



XIV.

SIGUEN LAS INDIAS.

1525-1535.

El Maluco.—Conferencias sobre la posesión, en Badajoz.—Casa de Contratación de la Coruña.—Expedición desdichada de Loaysa.—Otras de Diego García, Sebastián Caboto y Esteban Gómez.—Acaba el reconocimiento de la costa oriental del Nuevo Mundo.—Empieza el de la costa opuesta.—Gil González Dávila.—Alvaro de Saavedra.—Descubrimiento del Perú.—Exploraciones en California.—Tratado de enajenación de las Molucas.



TANTO como complacieron al Emperador las pruebas suministradas por la navegación de Juan Sebastián del Cano, de caer las islas de la Especería dentro de la demarcación asignada á las conquistas de España, mortificaron al rey de Portugal, pareciéndole que iba á perder el más rico aprovechamiento de la India si llegaban á establecerse en el Maluco los que osadamente llegaron á verlo, contingencia que naturalmente procuró embarazar, acudiendo al sistema que siempre produjo para la suya excelente resultado en las diferencias suscitadas entre ambas naciones. Empezó por las embajadas extraordinarias en queja de intrusión en sus dominios por parte de los expedicionarios; siguió la vía de las reclamaciones por agravio, llegando paso á paso por las de la retórica á solicitar el nombramiento de junta de astrónomos y navegantes que fijara ante todo la situación de las islas, quedando en suspenso mientras tanto el envío de naves españolas.

No era difícil averiguar que el objeto principal de la nego-



ciación se dirigía á conseguir espacio de tiempo durante el que los portugueses afirmaran el pie ya sentado, utilizando los recursos de las posesiones de la India, inmediatas; sin embargo, ni esta consideración, ni el derecho claramente fundado en las capitulaciones de Tordesillas, movieron á D. Carlos, «por ser su voluntad conservar con el rey de Portugal, su deudo, estrecha amistad,» y como no se tuviera noticia todavía de los atropellos cometidos con la nao de Gómez de Espinosa, mandó á los del Consejo que volvieran á considerar el asunto *según Dios y sus conciencias*, y accedió á la convocatoria de la junta, si bien poniendo plazo á las deliberaciones.

Los jueces de una y otra parte asentaron en Badajoz y en Yelves, respectivamente, debiendo avistarse en el puente de Caya, dividido por la línea