victoria*. El Paso acababa de ser hallado, aunque a expensas de un esfuerzo sobrehumano. Por vez primera una nave pasaba desde el Atlántico (*Mar del Norte*) al Pacífico (*Mar del Sur*), razón por la que el hecho

---

(17) Muerto en las islas Filipinas, la llegada a las islas Molucas, las vicisitudes del resto de la expedición, la conclusión del primer viaje de circunnavegación total del globo y retorno —vía cabo de Buena Esperanza— de una única nave desvencijada, con solo 18 exhaustos supervivientes a bordo, fue protagonismo de Juan Sebastián Elcano. Las fuentes para el conocimiento de la expedición son abundantes, y la bibliografía que la trata, profusa.

era tenido, tras treinta años de navegaciones transoceánicas, por un gran éxito (18). Se había alcanzado la Especiería, pero esta ni se hallaba tan cerca como se pensaba ni era tan fácilmente explotable el éxito debido a los condicionamientos geográficos y políticos.

Sin embargo, hay atajos que exigen más esfuerzo (19) que la vía a la que pretenden abreviar; y así, el paso posteriormente llamado en honor del personaje que lo cruzó cabo de Hornos, con sus dificultades ofrecía sobre el descubrimiento magallánico mayores comodidades, menores penalidades, menos esfuerzo y mayor rapidez para la navegación. Pero, hasta esto, el estrecho siguió prestando sus servicios y también ofreciendo sus dificultades y peligros. Naturalmente, el Consejo de Indias, considerando que el estrecho era la única vía de acceso al Mar del Sur, consideró preciso defender el paso colonizándolo y protegiéndolo. Este es el origen del planteamiento tanto del sistema defensivo del Pacífico sur como de los descubrimientos y exploraciones en el Pacífico por españoles y, enseguida, por otros europeos, cuyo desarrollo sería extraordinariamente largo (VV.AA.).

Con variada fortuna, los proyectos prosiguieron, ahora en pos de las islas de Tarsis, Ophir, Cipango y también Cathay y de otras de nombre fascinante, como las del Oro o la Plata. Entre los viajes más notables, todavía en el Atlántico, se hallan los de Sebastián Caboto, con Alonso de Santa Cruz en la tripulación y en la sociedad (CUESTA, 1983, 45). En todo caso, se tradujeron en un avance extraordinario para la cartografía, por más que el entorno del estrecho siguiera planteando conflictos de diseño (20); mucho más cuando se hacía sobre un globo, como el que construyera Reinel (hijo) según manifiesta un factor de la Casa de Contratación, Sebastián Álvarez.

## **Buscando un paso que no existe o el protagonismo del hielo**

Si las Indias se habían mostrado como una barrera infranqueable para las naves, las alternativas eran simples: o bordearlas por el suroeste, como había logrado Magallanes, o intentar hacer lo propio por el noroeste, empeño que se reveló irrealizable pero que no resultó estéril; y así, ya en 1792 dos ilustres

---

(18) Pigafetta lo relata con expresivo estilo: «El miércoles 28 de noviembre de 1520 nos desencajonamos de aquel estrecho [que él denomina Patagónico] sumiéndonos en el Mar Pacífico», de tan penosa memoria. En aparente contradicción, el cronista lo describe líneas arriba con admiración, lleno de puertos segurísimos, abundante en buena agua y leña, nutrido de fauna acuática y aves de tal forma que «no creo —dice— haya en el mundo estrecho más hermoso ni mejor», a pesar de hallarse tan escondido.

(19) Tras Magallanes, las dificultades náuticas hacían que el paso del istmo centroamericano fuera el preferido. El estrecho era ciertamente una ruta peligrosa, casi impracticable y, en consecuencia, poco frecuentada. Sin embargo, la piratería (Drake) la veía como una posible ruta de acceso a las riquezas, presunción para la que contaba con buena información (documentos y cartas), obtenida en la caboverdiana isla de Santiago merced a la captura del piloto luso Nuno da Silva y por intermedio de españoles que iban camino del Extremo Oriente.

(20) Waldseemüller (1616) no recoge el Pacífico; tampoco, como es lógico, el dibujo atribuido a Bartolomé Colón.



NE atlántico, recogiendo las aportaciones de los navegantes en la región (CHERLEVOIX, 1744).

marinos habían valorado el esfuerzo humano, técnico y político invertido en el empeño y podía aceptarse que «si bien no ha producido el hallazgo apetecido ha sido, sin embargo, de suma utilidad a la geografía y al progreso de los conocimientos humanos» (ALCALÁ GALIANO I).

La línea de demarcación papal fijada en la bula *Inter caetera* fue alterada mediante una negociación directa hispano-portuguesa de la que resultaría el *tratado de Tordesillas*, que abre un segundo ciclo sobre la base del cual se levantaría el tercero, cuyo inicio lo señala la llegada de la expedición de Magallanes a las islas Molucas, que inauguró una disputa resuelta por los embajadores de Carlos I y João III en el *tratado de Zaragoza* (CUESTA, 1996). Con toda lógica, Francia, Holanda e Inglaterra, absortas en sus políticas internas, permanecían al margen de la cuestión de las Indias, lo que no sería impedimento para que, oportunamente, se sintieran atraídas por tantas expectativas como iban levantándose en ultramar y alguno, retóricamente, reclamara el «testamento de Adán». Y es que cuando se halla algo bueno no deja de buscarse algo mejor. La corona castellana se preocupó por la empresa, de lo que es un buen testimonio los intereses marítimos de Hernán Cortés en el Pacífico. En 1539, Cortés encargó a Francisco de Ulloa (NAVARRO 1994, pp. 45ss.) navegar a lo largo de la península de California para, entre otras misiones, verificar la eventual existencia de un paso hacia el Mar del Norte (océano Atlántico). Comenzaba la búsqueda del estrecho de Anián (21). Para entonces, Esteban Gómez había realizado un viaje en busca del paso del noroeste (1524) que ha sido narrado (HERRERA 1991; VIGNERAS, 1957, y PORTUGALIAE, 1960, I) y que contribuyó al cartografiado y toponimia de la costa oriental de América del Norte (22).

(21) Se ha considerado que el topónimo procede de una provincia china (Ania), que menciona Marco Polo y emerge en el mapa de Gastaldi (1562).

(22) De origen portugués, pasó a Castilla y llegó a ser piloto de la Casa de Contratación (1518) y de la expedición Magallanes. Posteriormente no quiso volver a Portugal y, desde La



Errores y manipulaciones son frecuentes en la cartografía histórica, y tampoco están ausentes de la otra (*Atlantis insula*. Mapa de Nicolao Sanson; detalle).

En esta actividad estuvieron inmersos diversos cartógrafos y navegantes con fortuna dispar. Todos ellos se rindieron a la evidencia de la inexistencia de un paso por aquellas latitudes, inaccesibles en aquellos tiempos a causa de la implacable presencia de los hielos. En este capítulo debemos citar a Drake (1579), Lorenzo Ferrer Maldonado (MENDIZÁBAL, BMN 17.553), quien aseguró haber cruzado el estrecho (1588); Juan de Fuca (1592) (23), Bartolomé de Fonte (1640) desde la bahía de Hudson hacia el oeste. Anteriormente habían sido enviadas otras expediciones por el Atlántico norte (Caboto, por cuenta de Enrique VII de Inglaterra, 1497; lo mismo que hiciera en 1576 Martim Fobisher, cuyo nombre se recuerda en una bahía, y John Davis, quien llegó a alcanzar Baffin en 1585). Todos acabaron fracasando por causa de la congelación de aguas y la exigua población indígena que poblaba aquellas inhóspitas tierras aquejadas de permafrost. Los nombres enumerados llenan la que se puede considerar primera etapa en la búsqueda del consabido paso por el noroeste, aquella

---

Coruña, con el objetivo de descubrir un paso por la Costa dos Bacalhaus, a la altura de Terranova, reconoció la costa continental americana, como reconoce la toponimia coetánea (PMC, I). Su actividad descubridora fue incesante en distintas latitudes.

(23) Pseudónimo de Cefalonio Apóstolos Valenanos, quien, presuntamente, alcanzó la latitud de Vancouver a fines del siglo XVI.

ruta marítima que bordeando América del Norte por su parte septentrional pretendía alcanzar la región de Bering sorteando una sucesión de estrechos insulares y continentales en lo que después se llamó océano glacial ártico (24).

Sin ánimo de resultar prolijos, es imprescindible subrayar algunos datos precisos que se ciñen a la cuestión. En el siglo XVII continuó la búsqueda con insistencia y esfuerzo encomiables tanto de forma oficial como de manera privada (compañías de navegación y comercio). Un inglés (Hudson) al servicio de la Compañía de Moscovia (25) realizó un viaje para proporcionar importantes beneficios a los socios, un viaje al Oriente que duraba tres meses y para el que pretendía abrir una ruta que lo redujera a uno. Con un barco y una tripulación de una decena de hombres, fracasó en su intento de pasar al Viejo Mundo por el norte; hizo dos intentos más en dirección opuesta.

Una nueva expedición, esta de Henry Hudson (1609) por cuenta de Holanda, zarpó rumbo al noroeste tras la estela de Verrazzano y Esteban Gómez. Llegó hasta las bocas del río al que dio nombre y cuya corriente ascendió a lo largo de 180 millas sin hallar el Paso (26). Frustrado su intento, Hudson regresó a Europa, pero no a Holanda, sino a Inglaterra, y ahora bajo pabellón inglés realizó un nuevo viaje hasta alcanzar el estrecho que lleva su nombre y entrar precisamente en aguas de la gran bahía de Hudson.

Las dificultades de todo orden hicieron su aparición (escasez, frío, hambre y enfermedades) y una rebelión terminó por hacer que Hudson y su hijo quedaran abandonados en compañía de tres leales y varios enfermos. Los supervivientes regresaron con mapas y notas de lo más valioso. Uno de ellos, Robert Bylot, capitaneó otra expedición a la búsqueda del paso del noroeste, entre cuyos tripulantes se hallaba un piloto de nombre reconocido (William Baffin). Lo que hallaron fue un abundante banco de ballenas (fuente de aceite para el alumbrado y varillas para el atuendo femenino) (27).

Por su parte, los franceses remarcaron su presencia merced al viaje de Samuel Champlain, un hombre multifacético que llegó a pasar por México. Champlain redactó una memoria sobre la empresa que enviaría al rey, quien le nombró geógrafo. Su expedición le llevó tras la estela de Cartier en pos de

---

(24) Posteriormente, en los ss. XIX y XX se ofreció recompensa (1817) a quienes hallaran el paso del NO, lo que estimuló a varios exploradores cuyo final fue, casi siempre, luctuoso. En 1845 John Franklin y sus hombres desaparecieron. Hubo que esperar a 1906, cuando Roald Amundsen alcanzó el éxito, que ratificó también en la Antártida. Desde CALIC (1962), e incluso mucho antes, hasta BARREDO (2011) la bibliografía sobre el particular ha sido amplísima.

(25) Había sido fundada en Londres (1555) para beneficiarse del comercio en exclusiva entre Inglaterra y Rusia, ciudad de Arkangel.

(26) Fruto del viaje fue la fundación, sobre la isla que hoy se llama Manhattan, de Nueva Ámsterdam, poblada inicialmente con treinta colonos, la cual, como es sabido, cuando pasó a manos inglesas (1664) fue rebautizada con su nombre actual, Nueva York.

(27) Los mapas grabados e impresos sobre Norteamérica y especialmente de la parte septentrional y búsqueda del paso son muy importantes; particularmente interesante son los que se hallan en CHARLEVOIX (1744) en sus diferentes tomos y ELLIS (1750); ver HERNÁNDEZ RUIGÓMEZ (2010).



NE atlántico en la cartografía holandesa, recogiendo aportaciones de los navegantes. Un testimonio de la laboriosa búsqueda de un paso por el Norte de América hacia el Oeste (apud ELLIS, 1750).

una ruta hacia California y China (1604). Gracias a sus dotes y su entusiasmo pudo soportar el invierno austral y el escorbuto, y hasta ver la naturaleza de color de rosa, con una residencia modesta pero mostrada como una mansión con un jardín idílico, rodeado de estanques poblados por hermosas truchas y de aves cantarinas. Finalmente fundaron Quebec.

Buscando el Paso, los franceses contribuyeron al conocimiento de América del Norte progresando por la vía del San Lorenzo con participación de algunos eclesiásticos. Louis Jolliet tomó el testigo navegando por el gran río a través del país de los indios muscogui y por otra corriente fluvial a la que estos que denominaban «Mitchisipi», que desembocaba, según pensaban, en el mar de California; de haber sido así, el hallazgo del Paso hubiera sido un hecho.

En el mismo siglo (1667) Cavallier de La Salle aprovechó la cartografía existente para hacer un viaje que le condujo por el Misisipí (Mississippi), donde murió a manos de sus compañeros.

Sin embargo, en este elenco de buscadores de un paso septentrional o del noroeste hubo algunos nombres que sobresalieron particularmente. Son Alejandro Malaspina con José Bustamante, además de la subcomisión de Dionisio Alcalá Galiano y Cayetano Valdés (28), James Cook y George Vancouver; dejaron singulares descripciones y memorias, así como testimonios cartográficos y toponímicos. De todos ellos la bibliografía aparecida en las últimas décadas (CEREZO, 1991) y la documentación archivística catalogada es prolífica (HIGUERAS, 1985). El apostadero de San Blas sirvió a los

---

(28) La aportación española en el Pacífico septentrional americano fue muy notoria, y la abundancia de documentación y cartografía en el Museo Naval de Madrid es portentosa.

propósitos para los que fue creado (29) a lo largo de medio siglo; los Juan Pérez, Bodega y Quadra, Mourelle y otros realizaron expediciones llenas de interés, cuya documentación se halla en el Museo Naval de Madrid.

Cuando los Malaspina y Bustamante presentaron su proyecto (1788) de «un viaje político y científico alrededor del mundo» (MN, Ms. 1826, ff. 1-6), no pusieron especial énfasis en la búsqueda del Paso; conocían bien los esfuerzos realizados y el fiasco cosechado, pero tampoco quedaba descartada la posibilidad que pudiera ofrecerse (navegando por las costas californianas «al Norte entre el Asia y la América hasta donde lo permitan las nieves y hecha escala en Kamchatka —sin son autorizados por el gobierno— se seguirá a Cantón para vender las pieles de nutria a favor de la marinería...»). Asimismo, deberían cumplir con sus objetivos iniciales, etnográfica y geográficamente modestos pero apreciables: acopio de curiosidades, especulaciones políticas, conocer los asentamientos rusos e ingleses, localizar puntos estratégicos para el control y defensa del territorio y del comercio (MN, Ms. 583, ff. 5ss.), que adquirieron un interés especialmente geográfico tras las aportaciones documentales de Espinosa y Tello (CUESTA, 1993).

El objetivo de Bustamante fue la verificación del paso del Pacífico al Atlántico preconizado por Ferrer Maldonado, que había quedado sin fundamento. La única posibilidad que quedaba —a fines de siglo— era que estuviese en la infinidad de canales y estrechos. Ese fue el cometido dado (1792) por Malaspina y por Bustamante a Alcalá Galiano y a Valdés (MN, Ms. 280). El propio Alejandro Malaspina escribió al virrey, conde de Revillagigedo (10 nov.), que el 2 de septiembre, teniendo a la vista el estrecho de Fuca, reconocía con rubor que abandonaron la comprobación de una posible vía para «la comunicación entre los mares Pacífico y Atlántico» (MN, Ms. 583). Se dio el impulso necesario a la denominada subcomisión de los Dionisio Alcalá Galiano y Cayetano Valdés, con el beneplácito del virrey, para el «reconocimiento del estrecho de Juan de Fuca y demás pequeños trozos de la costa que no pudieron perfeccionar las corbetas [de Malaspina y Bustamante]» (MN, Ms. 280), verificando la existencia de un eventual paso interoceánico. Las instrucciones que se les dieron en lo relativo al Paso fueron reconocer minuciosamente el estrecho de Fuca y sus inmediaciones, así como proceder a un estudio geográfico, físico y humano del golfo de Nicaragua y su posible comunicación con el Atlántico a través del río San Juan (MN, 427, 178ss.)

Por su parte, Cook (conocedor de la expedición de Vitus Bering) aparece en escena por interés del Almirantazgo inglés y estimulado por el premio que su rey ofrecía. Posteriormente (1777), en el Pacífico y con Vancouver en la

---

(29) Fundación de Gálvez (1769) como punto estratégico para el reconocimiento y defensa de la costa americana del Pacífico noreste, en respuesta a la frecuente presencia de rusos y a las incursiones inglesas desde el interior continental. Gálvez pretendía establecer misiones y presidios que consolidaran la presencia terrestre, y surgideros y puertos, base de los navíos, para el control de la costa.



Continuación de los reconocimientos hechos en la costa noroeste de América en los buques de S.M. en varias campañas entre 1774 a 1792 (Alcalá Galiano y Valdés, 1802).

tripulación, reconoció minuciosamente la costa hacia el norte hasta los 65° pero por muchos entrantes que halló terminó convencido de la inexistencia del Paso. No obstante, avanzó hasta alcanzar las proximidades de los 70° N con iguales resultados. Casi veinte años después, otras dos expediciones infructuosas, capitaneadas por Vancouver y por Alexander MacKenzie, sirvieron para convencerse de la inexistencia de una vía de comunicación.

Ya en el siglo XIX prosiguieron los esfuerzos exploratorios, protagonizados por notables personajes de la historia de los descubrimientos marítimos (John Ross, William E. Parry, James Clark Ross y Frederick W. Beechey) y de las exploraciones terrestres (John Franklin, George Back, Peter W. Dease, Thomas Simpson y John Rae). Para terminar, se ha considerado a Robert McClure (1851) descubridor del paso del noroeste, por más que el tránsito por él resultaba impracticable para unas naves que habían aumentado notablemente su desplazamiento y tonelaje. John Rae estableció poco después (1854) una derrota quizá algo mejor.

Con John Franklin se iba a iniciar la etapa final de la búsqueda del Paso en el siglo XIX, una vez vencido Napoleón, aprovechando a los numerosos oficiales cualificados que, tras la desmovilización, habían quedado desocupados, a lo que también contribuyó, como acicate adicional para hallar el paso del noroeste, los incentivos económicos ofrecidos. David Buchan y John Franklin entraron en la competición; también John Ross, con William E. Parry en la tripulación. Los primeros fracasaron en su intento a causa del hielo; los segundos llegaron a navegar por la bahía de Baffin hasta que los fríos les hicieron desistir.

Sería precisamente Parry el llamado a proseguir el empeño (1819). Hijo de médico y con experiencia propia, supo aprovisionarse inteligentemente para prevenir los terribles accesos de escorbuto —pudo disponer de mayores reser-



vas de alimentos en conserva—. Parry encontró la entrada del Paso pero, nuevamente, el hielo bloqueó el acceso. Cuando los témpanos se lo permitieron, puso rumbo a Inglaterra. En su siguiente expedición (1821), el hielo también le cerró el paso, ahora en la bahía de Hudson. Estaba convencido de que el Paso sería impracticable debido a la intensidad y gelidez del frío. Nuevos viajes efectuados por él mismo (1824) y por Franklin se saldaron con el mismo frustrante final (1827).

Los restos de John Franklin (1845) y de los demás miembros de su expedición fueron hallados en las inmediaciones de la isla del Rey Guillermo. Franklin pretendía cartografiar la costa ignorada del paso del noroeste, pero el hielo, el escorbuto y la intoxicación alimentaria malograron trágicamente el proyecto. Entre estas expediciones de rescate sobresale la de Robert McClure, que cruzó el Paso de oeste a este (1854) después de una larga travesía preparatoria que, desde Londres, le había llevado a Bering pasando por el cabo de Hornos. No obstante, McClure, inmovilizado por el hielo, a punto estuvo de repetir el trágico destino de Franklin y de morir con el resto de sus hombres, pero todos ellos fueron salvados providencialmente por Edward Belcher, cuya expedición había zarpado en rescate de Franklin.

## Concluyendo

Tras la búsqueda de Colón, la impulsada por Cortés y los demás ensayos por otras latitudes, un eximio cronista de Indias (1590), José de Acosta (1962, p. 107), había recogido descripciones en torno a la idea del océano (30), de la hasta entonces fracasada búsqueda del Paso y de los inconvenientes teológicos que comportaba el intento de construirlo para dominar la Naturaleza, dado el desnivel entre los dos océanos que conocía y cuya conexión (por vasos comunicantes) originaría grandes catástrofes. La de Acosta era una postura «razonable» a tenor de un tiempo y de una mentalidad, y servía para ocultar la incapacidad técnica de construir a la sazón un canal interoceánico, empresa que hasta el siglo XIX no tuvo visos de verosimilitud, y solo a comienzos del XX adquiriría caracteres de certeza.

El paso por el sur permanece expedito; no puede ser de otra manera. A caballo del siglo XX las ensoñaciones de un paso por latitudes medias se mate-

---

(30) Uno y único (aunque dividido en Mar del Norte y por el del Sur) donde se encuentran todas las islas y continente hallados (ACOSTA, 1962, p. 107); que por donde pasó Balboa piensa que no hay más de siete leguas entre ambos mares, «porque como aunque se anden diez y ocho de Nombre de Dios a Panamá e rodeando y buscando la comodidad del camino (...). Han platicado algunos de romper este camino de siete leguas y juntar el un mar con el otro para hacer como el pasaje al Pirú, en el cual dan más costa y trabajo diez y ocho leguas de tierra que dos mil y trescientas que hay de mar (...). A esta plática no falta quien diga que será anegar la tierra, porque quieren decir que el un mar está más bajo que el otro» (*ibidem*, p. 108). Menos temerosos de Dios, los franceses y, posteriormente, los norteamericanos abordaron la empresa con el consabido éxito técnico y económico.

rializaron en la construcción del famoso canal de Panamá (31), que ahora, inmersos ya en pleno siglo XXI, va a ser objeto de reforma.

Por mar, tierra o a través del hielo, el norte de la América septentrional ha sido cruzado tardía pero reiteradamente por hombres como de John Rae, vinculado a la Compañía de la Bahía de Hudson; Knud Rasmussen, en trineo de perros (1924), Henry Larsen, navegando desde Vancouver (1940), y por barcos de Estados Unidos, etc.

Por fin, hay que estar atento al denominado cambio climático y su efecto sobre el paso del noroeste con vistas al tránsito, a su explotación y también al planteamiento de nuevos conflictos internacionales. Quizá surja alguna voz discrepante que, también retóricamente, pregunte por el *testamento de Adán*.

## Bibliografía

- ACOSTA, José de: *Historia natural y moral de las Indias* (ed. de E. O'Gorman). México, 1962.
- ALCALÁ GALIANO, Dionisio, y VALDÉS, Cayetano: *Relación del viaje hecho por las goletas sutil y mexicana en el año 1792 para reconocer el estrecho de Juan de Fuca*. Madrid, 1802, BMN [Biblioteca del Museo Naval de Madrid], 3882 y 4296.
- BARREDO RIESCO, Eduardo: «Primer centenario de la llegada del hombre al Polo Sur. Amundsen», en *Boletín de la Real Sociedad Geográfica* CXLVII, pp. 395-438. Madrid 2011.
- CALIC, Edouard: *Amundsen: el último vikingo*. Rialp, Madrid 1962.
- CATTANEO, Angelo, y DOMINGUES, Francisco Contente (coords.): *Mundus Novus Vespucci: Ancient World and New World*. Lisboa 2012-2013.
- CEREZO, Ricardo: *La expedición Malaspina (1789-1794)*, 9 vols. Lunwerg-Museo Naval, Madrid 1991.
- CHARLEVOIX, P.F.X: *Histoire el description generale de la Nouvelle France...* Chez Rollin fils..., París 1744.
- CUESTA DOMINGO, Pilar: *José Espinosa y Tello y su aportación a la historia de la hidrografía*. Universidad Complutense, Madrid 1993.
- CUESTA DOMINGO, Mariano: *Alonso de Santa Cruz y su obra cosmográfica*, t. I. CSIC, Madrid 1983.
- : «La fijación de la Línea [de Tordesillas] en el Extremo Oriente», en *El tratado de Tordesillas y su época*, t. III. Setúbal-Salamanca-Tordesillas 1994; Madrid 1996, pp. 1477-1483.
- : «*Potestas et auctoritas*. El Papado ante la expansión ibérica (1455-1505)», en *Poder espi-*

---

(31) Un apunte cronológico sobre el canal de Panamá: 1880: Primer intento, francés, de construir del canal; 1902: Por la ley Spooner, Roosevelt decide la construcción del canal; 1903 (enero): Preparación del tratado Herrán-Hay sobre la construcción del canal de Panamá por EE.UU.; 1903 (agosto): El Congreso de Colombia rechaza el tratado; 1903 (noviembre): Panamá se independiza de Colombia y como república independiente es reconocida por el Congreso de EE.UU.; 1903 (noviembre): Por el tratado Hay-Bunau Varilla se autoriza a EE.UU. a continuar la construcción del canal de Panamá, dejando en sus manos la soberanía de la Zona del Canal; 1904: Reapertura de las obras del canal de Panamá por EE.UU.; 1913: Finalización de la construcción del canal de Panamá, simbolizada el 15 de agosto del año 1914 por la travesía del vapor *Ancón*; 1964 (enero): Protesta estudiantil panameña, reprimida por las tropas norteamericanas que defendían el canal; 1977 (septiembre): Firma del tratado Torrijos-Carter, para la progresiva devolución de la soberanía de la Zona del Canal de EE.UU. a Panamá; 1999: Comienza su andadura la Autoridad del Canal de Panamá, que sustituyó a la comisión anterior.

- tual/poder temporal. As relações Igreja-Estado (1179-1909)*. Academia Portuguesa da História, Lisboa 2009, pp. 470-502.
- : *Cartografía medieval hispánica. Imagen de un mundo en construcción*. Real Sociedad Geográfica, Madrid 2009.
- (comisario): *Imago mundi. Mapas e imprenta*. Catálogo de la exposición homónima, Madrid 2010.
- y ROJAS, J. L. de: *Capacidad náutica, potencia expansiva, desarrollo económico*. Academia de Marinha de Portugal, Lisboa 2009.
- y SURROCA CARRASCOSA, A. (coords. y eds.): *Cartografía hispánica. Imagen de un mundo en crecimiento, 1503-1810*. Ministerio de Defensa, Madrid 2010.
- ELLIS, Henry: *Voyage à la baye de Hudson, fait en 1746 et 1747, par les navires le Dobbs-Galley et la California, pour la découverte d'un passage au nord-ouest...* Impr. d'Elie Luzac, París 1750.
- EZQUERRA, Ramón: «El viaje de Pinzón y Solís al Yucatán», en *Revista de Indias*, núms. 119-122. Madrid 1970, pp. 216-239.
- HERNÁNDEZ RUIGÓMEZ, Almudena: «Una tierra de promisión y la conquista del “Oeste” norteamericano», en *Imago Mundi*, 2010, pp. 340-360.
- HERRERA Y TORDESILLAS, Antonio de: *Historia general de los hechos de los españoles en las islas y tierra firme del mar océano*, 4 t. (ed. de M. Cuesta Domingo). Universidad Complutense, Madrid 1991.
- HIGUERAS, Lola: *Catálogo crítico de los documentos de la expedición Malaspina del Museo Naval*, 3 t. Museo Naval, Madrid 1985.
- LEITE, Duarte: *Descobrimientos portugueses*. Lisboa 1958.
- MEDINA, J. Toribio: *Juan Díaz de Solís*. Santiago 1897.
- MENDIZÁBAL, Alonso: *Lorenzo Ferrer Maldonado y el paso del NO*. BMN 17.553.
- MORALES PADRÓN, Francisco: *Atlas histórico-cultural de América*, 2 t. Las Palmas de Gran Canaria 1988.
- MOTA, A.T. da (dir.): *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas*. Lisboa 1975.
- NAVARRO, Luis: *Francisco de Ulloa. Explorador de California y Chile oriental*. Badajoz 1994.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: *La carta de Juan de la Cosa*. Madrid 1992.
- PASTELLS, P: *El descubrimiento de Magallanes*, 2 t. Madrid 1920.
- PERES, Damião: *História dos descobrimientos*. Oporto 1960.
- PORTUGALIAE MONUMENTA CARTOGRAPHICA*, t. I. Lisboa 1960.
- PUENTE Y OLEA, M: *Los trabajos geográficos de la Casa de la Contratación*. Sevilla 1900.
- VARGAS PONCE, José: *Relación del último viaje (sic) al Estrecho de Magallanes de la fragata de S.M. Santa María de la Cabeza, en los años de 1785 y 1786*. Viuda de Ibarra, hijos y compañía, Madrid 1788.
- VIGNERAS, L.A.: «El viaje de Esteban Gómez a Norteamérica», en *Revista de Indias*, núm. 68. Madrid 1957.
- VV.AA.: *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, 3 t. Ed. Naval, Madrid 1992.

# DARIÉN, VASCO NÚÑEZ DE BALBOA Y EL DESCUBRIMIENTO DEL MAR DEL SUR

José María MADUEÑO GALÁN  
Capitán de Navío (R)

## Introducción

Darién fue la primera colonia establecida sobre el continente americano, la capital de un amplio dominio definido aún solo en parte. Acogió sede episcopal con cabildo pleno y durante algún tiempo, antes de que la peste la diezmará, llegó a albergar 3.000 habitantes españoles. Perduró desde 1509 hasta 1524. Su administración costaba a la Corona 15.000 ducados anuales en sueldos. Fue la madre de todas las exploraciones y los establecimientos desde México hasta la Tierra de Fuego, y en su historia se condensa a escala reducida la entera de la conquista del Nuevo Mundo por los españoles.

Los sucesos ocurridos allí pueden reconstruirse con cierta precisión ateniéndose lo más exactamente posible a las fuentes originales. Desde luego, su historia no se ajusta a los cánones del realismo. Recientemente construida, en ella nos tropezamos con auténticos villanos y más de un héroe genuino, que se ven envueltos en aventuras, desastres, conspiraciones y difíciles triunfos con escasos paréntesis de calma entre las crisis. Compañeros broncos, botines (que correctamente denominaban «ganancia») en montones de oro y almudes de perlas, caballeros chapetones (inexpertos), demacrados pero soberbios dentro de la mohosa elegancia de la seda y el terciopelo, damas procedentes de la corte o de los burdeles de Sevilla, atareados burócratas duchos en dilaciones, corrupciones y «expedienteo», y nunca hombres de medias tintas..., todo un retablo de tipos y sucesos reales, pese a su sabor novelesco, que pueblan las páginas de la historia de marras.

Además de todo ello, el propio marco era también fantástico, no tanto por su exotismo bravío —condición aplicable entonces a todo el Nuevo Mundo— como por lo inverosímil de que en él se decidiese emplazar un asentamiento.

En el extremo meridional del Caribe, donde la línea costera colombiana se une al istmo de Panamá, se halla el golfo de Urabá, conocido como «Mar Dulce». La orilla este del golfo, más abajo de Punta Caribana, es una región de colinas achaparradas y playas quebradas flanqueadas de palmeras, dominada antaño por los feroces urabaes. El interior está repleto de pantanos, tras los cuales se extiende el medio anegado desierto del valle del río Atrato. Más al



El Darién. La flecha señala el itinerario seguido por la expedición descubridora de Vasco Núñez de Balboa.

toda la región y los límites con la gobernación de Urabá.

Sería imposible imaginar un lugar más inverosímil para establecer una colonia. Darién carecía de un buen puerto, de un gran río, de una tierra de labor. No dominaba ninguna ruta comercial presente o futura. Los barcos, que llegaban con gran dificultad, tenían aún mayores impedimentos para el regreso, y si alguno era demasiado grande para carena, corría grandes peligros. Su clima era malsano y, lo peor de todo en aquellos tiempos, sus yacimientos resultaban insignificantes. Para completar el cuadro, su capital estaba situada en un valle angosto y pantanoso a cinco millas del mar, en una situación estratégicamente inadecuada, en la que era imposible producir alimentos para más de unos cientos de personas. Sin embargo, la audacia humana, hermanada con la fortuna, a veces se impone a la lógica y, a despecho de la razón geográfica, Darién llegó a ser un eslabón importante en la cadena del Imperio.

El protagonista de la historia de este eslabón fue Vasco Núñez de Balboa (Balboa), joven y gallardo espadachín que se convirtió en una de las grandes figuras del Descubrimiento. El territorio y el hombre están tan íntimamente ligados que no pueden contemplarse el uno sin el otro. Casi todo lo que sabemos de Balboa está centrado en Darién, y sin él Darién tal vez nunca habría figurado en las páginas de la historia. Balboa participaba en la pequeña arma-

oeste, hacia el istmo, la orilla está formada por un lodazal donde crecen los mangles y zigzaguean los canales del delta del Atrato. Por arriba del delta se extiende una faja de costa abrupta donde la tierra se alza en escarpaduras, oscurecidas por la floresta tropical que sube hasta las cimas de la sierra. Esta faja, desde el río Tanela (que desemboca en la margen izquierda del bajo Atrato) hasta el final del golfo, era Darién. El topónimo tiene su origen en la lengua de los indios cueva, una tribu indígena exterminada a lo largo del siglo XVI. Tanela (el «Aluka *Tiwal*» de los nativos), españolizado y degenerado por la pronunciación, quedó con ese nombre, con el que se designó a la región donde se asentaron y a las diferentes comunidades indígenas que allí estaban o se establecieron. Posteriormente fue la denominación con que se conoció al actual río Atrato y a la primera ciudad fundada en Tierra Firme, y por último pasó a designar

da que la descubrió, y nueve años después se hallaba entre sus conquistadores. El enclave se fundó a sugerencia suya, él fue quien lo gobernó durante los primeros años y de él partiría para las exploraciones de las que resultaría el descubrimiento del Pacífico. Otros personajes influyeron sobre los acontecimientos decisivos de la colonia —el gobernador Pedrarias, el de los ojos grises, llamado «Furor Dómine»; el indómito obispo, y una multitud de oficiales maniobreros y de colonizadores—. Pero detrás de estos hechos es corriente encontrar en último término a Balboa, a quien humillaban, pero al que nunca podían olvidar como constante fuerza determinante, en razón de las emociones que suscitaba. Cuando le destruyeron, el enclave no pudo sobrevivirle. El gobierno se trasladó a Acla y posteriormente a Panamá, donde hoy continúa. La antigua capital volvió a ser anegada por la selva y hasta se le quitó el nombre de Darién para dárselo a otras provincias.

Todo ese ciclo extraordinario que comprende desde el descubrimiento hasta el abandono se cumplió en menos de veinte años, y lo más significativo de la vida de la colonia y de su héroe se concentra en tan solo diez de ellos. Fue bastante. Darién fue «el principio y la base de todos los descubrimientos y asentamientos de los cristianos en Tierra Firme...», y de la escuela de Balboa salieron los capitanes y demás hombres famosos para todas las empresas posteriores.

## Los inicios de Balboa

Del conquistador español se desconoce con exactitud el año y lugar de nacimiento. Generalmente se señala la ciudad de Jerez de los Caballeros (provincia de Badajoz) como su cuna hacia 1475, pues fray Bartolomé de Las Casas, que lo conoció, afirmó que en 1510 era «mancebo de hasta treinta y cinco o pocos más años, bien alto y dispuesto de cuerpo, y buenos miembros y fuerzas, y gentil gesto de hombre muy entendido, y bueno para sufrir mucho trabajo». Era blanco, de pelo y barba rojizos, e impresionaba a cuantos lo trataban por la gracia nerviosa de sus ademanes y su persuasiva elocuencia. Se afirma que su padre era Nuño Arias de Balboa, y su madre, una señora de Badajoz. Fuera de esto, todo lo que se puede decir de sus padres es que, puesto que él era «hidalgo y de sangre limpia», serían patricios, católicos, racionalmente puros y casados legítimamente, una combinación no demasiado frecuente en la Castilla del siglo xv. Este matrimonio tuvo varios hijos: Gonzalo, que parece haber sido el primogénito, y Juan, y quizá otros dos llamados Vasco (síncopa de *Velasco*) y Alvar.

La familia, de origen gallego, había sido rica y poderosa, y por sus venas corría sangre de reyes godos y de la casa real de León, pero en la época de Balboa la mayor parte del primitivo esplendor se había extinguido, y su familia inmediata, aunque seguía siendo noble, carecía de fuerza e influencia.

Recibió la educación propia de su condición social. Es decir, entró a servir en una gran casa como paje. El aprendizaje de tales servidores empezaba en la



Vasco Núñez de Balboa.

infancia y proseguía hasta que se hacían escuderos. Balboa entró como paje en casa de Pedro Puertocarrero, el famoso señor sordo de Moguer, donde se educó en letras, modales y armas. El aire salino que soplaba sobre Moguer, con su aroma a aventura, podía agitar a cualquier joven de espíritu inquieto —por otro lado, en 1500 no era necesario ningún estímulo adicional, pues una nueva fiebre de exploraciones se extendía por Castilla—. Y Balboa, a quien la enfermedad de su señor le impedía salir en campaña, la misión propia de un escudero, sucumbió al hechizo. Así que a fines de siglo se trasladó a Sevilla.

## La expedición de Bastidas

En 1500 se enroló como escudero en la expedición organizada por el escribano público de Triana Rodrigo de Bastidas y el cartógrafo Juan de la Cosa. La expedición partió de Cádiz hacia marzo de 1501 y llegó a La Guajira, desde donde navegó lentamente (durante cinco meses) hacia occidente, descubriendo la actual costa atlántica colombiana y luego la costa atlántica panameña desde el golfo de Urabá hasta un punto desconocido (quizá Punta Manzaniello), situado a unas 150 millas del Darién, donde se convenció de que era imposible continuar —los barcos tenían perforadas las quillas por la *broma*, molusco lamelibranquio del Caribe que devoraba las cuadernas de roble—. De la Cosa se encargó entonces de enfilar hacia la isla de Jamaica, donde estuvieron a punto de hundirse, y luego a La Española, en la que naufragaron en febrero de 1502, a poco de entrar en el golfo de Jaraguá (hoy Gonaives), cerca de donde está ahora Puerto Príncipe, la capital de Haití. Sus tripulantes emprendieron camino hacia Santo Domingo. Los recibió el gobernador, fray Nicolás de Ovando, quien suministró pasaje a la Península a Bastidas y a De la Cosa. Balboa, al que se premió con unas tierras de labor, decidió no retornar con ellos y probar fortuna en la isla.

Durante su estancia debió de participar en la campaña de «pacificación» de Ovando para acabar con la resistencia indígena, pues resultó otra vez premiado. Fue uno de los fundadores de la población de Salvatierra de Sabana, hoy Les Cayes, y cabe pensar que participó como soldado en dicha conquista, lo que explicaría que obtuviera un repartimiento de indios. Otra actividad suya en Salvatierra fue la cría de cerdos, negocio muy próspero entonces. Parece



Mapa de Haití y la República Dominicana, territorios en que en la actualidad se divide políticamente la isla que en su día se denominó «La Española».

que tampoco esto le salió bien, pues ocho años después de haber puesto pie en la isla seguía tan escaso de fortuna como cuando llegó. Endeudado hasta las cejas, intentó cambiar de vida y enrolarse en las expediciones a Tierra Firme, así que decidió trasladarse a Santo Domingo.

### Polizón con perro en la expedición de Enciso

Pero esto no iba a resultarle fácil, pues sus acreedores no estaban dispuestos a dejarlo salir si no les pagaba. Supo entonces que estaban listos para salir los barcos del bachiller Enciso, lugarteniente de Ojeda, quien estaba recogiendo refuerzos y víveres en La Española para llevarlos a la gobernación de Urabá, y decidió irse en uno de esos buques.

En vista de que no podía embarcar legalmente, ideó una estratagema para ir de polizón. Con la ayuda de su amigo Bartolomé Hurtado, que iba de tripulante, se escondería en una pipa (tonel) vacía o en unas velas estibadas (existen las dos versiones), y no saldría hasta que la pequeña armada se hallara a una distancia prudencial de la costa. El único inconveniente era que se empeñó en llevarse a su perro. Hurtado trató de disuadirlo, porque al can podía darle por ladrar durante la maniobra de salida, mas no hubo forma de convencer al tozudo extremeño (1). Conviniéron al fin en que irían los dos, Balboa y

(1) Un perro era por entonces un arma de combate contra los indios, y *Leoncico* valía su peso en oro, pues era hijo del famoso Becerrillo, el perro al que Ponce de León llevó de La Española a Puerto Rico y al cual le correspondió la paga de un ballestero.





su mastín español, que atendía por *Leoncico*. Pues bien, se embarcaron en el barco de Enciso y, una vez lejos de la costa, como estaba planeado, se presentaron al bachiller, confiando en su clemencia. El lugarteniente de Ojeda, perplejo ante la aparición, cogió una rabieta absurda y, temiendo que le hicieran pagar a él lo que el extremeño debía, les amenazó con dejarlos en una isla desierta, lo que produjo asombro e indignación en los tripulantes. Tras la intercesión de

varios marineros y tripulantes, Enciso aceptó por último que perro y amo siguieran a bordo, pero este encuentro marcaría en lo sucesivo las relaciones personales entre ambos personajes.

La pequeña armada siguió hacia Tierra Firme sin nuevos contratiempos. Frente a Cartagena vieron acercarse un bergantín. Fueron a su encuentro y descubrieron con sorpresa que a bordo iban los supervivientes de una fundación de Ojeda en el golfo de Urabá. Los mandaba el teniente Pizarro, quien dio a Enciso cumplida cuenta de su desventura. Desde que salieran con Ojeda de Santo Domingo, todo habían sido calamidades. El rey regente, Fernando el Católico, había otorgado en 1508 sendas gobernaciones, llamadas Urabá y Veragua, a Alonso de Ojeda y a Diego de Nicuesa, y estos habían parado en La Española en 1509 para completar sus dotaciones antes de salir para sus respectivos destinos. Ojeda continuó viaje el primero, dejando en la isla a su segundo, el bachiller Martín Fernández de Enciso, para que reclutara más hombres y saliera después en su busca. Nicuesa salió después e hizo lo propio con Rodrigo de Colmenares, que permaneció en la isla.

Pizarro informó de que la flotilla de Ojeda había llegado a Cartagena, donde desembarcaron unos cien hombres que atacaron el poblado indígena de Turbaco. Allí cayeron en una emboscada en la que murieron setenta españoles, entre ellos el cartógrafo Juan de la Cosa. Ojeda pudo salir del aprieto y llegar hasta la playa. Dada a su gente la orden de reembarco, cuando iba abandonar el lugar avistó la flotilla de Nicuesa. Juntos dispusieron un ataque de castigo que realizaron con éxito. Luego, Nicuesa siguió hacia su gobernación de Veragua, y Ojeda, hacia Urabá con el objetivo de fundar una población. La fundó, en efecto, aunque no pasaría de un centenar de casas de madera y un fuerte. Se llamó San Sebastián de Urabá. Estaba situada en el golfo de este nombre, uno de los lugares más insalubres de América, así que no es de extrañar que los españoles empezaran a sufrir fiebres y a fallecer a causa de ellas. Acuciados por el hambre, que comenzaba incluso a cobrarse vidas, los supervivientes decidieron buscar alimentos en los poblados indígenas próximos. Pero la incursión era arriesgada, pues los nativos del lugar untaban sus flechas con curare, un veneno tan eficaz que una herida insignifi-

cante producía la muerte. El propio Ojeda resultó herido en la refriega, y aunque se salvó aplicándose un «fierro rugiente» —es decir, al rojo vivo— en el muslo, la lesión le dejaría cojo. Al cabo de varias semanas, San Sebastián de Urabá era ya un cementerio. La única salvación para los supervivientes eran los buques de Enciso. En mayo de 1510, Ojeda decidió ir en persona a buscar a su lugarteniente. Dejó instrucciones a su teniente Pizarro para que esperase cincuenta días, al cabo de los cuales era libre de hacer lo que considerase más conveniente, y salió hacia La Española. Desdichadamente, el gobernador naufragó en la costa cubana, y se vio obligado a marchar a pie con dirección a levante. Desde allí envió en una canoa a uno de sus hombres, el cual consiguió llegar hasta Jamaica, cuyo gobernador, al conocer la tragedia, mandó una carabela a recoger a los naufragos. Cuando Ojeda llegó a La Española, de la que ya no se movería hasta su muerte, era ya muy tarde para enviar socorro a los hombres de San Sebastián. En cuanto a Pizarro, esperó disciplinadamente los cincuenta días ordenados, al cabo de los cuales ordenó embarcar a los que quedaban vivos en dos pequeños bergantines. El de Pizarro consiguió alcanzar Cartagena, pero el otro, que había partido con 28 hombres y dos mujeres, naufragó en la costa cubana. Los indios mataron a los hombres y se quedaron con las dos mujeres, que permanecieron allí hasta que las encontró Diego Velázquez, el conquistador de la isla, quien —todo hay que decirlo— no solo rescató a las españolas, sino que las casó con dos de sus hombres. Enciso no quedó muy conforme con la historia de Pizarro, al que tomó por cabecilla de un grupo de desertores —decididamente, el bachiller se nos muestra de nuevo como uno de los descubridores con menos tacto político—, y no se convenció de la veracidad del relato hasta que el futuro conquistador del imperio incaico le mostró las instrucciones que le diera Ojeda. Enciso ordenó entonces poner proa a San Sebastián, lo que aterró a los hombres de Pizarro, los cuales, recién salidos de aquel infierno, le rogaron que les permitiera volver a La Española. Viendo que sus ruegos se estrellaban contra la tozudez de Enciso, reforzaron el argumento ofreciéndole todo el oro que habían reunido. Todo fue inútil. El bachiller no se apeó y ordenó navegar hacia Urabá. La flotilla siguió al golfo, donde encalló la capitana y se perdieron las credenciales de Enciso. Cuando los españoles llegaron a San Sebastián, a sus ojos se abrió un panorama desolador. Los indios lo habían quemado todo: las chozas edificadas y hasta el fuerte. A pesar de todo, Enciso, sin saber muy bien qué hacer, mandó desembarcar y permanecer allí algunos días. El bachiller era hombre incapaz de tomar ninguna determinación. Persona culta —fue autor de la célebre *Summa de Geografía*—, había amasado una pequeña fortuna en La Española aprovechando los infinitos pleitos propios de aquel momento fundacional, pero carecía de dotes de mando. Tras decidir al fin convocar una reunión para estudiar la situación, estando los españoles deliberando sobre qué hacer, Balboa se puso en pie y dijo a sus compañeros que, viniendo por esa costa con la expedición de Bastidas, habían entrado en este golfo, y a la parte de occidente, en la orilla derecha de un gran río, vieron un pueblo con abundante tierra cultivable y



Nuestra Señora de la Antigua.

cuya gente no ponía «hierbas» (veneno) en sus flechas. Todos decidieron ir a buscarla, y Enciso el primero (2). Setenta y cinco españoles quedaron en San Sebastián, y el resto embarcó en los bergantines para dirigirse al sitio indicado por Balboa. Pasaron a la otra orilla del golfo de Urabá (donde empezaba, por consiguiente, la gobernación de Veragua, concedida a Nicuesa) y navegaron unas 14 millas náuticas hasta llegar a un pequeño puerto.

Allí encontraron el río, la tierra y el poblado indígena, donde unos quinientos guerreros, dirigidos por su cacique, Cémaco, se dispusieron a defenderse de los invasores. Por si acaso, los españoles decidieron invocar la protección de la Virgen de la Antigua, venerada por los marinos de Sevilla, a la que prometieron, si les sacaba con bien de aquel lance, poner su nombre a la ciudad que fundaran, en la que levantarían además una igle-

sia para su devoción, aparte de enviar a Sevilla un romero con una ofrenda de oro y joyas. La Virgen debió de atender sus ruegos, pues el combate no pasó de una exhibición de armas, tras la cual los indios salieron en desbandada abandonando la impedimenta. Se recogieron algunas flechas y se comprobó que, en efecto, no estaban envenenadas. Sorteado el envite, los expedicionarios penetraron luego en la aldea indígena, donde efectuaron una minuciosa requisa de cuanto tenía algún valor: oro, algodón, víveres, hamacas, utensilios de cocinar, etc. Los soldados hicieron también algunos prisioneros, entre los que hallaron varios lugareños vestidos con ropas de mujer. Inquirieron al respecto y comprobaron que, efectivamente, eran hombres que actuaban como mujeres. Se trataba de *bardajes* (sodomitas pacientes), pauta cultural muy extendida en el istmo, pero los españoles de entonces, poco versados en antropología, ciencia que no se desarrolló hasta el siglo XIX, los tacharon de «sodomitas», y como quiera que la homosexualidad se castigaba en Castilla con la pena de muerte, decidieron ejecutar la sentencia de inmediato y de forma brutal, quemando vivos a los reos. Enciso explicaría después con satisfacción:

---

(2) Aunque en principio pueda sorprender que el bachiller no entorpeciera también esta empresa, si bien se mira no le quedaba otro remedio. Había invertido todo su dinero en aquel refuerzo de hombres y víveres, y si regresaba en ese estado a La Española se arruinaría.

«Cuando tomé el Darién los apresamos a los sodomitas y los quemamos y cuando las mujeres los vieron se pusieron muy contentas», observación bastante cuestionable, pues es sabido el respeto de las mujeres por tales bardajes, que solían actuar como capataces dirigiendo el trabajo femenino, pero los españoles no estaban para sutiles relativismos antropológicos.

### **Fundación de la villa de Santa María la Antigua del Darién**

Tras el bárbaro episodio, se mandó incorporarse a los que se habían quedado en San Sebastián de Urabá, ya que el sitio descubierto parecía adecuado para establecer un asentamiento. Cuando todos estuvieron reunidos, se procedió a fundar formalmente, allá por noviembre de 1510, la población que se llamó en principio La Guardia y luego Santa María la Antigua del Darién, a sugerencia de Balboa. La primera ciudad estable de América estaba bien emplazada. La regaba un buen río: el Tanela, afluente del Darién (actual Atrato), que desembocaba en el mar a unas cuatro millas. El valle en que se levantaba se hallaba protegido al este y al oeste por montañas que la defendían del sol, un verdadero peligro en la zona. Desde la ciudad se tendieron dos caminos hacia la costa. Uno iba hasta la misma desembocadura del río, y el otro, hasta el puerto, distante unas ocho millas. Enciso volvió a mostrar su ineptitud para manejar la tropa y cometió el gran error de prohibir comerciar con oro y de negarse a repartir el botín capturado a los indios porque, según decía, eso era cometido de Ojeda, de quien nada se sabía. Esto le enemistó con la mayoría de los pobladores, lo que Balboa aprovechó para dedicarse desde entonces a menoscabar su autoridad, a fin de quitarle el mando de la ciudad y entregarlo a un cabildo.

Balboa consiguió su propósito y, en efecto, se acabaría por constituir un cabildo o regimiento de la ciudad, elegido por la asamblea o reunión de todos los habitantes. Curiosamente, los elegidos resultaron los enemigos de Enciso: Balboa y Benito Palazuelos (sustituído luego por Zamudio), como alcaldes; el doctor Alberto, médico de Ojeda, como tesorero; Bartolomé Hurtado, el amigo de Balboa, como alguacil. Como regidores se eligió a Diego Albítez, Martín Zamudio, Esteban Barrantes y Juan de Valdivia.

### **Balboa, capitán y alcalde mayor del Darién**

Balboa gobernó Santa María la Antigua de Darién desde 1510 hasta 1514. Su gobierno se inició tumultuosamente —durante esta etapa fueron desapareciendo los distintos candidatos a gobernador—, pero después seguiría una fase fecunda de descubrimientos y afianzamiento de la colonia que concluiría en 1513 con el descubrimiento del «otro mar», que luego resultaría océano. Balboa se muestra como un expedicionario que sigue una pauta colonizadora peculiar, utilizando con mesura la violencia. Ninguna conquista, por defini-

ción, es pacífica, porque nadie se somete de buen grado a un dominador extranjero; pero, dentro de la crueldad que toda empresa de este tipo conlleva, existen matices, y Balboa evidenció benignidad en una tarea que otros llevaron a cabo con enorme dureza.

Tras el nombramiento del cabildo (ayuntamiento, concejo, consistorio), la ciudad comenzó su vida. No había acabado aún 1510 cuando sus vecinos quedaron sorprendidos por la llegada de la flotilla de Rodrigo de Colmenares, lugarteniente de Nicuesa, quien había salido de La Española para reforzar la gobernación de Veragua y andaba buscando a su jefe.

Colmenares fue recibido con enorme entusiasmo ya que, aparte de la alegría de ver españoles, su arribada fue ocasión para que los vecinos de Santa María recibieran alimentos y vino. Informó de las nuevas de Santo Domingo, entre las que se destacaban la falta de informes de Ojeda, signo inequívoco de que había perecido durante la travesía, y la llegada desde la Península de una real cédula que ponía todo el golfo de Urabá bajo el mando de aquel, mientras que la otra gobernación, la de Veragua, se contaría a partir de ese límite. Esta última noticia dejó encantados a los habitantes de Santa María, pues significaba que su ciudad se asentaba en territorio de Ojeda y no de Nicuesa, como muchos temían.

Los pobladores se dividieron en tres bandos respecto a la decisión de cómo gobernar la ciudad en el futuro. Unos, entre los que descollaba Balboa, eran partidarios de que el cabildo asumiera toda la responsabilidad. Otros, dirigidos por Enciso, entendían que el gobierno le correspondía al bachiller, pues era el lugarteniente de Ojeda y este había desaparecido. El tercer bando abogaba por entregar el gobierno a Nicuesa, hombre adinerado y de influencia que debía de andar por territorio próximo. Pensaban, además, que como Santa María no caía dentro de su jurisdicción, sería fácil sonsacarle alguna merced a cambio de entregarle la autoridad sobre la villa. Por una vez, Balboa y Enciso se pusieron de acuerdo e hicieron causa común contra los partidarios de esta última opción, que fue sin embargo la que ganó más adeptos, ya que el lugarteniente de Nicuesa, muy generoso en sus dádivas de alimentos, tampoco escatimó a los colonos jugosas promesas. En consecuencia, cuando Colmenares anunció la partida en busca de su jefe, llevó consigo una delegación de la ciudad, compuesta por el bachiller Diego del Corral, Francisco Agüeros y Diego Albítez, para ofrecerle su gobierno. Balboa quedó apesadumbrado por aquella decisión; sin embargo, tuvo que aceptarla, no solo por ser la mayoritaria, sino porque era la más sensata. Sabía que Nicuesa había partido a su gobernación de Veragua, de cuya abundancia de oro Colón diera tantas referencias, con unos setecientos hombres, que ahora serían reforzados con los de Colmenares. Enfrentarse a ellos era una acción suicida; unírseles era lo más prudente.

La historia está llena de paradojas. A las pocas semanas, fines de enero o principios de febrero de 1511, regresó a Santa María uno de los bergantines de Colmenares con el bachiller Del Corral y Albítez, que traían unas noticias sorprendentes: Nicuesa, pobre y casi sin hombres, se disponía a venir a la

ciudad para exigirles el oro que habían tomado a los indios. Resultaba así que quien iba a socorrer precisaba ser socorrido, y quien se presumía sujeto pasivo del socorro —los habitantes de la villa—, al final debía tomar en él un papel activo.

Los embajadores que habían precedido a Nicuesa contaron tales horrores sobre su modo de proceder que predispusieron a los vecinos de Santa María en su contra. Balboa y el otro alcalde, Zamudio, aprovecharon la ocasión para movilizar en contra de Nicuesa a los vecinos, que se juramentaron solemnemente no aceptarlo como gobernador.

Cuando Diego Nicuesa llegó a Santa María, se llevó la mayor sorpresa de su vida. Le esperaba, efectivamente, el cabildo de la ciudad, tal y como tenía previsto, pero no para darle la bienvenida. Se le conminó a que no desembarcase y se fuera por donde había venido, y aunque por último se le permitió desembarcar, no pudo convencer a los habitantes de que le aceptasen como gobernador, de manera que se le mandó de vuelta en una nave de medianas condiciones, a bordo de la que terminó naufragando en un lugar desconocido.

### **Balboa, gobernador del Darién**

Desaparecido Nicuesa, el bachiller Enciso y Balboa quedaron frente a frente como únicos candidatos a gobernar la colonia. El primero argumentaba que le correspondía el mando por ser teniente del gobernador Alonso de Ojeda, pero no podía probarlo al haber perdido las credenciales en el naufragio de la carabela capitana en Urabá. Balboa argüía que, además de no poder probar su cargo, Enciso carecía de toda jurisdicción en la ciudad. Pero debemos tener en cuenta también que Enciso era bastante impopular, no solo por su actuación en San Sebastián, sino también porque se empeñaba en reclamar el oro del botín como reparación de los gastos invertidos en la expedición de refuerzo. Lo que no se explica es cómo logró Balboa que la acusación de usurpación de autoridad dirigida por Enciso al cabildo terminara volviéndose contra él, y se le abriera un proceso que concluiría con su reclusión en prisión y la confiscación de sus bienes. Enciso, que tenía ya alguna experiencia acerca de cómo funcionaba la justicia en Indias, temió por su vida y rogó que se le permitiera ir a Santo Domingo, solicitud que le fue concedida. Saldría de Santa María el 4 de abril de 1511 —un mes después de Nicuesa— en la carabela de Rodrigo de Colmenares. Le acompañaban el alcalde Zamudio y el corregidor Juan de Valdivia. El cometido de estos era convencer en Santo Domingo al virrey Diego de Colón de que la colonia era importante y debía gobernarla interinamente Balboa, puesto que Ojeda había desaparecido, Nicuesa estaba inhabilitado para ello (se desconocía aún su naufragio) y Enciso había sido procesado por abuso de autoridad y tentativa de apropiación indebida. Para mejor convencer a Colón llevaban consigo 1.200 pesos de oro, correspondientes al quinto real (seguramente, lo que en derecho correspondía al rey por este



Mapa actual de lo que en su día fue Tierra Firme y Antillas.

concepto era mucho más), y algunas otras partidas de oro destinadas al omnipresente tesorero Pasamonte, quien esperaban se pusiera de su lado. Una vez convencido Colón, Zamudio debía seguir viaje a España con la pretensión de lograr lo mismo del rey, mientras que Valdivia regresaría a Santa María.

Los comisionados hicieron bien su labor y Diego de Colón reconoció a Balboa como gobernador interino del Darién, lo que comunicó al rey el 10 de septiembre de 1511. También Zamudio logró sus objetivos, pues Fernando II destituyó a los dos gobernadores, Ojeda y Nicuesa, ordenó a los pobladores de Nombre de Dios que se instalaran en Santa María y, finalmente, dio la cédula de 23 de diciembre del mismo año que nombraba gobernador interino a Balboa, quien quedaba así instituido como máxima autoridad de la colonia, con jurisdicción de gobierno, justicia y milicia.

Lo cierto es que Balboa ya estaba actuando de hecho como tal apenas partido Enciso. Así que, como los indios le habían informado de que a unas treinta leguas existía una provincia muy rica y con comida abundante, poblada por los indios cueva, decidió explorar la ruta. Para ello mandó al teniente Francisco Pizarro con seis hombres. Pizarro se internó en la provincia cercana del cacique Cémaco, que le tendió una trampa y le obligó a retirarse, reteniendo a uno de sus soldados. Cuando se presentó ante Balboa, Pizarro recibió una dura amonestación por haber abandonado a un compañero, y la orden de regresar y traerlo. Era una de las características del gobernador. Su compañerismo le impedía abandonar a un hombre en apuros.

Mandó buscar a todos los soldados de Nicuesa que habían quedado en Nombre de Dios. Disponía únicamente de dos bergantines, por lo que hubo de

hacer dos viajes. Al volver costeando, encontró a dos náufragos españoles en tierras de los indios cueva. Se trataba de antiguos tripulantes del barco de Nicuesa, del que habían huido con otro compañero. Capturados y llevados a presencia de su cacique, este los trató cortésmente y les permitió vivir en sus tierras. Algún tiempo después surgió una disputa entre ellos y el que se llamaba Juan Alonso hirió al otro con la espada, mereciendo por esto que el cacique Careta (que así se llamaba el señor de los cueva) le nombrase capitán de los guerreros. El tercer español debió de morir, y estos dos fueron los rescatados por los bergantines de Balboa.

Una vez en Santa María, los náufragos rescatados empezaron a difundir fantasías sobre la fabulosa riqueza de los indios cueva, diciendo que si Balboa marchaba sobre ellos serían todos ricos. Así las cosas, este empezó a preparar su entrada en la tierra de los mencionados nativos, y mandó a Juan Alonso en vanguardia ambos para facilitar la acción. Entre ambos bergantines hicieron dos viajes a Nombre de Dios para terminar de traer a los hombres de Nicuesa.

A principios de mayo de 1511, Balboa se puso al frente de 130 hombres para iniciar la jornada de los cueva. De sus acciones contra los indígenas surgirá la leyenda de un poderoso señor blanco de dotes extraordinarias a quien todos admiraron y al que todos se sometieron. La leyenda se mantuvo durante cuatro años y ayudó decisivamente a verificar una conquista menos cruenta de lo acostumbrado hasta entonces. La tierra de los cueva no estaba muy lejos: a unas ochenta millas por tierra y a unas veinte por mar. Balboa accedió muy fácilmente a ella, y se internó en la montaña en busca de su aldea principal. Allí encontró al cacique Careta, a quien pidió víveres, mucho más necesarios que el oro. El cacique repuso que andaba escaso de provisiones, pues la guerra que mantenía con el cacique próximo, Ponca, le había impedido sembrar. Así las cosas, el gobernador ordenó el saqueo de la población y la captura de Careta, con quien volvió a Santa María.

El cacique sacó el mejor partido que pudo a su situación, e hizo un pacto con Balboa. En virtud de este, Careta se comprometía a suministrar regularmente alimentos y algo de oro, a cambio de que los españoles le ayudaran en sus querellas con Ponca. Balboa aceptó la propuesta, y el pacto se firmó, como era usual, con un intercambio de mujeres, que era la mejor forma de hacer las paces. El problema era que los españoles no tenían apenas, y no estaban dispuestos a ceder las pocas que poseían. Pero esto no fue impedimento. Careta entregó a Balboa varias, entre ellas su propia hija Anayansi, que tendría entonces unos trece años, y que, al crecer; se convertiría en una mujer bella de la que se enamoraría el gobernador.

Careta completó su alianza aceptando ser bautizado, lo que no le representó ningún trauma. En el futuro se llamaría Fernando, como el rey regente de España.

Santa María seguía siendo un poblado improvisado y Balboa decidió organizarlo debidamente. Hacia el mes de agosto de 1511, reunidos los hombres de Nicuesa con los de Ojeda, se procedió al reparto de solares y tierras entre los vecinos, sin distinción de gobernaciones de procedencia. Se trazaron las





calles y se empezó la construcción de las viviendas. En septiembre ya se sembró maíz en las tierras próximas. La ciudad empezó a crecer con febril actividad.

Llegada la hora de cumplir su compromiso con Fernando de atacar las tierras de Ponca, Balboa se puso al frente de unos ochenta hombres y llegó por mar a la tierra de los cueva, donde reforzó su tropa con guerreros indígenas aliados. Luego penetró en el cacicazgo enemigo, que estaba más al oeste, en tierra montañosa. Los aborígenes se escondieron en la selva y los españoles se dedicaron a saquear sus poblados apoderándose de oro y alimentos.

Fernando quedó tan encantado de la eficacia de los españoles que le habló a Balboa de otro cacique importante, llamado Comogre, cuyas tierras se hallaban más al norte que las de Ponca, quizá entre el Caribe y el río Bayano. Su aldea principal estaba junto al río Matumaganti, afluente del Bayano, una tierra entonces despejada y que hoy es selvática (3).

Comogre supo de la venida de los españoles y decidió recibirles a la entrada de su poblado con gran solemnidad. Le acompañaban sus jefes principales y sus siete hijos. Escoltado por ellos entró Balboa en una aldea espaciosa, formada por bohíos muy grandes (150 pasos de largo por 80 de ancho). Los españoles estaban maravillados, pues nunca habían visto semejantes construcciones, divididas además en compartimentos dedicados a los alimentos, bebidas, etc. Comogre agasajó a los españoles con una gran cena regada con abundante bebida, al término de la cual ordenó traer para Balboa regalos, cuya entrega revistió de un ceremonial exquisito. El regalo en cuestión eran setenta

---

(3) Sabido es que la zona del istmo ha cambiado mucho de vegetación y que en los sitios por donde Balboa cabalgó hace quinientos años, comidos por la espesura, hoy no se puede poner el pie.



dilema de siempre: enviar por ellos a La Española, o saquear los de los indios. En esta ocasión se recurrió a lo primero.

Juan de Valdivia fue el encargado de traer víveres de la isla. De camino debía informar a Diego Colón de que los colonos habían tenido noticia de la existencia de otra mar a muy corta distancia y de que en su costa había unas tierras muy ricas. Para la jornada se necesitaban 1.000 hombres, que debían reclutarse en Santo Domingo. Balboa le dio a Valdivia un buen argumento de convicción: 3.000 marcos (unos 15.000 pesos) de oro, que se enviaban a los oficiales reales en concepto de quinto real. Muchos pobladores dieron también a Valdivia partidas de oro, para que desde La Española las remitiera a sus familiares en la Península, así que Valdivia partió de Santa María con una gran fortuna.

Zarpó el 13 de enero de 1512. El barco de Valdivia naufragó en los arrecifes de las Víboras, cerca de Jamaica. Los tripulantes se embarcaron en un esquife (embarcación pequeña que se lleva en un navío para saltar a tierra, entre y otros usos) y estuvieron trece días a merced de las olas hasta que recalaron en la costa de Yucatán. Siete u ocho murieron en aquella horrible travesía. Los restantes cayeron en manos de los indios, que sacrificaron a tres de ellos a sus dioses. Sacrificio completo: los mataron y se los comieron. Por tanto, el virrey Diego Colón no recibió jamás las nuevas de la otra mar, ni la petición de ayuda de 1.000 hombres y bastimentos, ni el rey recibió su quinto por el botín habido en Darién.

Durante dos largos años, de mediados de 1512 a 1514, Balboa realizó sus mayores empresas, entre las que sobresalió, naturalmente, el descubrimiento «del otro mar». Sin embargo, su mayor éxito fue lograr que todas las tribus de la zona transísmica comprendida entre Santa María, Cueva y el golfo de San Miguel aceptaran confederarse con los españoles y mantener con ellos unas relaciones amistosas que garantizaron la prosperidad de la colonia del Darién.

Apenas partido Valdivia, y en la seguridad de que cuando regresara tendría hombres suficientes para su expedición al otro mar, preparó otra jornada hacia el golfo de Urabá, y de ella nació el mito de Dabaibe, una especie de El Dorado de la región. En marzo de 1512 partió con una flotilla de canoas en las que embarcó a 170 hombres. Una vez en Urabá, atacó las tierras de Ceracana. Los indios se habían refugiado en la montaña, pero pudo recoger en sus bohíos un botín de 6.000 pesos en guanines, así como alimentos, cestos, redes de pescar, etc. Allí dejó la tropa al mando de Colmenares, que exploró el río León, y volvió a la costa con intención de llevar a Santa María el oro obtenido. Sobrevino una gran tormenta que hizo naufragar a las canoas con el oro que transportaban. Balboa permaneció en Santa María el tiempo justo para saber que no había novedades y regresó a Urabá. Tras reunirse con Colmenares, exploró el río más importante de la zona, hoy llamado Atrato, al que bautizó como río San Juan, por la festividad en que lo descubrió. Era y es un río caudaloso, navegable a grandes trechos, que parecía dirigirse también hacia el otro mar. Balboa lo exploró unas ochenta millas hasta encontrar su afluente el Sucio,

al que denominó Negro por el color de sus aguas. Despreció la ruta de este (que le habría llevado a Dabaiabe) y siguió por la orilla izquierda del Atrato hasta encontrar las tierras de Abanumaque. Al entrar en ellas sostuvo un enfrentamiento con los nativos. El cacique perdió un brazo en la reyerta pero, mutilado y todo, logró huir. Su hijo en cambio fue capturado y conducido luego a Santa María. Balboa no encontró ni rastro de oro y preguntó dónde estaba. Los indios le respondieron que en otras tierras situadas más al sur, llamadas Abiba. Tomó nuevos guías y prosiguió hacia el nuevo objetivo durante unas cuarenta millas. El cacique le indicó que en sus tierras no había oro, aunque abundaba en las de Dabaibe, adonde se ofrecía a llevarle. Así nació el mito del Dabaibe pero, tras contar toda la historia a Balboa, el cacique le dijo que esperara allí, que iba por oro. No volvió jamás. El jefe español regresó a Abanumaque, donde se vivía una situación apurada a raíz de una sublevación de las tribus de Abraibe, Abanumaque y Abibaibe. El ataque fue rechazado por Balboa, que partió luego para Santa María, dejando en el real de Abanumaque treinta hombres al mando de Bartolomé Hurtado. Balboa relegó el Dabaibe a empresa secundaria de la que ocuparse más adelante.

### **Conjuración de los caciques indios contra los cristianos**

Bartolomé Hurtado y sus compañeros regresaron del Atrato con la noticia de que cinco cacicazgos se habían confederado para terminar con la población española, pero no les hicieron caso. Hurtado estaba en lo cierto, y las tribus preparadas para la acción eran las de Cémaco, Abibeiba, Abraime, Abenamahei y Dabaibe, que habían reunido unos 5.000 guerreros que planeaban caer sobre Santa María y después matar a Balboa. Para ello tramaron una argucia, y fue que Cémaco enviara cuarenta guerreros disfrazados de campesinos para pedirle a este que inspeccionara los maizales que cultivaban para los españoles. El extremeño cayó en la trampa y, aupado en su montura, acompañó a los campesinos, quienes sin embargo por último no se decidieron a atacarle porque le tenían un enorme temor, sobre todo cuando iba a caballo.

Al regresar a Santa María, la fiel Anayausi le informó del peligro que había corrido y del ataque preparado contra la ciudad. Se había enterado por su hermano, que acostumbraba visitarla y vino a pedirle que abandonara la población antes del ataque. El hermano le encareció que mantuviese el secreto, pero esta, enamorada de Balboa, le puso al corriente de todo.

El gobernador deshizo la conspiración con enorme rapidez y audacia. Marchó con setenta hombres a la aldea de Cémaco, y detuvo a su segundo y a numerosos guerreros. Luego se dirigió a Tichirí, donde iban a concentrarse las tropas indígenas, apoderándose de los alimentos que tenían almacenados, así como de su jefe y de cuatro subalternos, a quienes mandó ejecutar. Los conspiradores quedaron sorprendidos de las dotes adivinatorias de Balboa, que parecía ser omnisciente. Lo verdaderamente enigmático es cómo pudo

sorprender a los indios en sus poblados, emboscados en lo más intrincado de la selva, cuando la historia se había escrito siempre al revés: eran los indios los que sorprendían a los blancos.

### **Conjuración de algunos españoles contra Balboa**

Desarticulada la conspiración indígena, envió otra embajada a la Península, convencido de que Valdivia se había perdido en el viaje. Quiso ir personalmente, pero no le dejaron ni sus amigos ni sus enemigos. Los primeros, porque aseguraban que su persona valía por la de cien españoles, y los segundos, porque le acusaban de que, valiéndose del viaje, iba a quedarse con el botín de oro. En su lugar se escogió al veedor Juan de Quicedo, hombre mayor y acostumbrado a las intrigas administrativas, quien dejaba a su mujer en la colonia, lo que algunos consideraban una garantía. Por lo que pudiera pasarle, decidieron elegir otro procurador más joven, que fue Rodrigo de Colmenares.

Se reconstruyó, se la abasteció de alimentos y se la envió a La Española con embajadores y 11 tripulantes. Por increíble que parezca, llegó a su destino, donde Quicedo y Colmenares se volvieron contra su jefe, de quien afirmaron que era un aventurero y un pendenciero incapaz de gobernar la colonia. Pasamonte trasladó estos informes al rey, y Fernando II dispuso una solución para Tierra Firme diferente de la que había proyectado en un principio, relegando a Balboa a un papel secundario.

Los 170 hombres que quedaron en Santa María pasaron dificultades a causa de la falta de víveres. Varios enemigos del gobernador interino consideraron que era la ocasión propicia para conspirar. Se trataba de gente importante, la que siempre ambicionaba el poder: el bachiller Del Corral, Alonso Pérez de la Rúa, Luis de Mercado, Gonzalo de Badajoz y un escribano pobre con ambiciones de ascenso. Iniciaron una pesquisa secreta contra la actuación de Balboa y decidieron secuestrar a Bartolomé Hurtado, gran amigo del gobernador. De forma sorprendente, Balboa se les adelantó y metió en la cárcel a Pérez de la Rúa, lo que hizo sospechar a los comprometidos que estaba enterado de todo. La verdad es que no se sabe cómo pudo enterarse de esta nueva conjura, pero quizá la clave esté de nuevo en Anayausi, muy amiga de Elvira, la india con quien convivía Diego del Corral. Los conjurados tuvieron que dar la cara y se presentaron en la plaza mayor dispuestos a liberar a sus compañeros. Balboa y sus amigos les cerraron el paso. Cuando el enfrentamiento era inminente, intervinieron los vecinos más sensatos para que depusieran su actitud, pues en aquel enfrentamiento los únicos beneficiados serían los indios. Se llegó a un acuerdo: Balboa soltaría a Pérez de la Rúa, y sus enemigos aceptarían someterse a su autoridad. No bien alcanzado el acuerdo, el bravo extremeño decidió irse de cacería, lo que demostraba que conocía bien la calaña de los comprometidos. Estos aprovecharon la ocasión para apoderarse del botín, cosa que promovió un enorme escándalo. Los

vecinos fueron a buscar al gobernador y le pidieron justicia. Este entró en son de triunfo y ordenó abrir una investigación sobre los sucesos que enviaría a España. Podía haber dado un gran escarmiento, pero no era hombre que se ensañara con nadie, ni siquiera con sus enemigos, a los que confió a la custodia de los franciscanos. Balboa lo atribuyó todo a los enredos del bachiller Del Corral, quien tenía la deformación propia de todos los graduados en leyes. De aquí que escribiera al rey para que no enviase ningún abogado a la colonia, pues todo lo complicaban.

Por fin llegó de La Española la ayuda enviada por Diego Colón, en dos buques con víveres y complementos mandados por Sebastián de Ocampo. Por medio de este debió de saber Balboa que Quicedo y Colmenares le habían traicionado, lo que le decidió a nombrar a Ocampo su procurador en España. Aparte de apoderarlo, le entregó 360 pesos de oro de minas para el rey, un esclavo marcado y varias muestras de los productos indígenas, así como una carta fechada el 20 de enero de 1513, una de las pocas que se conservan de su puño y letra. En ella se ocupaba de Ojeda y Nicuesa, cuya ineptitud centraba en dos aspectos principales: no haber repartido puntualmente los botines y haber perdido casi 800 hombres por actuaciones temerarias (4).

Ocampo cumplió su cometido, pero fue detenido en Cuba y no llegó a La Española hasta octubre de 1513. Luego enfermó en la Península. En junio de 1514, sintiéndose muy grave, transfirió sus poderes de gobernador a su primo Noya y a Francisco Cobos. Murió poco después.

Durante los meses siguientes de 1513 fueron llegando de La Española numerosas embarcaciones con víveres y gente. En dos de ellas, las carabelas *Santa María* y *San Juan*, arribaron entre ciento cincuenta y cuatrocientos nuevos colonos y llegó la cédula real de 1511 por la cual Fernando el Católico nombraba a Balboa gobernador interino del Darién.

## **Jornada del descubrimiento del «otro mar»**

Con los refuerzos que le llegaron, Balboa decidió emprender la jornada del descubrimiento del «otro mar», que realizaría con solo 190 hombres, dejando el resto en Santa María. Una decisión así de precipitada, pues se puso en marcha en pleno invierno tropical, cuando las lluvias inundaban la región, induce a pensar que no quiso aguardar la llegada de la bonanza meteorológica por temor a que sus enemigos fraguaran en la Península alguna intriga que le impidiera llevar a efecto la empresa.

La travesía del istmo suele describirse como una epopeya interminable en la que Balboa y sus hombres luchan contra los indios y la selva; sin embargo, la verdad es que apenas duró diez días, como Balboa había calculado. El resto

---

(4) Es curioso, pero, si por algo se caracterizaba la persona de Balboa, era justo por lo contrario: por su prontitud a la hora de repartir el botín, y por su prudencia cuando de acometer incursiones se trataba.

del tiempo, más de tres semanas, fue empleado en operaciones de apoyo. Esto demuestra la seguridad con que se movía nuestro personaje, que no daba ningún paso en falso. Se explica así que no perdiera ni un solo hombre en la expedición. El itinerario escogido para cruzar el istmo arrancó de puerto Careta, en el Atlántico, y fue hasta el golfo de San Miguel, en el otro mar. Atravesó desde la tierra de los cueva hasta la de Ponca, en la sierra, para bajar luego a la de Quareca y subir a la sierra de ese nombre hasta un punto desde donde se divisaba el otro mar.

La operación comenzó a mediados de agosto de 1513 con el envío a las tierras de los cueva de una columna de esclavos y naboríes (esclavos de servicio), que portaban utensilios y la noticia de que pronto llegarían los españoles, por lo que se rogaba al cacique Fernando que tuviera dispuestos los guías. El 31 de agosto se ofició la misa y se hizo el alarde o revista. Al día siguiente embarcaron 190 hombres en el puerto de Santa María de Poniente para dirigirse por mar a la tierra de Cueva. Careta o Fernando les recibió con amabilidad y mandó ayudar a descargar el extraño equipaje: canastas de víveres, ballestas, arcabuces, espadas, rodelas (escudos redondos y delgados que, embrazados a la izquierda, cubrían el pedio del que se servía peleando con espada), lanzas, alguno que otro caballo y, sobre todo, traíllas de perros amaestrados, la mejor arma contra los indios del istmo.

Balboa dejó en Cueva, asentados en un real, a más de la mitad de sus hombres y partió con solo 92 soldados y dos sacerdotes. Una fila interminable empezó a serpentear tierra adentro. Primero iban los guías con los bateadores, luego los portadores, y tras ellos, Balboa y sus hombres en ropa ligera y alpargatas, aunque algunos llevaran petos de algodón para contrarrestar el efecto de las flechas. A los dos días de marcha llegaron a la tierra de Ponca, donde apenas hallaron habitantes. Balboa mandó venir al cacique, que como era lógico no se presentó. El gobernador había aprendido ya que el «tiempo» de los indios y el de los españoles iban descompasados, por lo que ordenó a la tropa asentarse y esperar hasta que Ponca acudiera. De este modo pasaron cuatro días, al cabo de los cuales el cacique mandó decir que iría al siguiente. Así ocurrió, en efecto, y Balboa lo recibió como si se hubiera personado sin demora. Le regaló camisas de algodón, cuentas de vidrio, cascabeles, hachas, etc. Ponca correspondió con algunos objetos de oro. Comieron y bebieron juntos, y Balboa manifestó al cacique que pensaba quedarse allí una semana más, como si no le corriera ninguna prisa ir al otro mar. Durante todos aquellos días confirmó los datos de que disponía, envió a retaguardia algunos enfermos y, finalmente, dispuso la salida hacia las tierras de Quareca, cuyo cacique, Torecha, era enemigo de Ponca, además de caribe.

El viaje de Ponca a Quareca fue el más duro de toda la travesía. Discurrió por tierra desconocida y muy abrupta. Los expedicionarios tardaron cinco días en cubrir una distancia de 10 leguas. Cruzaron el Chucunaque, las fuentes del Artigatí y el Sabanas. Finalmente, el 24 de septiembre por la tarde, llegaron a su objetivo.

Torecha los esperaba presto para el combate, por lo que la entrada fue con batalla —breve, pues los indios se convencieron pronto de la superioridad de las armas españolas y huyeron en desbandada en cuanto su cacique y algunos guerreros murieron—. Los españoles no sufrieron ninguna baja. Inmediatamente se ocupó y saqueó la población y se solicitaron nuevos guías. Balboa estableció otro real en la población con poco más de 15 españoles, y partió con el resto, unos setenta, hacia la cumbre de la cordillera que se divisaba en lontananza. Era el 25 de septiembre.

El ascenso hacia la cumbre fue muy penoso. La expedición arribó a tierras del cacique Porque, que se había escondido con su gente, pero no se detuvo a buscarle. Balboa había salido de marcha a las seis de la mañana dispuesto a descubrir la otra mar aquel mismo día.

Eran poco antes de las diez de la mañana de aquel 25 de septiembre de 1513 cuando los guías mostraron al extremeño una cima y le dijeron que desde allí vería la otra mar. El gobernador mandó a la hueste detenerse. Deseaba ser el primer español que divisara el nuevo mar, así que inició el ascenso a solas.

En unos minutos coronó la montaña. Alzado sobre la cima, se demoró unos instantes contemplando en silencio la majestuosidad del mar que se extendía a sus pies, al que denominó del Sur por el sentido general de avance en su avistamiento. Luego gritó a sus compañeros que subieran, los cuales, una vez en la cima, también fueron presa del éxtasis. Balboa se hincó de rodillas para dar gracias a Dios y tomó posesión de dicho mar en nombre de los reyes de Castilla: cortó ramas de árbol con la espada, amontonó piedras y grabó sobre los troncos cruces y los nombres del rey regente Fernando y de la reina Juana. Los indios miraban asombrados todo aquello sin comprender tanto júbilo ni el porqué de tanta ceremonia. Según relata Wolfred Nelson (1846-1913), en los escritos recogidos en *Cinco años en Panamá (1880-1885)*, el lugar del avistamiento del otro mar fue Cerro Gigante.

Los 77 castellanos y el séquito emprendieron el descenso hacia la orilla. Antes de llegar a la playa acamparon en unos bohíos pertenecientes al cacicazgo de Chape, cuyos moradores habían huido al avistar a los españoles. Balboa mandó llamar a los hombres que habían quedado en Quareca.

El 29 de septiembre, festividad de san Miguel Arcángel, el capitán español decidió tomar posesión del mar. Seleccionó a veintiséis de sus hombres y partió con ellos de Chapé. Todos iban preparados para la ceremonia luciendo sus mejores galas de combate: corazas, cascos, plumas y un estandarte de la Virgen María y las armas de Castilla. *Leoncico*, el perro del gobernador, caminaba alegre junto a su amo, luciendo un hermoso collar de oro que se había ganado combatiendo.

Balboa y sus hombres llegaron a la orilla, a un ancón (ensenada pequeña para fondear) de lo que en el futuro se llamaría el golfo de San Miguel, hacia las dos de la tarde. El gobernador quedó consternado al comprobar que la marea había bajado mucho, tanto que en su reflujó había dejado la orilla



convertida en un fangal enorme, marco totalmente inadecuado para una toma de posesión (5). En vista de la situación, se sentó con sus compañeros a esperar la subida de la marea.

Subido que hubo esta, el capitán se ciñó la coraza y ajustó el yelmo, tomó el estandarte en la mano derecha, y con la espada desnuda en la izquierda se adentró unos pasos en la mar, hasta que el agua le cubrió las rodillas. Entonces comenzó a pasear mientras recitaba la acostumbrada y larguísima pieza retórica de toma de posesión.

Al caer la tarde, la comitiva abandonó la playa e inició el regreso a la aldea de Chapé. Balboa fue recibido allí por el señor principal, en realidad un hermano del verdadero cacique —cacica, pues era mujer—, al que no llegó a conocer nunca. Allí le entregaron algunos objetos de oro y perlas. Mandó explorar los alrededores, pero sin éxito. El gobernador quería embarcarse hacia las islas de las Perlas, de las que tenía noticia, pero la mar andaba muy agitada. Preguntó al señor de Chapé cuándo estaría en condiciones de ser surcada, y este le contestó que dentro de tres meses, pues por aquella época siempre estaba igual y era muy peligrosa. Balboa moriría ignorando que, por una humorada del destino, aquel océano llevaría el nombre de Pacífico.

Para compensar a los españoles, el dignatario de Chapé le ofreció conducirlos hasta las tierras de Cuquera, donde había alguna riqueza. El capitán acomodó a setenta hombres en ocho canoas y el 7 de octubre, por un brazo del río Congo, salió hasta un valle donde le señalaron la montaña en que se emplazaba Cuquera. Caminaron hacia ella, aunque era noche cerrada, y entraron en el poblado a las dos. Los indios huyeron al monte. Al día siguiente vinieron en son de guerra pensando que los intrusos eran unos indios enemigos, pero volvieron a huir al comprobar que se trataba de españoles, otra muestra de que eran los hombres de Balboa quienes pillaban desprevenidos a los indios, y no al revés (6). Se hicieron algunos prisioneros y se obligó a comparecer al cacique, que dio 650 pesos en oro. Balboa le regaló fruslerías y le pidió su amistad, a la cual accedió el dignatario. Los españoles regresaron a Chapé.

Balboa insistió al señor de Chapé en que quería ir a las islas de las Perlas. Este le reiteró la peligrosidad del empeño, pero para que se convenciera por sí mismo accedió a facilitarle canoas y guiarlo. El 17 de octubre los sesenta castellanos emprendieron una travesía con dirección a poniente (en realidad, al noroeste). Se costó con dificultad hasta la punta de San Lorenzo, pero al doblarla encontraron mar gruesa y a punto estuvieron de volcar. Acercaron las canoas a un pequeño islote y acamparon en él. Al día siguiente reanudaron la navegación costera y llegaron a las tierras del cacique Tumaca, cuya aldea principal asaltaron y donde hicieron un gran botín de perlas y oro. Los espa-

---

(5) Balboa había calculado mal el ritmo de la marea porque el Pacífico tiene una oscilación de la que carece el Atlántico.

(6) Como ha quedado repetidamente dicho, la habilidad en dirigir acciones por sorpresa era una de las cualidades de nuestro personaje.

ñoles quedaron deslumbrados, ignorantes de que los indígenas cogían las ostras para alimentarse, no para buscar perlas. Balboa le preguntó al cacique dónde había perlas y este le respondió que en la isla de Teraquequi, pero que no podían llegar por el estado de la mar. En compensación se ofreció a llevarlos a los bancos de Chitarraga, cerca de allí, donde pescaban las ostras que les proporcionaban sustento. El capitán aceptó, pues creyó que decía aquello para ocultarle los viveros de perlas. Embarcó con su gente en canoas y mandó a Valderrábano tomar testimonio de que los remos iban tachonados con incrustaciones de perlas, signo inequívoco de la riqueza de la región. Pasaron así al golfo de San Lucas, desde el cual pudo ver la silueta de la isla de Teraquequi, la de las perlas. La bautizó a distancia como Isla Rica. Decidió también hacer otra toma de posesión de la Mar del Sur, ahora en mar abierta. Testimoniaron 23 soldados y Valderrábano volvió a levantar acta.

Al fin llegaron a donde se pescaban las ostras. Los buceadores indígenas se sumergieron y sacaron cuatro grandes cestas repletas del preciado molusco, tal y como habían prometido, pero de viveros de perlas allí no había ni rastro, de modo que, desilusionados, los españoles regresaron a las tierras del cacique Tumaca.

El 23 de noviembre Balboa ordenó regresar a Santa María, pero no por el camino de ida, sino dando un gran rodeo para descubrir más tierra. Su idea era cruzar desde el río Majé hasta el Bayano. Guiados por el señor de Chapé y por uno de los hijos del cacique de Tumaca, alcanzaron el territorio de Theraca, donde sorprendieron a los indios y recibieron otro botín de oro y perlas. Establecido un real, mandó traer al resto de los hombres que estaban en Tumaca. El objetivo siguiente fue la tierra del cacique Pacra, en las estribaciones de la sierra de Quareca, a un día de marcha. Allí llegaron Balboa y sus cincuenta acompañantes el 25 de noviembre. De Pacra se contaban mil horrores; no obstante, el capitán lo trató amablemente y le preguntó dónde estaban las minas de oro. Cuando el cacique le dijo que no había ninguna, lo mandó torturar. Murió en el suplicio.

Tras nuevos intentos por encontrar las minas siguió la ruta el 1 de diciembre y llegó a Pocorosa el 8. Otra vez se repitió la historia de esconderse el cacique y aparecer luego con un presente de oro. Pocorosa se sometió a los españoles sin resistencia y les indicó que había minas de oro en las tierras de Tubanamá, gobernada por Tabanamaque. Allí marcharon los españoles de inmediato. Cayendo por sorpresa sobre el poblado, apresaron a su cacique, sus dos favoritas y ochenta concubinas. Luego cambiaron a las mujeres por oro.

Balboa interrogó a Tabanamaque acerca de dónde estaban las minas. El cacique contestó con el habitual sonsonete de que no había minas, pero podía indicarles dónde las había lejos de sus tierras. Esta vez Balboa no cayó en la trampa y mandó hacer catas a sus hombres. Tras establecer un nuevo pacto de amistad, emprendió el regreso hacia Pocorosa. Los hombres estaban exhaustos; el gobernador había caído enfermo, posiblemente de paludismo, y debía ser transportado en unas parihuelas, así que en Pocorosa Balboa se limitó a recoger a su gente, para continuar sin más preámbulo hacia Comogre, donde entró el día de Año Nuevo de 1514. El viejo cacique había fallecido y ahora

dirigía la comunidad su hijo Panquiaco, bautizado también como Carlos. Hubo un cordial recibimiento y el consabido intercambio de regalos.

De Comogre pasó a Ponca, donde hubo otro amistoso recibimiento, y de aquí a Cueva, en la que entró el 17 de enero. En el puerto estaba todavía el bergantín en que habían llegado cuatro meses y medio antes. Embarcó con un pequeño grupo y llegó el 19 del mismo mes.

El saldo no podía ser más positivo: había reunido más de 2.000 pesos de oro y perlas y 800 naborías, y descubierto el Mar del Sur, y todo ello sin haber perdido un solo hombre.

### **Se confiere el mando y gobierno de Tierra Firme a Pedro Arias de Ávila**

Cuando Balboa llegó a Santa María el 19 de enero de 1514, se encontró allí a Pedro de Arbolancha, quien acababa de llegar con dos carabelas cargadas de mercancías. Este comerciante negociaba usualmente en La Española y Puerto Rico, pero había decidido ampliar su campo de acción a Tierra Firme. Arbolancha le preguntó si sabía algo de sus procuradores en la Península y le puso en antecedentes de todo lo ocurrido en la corte: que el rey, tras descartar a los gobernadores Nicuesa y Ojeda, y temiendo la intervención de Colón en Tierra Firme, había ofrecido el cargo de gobernador del Darién a Diego de Águila, quien no había aceptado; que Quicedo y Colmenares, los procuradores de Santa María, habían informado negativamente sobre Balboa, cosa que también habían hecho los bachilleres Enciso y Del Corral y otros como Gonzalo de Badajoz, antiguo teniente de Nicuesa, Luis Mercado y Alonso Pérez de la Rúa; que el quinto de 15.000 pesos enviado con Valdivia no había llegado a su destino, y finalmente, que el rey había nombrado un nuevo gobernador para Tierra Firme llamado Pedro Arias de Ávila, también conocido por Pedrarias Dávila, próximo a llegar en compañía de un obispo y de 2.000 colonos.

Balboa quedó apesadumbrado por las nuevas y comprendió que había perdido todo lo logrado en la costa del Darién. Le quedaba únicamente su descubrimiento del Mar del Sur, que decidió utilizar para pedir una gobernación en la zona del descubrimiento. Arbolancha consideró razonable su proyecto y se ofreció para llevar los informes sobre el hallazgo y convertirse en su socio. Balboa le entregó el cargamento que traía para que lo invirtiera en la nueva empresa. A mediados de marzo partió del Darién con las relaciones de Balboa, un mapa improvisado sobre los descubrimientos en el Mar del Sur, el quinto real, la petición del gobierno de dicho mar y una relación de vecinos de Santa María en la que se señalaban los grandes servicios prestados a la Monarquía por el gobernador interino.

Arbolancha entregó los informes en Santo Domingo a Pasamonte, quien los hizo remitir de inmediato al rey. Pero los informes se perdieron. Los enemigos del gobernador lo odiaban tanto que persiguieron sus cartas y relatos para hacerlos desaparecer.

Balboa cometió un gran error, y fue esperar en Santa María la llegada del nuevo gobernador en vez de proseguir con sus descubrimientos. De haber aprovechado aquel primer semestre de 1514 en su beneficio, otra hubiera sido su historia, pero desconocía la calaña del gobernador que le había tocado en suerte. Su única acción importante fue enviar a Andrés de Garavito, con ochenta hombres, para que descubriera una nueva ruta hacia el Mar del Sur de la que hablaban mucho los indios. Iba desde Bea hasta las fuentes del río Arquiatío de los Ánades, y de aquí a la confluencia de los ríos Payá y Tuira, para terminar en el mismo golfo de San Miguel. La ruta se conoció como la del «río del Suegro», pues el cacique de Tamahé, Chaoca, casó a su hija con Garavito, a la usanza indígena.

En junio de 1514, vísperas de la llegada de Pedrarias, la colonia de Darién presentaba una enorme prosperidad. La ciudad de Santa María sumaba ya doscientas casas, en las que vivían con desahogo quinientas personas que poseían en conjunto 1.500 naboríes, número sobrado para cubrir sus necesidades. Se habían construido una iglesia y un hospital y mejorado los caminos y el puerto, mientras los alrededores del asentamiento aparecían poblados de sementeras y cabañas de ganado. Pero lo principal era que todas las tribus de su entorno y del corredor transístmico hasta el Mar del Sur estaban en paz y habían aceptado la dominación española, pues las tributaciones impuestas en alimentos y oro no les resultaban en exceso onerosas. Balboa había suplido el ideal de ocupación y explotación del territorio y de sus habitantes por el de dominación y tributación. Las dos repúblicas, la de los españoles y la de los indios, convivían en paz y manteniendo su mutua autonomía.

### **Llegada de Pedrarias a Santa María la Antigua de Darién**

Y entonces estalló la tormenta. La persona elegida para gobernar era un noble con escasas cualidades para dirigir una colonia. Contaba setenta años y estaba casado con Isabel de Bobadilla, quien le había dado nueve hijos, todos pequeños, lo que induce a pensar que se casó ya sesentón.

A Pedrarias le fueron dadas cuatro instrucciones principales: tratar bien a los indios y convertirlos a la verdadera fe, no permitir el paso de abogados ni procuradores a Castilla de Oro —así se rebautizó el Darién—, leer un requerimiento a los indios antes de hacerles la guerra, y tomar consejo en las cosas importantes del obispo y los oficiales reales. De todos estos cometidos, el único que cumplió fielmente fue leer el requerimiento.

La armada de Pedrarias se formó con 17 buques, más tres o cuatro que se fletaron a última hora y alguna carabela que se añadió en Canarias. En las naves embarcaron el nuevo obispo, Quevedo, y todos los funcionarios, unos 2.000 colonos, soldados, artesanos, etc., herramientas agrícolas, de carpintería, albañilería..., material de construcción de barcos, piezas de artillería, camas, campanas para la catedral que se proyectaba construir, productos farmacéuticos, etc.

Tras un intento fallido de salir en febrero, la armada se hizo a la mar el 11 de abril de 1514, en demanda de Canarias. El 26 de junio llegó al puerto de Darién, donde no había nadie esperándolos. A la vista de los recién llegados tampoco había ninguna casa; tan solo el puerto, alguna playa y la selva al fondo. Pedrarias ordenó el desembarco y envió un heraldo a la ciudad. El emisario encontró a Balboa vigilando la construcción de un nuevo techo para una vivienda y le entregó el recado. El capitán estaba en mangas de camisa, con un calzón viejo de algodón, pero dijo que accedería al punto a recibir al gobernador. Los vecinos le preguntaron si debían ponerse ropas apropiadas y armas. La contestación de Balboa fue negativa, porque ello despertaría recelos. Saldrían a recibir a la comitiva tal y como estaban, sin ninguna pompa.

El encuentro se verificó en el camino que iba del puerto a la ciudad. El descubridor del Mar del Sur besó el anillo del obispo y se inclinó ante el gobernador y su señora. Pedrarias le entregó de inmediato sus credenciales, para acortar la ceremonia. Balboa les echó un vistazo, las besó y se las puso sobre la cabeza, tal y como se acostumbraba. Luego dio la bienvenida al nuevo gobernador. Este correspondió presentándole a las figuras más relevantes de su séquito.

Cumplidas las ceremonias, se continuó la marcha hasta la plaza mayor de Santa María, donde los recién llegados contemplaron boquiabiertos unos bohíos indígenas espaciosos y bien dispuestos, pero bohíos al fin. Aquello era la capital y única ciudad de Castilla de Oro, por la que habían dejado todo en la Península. Más de uno estuvo tentado de darse la vuelta allí mismo.

Al día siguiente, Pedrarias mandó llamar al descubridor para que le informase de la situación de la colonia. Balboa era muy vulnerable al trato amistoso y, cayendo en la trampa, le presentó al instante una pormenorizada relación de todo: las fuentes de abastecimiento, las tribus confederadas y hasta el camino que había emprendido para llegar al Mar del Sur. Tal documento se ha perdido.

Con los informes en su poder, Pedrarias comenzó a quitarse la careta y a mostrar su odio por el colonizador, de quien envidiaba su capacidad para haber hecho tanto en su gobernación con tan pocos medios. Al lunes siguiente ordenó al licenciado Espinosa abrir juicio de residencia contra Balboa —cosa relativamente normal— e inició por su cuenta una pesquisa secreta sobre su predecesor con los testimonios de los antiguos hombres de Ojeda y Nicuesa —cosa totalmente anormal—. Pretendía enviar preso al adelantado a la Península junto con la pesquisa, pero el obispo Quevedo le hizo desistir del propósito con un argumento concluyente: si Balboa iba a España, el rey le encumbería en cuanto conociese sus méritos. Esta no sería la última intercesión en favor del capitán del obispo, que se convertiría en su ángel de la guarda contra las luciferinas maniobras del gobernador.

Hasta una mente como la de Pedrarias se dio cuenta de que la ciudad no podía albergar por mucho tiempo a 2.500 personas. Proyectó entonces un plan de penetración en el territorio que, además de quitarle de encima bocas que alimentar, le permitiría encontrar las minas de oro que buscaba Balboa y colonizar la costa del Mar del Sur, arrebatándole a su enemigo el triunfo que tenía

al alcance de la mano. Las expediciones planeadas fueron cinco pero, por falta de gente, solo se llevarían a cabo dos: la de Juan de Ayora, que con 440 hombres recorrería Pocosora, Tubanamá y la costa del Mar del Sur, donde también establecería asentos, y la de Luis Carrillo, quien con sesenta expedicionarios llegaría al río de los Ánades. La falta de tropa para las entradas se debió a una epidemia que asoló Santa María y a la que el médico Barreda catalogó como «modorra» —pudo tratarse de tifus o de peste bubónica—. La peste acabó con unos 700 pobladores, que vinieron a sumarse a los varios centenares más enfermos de otras dolencias tropicales, algunos de los cuales empezaron a embarcar de regreso a Santo Domingo.

El 1 de diciembre de 1514 llegó a la capital una cédula real que reconocía los méritos de Balboa. El rey había recibido informes a través de Pasamonte y le comunicaba que, aunque no había visto aún a Arbolancha, sabía de sus descubrimientos y le pedía que aconsejara bien al gobernador. Paralelamente encomendaba a Pedrarias consultar los asentos que había proyectado, si eran apropiadas las nuevas entradas, el trato que debía observar con los indios, etc. Aquello terminó de abrir la brecha entre ambos, pues Pedrarias, con el poder en la mano, se veía relegado a un papel de segundón, viéndose obligado a pedir consejo a su enemigo sobre la forma de actuar.

Pedrarias logró en seis meses destruir toda la obra anterior de Balboa. Se hicieron varias redistribuciones de edificios y solares que beneficiaron al gobernador y los suyos. Más grave fue la corrupción administrativa implantada, tan extendida que permitía comprar el cargo de jefe de expedición si se pagaba bien a los intermediarios. Se produjeron, además, varios incendios. Los vecinos pedían continuamente permiso para marcharse en cualquier barco con tal de perder de vista aquella ciudad maldita.

A los indios les fue mucho peor. Además de las expediciones de conquista y penetración, hubieron de sufrir los ataques de los esclavistas. Pedrarias les facilitó las cosas al proclamar solemnemente que quienes no obedecieran los requerimientos podían ser capturados, vendidos y hasta exportados, lo que dio pábulo al magnífico negocio de la trata de esclavos. Las denuncias del obispo y de Balboa del exterminio que se estaba perpetrando con los nativos fueron inútiles. Aparte de destruir la colonización, las expediciones o entradas produjeron un botín de unos 30.000 pesos, dejando a los indios sin una pieza de oro y en permanente estado de terror.

### **Balboa, adelantado del Mar del Sur y gobernador de Panamá y Coiba**

El 20 de marzo de 1515 llegaron al puerto dos carabelas emplomadas procedentes de la Península. Las naves traían varios pasajeros y correspondencia, entre la cual venía una cédula, fechada en Valladolid el 23 de septiembre de 1514, por la que se nombraba a Balboa adelantado de la Mar del Sur y gobernador de las provincias de Panamá y Coiba, si bien supeditado a la autoridad de Pedrarias. Fue un gran error: el rey desconocía las desavenencias

entre el adelantado y el gobernador del Darién. Este último trató de ocultar la cédula al interesado pero, enterado el obispo de tal ocultación, le obligó a su entrega inmediata. No obstante, Pedrarias se encargó de que el nombramiento quedara sin efecto, impidiendo a Balboa reclutar en Castilla de Oro hombres con que ir a su gobernación, para lo que adujo necesitar todos los que había. Pedrarias mandó varias expediciones a las tierras concedidas al gobernador de Panamá y Coiba, con objeto de esquilmar el oro y soliviantar a los indios. Gaspar de Morales fue enviado al territorio oriental de Balboa con orden de ir hasta Isla Rica y hacer acopio de perlas. Gonzalo de Badajoz, con cien hombres, y Luis Mercado, con otros cincuenta, marcharon a las tierras ribereñas del Mar del Sur. Morales tuvo éxito en su jornada. Llegó a Isla Rica, a la que rebautizó como isla del Rey, y logró un botín de 4.000 pesos de oro y guanines y 95 marcos de perlas, además de esclavos. El cacique Toé de Tera-requí se comprometió además a pagar un tributo anual de 50 libras de perlas. Entre las muchas perlas que consiguió Morales se destacaba una, enorme, en forma de pera y de hermoso lustre que alcanzaba los 31 quilates. En la subasta la adquirió un comerciante por 12.000 pesos, el cual la revendió al día siguiente a Pedrarias. Isabel de Bobadilla, la mujer del gobernador, se la vendió después a su vez a la emperatriz Isabel de Portugal, esposa de Carlos I, en 900.000 maravedís (1.974 pesos). Fue la famosa perla «Peregrina», con la que Ticiano pintó a la emperatriz y que desapareció misteriosamente en el incendio del Alcázar madrileño.

El 3 de mayo de 1515 partió para la Península una de las dos carabelas emplomadas con numerosa correspondencia para el rey. Balboa enviaba tres cartas: una, que se ha perdido, relativa a lo que había ocurrido desde la llegada de Pedrarias; otra sobre las afrentas a su persona infligidas por el gobernador, como quitarle las casas, confiscarle los bienes y someterlo al juicio de residencia; y la última, acerca de la situación de inmoralidad en que se encontraba por haberle prohibido que reclutase hombres en Castilla de Oro. En la misma carabela iban varias relaciones contra Balboa obra de amigos de Pedrarias, y otra de defensa de la persona de este hecha por el obispo Quevedo.

Pedrarias seguía en plena fiebre de enviar expediciones, quizá para así no tener que cederle ningún soldado a Balboa. Becerra fue enviado al Urabá y al Cenú, donde sufrió un desastre. Finalmente autorizó a Balboa hacer una entrada, pero no al territorio de su jurisdicción, sino al Dabaibe. La jornada fue a fines de junio de 1515 y no se vio acompañada de la suerte, pues la langosta había assolado la región, por lo que el adelantado tuvo que regresar rápidamente para que no pereciesen sus hombres.

El obispo Quevedo se enteró de que se estaba urdiendo un nuevo plan contra Balboa, consistente en servirse de un testaferro, Diego de Albitez, para realizar lo proyectado por el adelantado. Albitez recibiría hombres y dinero para fundar dos nuevos enclaves a orillas del Atlántico y del Mar del Sur, bien en el eje Careta-golfo de San Miguel, bien en Nombre de Dios (Panamá). Luego debía construir unos barcos y navegar por el Mar del Sur unas doscientas o trescientas leguas hacia occidente, hasta encontrar las

islas de la Especiería. De no hallarlas, volvería a la costa y navegaría hacia el sur, para tratar de descubrir un estrecho interoceánico. El obispo volvió a enfrentarse a Pedrarias, pero Balboa intervino para evitar mayores tensiones, ya que había resuelto su problema de reclutamiento. Aprovechando que Pedrarias pensaba irse de la ciudad a realizar una entrada, enviaría a su agente Garavito a La Española para que reclutara gente con la que ir a su gobernación. Pedrarias marchó a Careta, puerto que en el futuro se llamaría Acla; sin embargo, sufrió uno de sus frecuentes ataques hepáticos y tuvo que regresar a Santa María. Allí se encontró con la mala noticia de que la expedición de Badajoz —que había mandado a la gobernación de Coiba y Panamá— había vuelto maltrecha y se enteró de que Garavito acababa de llegar de Cuba con sesenta soldados, los que Balboa le había mandado reclutar. Así los hechos, Pedrarias perdió los estribos y mandó apresarlo bajo los cargos de



Monumento a Vasco Núñez de Balboa en Panamá.

conspiración y rebelión frustrada. Temiendo que los vecinos asaltaran la cárcel para librar a su enemigo, mandó fabricar una jaula en el patio de su casa, y en ella metió a Balboa, como si fuera un animal salvaje. Allí permaneció por espacio de dos meses, hasta que de pronto un día, inopinadamente, su enemigo le abrió la jaula, le pidió perdón y le concedió la mano de su hija María, que estaba en la Península. Balboa no lo pensó dos veces, y entre la jaula y la hija, se quedó con la segunda. Inmediatamente se firmaron los esponsales ante el obispo, el muñidor del plan. El cambio de actitud de Pedrarias pudo obedecer a razones políticas, aparte de las hepáticas. El rey Fernando había muerto y Cisneros se había convertido en regente. Fonseca —su antiguo protector— había caído, y los padres jerónimos eran enviados a las Indias como gobernadores en sustitución de Diego Colón. Quizá pensó que era mejor estar a bien con la Iglesia en vez de pelear continuamente con ella en la persona del obispo Quevedo, aunque, desde luego, el trato que infligía a los indios distaba del que su protector, fray Bartolomé de Las Casas, pregonaba como idóneo.



## La reanudación de la empresa de Balboa

La reconciliación con Pedrarias permitió a Balboa reanudar su empresa. De todas formas, lo hacía sujeto a unas condiciones estrictas, impuestas por el gobernador, como establecer previamente una población en Acla, culminar todos los proyectos en un plazo máximo de año y medio y utilizar solo ochenta hombres.

El adelantado se puso en marcha inmediatamente. El 24 de agosto de 1516 partió hacia Acla, donde trabajó a destajo para construir la ciudad. Fijó los límites del asiento, mandó talar el monte, construyó las casas, fijó las tierras comunales, ordenó sembrar y mejoró su puerto. La ciudad, al decir de su enemigo Espinosa, no tenía nada que envidiar a Santa María y fue una muestra más del genio colonizador del extremeño. En su centro se levantó una plaza muy espaciosa donde se construyeron las casas principales. Edificarla fue como construir su propio cadalso: esta plaza sería el escenario de su ejecución años después.

Y en Acla organizó la Compañía de la Mar del Sur, que constituyó con la aportación de varios accionistas: Argüello, Tobilla, Roger de Loria, Beltrán de Guevara, Diego Rodríguez, Diego Hernández y el capellán Rodrigo Pérez. El adelantado se anticipó a su tiempo al comprender las posibilidades que la colonización brindaba al capitalismo, lección que acabarían aprendiendo muy bien los holandeses y los ingleses. Finalmente mandó construir las piezas necesarias para los bergantines, pues se decía que la broma no atacaba a la madera de aquella zona, cosa que después se revelaría falsa.

En 1517, cumplidos ya todos sus objetivos, mandó a Francisco de Compañón al golfo de San Miguel para que escogiera un lugar apropiado donde construir un astillero. Cuando Compañón volvió lo envió nuevamente con treinta esclavos negros y la orden de establecer un campamento en medio del camino transístmico. En agosto del mismo año comenzó el traslado de las piezas de los bergantines. Españoles e indios cargaron por igual con jarcias, velas, brea, aparejos, anclas y tablas. El propio Balboa dio ejemplo, como siempre, transportando a sus espaldas un tablón de unos cincuenta kilos. Si el ascenso por la cordillera andina fue penoso, el descenso hasta el golfo quizá lo fue aún más. El astillero se montó a orillas de un río bautizado como de las Balsas, que era posiblemente el Chucunaque, no muy lejos de la actual Yavisa. Se levantaron las gradas, se construyeron los aserraderos y se edificaron las casas donde vivirían los trabajadores. También se tendió un puente de lianas, a la usanza indígena, para cruzar el río. La madera transportada apenas daba para dos bergantines y, además, en su mayor parte estaba podrida. Balboa dividió a sus hombres en tres tercios, a cada uno de los cuales encomendó, respectivamente, talar árboles, buscar víveres y realizar transportes y mejoras en el camino de Acla. Con todo listo para iniciar la construcción, sobrevino una violenta riada del Chucunaque, que arrastró viviendas, tablas y víveres y dio con todo ello en el mar. Se había perdido el trabajo de un año. El extremeño, apesadumbrado, mandó reunir un consejo de accionistas de la compañía y consultó su parecer sobre qué hacer. Los socios decidieron seguir adelante, y

el adelantado organizó nuevos turnos de tala y mandó a Hurtado a Santa María para que solicitara de su suegro la ampliación del permiso otorgado. Pedrarias accedió a prorrogarlo cuatro meses más. Afortunadamente, con Hurtado llegaron al campamento otros sesenta hombres, cuarenta de ellos venidos directamente de Santo Domingo. Pese a la intensidad con que trabajaron, cuando acabaron los bergantines era ya mayo, mes que marcaba el inicio del «verano» tropical, y con él, del estiaje. Con el cauce del río seco, hubo que abrir unos canales para botar los bergantines al mar. Cuál no sería el estupor de todos cuando, al poco de botados, comenzaron a hundirse —la broma había perforado las quillas—. Pero Balboa, ejemplo de tenacidad, no fue presa del desánimo y pidió a su suegro otra ampliación del plazo y algún dinero en préstamo. Pedrarias se negó a lo primero y, en cuanto a lo segundo, a modo de burla le remitió sólo cien pesos que el adelantado, naturalmente, rechazó. Entonces decidió reflotar los bergantines y taponarles las vías de agua. Cuando lo consiguió se lanzó con ellos al mar, alcanzando la isla de las Perlas (o Isla Rica o la isla del Rey). Pero tanto esfuerzo y tesón fueron estériles: cuando llegaron, la antigua Tararequi estaba esquilhada y casi deshabitada. Tal había sido la devastación practicada por Morales que hasta el cacique se había ido a vivir a Tierra Firme, temiendo otra invasión española.

Balboa y sus hombres culminaron la fábrica de otras dos naves en un plazo de tres meses. Con ellas pasaron a la costa continental y siguieron a lo que llamó «el Este», que era naturalmente el sur. Había enfilado la ruta hacia el Perú. Recorrió toda la costa meridional y pacífica de la actual Panamá, hasta llegar a una bahía en la que creyó ver muchos arrecifes (en realidad eran ballenas) y a la que bautizó como «Puerto Peñas» (7). Desde allí decidió regresar a Chochama, donde estuvo algunos días, y luego al golfo de San Miguel.

### **El rey destituye a Pedrarias**

A Balboa le faltó picardía para saltarse la legalidad. Su tiempo se acababa y mandó a Valderrábano a Santa María a solicitar otra prórroga, que confiaba obtener merced a la relación de lo descubierto. El escribano llegó en mal momento, pues Pedrarias había sabido del nombramiento de un nuevo gobernador para Castilla de Oro, a consecuencia de las acusaciones de mal gobierno desde su llegada a Tierra Firme formuladas contra él por el obispo Quevedo, Balboa, el tesorero Pasamonte, el licenciado Suazo, juez de residencia de La Española, y todos los que de allí llegaban. Ello había mermado grandemente su crédito, y solo se sostenía en el cargo merced a sus grandes influencias, pero el escándalo que produjeron las denuncias y la activa campaña sostenida contra él por el Protector de los Indios, al que se unió Fernández de Oviedo —quien en su *Historia general de las Indias* se

---

(7) Cuando Pizarro empezó la conquista del Perú era ya «Puerto Piñas», y actualmente lleva el nombre de Jaqué.

jacta de haber sido el que dio lugar a que se le destituyera—, hicieron comprender a los gobernantes que no era posible que continuase por más tiempo en Castilla de Oro. Así pues, se acordó que lo relevase Lope de Sosa, gobernador de Canarias, al que le fue dirigida una real cédula, el 2 de septiembre de 1518, para consultarle si aceptaría el cargo. Como De Sosa respondiera afirmativamente, el 3 de marzo de 1519 se expidió el real nombramiento, siendo muy de notar, para que pueda apreciarse hasta dónde llegaban las influencias de Pedrarias entre los consejeros del rey, que, debido sin duda a los manejos de los amigos de Pedrarias para demorar su relevo, transcurrieron quince meses desde que De Sosa aceptó el cargo hasta que recibió el real nombramiento. Una vez nombrado oficialmente, el flamante gobernador no tardó mucho en tomar posesión efectiva de su cargo, cuyo ejercicio comenzaría abriendo juicio de residencia al gobernador saliente, como era preceptivo. Pedrarias tenía sobradas razones para pensar que de tal juicio saldría muy mal parado, y más aún si su yerno testimoniaba contra él. La única forma de escapar con bien del atolladero era presentar al rey una acción importante, como la conquista del Mar del Sur, y en ello se interponía su adelantado.

### **La «traición» de Balboa**

Valderrábano regresó rápidamente al golfo con las nuevas del cambio de gobernador. Balboa cometió el error de pensar que las cosas con Sosa irían peor que con Pedrarias y puso en marcha un plan de actuación que se consideraría una traición contra el gobernador en funciones. Por lo menos eso fue lo que se empeñó en demostrar Pedrarias, saboreando las mieles de su triunfo y sin convencer a nadie.

En realidad no se conoce bien la supuesta «traición» del colonizador. Al parecer, este creía que el nuevo gobernador suspendería totalmente sus descubrimientos en la Mar del Sur. Para evitarlo debía fundar una población en la costa de dicho mar, exactamente en Chepavare, camino de Chepo a Panamá, y salir luego de exploración hacia esas riquísimas tierras que, al decir de los indios, existían hacia el sur (el Perú). Si lograba encontrarlas, Sosa no podría proceder contra él. Su plan de actuación fue el siguiente:

- Sus fieles Valderrábano, Garavito, Muñoz, Botello y el archidícono Pérez irían Santa María para informar a Pedrarias de todos los descubrimientos realizados por la Compañía de la Mar del Sur y solicitar su ayuda para seguir en la empresa.
- Uno de los anteriores se destacaría en vanguardia hacia Acla para saber si el nuevo gobernador había llegado ya. Sabido esto, se reuniría con sus compañeros para comunicárselo.
- Si Sosa no había llegado aún, los comisionados irían a Santa María para cumplir su misión de informar y pedir ayuda.

- Si Sosa había llegado, regresarían todos hacia el Mar del Sur para poner en marcha el poblamiento de Chepavare y la salida de la expedición oceánica.

La operación se puso en marcha. El encargado de ir a Acla fue Luis Botello, que llegó a la población ya de anochecida. Su intempestiva aparición despertó sospechas en el centinela que lo avistó, por lo que este le condujo a presencia de la autoridad de la plaza, Francisco Benítez, enemigo de Balboa, quien con una hábil interrogatorio sonsacó a Botello el plan. Después lo encarceló y mandó aviso a Pedrarias. En cuanto al resto de los comisionados, siguieron camino a Santa María pues, al carecer de noticias de Botello, supusieron que Pedrarias no había cesado aún como gobernador. Nada más llegar fueron hechos prisioneros.

Pedrarias dio orden al tesorero Puente de que levantara una acusación formal contra Balboa y se dirigió a Acla, desde donde escribió una carta muy cariñosa a su yerno en la que le rogaba que se presentase en aquella ciudad para tratar varios asuntos relativos a su expedición y gobierno. Este no receló nada y marchó para allá. Antes de entrar en ella se encontró un pelotón mandado por Francisco Pizarro que lo detuvo por orden del gobernador acusado de traición. En Acla se le dio por prisión la casa de Juan Castañeda, adonde fue el suegro a visitarle para decirle que no tuviera ningún temor, pues las acusaciones en que se basaba su detención eran seguramente infundadas y muy pronto resplandecería la verdad. Pero en la segunda entrevista Pedrarias cambió de raíz el tono y acusó a Balboa de haberle traicionado, pese a todo lo que había hecho por él, y de haber conspirado contra el rey. El adelantado negó tal cosa y argumentó que, de haber urdido alguna conspiración, no habría acudido a Acla tan desprevenido. El gobernador interino mandó ponerle guardias y trasladarlo a la cárcel común.

Actuaron contra el conquistador sus principales enemigos: además de Pedrarias, el tesorero Puente, el bachiller Del Corral, Espinosa —a quien Pedrarias prometió los barcos de Balboa si le sentenciaba—, un soldado que había escuchado media conversación de la supuesta conspiración tramada en el Mar del Sur mientras hacía guardia, y Garavito, quien, enamorado de Anayansi y rechazado por esta, por despecho se había vuelto contra su jefe. A las escasas acusaciones existentes se añadieron las de la «pesquisa secreta» que Pedrarias había llevado por su cuenta, y que venían ahora como anillo al dedo.

## **Formación de causa contra Balboa**

Pedrarias hizo finalmente una declaración de los crímenes de Balboa. Le acusó de haber maltratado a los indios, contraviniendo sus instrucciones, y de suministrarle informes falsos sobre el Darién para hacer fracasar las exploraciones que había enviado. También le atribuyó toda clase de excesos y críme-

nes contra los gobernadores Ojeda y Nicuesa, naturalmente. Pese a todos estos delitos, según afirmaba en su declaración, lo había indultado magnánimamente, llevado de su generosidad, y ayudado en su expedición, pero Balboa lo traicionó y urdió un plan para hacerse independiente, contraviniendo las órdenes reales.

El licenciado Espinosa trabajó diligentemente en los procesos, alentado por la oferta de Pedrarias y complicando en la supuesta traición a Valderrábano, Muñoz, Botello, Garavito, Argüello y al padre Pérez. Garavito hizo otra declaración de sus culpas, que atribuyó a la instigación de Balboa, y fue perdonado por ello. A todos los demás se les declaró culpables. El adelantado y sus compañeros invocaron su derecho de apelación ante la Corona. Espinosa había estudiado lo suficiente para saber que carecía de autoridad para negarla pero, ante la insistencia de Pedrarias, requirió al gobernador interino para que, mediante un acta notarial y ante testigos, declarase lo que debía hacerse con las apelaciones. Fue entonces cuando Pedrarias, metido hasta el cuello en el asunto, redactó la declaración de crímenes de Balboa antes citada, que terminaba con la denegación de las apelaciones y la orden a Espinosa de que ejecutase la sentencia a muerte del colonizador y sus compañeros.

## **Ejecución del adelantado del Mar del Sur**

Pedrarias ordenó que las sentencias a muerte se ejecutaran sin dilación, pues temía algún movimiento de solidaridad a favor de los condenados. Todo el mundo sabía que Balboa era inocente de los crímenes que se le imputaban y que Pedrarias había abusado de su poder llevado por el odio.

Para la ejecución se levantó un cadalso en la plaza mayor de Acla. Allí se trasladó una artesa vieja para recoger las cabezas de los que iban a ser decapitados.

La ejecución se cumplió un día desconocido de la semana transcurrida entre el 13 y el 21 de enero de 1519. Todo el pueblo acudió a la plaza, fuertemente custodiada por soldados. A la hora prevista aparecieron los reos. Abría la cuerda Balboa, bien escoltado por guardias y precedido por el pregonero, que iba cantando la conocida sonsoneta: «Esta es la justicia que manda el Rey Nuestro Señor y Pedro Arias de Ávila, su lugarteniente, en su nombre manda a este hombre por traidor y usurpador de las tierras sujetas a su Real Corona».

Al llegar al pie del cadalso, el adelantado del Mar del Sur levantó la cabeza y, harto de tanta falsedad, dijo a los presentes: «Es una mentira y falsedad que se me levanta y para el caso en que voy. Nunca por el pensamiento me pasó tal cosa, ni pensé que de mí se imaginara. Antes fue siempre mi deseo servir al Rey como fiel vasallo y aumentarle sus señoríos con todo mi poder y fuerzas».

Fueron decapitados el adelantado, Argüello, Botello, Hernán Muñoz y Valderrábano. A diez o doce pasos de donde los degollaron (como a carneros, uno a la par de otro), Pedrarias atisbaba por entre las cañas de la pared de un bohío, que a tanto llegaba su odio.

Nadie movió un dedo para reparar la injusticia cometida. Los habitantes de Acla y Santa María, por miedo; el juez, por interés, y el rey, por ignorancia. Y es

que Carlos I poco o nada sabía de Tierra Firme, y menos aún de Balboa. Además, ¿cómo podía imaginar que su nombre se había utilizado para ejecutar, so capa de justicia, al hombre que había descubierto el Mar del Sur? Una mar para dirigirse a la cual se estaba aprestando una poderosa flota bajo el mando de Fernando de Magallanes, que saldría en solo unos pocos meses, el mismo año de 1519, con objeto de descubrir las islas de la Especiería, el gran sueño de Balboa.

## Conclusiones

De Balboa quedó un estilo de colonización, una escuela conquistadores (Pizarro, Almagro, Benalcázar, etc.) y un horizonte infinito para recorrer. De Pedrarias, más sangre, más intrigas, más guerras internas entre españoles y la cabeza cortada de otro conquistador, Hernández de Córdoba (colonizador de Nicaragua).

## Bibliografía

- ALTOAGUIRRE Y DUVALE, A.de: *Vasco Núñez de Balboa*. Real Academia de la Historia, Madrid, 1914.
- ALVARADO GARAICOA, T.: *Vasco Núñez de Balboa, Adelantado de la costa del Mar del Sur*. Imp. de la Universidad, Guayaquil, 1950.
- ANDERSON, CH. L.G.: *Vasco Núñez de Balboa*. Emecé, Buenos Aires, 1944.
- ASH, M.: *Vasco Núñez de Balboa*. Children Press, Chicago, 1990.
- BAYLE, C.: *Vasco Núñez de Balboa*. Razón y Fe, Madrid, 1923.
- BOORSTIN, D.J.: *The Discoverers*. Random House, Nueva York, 1983 (hay trad. esp.: *Los descubridores*. Crítica, Barcelona)
- ESCOFET, J.: *Vasco Núñez de Balboa o el descubrimiento del Pacífico*. Seix & Barral, Barcelona, 1923.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO Y VALDÉS, G.: *Historia general y natural de las Indias, Islas y Tierra-firme del mar Océano*. Imprenta de la Academia de la Historia, Madrid, 1851-1855.
- GARRISON, O.V.: *Balboa el conquistador: la odisea de Vasco Núñez, descubridor del Pacífico*. Grijalbo, Barcelona, 1977.
- LARRAGOITI, A.S de: *Vasco Núñez de Balboa*. Talleres Gráficos Victoria, Madrid, 1958.
- LAS CASAS, B. de: *Historia de las Indias*. Madrid, 1875-1876.
- LUCENA SALMORAL, M.: *Vasco Núñez de Balboa, descubridor de la Mar del Sur*. Anaya, Madrid, 1988.
- MARTÍNEZ RIVAS, J.R.: *Vasco Núñez de Balboa*. Historia 16, Madrid, 1987.
- MÉNDEZ PEREIRA, O.: *Núñez de Balboa: el tesoro del Dabaibe*. Espasa Calpe, Buenos Aires, 1955.
- MORALES PADRÓN, F.: *Balboa y Magallanes-Elcano*. Publicaciones Españolas, Madrid, 1956.
- PEREIRA IGLESIAS, J.L.: *Vasco Núñez de Balboa*. Editora Regional de Extremadura, Mérida, 1989.
- PEREIRA, O.: *Vasco Núñez de Balboa*. Nuestra Raza, Madrid, 1975.
- QUINTANA, M. J.: *Vasco Núñez de Balboa*, Buenos Aires, Emecé, 1945.
- ROMOLÍ, K.: *Vasco Núñez de Balboa, descubridor del Pacífico*. Espasa Calpe, Madrid, 1955.
- RUIZ DE OBREGÓN Y RETORTILLO, A.: *Vasco Núñez de Balboa: Historia del descubrimiento del océano Pacífico*. Maucci, Barcelona, 1913.
- TAPIA Y RIVERA, A.: *Vasco Núñez de Balboa, drama histórico en tres actos*. Imprenta Venezue-la, San Juan de Puerto Rico, 1944.
- VV.AA.: *The Oxford Book of Exploration*. Oxford University Press, 1993.

# ÍNDICES

## DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Están a la venta los ÍNDICES de los números del 76 al 100 de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuyo contenido es el que sigue:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 76 al 100.
- Artículos clasificados por orden alfabéticos.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Recensiones*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos doce páginas, del mismo formato que la REVISTA, **se vende** al precio de **9 euros** (IVA más gastos de envío incluidos).

También están a disposición del público los índices de los setenta y cinco anteriores, en dos tomos, actualizados, al precio de 9 euros.

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval  
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. . Tef: 91 312 44 27 y Fax: 91 379 59 45  
C/e: [ihcn@fn.mde.es](mailto:ihcn@fn.mde.es)
- Servicio de Publicaciones de la Armada  
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval  
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

# LAS VIOLACIONES ANGLO-HOLANDEAS DE LA MAR DEL SUR

José María BLANCO NÚÑEZ  
Capitán de navío (R)

El objetivo de este artículo es estudiar las nueve expediciones anglo-holandesas que, entre los siglos XVI al XVIII, fueron capaces de adentrarse en la Mar del Sur por el estrecho de Magallanes o por el cabo de Hornos. Casi todas terminaron en viajes de circunnavegación, conllevando ataques a las líneas españolas de comunicación en aquel océano y lograron, en algunas ocasiones, hacerse con el codiciado Galeón de Manila/Acapulco.

## **Factores comunes a las nueve expediciones/violaciones**

Solo nos ocuparemos de las expediciones que lograron pasar a la Mar del Sur, y omitiremos aquellas que fracasaron en este empeño. Los factores comunes a todas ellas fueron:

- tenacidad;
- elevadas pérdidas de material y vidas humanas;
- apresamientos en busca de información, subsistencias, material...;
- largas estancias en el estrecho de Magallanes, debido a las dificultades del paso;
- el Galeón de Manila/Acapulco como objetivo principal de los violadores;
- enemigos, además de los españoles, que se defendieron mejor que bien a la vista de sus escasos medios, el escorbuto, la disentería, las fiebres tropicales...;
- estrategia española de tierra quemada, sobre todo destruyendo carpinterías de ribera y depósitos de comida y municiones, para no permitir el reabastecimiento de los violadores;
- ante los toques de arrebato... formalidad orgánica española, nombra- mientos de capitanes generales, almirantes, capitanes de mar y guerra...;
- en cuanto a los aborígenes, a veces se mostraron amigos, a veces lo contrario.



## Primera violación del Mar del Sur

### *La vuelta al mundo de Drake*

La expedición Drake se montó sesenta años después de que Magallanes descubriera el estrecho epónimo. Siendo Portugal eterno aliado de Inglaterra, los territorios portugueses deberían haber quedado a resguardo de los ataques del inglés, pero a este poco le importó la tradicional alianza entre ambas coronas —¿prevería ya el corsario la unión ibérica de 1580?

La expedición zarpó de Plymouth el 15 de noviembre de 1577, con mucho misterio y divulgando que su destino era Alejandría (hoy Estambul) —lástima que aún no hubiese nacido Espronceda para dedicarle al bajel pirata una canción—. Se componía de cinco navíos: *Pelican*, 150 toneladas y 18 cañones; *Elizabeth*, 80 y 11; *Marygold*, 30 y 6 *Swan*, 50 y 5, y la pinaza *Benedict*, cambiada cerca de Mogador por un pesquero de 40 toneladas al que rebautizó como *Christopher*, a bordo de los cuales embarcaron un total de 164 tripulantes.

El 27 de enero de 1578 apresó al pesquero portugués *Santa María*, cerca de Santiago de Cabo Verde, y retuvo a su piloto, Nuño da Silva. Al resto de su dotación la abandonó a bordo de la pinaza *Benedict*.

El 17 de mayo de 1578 ordenó desguazar el *Swan* y el 3 de junio de 1578 abandonó al *Christopher*.

En julio de 1578 escogió el puerto de San Julián (a día de hoy en Argentina) para la invernada. Allí permanecían los patíbulos que había utilizado Magallanes y que Drake emplearía para decapitar a Thomas Doughty (2 de julio de 1578), su exámito íntimo, al que había nombrado comandante de la *Santa María (Mary)* y que «imprudenteramente» le había denunciado a su hermano Thomas Drake por ladrón (1).



(1) Otros aseguran que Drake lo destituyó por un problema de celos, por lo que nombró comandante a su hermano, mientras que Thomas Doughty asumía el mando del *Pelicano*. Poco después se deshizo de la *Mary*.

El 17 de agosto de 1518 embocó el estrecho, en cuya travesía, que efectuó con tres buques, invertirá diecisiete días, acción de mucho mérito (2).

El 8 de octubre de 1578 desembarcó en el Pacífico, que no lo es tanto como su nombre lo pinta, pues allí tuvo que soportar un gran temporal durante el cual perdió para siempre el rastro del *Marygold*, mientras que el *Elizabeth* se vio obligado a volver a Inglaterra, de modo que la expedición quedó reducida al *Pelican* (o *Golden Hind*).

El 5 de diciembre de 1578 saqueó Valparaíso, atacó el cabotaje hasta Lima y apresó *La Capitana*, con plata, oro, cartas, derroteros y el piloto Juan Griego, mientras va incorporando presas y rehace su flotilla.

El 13 de febrero de 1579 saqueó El Callao de Lima, de donde subió a Guatulco (Panamá) para repetir el pillaje.

Continuó por las Molucas, donde adquirió un rico cargamento de especias (seis toneladas de clavo, entre otras) que pagó con las sedas robadas.

Colgó, tras excomulgarlo —«que es mi Dios... mi voluntad...»—, al capellán, por el delito de recordarle el castigo divino que recibiría por la ejecución de Thomas Doughty, y completó la vuelta al mundo en algo más de tres años.

El tornaviaje le reportó 47 libras por cada una que había invertido (obtuvo unos beneficios del 4.700 por 100). Por ello no es de extrañar que enseguida fuese armado caballero por la reina, su principal accionista, a bordo de su insignia.



### *Consecuencias para la Armada de la Mar del Sur y Pedro Sarmiento de Gamboa*

El estupor y la conmoción causados por la hazaña de Drake suscitaron que el Consejo de Indias reaccionase... ¡en 1585!, año en que el órgano dio «Aviso, que se envía a La Havana, de la amenaza del corsario inglés Drake

---

(2) Nosotros, que lo pasamos a bordo del *Juan Sebastián de Elcano*, con práctico a bordo, capitán de fragata de la Marina chilena y el auxilio de dos radares, podemos confirmarlo.



(...) y Noticias sobre el envío a La Havana de las galeras *La Porfiada* y *La Brava* al mando de Sánchez de Arce». Como puede comprobarse, el tiempo de reacción fue demasiado dilatado.

Tras el saqueo de El Callao, entre 1579 y 1590 se incorporaron a la Escuadra de la Mar del Sur hasta cinco galeras —construidas todas ellas en Guayaquil— y unas chicas galeotas que obtuvieron gran éxito contra los holandeses en 1624, hasta el punto de que hicieron concebir al virrey de turno la posibilidad de emplear, en el transporte de mercancías de El Callao a Panamá, buques de este porte, que podrían bojear al abrigo de los ataques corsarios. Pero su exigua capacidad de carga —la misma razón que se adujo en el Caribe—, así como los problemas inherentes a los grandes mares y a la corriente que luego se llamó de Humboldt, desaconsejaron su utilización. Los restantes buques de esta escuadra fueron galeones o pataches comprados o construidos en Panamá o Guayaquil.

En 1579, el virrey del Perú, Francisco Álvarez de Toledo (tercer conde de Oropesa), ordenó a Pedro Sarmiento de Gamboa alistar dos naves, *Nuestra Señora de la Esperanza* y *San Francisco* —capitana y almiranta, respectivamente—, para explorar Magallanes de oeste a este y establecer defensas que impidiesen nuevas «violaciones». Sarmiento de Gamboa sería el capitán general y llevaría de almirante a Juan de Villalobos.

Las instrucciones del virrey eran:

- explorar detenidamente los canales patagónicos y el estrecho de Magallanes, así como cartografiar los lugares reconocidos;
- averiguar si los ingleses habían creado asentamientos;
- estudiar el posible establecimiento de fuertes;
- observar prudencia en el trato con los lugareños con que eventualmente se encontrase, excepto si se tropezaba con Francis Drake, en cuyo caso debería presentarle combate y prenderlo vivo o muerto.

Tras permanecer tres meses en Isla Desolación y sufrir diversas peripecias (3), Pedro Sarmiento de Gamboa, que tenía orden de regresar a España —su almirante debía hacerlo a El Callao—, adentrándose en el Atlántico recaló en la isla Ascensión, y por el golfo de Guinea y Cabo Verde terminó tocando en San Vicente el 15 de agosto de 1580, tras diez meses de durísima campaña.

Felipe II ordenó la expedición de Diego Flores de Valdés, en la que iría Sarmiento para quedarse de gobernador en Magallanes. Zarpó de Cádiz el 9 de diciembre de 1581 y arribó a Río de Janeiro el 25 de marzo del año siguiente.

Por la incompetencia y deslealtad de Flores, Sarmiento no llegó a Magallanes hasta el 1 de febrero de 1584. Allí fundó varios asentamientos, entre ellos Ciudad del Rey Don Felipe —luego rebautizado Puerto del Hambre—, en el que dejó una guarnición. Posteriormente, tras una azarosa e increíble navegación llegaría a Brasil —donde se despedazó su navío—, y después, en busca de refuerzos para guarnecer el Paso, a España, de donde zarparía para caer finalmente prisionero de los ingleses.

## Segunda violación: Thomas Cavendish

Su fuerza se componía de tres navíos, en los que embarcaron un total 123 tripulantes. Zarpó el 21 de julio de 1586 y regresó el 23 de junio de 1588, es decir, que invirtió en su circunnavegación dos años, cinco semanas y cuatro días. El 10 de enero de 1587 fondeó en Ciudad del Rey Don Felipe, donde durante cuatro días hizo aguada y se proveyó de leña, aprovechando para lo último las deshabitadas casas. Asimismo desenterró y se llevó las piezas de artillería. El cuadro tan macabro que contempló en el espectral asentamiento, lleno de cadáveres en un terrible estado de descomposición, lo indujo a rebautizarlo como «Port Famine» (Puerto del Hambre).

Encontró un único superviviente: Tomé Hernández (¿Tomé Cano?),



(3) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española...*, t. II. Museo Naval, Madrid, 1972 (ed. facs.), cap. XXI, pp. 353-374.

quien logró escapar en el puerto chileno de Quintero y prevenir a las autoridades españolas, que derrotaron a Cavendish. Después pudo contar al gobernador de Chile, don Alonso de Sotomayor, lo sucedido en el estrecho y sus poblaciones. Entre las fuerzas que impidieron su desembarco en la costa chilena se encontraba una compañía de clérigos mandada por un canónigo de la catedral de Santiago de Chile.

Se estableció en la isla de Puna, que geobloquea la entrada al río Guayas, donde pretendía carenar sus buques. Pero Juan de Galarza (en canoas de indios y saliendo de Guayaquil), en un ataque en que le mató 25 hombres y le hizo cuatro prisioneros, le obligó a huir precipitadamente, abandonando fragua, herramientas, 30 pipas y 20 mosquetes.

Con solo dos navíos y unos ochenta hombres prosiguió hacia el norte, y con este rumbo, en cabo de San Lucas, tuvo la suerte de apresar el Galeón de Manila, que iba cargado con 700.000 pesos en metálico y millón y medio en brocados y sedas. Ordenó ahorcar a un canónigo —quizá acordándose del clérigo trabucaire chileno—, y trató bien a las mujeres, a las que entregó un tejo de oro.

Tras hacer tan suculenta presa, siguió a Filipinas y completó la vuelta al mundo entrando en Plymouth con las velas de su insignia forradas de seda.

En 1591 intentó volver al Pacífico, pero los motines y las tempestades truncaron sus proyectos y le obligaron a recalar en Brasil. Allí fue batido por los portugueses. Poco después falleció en un naufragio.



### **Tercera violación: Richard Hawkins (1562-1622)**

Este corsario era hijo de John, el famoso «vencedor» de la Invencible, que murió a manos de los españoles en Puerto Rico en 1595.

Zarpó en abril de 1593 con dos navíos y una pinaza. Fue apesado y enviado a Sevilla, vía Cuzco, Lima y Panamá. Las autoridades españolas le dispensaron un buen trato y lo liberaron en 1602. Este escarmiento indujo a Inglaterra a cesar en esas expediciones.

### **Cuarta violación: vicealmirante holandés Simón de Cordes**

Al mando del almirante Jacques Mahu, una flota de cinco barcos (*Blijde Booschap*, *Trouwe*, *Gelooue*, *Liefde* y *Hoope*, los cinco entre 150 y 600t) debía alcanzar la isla de las Especias pasando por Magallanes. De no conse-

guirlo, se dirigiría a China o Japón para comerciar con plata. La flota, con 494 hombres de dotación conjunta, zarpó de Róterdam el 27 de junio de 1598.

Entre el 2 agosto y el 29 de septiembre permaneció en Cabo Verde. Muchos de sus tripulantes fallecieron víctimas del escorbuto y la disentería, entre ellos el almirante, Jacques Mahu (23 de septiembre de 1598), a quien sustituyó Simón de Cordes.

En la derrota hacia el sur sobrevino otro brote de escorbuto, que forzó a la expedición a recalar en Annobón. De allí salió para Buenos Aires, donde Cordes intentó avenirse con el gobernador del Plata presentándose como representante de los mercaderes de Ámsterdam, leales súbditos de Su Majestad Católica. Para ello envió un navío a Buenos Aires, pero el gobernador no cayó en la trampa. En un desembarco posterior en un puerto cercano fueron detenidos cinco tripulantes de ese navío, incluido el capitán, cuando intentaban comprar provisiones. Llegaron a Magallanes el 7 de abril de 1599. Retenidos allí cuatro meses por los desfavorables vientos, fallecieron cerca de 120 tripulantes debido a las inclemencias meteorológicas y a los patagones, a pesar de disponer de provisiones suficientes.

Los vientos dispersaron la flota cuando atravesaba el estrecho a finales de 1599. Se dice que el *Blijde Boedschap* consiguió pasarlo y se alejó hacia el sur. Según relató Jacobo Le Maire, su comandante, Pomp, observó en 64° S tierras montañosas que corresponderían al archipiélago de las Shetland del Sur. Si tal sucedió, habría sido el primer avistamiento europeo de la Antártida, pero una historia similar, acaecida en 1603, se cuenta del español Gabriel de Castilla.

Simón de Cordes repitió la treta «de los mercaderes» en Chile, con idéntico fracaso, y falleció en un enfrentamiento con los indios de la isla de Santa María en el que perecieron 27 marineros más.

El virrey del Perú formó dos escuadras (la de Gabriel de Castilla, en Valparaíso, y la de Juan de Velasco, en El Callao) para detenerlo, pero no hubo encuentros — sí los habría luego con su compatriota Van Noort.

El antepenúltimo buque de la armada se perdió en Valparaíso; el penúltimo, en Japón, y el último fue apresado por los portugueses en las Molucas.

En gesto caballeresco, tuvieron tiempo en Magallanes de fundar la Orden del León Desencadenado: «Para perpetuar la historia de un viaje tan extraordinario y peligroso (...) se obligan a exponer la vida y hacer todo linaje de esfuerzos para que armas holandesas triunfaran en el país de donde el rey de España sacaba tesoros para oprimir los Países Bajos».





### Quinta violación: vicealmirante holandés Van Noort (cuatro navíos, dos yates, 248 personas)

Esta expedición zarpó el 13 de septiembre de 1598 (simultáneamente a la anterior) y regresó a Ámsterdam el 26 de agosto de 1601, con las manos casi vacías y un único buque.

El 4 de noviembre embocó el estrecho de Magallanes, el cual, tras varios intentos, comenzó a atravesar el 23 de noviembre. En Puerto del Hambre no encontraron rastro alguno del emplazamiento español.

La flota desembarcó en la costa norte del estrecho, donde fue atacada por los indígenas selknam, punto oscuro del relato, puesto que los aborígenes del lugar eran los tehuelches —los selknam habitaban en

Tierra del Fuego—. Poco después fondeó en las Pingüino, para descubrir sucesivamente las bahías de Olivier, Mauricio y Hanry. En el curso de este periplo, el segundo de Van Noort, Jacob Klaasz, trató de desertar pero, sorprendido por sus propios hombres, fue sometido a consejo de guerra y condenado a abandono en la playa de Puerto del Hambre, sentencia que se ejecutó el 26 de enero.

El 16 de diciembre la armada se encontró con el buque comandado por Sebald de Weert, de la flota precedente —la del mando del almirante Jacobo Mahu—, el cual llevaba cinco meses en el estrecho. Intentó incorporarse a la escuadra de Van Noort, pero fracasó en el intento.

El 29 de febrero de 1600 entró a la Mar del Sur con solo dos de los navíos originales, el *Mauritius* y el *Eendracht*, que navegaron a lo largo de las costas actuales de Chile y Perú. De los 248 tripulantes con que la escuadra había zarpado, no quedaban más que 147. Aquí Olivier Van Noort perdió el contacto con el *Henry Frederick*. Lo esperó, en vano, varios días y enseguida arribó a Isla Mocha (Chile), donde se reaprovisionó. Allí fue recibido amistosamente por los naturales mapuches. El *Henry Frederick* siguió solo y llegó a la isla de Ternate, en las Molucas (1601).

En abril de 1600 Van Noort continuó engolfándose en la Mar del Sur, y encontró otros dos navíos supervivientes de la expedición de Jacobo Mahu cuando ya estaban al mando de Simón de Cordes, como vimos más arriba.

En la isla de Santa María, cerca de Concepción, apresaron el galeón *Buen Jesús*, del mando de Francisco Ibarra, quien al ver la superioridad del enemigo

arrojó al mar 52 cajas pequeñas, cada una de las cuales contenía cuatro arrobas de oro acuñado y 500 barras también de oro. En conjunto, la carga arrojada sumaba 10.200 libras.

La expedición se reabasteció de agua en los esteros de Algarrobo y El Quisco, para acto seguido, el 28 de marzo, asaltar Valparaíso. Los atacantes, entrando en botes por su bahía, sacaron el barco de 160 toneladas *Los Picos*, quemaron otros tres buques y capturaron dos más. Sin embargo, Jerónimo Molina Parraguez, capitán avezado en la lucha contra piratas, salió de la capital con un escuadrón de caballería y apresó el navío *Felipote*, que se encontraba anclado en el puerto.

En Valparaíso supo, por el oficial que había dejado al mando del *Buen Jesús* (4), del «fondeo» del oro antes señalado y de que, tras registrar a fondo su presa, habían encontrado una libra de oro en la litera del piloto, Juan de Sanaval, al que habían retenido. La furia de Van Noort se desató sobre Sanaval, y este, tras el inapelable «tormento», confesó que el virrey del Perú, Luis de Velasco y Castilla, había despachado a su sobrino Juan Velasco, con una escuadra, a esperarlos en el cabo de San Francisco, en Panamá, adonde se dirigía Van Noort a saquear embarcaciones mercantes. En cuanto lo creyeron prescindible, al tiempo que hundían el *Buen Jesús* (15 de agosto de 1600) por inservible, ejecutaron al piloto, porque había osado «decir que le habían dado veneno porque se sentía doliente».

A mediados de 1600 atacó los puertos de Arica y El Callao, donde capturó cinco naves. Luego zarpó en pos de las islas de los Ladrones (hoy Kiribati), a las que arribó en septiembre de 1600, para continuar hacia Guam y, de allí, hacia Filipinas, donde recaló el 16 de octubre.

Mientras la escuadra de Van Noort fondeaba en Filipinas, la española enviada a perseguirle regresaba al Perú. Gobernaba entonces Filipinas don Francisco Tello de Guzmán. Después de haber perdido dos barcos en una tormenta, el *Eendracht* fue hundido en aguas de la isla Fortuna, cercana a la bahía de Manila (5), en combate con el galeón *San Diego* (6).

### **Sexta violación: el holandés (de origen alemán) Joris Van Spielberg**

La flota que nos ocupa se componía de seis navíos, pertenecientes todos ellos a la Compañía de las Indias Orientales: *Groote Zonne* y *Groote Mann*, ambos de 600 toneladas y 28 cañones; *Neeuw* y *Eolus*, de 400 y 22, y el patache *Morgenster*, de 150 y 8, a bordo de los cuales embarcó una dotación conjunta de 800 hombres.

---

(4) FERNÁNDEZ DURO: *op. cit.*, t. III, p. 265.

(5) *Ibidem*, pp. 268-273.

(6) Los restos recuperados de la carga de este último pueden contemplarse hoy en el Museo Naval de Madrid.





En 1614 llegaron al virreinato de la Nueva España noticias de un posible ataque holandés. Al año siguiente, el virrey del Perú, marqués de Montes Claros, recibía el mismo aviso. La flota de Spielberg se acercaba y, como en las anteriores violaciones, en la prevención de la defensa todo había que improvisarlo pues, como dice Fernández Duro, y es frase bien actual, se abusaba de los «presupuestos de paz». Por suerte para los españoles, el agua recogida por la flota atacante, durante la aguada efectuada en algún punto de la actual costa chilena, contenía amebas, lo que causó que muchos elementos de las dotaciones sufriesen fuertes disenterías.

### *El combate de Cañete*

Cuando el virrey del Perú supo de la presencia de Spielberg en Valdivia, armó en guerra seis navíos del comercio de Lima y, como no podía ser menos y ya hemos comentado, siguiendo reglamentistamente el protocolo de rigor nombró generales, comandantes... Esta escuadra de ocasión componía una fuerza sensiblemente inferior a la holandesa, pero su capitán general, don Rodrigo de Mendoza, era hombre resuelto y de valor reconocido. Avistado el enemigo desde el puerto de Cañete (24 leguas a barlovento de El Callao), Mendoza hizo por el enemigo, al que avistó a las 16.00 del 17 de julio de 1615. A las 21.00 la capitana y la almiranta españolas entraron en contacto con el enemigo. Enseguida entró en fuego el patache *Rosario*, que fue pronto hundido por los holandeses. La oscuridad y la calma chicha provocaron confusión y «fuego amigo» en ambos bandos. Al amanecer, don Rodrigo Mendoza, sin concentrar sus fuerzas ni ocuparse del lastimoso estado de su almiranta, acometió al enemigo, procurando abordar (la maniobra más temida por los holandeses) a la capitana de Spielberg, a cuyo bordo lograron pasar cinco españoles que murieron en la refriega, aunque llevándose a muchos holandeses por delante. Recontadas las bajas, los españoles sufrieron 500, entre ellas lo más granado de la oficialidad, con el almirante a la cabeza, y los holandeses, entre 100 y 180.

En este combate participó, embarcada en la nave almiranta, Catalina de Eraso, *la Monja Alférez*, quien narró su experiencia en un libro autobiográfico de 1646, cuyo manuscrito se custodia en la Real Academia de la Historia. Doña Catalina habla de una «descarga con patacones» (pesos duros) que se

incrustaron en los palos y cubiertas de dicha almiranta. Y es que al parecer unos marineros holandeses habían «afanado» las monedas de marras, que escondieron en un cañón. Lo súbito del zafarrancho de combate les impidió retirarlas (pues por fuerza serían vistos y, en consecuencia, ejecutados), así que el cañón se cargó y las monedas oficiaron de refuerzo de la metralla.

### **Séptima violación: Jacobo Le Maire y Willem Schouten (Hornos)**

La expedición que nos ocupa en este epígrafe zarpó el 14 de junio de 1615 de la isla de Texel y recaló, tras la dura travesía atlántica, al sur de Magallanes, donde descubrió el estrecho que se llamaría de Le Maire, entre Tierra del Fuego y la isla de los Estados —bautizada así en honor de los Estados Generales de las Provincias Unidas—. El 29 de enero de 1616 montó el cabo de Hornos, cuya denominación («Kaap Hoorn» en neerlandés) proviene del navío *Hoorn*, que se había perdido en un incendio (7).



Después de pasar a principios de marzo por Juan Fernández sin poder aprovisionarse, Le Maire y sus hombres emprendieron la travesía

del Pacífico con arreglo a una derrota similar a la que había seguido Fernando de Magallanes, visitando varias de las islas Tuamotu. Entre el 21 y el 24 de abril de 1616 fueron los primeros occidentales en visitar las islas Tonga (Norte): «isla de los Cocos» (Tafahi), «isla de los Traidores» (Niuatoputapu) e «isla de la Buena Esperanza» (Niuafou). El 28 de abril descubrieron las islas Hoorn (Futuna y Alofi), en las que fueron muy bien recibidos y donde permanecieron hasta el 12 de mayo. A continuación siguieron la costa norte de Nueva Irlanda y Nueva Guinea y visitaron las islas adyacentes, incluyendo, el 24 de julio, las que se ahora se conocen como islas Schouten.

En agosto llegaron a las Molucas del Norte y, finalmente, el 12 de septiembre de 1616, a Ternate, cuartel general de la Compañía Oriental de Comercio. Allí fueron recibidos con entusiasmo por su gobernador general.

El *Eendracht* llegó a Batavia (hoy Yakarta) el 28 de octubre de 1616; pero, pese a que acababa de abrir una nueva derrota, fue denunciado por violación

---

(7) Por otra parte, la ciudad neerlandesa de Hoorn fue también el lugar de nacimiento de Schouten.

del monopolio del comercio con las islas de las Especias, del que era titular otro compatriota —lo cierto es que Le Maire y Schouten habían desobedecido la orden de no pasar a la Especiería camino del oeste—. Los dos comandantes de la expedición fueron detenidos, y el *Eendracht*, confiscado.

Liberados o presos, lo cierto es que regresaron a Ámsterdam. Le Maire murió en este tornaviaje, y Van Spielberg, que le acompañó en el lecho de muerte, incluyó la información que le suministró en su obra *Espejo de las Indias Orientales y Occidentales*. Schouten también publicaría inmediatamente, en 1618, el relato del viaje, que conoció un gran éxito y múltiples reediciones y traducciones.

### **Octava violación: Jacobo L’Hermitte**

Al finalizar la tregua de los Doce Años, los Países Bajos se hallaban en posesión de una potente armada. Pese a la tregua, la guerra en el mar, sobre todo en Oceanía, continuó —el hecho de que las administraciones coloniales luso-españolas permanecieran independientes durante el periodo de «os Filipes» las colocó en una situación de debilidad, sobre todo a las portuguesas, que fue aprovechada por los holandeses—. El príncipe Mauricio de Nassau, convencido de que la pérdida de esas importantes colonias causaría la ruina de España, planeó al mismo tiempo dos grandes campañas, una contra Brasil y otra contra el virreinato del Perú.

La del Perú fue encomendada a Jacobo L’Hermitte, quien zarpó en abril de 1623 con una flota de 11 navíos, que transportaban una dotación de 1.039 hombres y 600 soldados. El buque insignia de la fuerza era el *Ámsterdam*, que zarpó con el resto de la armada desde el puerto homónimo, en demanda del oeste, para circunnavegar el planeta, capturando al paso plata peruana y estableciendo una colonia neerlandesa en el virreinato del Perú.

La escuadra tocó en la isla de Gorea (Senegal), de donde zarpó el 29 de abril de 1623. Pero, debido a innumerables accidentes en el océano Atlántico, no logró atravesar el estrecho de Le Maire hasta el 2 de enero de 1624. Aunque nominalmente al mando de L’Hermitte, la flota la dirigió de hecho el vecealmirante Gheen Huygen Schapenham, secundado por el contralmirante Julius Wilhelm Van Verschoor, pues L’Hermitte, como la mayoría de sus hombres, cayó enfermo de disentería. Una vez en Magallanes, permanecieron en el estrecho un mes, que dedicaron a explorar aquellas costas, levantando cartas y obteniendo noticias sobre los nativos y sus costumbres.

La expedición entró en la Mar del Sur el 2 de febrero de 1624, y a principios de marzo vientos favorables le permitieron arribar al archipiélago de Juan Fernández (4 de abril), desde donde se proponía asaltar el puerto de El Callao.

Llegadas a Lima las noticias sobre las presas hechas por L’Hermitte, el virrey reaccionó con prontitud y, cuando la flota recaló en El Callao (9 de mayo de 1624), el puerto estaba en buen estado de defensa, por lo que los expedicionarios no se atrevieron a desembarcar y se contentaron con bloquear-

lo, al tiempo que parte de la escuadra se destacaba a apresar el tráfico (Perú-Panamá) y a saquear, para poder sobrevivir, las ciudades de Pisco, Guayaquil y Puerto Viejo, una vez fracasado en el proyecto de establecer una colonia.

En el curso de este bloqueo, L'Hermite falleció (2 de junio de 1624), después de sufrir disentería y escorbuto durante meses. Fue enterrado en la isla de San Lorenzo, frente a las costas de El Callao de Lima, que había sido capturada por los holandeses (el mismo lugar que ocupará Méndez Núñez, para reponerse, tras su durísimo combate del 2 de mayo de 1866). Hugo Schapenham continuó bloqueando El Callao durante tres meses, hasta que arrumbó a Nueva España (9 de septiembre de 1624), donde esperaba hacer presas de valor (¡el Galeón!) y continuar la expedición, pero enseguida regresó al Atlántico por Magallanes, para llegar a tiempo a la toma de Bahía de Todos los Santos (1624), que será recuperada al año siguiente, en la magna jornada «dos Vasalhos», por la escuadra y fuerzas del mando de don Fadrique de Toledo y Osorio, primer marqués de Villanueva de Valdueza (8).

### **Novena violación: comodoro Anson**

En pocas ocasiones, esa frase que asegura que la mar es la enemiga permanente del marino se confirma con tanta crudeza. Y es que tanto en la escuadra inglesa de tres navíos, dos fragatas y un bergantín, como en la del general Pizarro que salió de Ferrol en su persecución y la siguió hasta Magallanes, las pérdidas fueron espantosas.

En 1740, y en el contexto de la Guerra de la Oreja de Jenkins (9), se produjo esta expedición del comodoro Anson, inserta en una amplia maniobra estratégica diseñada por el Almirantazgo para quedarse con gran parte de Centro y Suramérica. Mientras el almirante Vernon se dirigía a tomar Cartagena de Poniente (en el día, «de Indias»), lo que desbarató el virrey de Nueva Granada con la inestimable cooperación de don Blas de Lezo, Vernon pasaría Magallanes y se dirigiría a tomar Panamá, en lo que también



---

(8) BLANCO NÚÑEZ, José M.<sup>a</sup>: *La reconquista de Bahía*. Tribuna, Lisboa, 2006.

(9) IDEM: *La Armada española en la primera mitad del siglo xviii*. IZAR, Madrid, 2001, p. 139.

fracasó, porque cuando llegó allí, entre otros impedimentos, le quedaba solamente un buque.

Decidió regresar por Filipinas, limpió fondos en Macao y, al salir de allí, tuvo la suerte de toparse con el *Nuestra Señora de Covadonga*, que oficiaba del anhelado Galeón de Manila y cuya presa resarcía a Inglaterra de todos los gastos de esta expedición. La vuelta resultó muy parecida a la de Drake, con la novedad, ya apuntada, de que fue perseguido hasta las Malvinas por la escuadra de Pizarro (cuatro navíos y una fragata), para rendir por fin en Plymouth con el *Centurion*, buque de su insignia, y sin más compañía.

Pizarro perdió dos barcos por naufragio, otros dos fueron excluidos (en Lima y en Montevideo, adonde habían llegado maltrechos) y arribó a Ferrol únicamente con el de su insignia, que poco después resultó también excluido.

## Conclusiones

Hemos confeccionado una somera estadística a modo de conclusión. Estas expediciones que dejamos anotadas

- supusieron nueve violaciones, tres de ellas exitosas (las tres inglesas) y seis infructuosas;
- implicaron a 45 buques, pertrechados con 800 cañones;
- en ellas participaron 3.384 hombres, entre los que se registraron 1.023 bajas;
- los españoles combatieron victoriosamente en la Mar del Sur y en Filipinas;
- entre 1577 y 1740, los enemigos del Imperio pasaron nueve veces el «Lago Español», es decir, una cada dieciocho años (10), de modo que quizá hicieron bien los reyes en hispanos en gastar tan poco en su defensa, abusando de «presupuestos de paz», por mucho que se les criticase por ello.

Lo más triste es que la fortuna acumulada por Drake en sus correrías —dicen— está en el origen del Banco de Inglaterra. En descargo de estos violadores hay que señalar que, al menos, a la mayoría de ellos sus viajes les inspiraron relatos que se publicaron por toda Europa y que hoy constituyen un testimonio histórico impagable, mientras los españoles, en general, callaban sobre el particular, ocupados en publicar libros de navegación (astronómicos, cosmográficos, derroteros...) donde aprendieron a navegar muchos de esos europeos.

---

(10) El hecho de incluir la última de ellas, la de Anson, distorsiona bastante esta ratio, pues entre una y otra de las ocho primeras transcurrió una media de seis años.

# DEL DESCUBRIMIENTO DEL PACÍFICO AL CANAL DE PANAMÁ

Manuel MAESTRO  
Presidente del Círculo  
de Letras del Mar

Al legado de Colón, que había dado a España un Nuevo Mundo, se sumó el de Balboa, que le dio un nuevo mar que habría de conocerse como el Lago Español.

En 1519, año en que fue ejecutado Vasco Núñez, el rey Carlos I era proclamado emperador del Sacro Imperio Romano Germánico. Durante su reinado recogería el fruto del descubrimiento del nuevo mar, que se había producido al poco de su jura como rey de Castilla. Viajando por este océano, Francisco Pizarro conquistó el imperio de los incas, formando el virreinato del Perú, y Gonzalo Jiménez de Quesada se posesionó del pueblo de los chibcha, en la actual Colombia. Los capitanes españoles Sebastián de Benalcázar y Francisco de Orellana partieron del reino de Quito en busca del mítico El Dorado. Benalcázar fundó en 1534 la ciudad de San Francisco de Quito, mientras que Orellana, tras fundar Guayaquil, se internó en la Amazonía y descubrió el río Amazonas. Juan Sebastián Elcano dio la primera vuelta al mundo, terminando así el viaje que había comenzado Fernando de Magallanes y sentando las primeras bases de la soberanía española en Filipinas y las Marianas.

Pedrarias siguió al frente del gobierno. Nada más consumir el sacrificio de Vasco Núñez de Balboa, se trasladó al Mar del Sur, y con el afán de borrar la memoria de su descubridor, el 27 de enero de 1519 tomó de nuevo posesión del océano en una pomposa ceremonia, como si él hubiese sido el primero en avistar sus aguas. El 15 de agosto de ese mismo año, al parecerle el lugar más apropiado para servir de enlace con la costa atlántica del istmo, fundó a orillas de este mar la ciudad de Panamá, adonde trasladó a los vecinos y al gobierno desde Santa María de la Antigua. En 1523 envió a Francisco Hernández de Córdoba a una expedición de conquista de lo que sería Nicaragua, donde fundó las ciudades de Granada y León. Envalentonado este con el éxito de sus conquistas, trató de zafarse de la autoridad de su jefe, que lo mandó ejecutar. Pedrarias, otra vez debido a sus influencias, consiguió salir airoso y obtener el nombramiento de gobernador de Nicaragua, donde fallecería a los noventa y un años. Pero la Historia hizo causa común con todas sus víctimas, y lo ha presentado a la posteridad como un conquistador cruel y sanguinario donde

los haya habido, del que no perduran recuerdos memorables en lugar alguno por donde pasó.

No es el caso de Vasco Núñez de Balboa, a quien en absoluto afecta el ostracismo histórico padecido por algunos de los fundadores de naciones o ciudades del Nuevo Mundo. El principal puerto del Pacífico panameño lleva su nombre, así como el distrito que abarca al archipiélago de las Perlas; también lo ostenta la máxima condecoración que otorga el gobierno de la nación; el balboa es la unidad monetaria nacional, y la principal avenida de la capital de Panamá lleva su nombre; en ella está ubicada la estatua más característica de la ciudad, en la que aparece el adelantado erguido sobre el globo terráqueo, con la mirada puesta hacia el Mar del Sur, alzando la espada con la mano derecha y el pendón de Castilla con la izquierda, con la misma gallardía con que lo hizo el 25 de septiembre de 1513.

## **El tránsito**

Tras estos acontecimientos, la nueva capital de Castilla del Oro se convertía en el epicentro desde el que irradiaría el descubrimiento y conquista del continente, hasta entonces conocido como Tierra Firme, razón que hacía necesario mejorar la vía de comunicación que unía el Atlántico con el Pacífico, de cuya inmensidad ya se tenía una idea más cierta.

El año de la muerte de Balboa (1519), Pedrarias, a base de ordenar el empedrado del terreno, terminó de construir una vía de tránsito que unía los dos océanos, mediante un estrecho camino de poco más de metro y medio de ancho y unos ochenta kilómetros de largo que hizo posible el paso de personas y mercancías a lomos de caballerías. El trazado de esta vía, conocida como Camino de Cruces, fue perfeccionándose, y en 1527 el rey Carlos I encargó que se buscara uno nuevo que atravesara el istmo de Panamá, para unir ambos mares, que se llamaría Camino Real. El recorrido de ambos, que conflúan, enlazaba la ciudad de Panamá, en el Pacífico, primero con Venta de Cruces mediante una ruta terrestre, para posteriormente navegar por el río Chagres hasta su desembocadura, cercana a Nombre de Dios, en el Atlántico. La ruta fue tomando importancia en la medida en que progresaban los descubrimientos y conquistas, fundamentalmente en el Perú, cuyas riquezas viajaban por este camino tras llegar de las costas suramericanas del Pacífico al puerto de Panamá, para desde allí hacerlo hasta Nombre de Dios, en una primera etapa, y a Portobelo después, desde donde se embarcarían para navegar por el Atlántico hasta llegar a España. En viaje inverso lo hacían todo tipo de artículos y mercancías traídos desde allí con destino a todos los rincones del Pacífico americano. El tránsito implicaba contar con trenes de mulas conducidos por arrieros, remeros que impulsasen las embarcaciones, cargadores en cada una de las escalas, almacenes para guardar las mercaderías, personal que vigilase la ruta y la mantuviese limpia, y una red de ventas que permitiesen los relevos y los descansos. Los barcos que arribaban o partían

comenzaron a sufrir ataques de piratas y corsarios, que acudían al olor de los tesoros procedentes del Perú.

Carlos I había ordenado analizar la viabilidad de construir un canal navegable que uniese ambas orillas, proyecto que hubo de desecharse por imposible. Gil González Dávila, al descubrir el gran lago de Nicaragua, informó al Emperador de la posibilidad de construir el paso por esta vía lacustre —un mar de agua dulce de 8.000 kilómetros cuadrados de superficie enclavado en medio del continente—, aprovechando hacia el Atlántico el curso del río San Juan, que servía de desaguadero del mismo, y en dirección a la costa del Pacífico, la estrecha franja de unos veinte kilómetros que separa este océano del lago por el istmo de Rivas, lo que tampoco fue estimado.

Tratando de mejorar la defensa del territorio y el tránsito por el istmo panameño, Felipe II ordenó el traslado de los habitantes de Nombre de Dios hasta una nueva población que se erigiría en la bahía de Portobelo, para lo cual encargó al ingeniero Juan Bautista Antonelli la construcción de una serie de fortificaciones que la defendiesen. Así, el Camino de Cruces se completó como una ruta transístmica mixta, con tres etapas: una, marítima, desde Portobelo a la boca del Chagres; otra, fluvial, desde la boca del Chagres a la Venta de Cruces; y una tercera, terrestre, de la Venta de Cruces a la ciudad de Panamá.

Antes de finalizarse estas fortificaciones, al terminar 1595, Nombre de Dios volvió a sufrir un ataque de Francis Drake, cuyas fuerzas se adentraron por el Camino de Cruces para atacar los trenes de mulas que viajaban desde Panamá cargadas de plata y oro, aunque fracasaron en el empeño. El corsario inglés planeó luego tomar Portobelo y adentrarse por el Chagres hasta Cruces, pero su muerte, en enero de 1596, le impidió llevarlo a efecto. Drake, al que se dio sepultura en aguas de aquella bahía, fue uno más de los muchos que, de una u otra forma, llegaron a aquellas tierras después de culminada la conquista del Perú por Pizarro, tras cuya muerte fueron encontrados muchos yacimientos de plata, entre los que sobresalía el de Potosí, descubierto en 1545. El cerro, aparentemente, era tan rico en metal argentífero que podían hallarse vetas a flor de tierra.

Un grupo de españoles tomó posesión del Cerro Rico, en cuyas faldas fundaron un poblado bautizado como Potosí, que para 1570 contaba con 50.000 habitantes. El viaje se hacía primero en lo que se conocía como «navíos sueltos», pero enseguida, para evitar los ataques de piratas y corsarios, hubo que adoptar el régimen de convoyes o flotas. La flota de los galeo-



Tránsito terrestre a través del Camino de Cruces y el Camino Real.



nes, abandonado el litoral peninsular, primero se ponía rumbo a Cartagena y, de allí, a Portobelo. Al regreso se desplazaba hacia el norte hasta llegar a la altura de las islas Azores, donde el peligro corsario y pirata aumentaba. Allí tomaba rumbo al sureste y recalaba en no raras ocasiones en el Algarve portugués, a fin de descargar el contrabando traído y burlar así la Aduana española. Por último, el viaje remataba en Sanlúcar, desde donde los galeones comenzaban a remontar con dificultad el Guadalquivir hasta llegar al puerto de Sevilla.

Pocos lustros después de su fundación, Portobelo se había convertido en una de las ciudades más importantes de las Indias, debido a las especiales condiciones de su puerto y a su posición geográfica, que lo convertían en punto obligado de arribada y salida de las flotas de galeones. En sus ferias, que tenían una duración mínima de cuarenta días, se cerraban negocios que alcanzaban cifras millonarias. En sus calles y plazas se levantaban puestos de venta donde se podían comprar, entre otras muchas cosas, vinos, aceite, zapatos o ropa confeccionada en España, mientras que desde Panamá llegaban recuas de mulas cargadas con metales preciosos con destino a la Península, y productos naturales destinados a la venta y trueque procedentes de los territorios indios.

Las riquezas que afluían a Portobelo fueron una fuerte tentación para piratas como Henry Morgan, quien a fines de junio de 1668 la tomó por sorpresa antes de atacar Panamá. La escasa guarnición española, impotente para enfrentarse a una fuerza de nueve buques y 460 hombres, se refugió en el castillo de San Jerónimo, donde resistió el ataque, mientras el gobernador de Castilla del Oro, Agustín de Bracamonte, intentaba sin éxito reunir una fuerza para repeler a los piratas. Morgan le exigió el pago de 100.000 pesos para no destruir la población, adjuntándole al mensaje su pistola, con el recado de que con ella había tomado Portobelo y de que regresaría para recuperarla. El gobernador, por su parte, le remitió su anillo de esmeraldas, implorándole piedad para los lugareños. Reunida la cifra exigida por el pirata, Morgan se retiró; pero, en menos de tres años, regresó y tomó la ciudad de Panamá, con lo que cumplió su promesa de recuperar su pistola. El capitán general de Tierra Firme respondió al asalto ordenando volar los depósitos de pólvora de la ciudad, lo que provocó un devastador incendio que devoró la ciudad vieja por los cuatro costados. Morgan y sus hombres permanecieron tres semanas dedicados al pillaje y al saqueo. Sin embargo, el gobernador había tenido la previsión de cargar todo el oro y la plata en barcos que partieron rumbo a España. La arribada a Panamá del nuevo gobernador, el ingeniero Alonso Mercado de Villacorta, cuya misión principal era concluir la reconstrucción de la ciudad y sus fortificaciones, creó confianza entre la población, recelosa de nuevos ataques corsarios, los cuales, sin embargo, se sucederían sin solución de continuidad hasta que Inglaterra y España firmaron la paz.

La firma de esta paz coincidió con el auge de la vía del cabo de Hornos, merced a que para entonces se contaba con un mejor conocimiento de la ruta y los buques tenían mayor porte y reunían mejores condiciones de navegación. A ello había que sumar la existencia de importantes bases donde hacer escala,



Mapa del tránsito a través de Nicaragua.

como Guayaquil, El Callao, Valparaíso, Buenos Aires y Montevideo, desde las que se tenía fácil acceso a las principales ciudades del Imperio. Este conjunto de circunstancias trajo consigo, hacia mediados del siglo XVIII, la decadencia del istmo y de su tránsito, lo que se prolongó hasta después de la independencia de España y la integración, en 1821, de Panamá en la República de Nueva Granada.

Poco después, William Henry Aspinwall, un capitán mercante norteamericano, inició el tránsito con barcos propulsados por vapor, lo que impulsó el hasta entonces escaso tránsito a través del istmo panameño en virtud de los barcos que llegaban a Portobelo desde Nueva York y Nueva Orleans, para, una vez efectuado el paso por tierra, embarcar nuevamente en Panamá y llegar hasta los puertos sudamericanos o a los de la costa oeste de Estados Unidos. Así evitaban doblar el cabo de Hornos, ruta en la que se invertían hasta seis meses para recorrer las 15.000 millas que separaban ambas orillas de la gran nación, y se rehuían los peligros de viajar por tierra en caravanas de carretas tiradas por mulas, que debían transitar por caminos inexistentes y haciendo frente a los ataques incesantes de los indios.

La noticia de que se había descubierto oro en California, que el *New York Herald* dio como primicia el 19 de agosto de 1848, atrajo hasta San Francisco a más de 300.000 personas, procedentes tanto de Estados Unidos como del resto del mundo. Las 8.000 millas de camino que los viajeros se ahorraban hicieron que la balanza se inclinase hacia Panamá. El hallazgo de los yacimientos auríferos en Sutter's Mill, cerca del pueblo de Coloma, desató una auténtica fiebre del oro. Los efectos fueron espectaculares. San Francisco, que antes de esta fiebre no pasaba de ser una aldea, se convirtió en una urbe, de

modo que en 1850 California era admitida como estado de la Unión. Pero la fiebre también tuvo efectos negativos, entre otros, que los capitanes de los barcos arribados para satisfacer las necesidades de los recién llegados se enfrentaban a deserciones masivas de la tripulación, cuyos miembros abandonaban el barco para ir a los campos de oro. Estas deserciones convirtieron los muelles del puerto en una escombrera de barcos abandonados, cuyos mástiles llegaban a formar auténticas junglas de madera.

En Panamá la vida sufrió un gran cambio solo comparable con el acaecido durante la primera época de la conquista. La demanda de pasajes fue en aumento; y así, de seis vapores que comenzaron haciendo el servicio se pasó a veintiuno, y en 1850 se duplicó el número de viajeros en relación con los del año anterior. Los barcos de vela que se ocupaban en el tránsito se mantuvieron por algún tiempo. Dada la demanda de transporte, hubo momentos en que los viajeros que llegaban al istmo panameño debían esperar semanas para obtener un camarote en alguno de los barcos que se dirigieran a California.

Pero los panameños no podían dormirse en los laureles. Otro capitán mercante americano, Cornelius Vandervilt, comenzó a plantearles una batalla comercial mediante el tránsito de viajeros y mercancías por la ruta de Nicaragua. Los viajeros que llegaban en barco al puerto atlántico de San Juan del Norte transbordaban a otras embarcaciones más pequeñas, con las que remontaban el río San Juan hasta llegar a San Carlos, de donde partían en un vapor de más porte que les llevaba por el gran lago de Nicaragua hasta Granada, donde viajaban por tierra hasta El Realejo, en el Pacífico, para allí embarcarse rumbo a San Francisco. Debido a los limitados medios de transporte existentes para cruzar el territorio nicaragüense, a su larga duración, y a la incertidumbre de conseguir conexiones adecuadas para embarcarse rumbo a California, en un principio la ruta no debía quitar el sueño a los panameños; no obstante, los navieros establecidos en Nicaragua se esforzaron en resaltar las bondades del clima y los menores costes y, a pesar de los inconvenientes del viaje, la belleza de la floresta tropical y del lago cautivaron a algunos viajeros amantes de la naturaleza. Vanderbilt consiguió firmar en 1849 un contrato con el gobierno nicaragüense para abrir de forma oficial el tránsito a través de aquel país, y a tal efecto encargó la construcción de dos vaporcitos de poco calado que pudiesen remontar sin transbordos tanto el río como el lago, así como un vapor oceánico, con lo que el viaje total duraría seis días menos que por Panamá. En 1851 quedó inaugurada la ruta nicaragüense del tránsito que, prácticamente, monopolizó el marino norteamericano, quien también se había garantizado derechos exclusivos y privilegios para la construcción de un canal, lo que dio origen a diversos estudios y proyectos que fueron abandonados por falta de recursos. En 1855 la ruta por Nicaragua ya competía con la de Panamá. Sus vapores arribaban y zarpaban con regularidad, y confortables diligencias rodaban entre los caminos por tierra que completaban el tránsito. Sin embargo, la invasión del país por el filibustero William Walker dio al traste con la Compañía Accesoría del Tránsito, que acabó definitivamente sus operaciones en 1868. Pero para entonces el auténtico competidor ya era otro.

## El ferrocarril de Panamá

Desde 1847, en la cabeza de Aspinwall y sus socios Chauncey y Stephens bullía la idea de construir un ferrocarril que uniese el Atlántico con el Pacífico a través del istmo panameño. Siempre pensó que se trataba de un proyecto irrealizable debido al terreno y al clima a que debían enfrentarse, pero el marino norteamericano era un hombre con un tesón y una valentía a prueba de bomba. En 1850 la fiebre del oro californiano apretaba con fuerza, y en mayo se dio la primera palada para el comienzo de las obras. Aspinwall y sus socios habían constituido en Nueva York la Panama Railroad Co., que dos años antes había conseguido del gobierno de Nueva Granada el permiso para la construcción. Panamá dejó de ser la población tranquila de principios de siglo. La nueva ciudad, surgida tras la destrucción de la vieja en 1671 por Morgan, en los inicios de la construcción del ferrocarril sumaba 10.000 habitantes, número que se incrementó con trabajadores venidos de todas partes, sobre todo negros oriundos de las islas del Caribe y chinos, lo que le concedió desde un principio un marcado carácter cosmopolita.

Al enemigo de la burocracia pronto vinieron a sumarse otros impedimentos que habían subestimado: las destructivas fuerzas de la naturaleza del trópico y sus endemismos. No les fueron a la zaga los problemas derivados de la insalubridad del istmo, pues dolencias que no afectaban a los naturales de la zona, como la malaria, la fiebre amarilla y la disentería, hacían su aparición en la larga temporada de lluvias que iba de mayo a noviembre. Los salarios de la mano de obra y el coste de los materiales se dispararon, por lo que hubo que importar trabajadores, componentes y herramientas de lugares recónditos, principalmente de Cartagena de Indias.

Tras numerosos cálculos, el arranque del ferrocarril desde el Atlántico debió hacerse desde la isla de Manzanillo, en el lado este de la bahía de Limón, por lo que la compañía hubo de negociar de nuevo con el gobierno neogranadino. A la promesa de ganancias que representaba la fiebre del oro se oponían con fuerza las dificultades de todo tipo y el mayor costo de la construcción. Las dificultades con que se hubieron de enfrentar los ingenieros responsables del desarrollo del proyecto de la vía férrea motivaron que algunos de estos considerasen imposible, en un futuro, la construcción de un canal que uniese por el istmo los dos océanos. El 27 de enero de 1855 se tendió el último raíl, y al día siguiente una locomotora pudo viajar desde un océano hasta el otro. Durante los cuatro años siguientes se levantaron las estaciones, se instaló una red telegráfica en paralelo a la vía, se sustituyeron los puentes de madera por otros de hierro, y se repararon todas las averías existentes en los 80 kilómetros de recorrido. Lo único irreparable fueron las vidas humanas.

La cifra de muertos es una de las muchas incógnitas aún sin respuesta de esta epopeya. Se estima que fueron unos 12.000, aunque los registros solo consignasen 293 trabajadores blancos muertos por distintas causas —de los negros y los chinos no se llevaba control—. Los cadáveres fueron un negocio excelente: las facultades de medicina y sus hospitales universitarios demanda-



Ferrocarril transístmico de Panamá.

ban cuerpos para las prácticas de sus alumnos, y pagaban muy bien los cadáveres no identificados que la compañía del ferrocarril enviaba al extranjero en barriles con sal, remesas cuyo beneficio contribuyó de forma decisiva al mantenimiento de su propio hospital.

Antes de que finalizasen las obras del ferrocarril, la Panama Railroad Co. ya era una mina de oro: en 1853, con solo 45 kilómetros en servicio, transportó 30.000 pasajeros. El precio del pasaje era exorbitado, pero los

viajeros lo pagaban con gusto, ya que el costo por otra ruta era muy superior. Pero los problemas hicieron nuevamente aparición. En 1869 el ferrocarril de la Union Pacific uniría la costa este y oeste de Estados Unidos, y Nueva Granada, que en 1863 había tomado el nombre de Colombia, a la vista de los buenos resultados apretó las tuercas en sus convenios.

## El canal de Suez

Entretanto, Napoleón III había anunciado su propósito de conducir a Francia hacia una nueva era de progreso, y con esta mira creó un marco idóneo en su nueva corte, en la que sobresalía la figura de la emperatriz, la española Eugenia de Montijo. Mujer vivaz y amante de la aventura, secundó, tanto en el orden institucional como en el personal, la política de su marido, en la que implicó su capital personal invirtiendo en los sectores impulsados por la naciente revolución industrial, fundamentalmente en el desarrollo de los ferrocarriles. La abuela de la emperatriz, doña Francisca Grevigné, era hermana de Catherine, madre de Ferdinand de Lesseps, brillante diplomático y empresario, cuya persona muy pronto suscitó el interés de su prima segunda Eugenia, pues se movía muy bien en la corte imperial, en cuyos corrillos y foros abogaba por la intercomunicación de todos los pueblos, a través de la apertura de caminos y canales que acortaran distancias y propiciaran el progreso de las naciones.

Las teorías de Lesseps habían comenzado a fraguar durante su estancia como vicecónsul y cónsul general de su país en Alejandría. Su padre ya había ejercido, por mandato de Napoleón Bonaparte, de comisario general en Egipto, periodo durante el que había establecido una excelente relación con el bajá Mehmet Alí, lo que propició que este depositara la confianza en Ferdinand para la educación de su hijo Mehmet Said. Al calor de ello fue forjándose una amistad que resultaría vital para desarrollar la idea de construir un canal que uniera el mar Mediterráneo con el Mar Rojo. Invitado por su pupilo, Ferdi-

nand Lesseps llegó a Alejandría a primeros de noviembre de 1854, y a los pocos días Mehmet Said firmó un acta de concesión en la que otorgaba a su amigo Lesseps el poder exclusivo de constituir y dirigir una compañía universal para abrir el istmo de Suez y la explotación de un canal entre los dos mares. La concesión tendría una duración de noventa y nueve años, la compañía pasaría a llamarse Compagnie universelle du canal maritime de Suez, y Lesseps sería su primer director. No obstante, los británicos, opuestos al acuerdo, presionaron en contra, deseosos de ser ellos quienes dominasen aquella ruta, vital para las comunicaciones con sus colonias en Asia, sobre todo con la India. Tras llegar a acuerdos que satisficieron a otomanos y, en alguna medida, al imperio británico, la compañía se constituyó oficialmente y se pudo abrir la suscripción de acciones de la empresa que habría de construir el canal de Suez. Las obras comenzaron oficialmente el 25 de abril de 1859, y en 1869 el paso de 195 kilómetros que unía Port Said, en el Mediterráneo, con la ciudad de Suez, en el Mar Rojo, ya estaba culminado.

## **El canal francés**

El éxito obtenido en Suez desató la ambición de Ferdinand de Lesseps, que muy pronto vislumbró la idea de unir los océanos Atlántico y Pacífico mediante la construcción de un canal navegable, proyecto en el que estarían interesados tanto Francia e Inglaterra como Estados Unidos, que comenzaba a pisar fuerte en el concierto internacional como gran nación. Las tres potencias ya se disputaban dicho proyecto, estudiando las rutas alternativas de Panamá y Nicaragua. Hubo quienes le recomendaron calma, a lo que Lesseps no hizo caso, quizá debido a que el calendario contaba en su contra, pues en aquellos momentos ya había cumplido los setenta años. Lejos de ello, en nombre de la Société du canal interocéanique, que él fundó, hizo viajar a Panamá al oficial de la Marina francesa Lucien Napoleón Bonaparte Wyse para estudiar sobre el terreno la factibilidad de la obra.

Un año después, por mandato de la Société géographique de Paris, Wyse se trasladó a Bogotá, donde, tras arduas negociaciones, el 18 de mayo de 1878 consiguió firmar un contrato en virtud del cual el gobierno colombiano —Panamá era entonces parte de aquella república— autorizaba a Francia a llevar a cabo el proyecto y le concedía su explotación durante noventa y nueve años. Justo un año más tarde se convocó en París el Congreso Internacional de Estudios del Canal Interoceánico, al que asistieron 136 delegados en representación de 23 países, la mitad de los cuales eran franceses —entre ellos se hallaba Gustave Eiffel, constructor de la torre que lleva su nombre—. Los participantes, luego de fatigosas reuniones y discusiones, decidieron que la vía interoceánica uniría los dos mismos puntos que el ferrocarril: las bahías de Limón —donde está enclavada la actual Colón— y Panamá, y que lo haría por medio de un canal a nivel, obra cuya dirección asumiría el ya septuagenario Ferdinand de Lesseps.



Ferdinand de Lesseps.

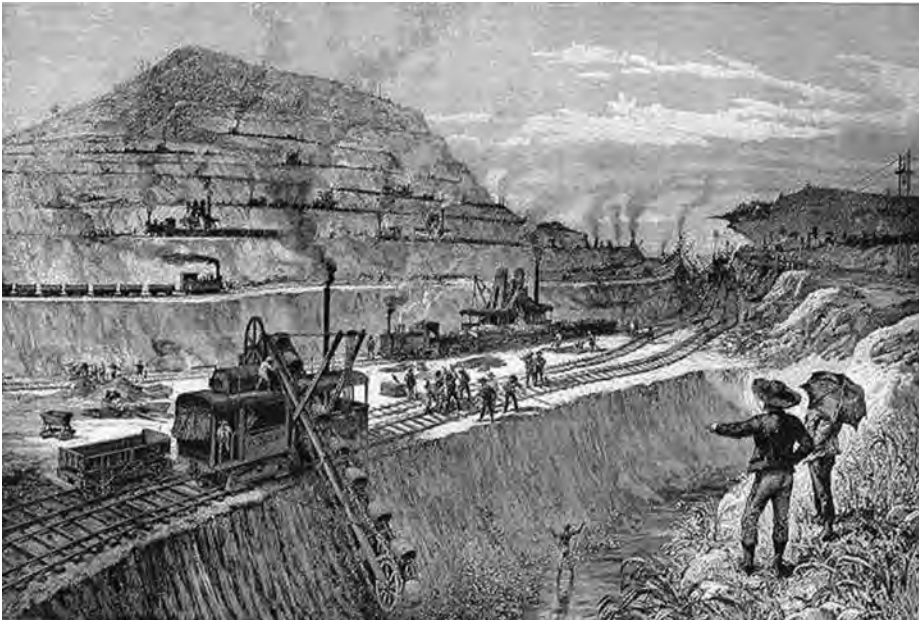
Posteriormente, le tocaría batallar, como al resto de los componentes de la sociedad, en allegar los 400 millones de francos de capital social necesarios, de los que solo se consiguieron 300. Ello no frenó la operación, y para mostrar su confianza en la misma, Lesseps inauguró simbólicamente las obras, cuya dirección encargó a su hijo Charles pues, pese a lo que se creía, Ferdinand no era ingeniero sino un hombre de empresa: desconocía la técnica y la logística a emplear y su gran fuerza se basaba en la fe que tenía en el proyecto y en la confianza en su éxito que irradiaba entre la gente.

El proyecto se puso en marcha de forma apresurada y sin rigor, concluyendo que no habría problemas en la excavación de la cordillera central

panameña por lo que, para unir los dos mares, podría hacerse el canal a nivel. Las negociaciones dieron como resultado la compra del Ferrocarril de Panamá, con la idea de utilizarlo como un elemento de gran importancia en la construcción, pero nunca se utilizó para esos fines.

La malaria, junto con la fiebre amarilla, comenzó a hacer estragos entre la fuerza laboral. La cifra escandalosa de muertes, igual que había ocurrido durante la construcción del ferrocarril, puso en riesgo el proyecto. En 1884 la mano de obra alcanzó la cifra de 19.000 operarios, que debían ir siendo reemplazados según iban falleciendo.

Los cambios de contratistas y la terquedad de Lesseps, empeñado en desoír los consejos de sus directivos, que comenzaban a tener clara la inviabilidad del canal a nivel, proponiéndole la construcción de un lago artificial y una serie de esclusas que permitiesen vencer las diferentes alturas del terreno, sumado a la escasez de fondos, fueron el prólogo de un final que muchos comenzaron a vaticinar. Ante la ciencia de los ingenieros y los brazos de los obreros se interpuso la gran masa de piedra y tierra conocida como Corte Culebra, que frenó el avance y confirmó la teoría de que eran necesarias las esclusas para avanzar con el proyecto. Para ahondar en esa alternativa, Charles Lesseps contrató los servicios del ingeniero francés Phillipe Bunau-Varilla, un nombre que pasaría a formar parte de los principales artífices de que el canal pasase de utopía a realidad. Pero el dinero había ido consumiéndose como el agua desaparece al abrirse las compuertas, y Lesseps debió centrar sus esfuerzos en calmar la presión de los accionistas, la prensa y los políticos, cada vez más hartos de las cifras a que ascendían las pérdidas de la empresa y



Construcción del canal durante la etapa francesa.

de las especulaciones acerca del número de víctimas, cuya cifra real se desconocía, ya que eran sistemáticamente ocultadas.

La Compagnie se había convertido en un potro desbocado con destino a la quiebra al que su cochero no podía frenar. Así, en enero de 1889 los accionistas de la Compagnie universelle du Canal Interocéanique de Panama decidieron disolver la sociedad. El 4 de febrero de 1889 se liquidó la Compagnie, cuyos 85.000 accionistas perdieron todo el capital invertido en lo que supuso la peor crisis financiera de la época. No obstante, el proyecto canalero siguió adelante, aun sin fondos, hasta el mes de mayo siguiente. Al complicado proceso judicial subsiguiente a la quiebra se sumó la causa abierta contra Lesseps y el resto de los miembros de la Compagnie por fraude y abuso de confianza, caso que pasaría a la Historia como «el escándalo Panamá» y que se saldaría con su condena a cinco años de prisión. Gracias al trabajo de un esforzado equipo de juristas, en 1893 el Tribunal de Casación francés dejó en libertad a Ferdinand y a Charles, tras anular el fallo que les había condenado, junto a Gustave Eiffel y al exministro de Obras Públicas Charles Baïaut, a cinco años de prisión.

Concluido el juicio, Lesseps se sumió en una gran depresión y poco se supo de él hasta un año después, cuando murió a los ochenta y nueve años. A título póstumo, Francia le hizo justicia y le rindió los debidos honores en su funeral, en reconocimiento de sus dos obras —una de ellas inconclusa—, que fueron indispensables para el desarrollo del comercio mundial. En 1882 Inglaterra ya había recogido el fruto sembrado por Francia cuando tomó el control



absoluto de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez y el proyecto de Panamá seguiría adelante bien que tomando un rumbo distinto.

La fundación de la Compagnie nouvelle du Canal Interoceánico, ideada por Bunau-Varilla, sirvió para reactivar las obras del canal de Panamá y recuperar los fondos perdidos; pero su escaso capital, de tan solo 12 millones de dólares, y la pérdida de confianza del gobierno y del pueblo francés no dejaron otra alternativa que el traspaso de la compañía a Estados Unidos, que vio cumplidos sus deseos de contar con un paso que facilitase la navegación entre sus dos costas.

Pese a la mala imagen que se había creado alrededor de Lesseps en particular y de los franceses en general, hay que resaltar que su esfuerzo no fue totalmente inútil, pues entre las dos empresas creadas por Francia se excavaron 59 millones de toneladas de material, un 25 por 100 de las cuales fueron extraídas del Corte Culebra, punto que, por sus dificultades, se convirtió en el auténtico talón de Aquiles de la epopeya canalera; además, los estudios e incluso los fracasos de los franceses fueron de mucha utilidad en los primeros años de la etapa norteamericana.

## **El canal norteamericano**

No menos importante fue la labor de su buen amigo el ingeniero francés Philippe Bunau-Varilla, auténtico eslabón entre las dos etapas, la francesa y la norteamericana. Bunau-Varilla, trascendental en la cristalización final del proyecto, consiguió que el canal se construyese por Panamá merced a su infatigable tesón, y su labor tuvo su punto decisivo en su intervención ante el Senado norteamericano. En ella mostró unos sellos del Correo de Nicaragua en los que aparecía el volcán Momotombo en plena erupción, lo que evidenciaba la sismicidad de la zona y el riesgo que los volcanes nicargüenses entrañaban para la vía acuática. De este modo persuadió a los senadores de que el canal debía construirse en Panamá. Bunau-Varilla, con sus apremios, también fue el artífice de que Theodore Roosevelt, presidente de Estados Unidos, se implicase directamente en el proyecto para que saliese adelante.

Roosevelt ya estaba influido por Alfred Thayer Mahan, cuyas teorías se recogían en su obra *La influencia del poder naval en la Historia*, en la que el oficial de la Marina estadounidense abogaba por una base en las islas del Caribe y otra en el lejano Pacífico, así como por la construcción de un canal que facilitase a los barcos americanos su tránsito entre los dos océanos, lo que consolidaría a Estados Unidos como potencia mundial en el terreno económico, pues sería un cruce de primer orden en las rutas comerciales; y en el político y militar, al convertirse en un paso vital para sus escuadras. El control de Cuba, Puerto Rico, Hawai, Guam y Filipinas era ya una realidad tras la guerra con España y, al iniciar su andadura el siglo xx, tan solo faltaba el canal que permitiese un rápido tránsito entre las orillas este y oeste de Estados Unidos.

Tras despejarse las dos opciones existentes entre Nicaragua y Panamá, después del giro decisivo producido tras la intervención del ingeniero francés,

una ley aprobada en 1902 autorizó a Roosevelt a adquirir el ferrocarril panameño y todas las propiedades francesas de la Compagnie abandonadas tras el fracaso de Ferdinand de Lesseps. Definida la ruta, solo quedaba conseguir la autorización de la República de Colombia para iniciar las obras sobre lo que aún era territorio bajo su soberanía. Pero los colombianos rechazaron la propuesta estadounidense, lo que enfureció al presidente norteamericano, quien, impaciente por iniciar el proyecto canalero, zanjó las negociaciones. El proyecto parecía naufragar definitivamente, pero el ingeniero Bunau-Vari-lla era un maestro en el cabildeo, cualidad que dejó patente en sus maniobras para conseguir la secesión de Panamá de Colombia. En esta tarea contó con el concurso el doctor panameño Manuel Amador Guerrero —que sería el primer presidente de la nueva república—, quien también viajó a Estados Unidos para confirmar el apoyo a la causa secesionista, que obtuvo su triunfo el 3 de noviembre de 1903, fecha en que Panamá declara su independencia de Colombia, lo que abrió de forma definitiva la posibilidad de que Estados Unidos pudiese construir el canal por territorio panameño.

La nueva república istmeña nombró al ingeniero francés como primero de sus embajadores en Washington, y en su calidad de enviado extraordinario y ministro plenipotenciario firmó con el secretario de Estado norteamericano, John Hay, un tratado por el que se otorgaba a Estados Unidos la concesión de las obras del canal y su explotación a perpetuidad, así como una zona de soberanía que abarcaba cinco millas de ancho a cada extremo de la línea de la vía acuática, lo que para los gobernantes panameños era la mejor de las soluciones, pues la marcha atrás era una quimera.

La construcción del canal conllevó afrontar tres problemas principales, relativos a la ingeniería, la sanidad y la organización. Tres fueron, también, los presidentes norteamericanos que tuvieron bajo su mando la responsabilidad de la obra: Teodoro Roosevelt, William Howard Taft y Woodrow Wilson. Y tres fueron los hombres clave en el éxito de la empresa: en la ingeniería, John F. Stevens y George W. Goetals, que hubieron de hacer frente a los grandes obstáculos que la naturaleza les oponía; y en la sanidad, William Gorgas, quien ganó la batalla a los minúsculos mosquitos, que en la etapa francesa



El vapor *Ancón*, en 1914, efectuando el primer tránsito por el canal de Panamá.



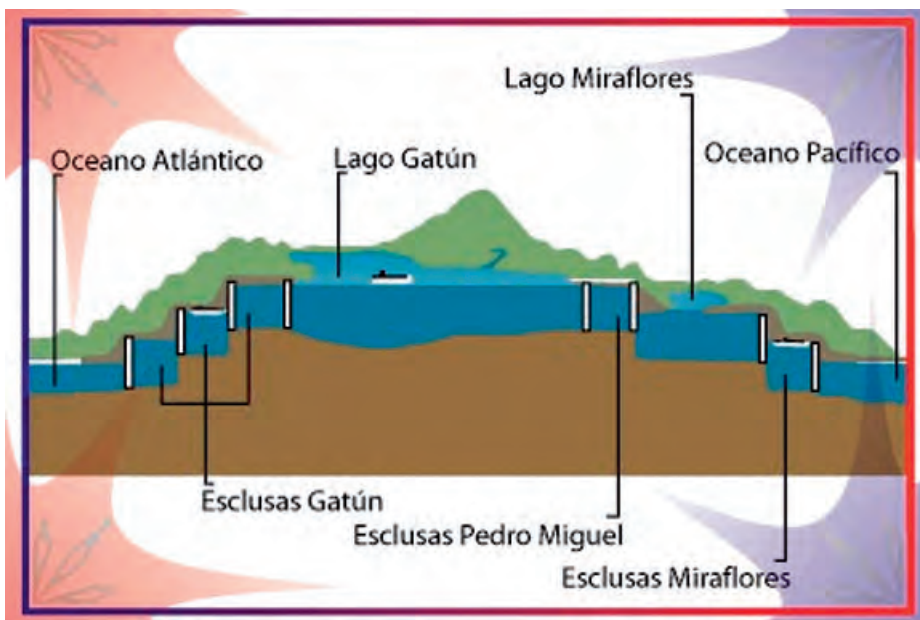
Plano actual del canal de Panamá.

habían causado 20.000 víctimas mortales. Pero los verdaderos héroes de aquella epopeya fueron los trabajadores anónimos venidos de todas partes del mundo. Fueron ellos quienes hicieron posible que el 15 de agosto de 1914 el vapor *Ancón* realizase el primer tránsito canalero. El promedio de mano de obra empleada durante la construcción fue de unos 50.000 trabajadores, de los que un 17 por 100 fueron españoles.

Quinientos años después de que Vasco Núñez de Balboa descubriese el nuevo océano, y a un siglo de ser inaugurado el canal de Panamá, los 200 millones de material excavado, para cargar el cual sería preciso un tren cuyos vagones darían cuatro veces la vuelta al mundo, permiten que un barco, partiendo de la costa oriental de Estados Unidos con dirección a Japón, ahorre 3.000 millas si pasa por Panamá en vez de por el cabo de Hornos, o que otro procedente de Ecuador ahorre 5.000 millas en su viaje a Europa utilizando la misma ruta.

De estas economías en tiempo y dinero han disfrutado los más de 800.000 barcos que a lo largo de su historia han transitado, en poco más de veinticuatro horas, por la vía canalera, de unos 80 kilómetros de distancia. En ella, tres juegos de esclusas, de dos direcciones cada una, sirven como ascensores acuáticos que elevan los barcos hasta el nivel del lago Gatún, 26 metros sobre el del mar, para luego bajarlos al nivel de este del otro lado del istmo.

Durante esta operación se cierran las compuertas de las cámaras de las esclusas, para permitir que el agua fluya por gravedad desde el cuerpo superior hacia el inferior. En cada una de estas operaciones se emplean cerca de



Perfil de tránsito canalero.

197 millones de litros que, procedentes de los ríos de la cuenca, van a parar al mar. Aunque, en su tránsito, los buques utilizan su propia propulsión, en su paso por las esclusas son asistidos por locomotoras eléctricas que, desplazándose sobre rieles, tiran de las naves usando cables. Las cámaras de las esclusas miden 305 metros de largo por 33,5 de ancho y 26 de profundidad.

Desde el 31 de diciembre de 1999, como consecuencia del tratado Torrijos-Carter, por el que se acordó la reversión del canal, su administración corre a cargo de los panameños. Recientemente, ante el creciente tráfico por la ruta canalera, que en este momento representa el 5 por 100 del comercio mundial, su entonces presidente, Martín Torrijos, aprobó un ambicioso proyecto de ampliación del canal que tendrá un costo de unos 6.000 millones de dólares y será autofinanciable. Consistirá en la construcción de un nuevo juego de esclusas, lo que permitirá un paso superior a los 40 tránsitos diarios. Con la meta puesta en que entre en servicio en 2014, cuando se conmemore el centenario de su inauguración, paralelamente se pretende que puedan transitar por el canal buques de dimensiones superiores a los de tipo Panamax, únicos cuyas medidas —294 metros de eslora, 32 de manga y 12 de calado— permiten actualmente su tránsito por las esclusas. El 3 de septiembre de 2007 se inició oficialmente el proyecto de la Ampliación del Canal, que lidera la empresa española Sacyr. Será el epílogo de una historia que, quinientos años antes, tuvo un prólogo también español.

# A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid, España.

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales. El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. **No se mantendrá correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas.**

A la entrega de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del mismo, un breve resumen, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto; así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos.

Los originales habrán de ser **inéditos** y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Podrán enviarse por correo ordinario o en CD-ROM o DVD, o por correo electrónico [ihcn@fn.mde.es](mailto:ihcn@fn.mde.es), con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y de la mejor calidad posible, estar en formato JPG ó TIFF, y con resolución de 300 p.p.p., como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal o fotográfico, convenientemente rotulados y no se admitirán fotocopias. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

## Advertencias

- Evítese el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, AT5, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de **no mezclarlas** con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética.
- Las citas de libros y revistas se harán así:
  - APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
  - APELLIDOS, nombre: «Título del artículo» el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.
- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabeticará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
  - Archivo, biblioteca o Institución.
  - Sección o fondo.
  - Signatura.
  - Tipología documental.
  - Lugar y fecha.



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE DEFENSA

SECRETARÍA  
GENERAL  
TÉCNICA

SUBDIRECCIÓN GENERAL  
DE PUBLICACIONES  
Y PATRIMONIO CULTURAL



9 788497 818926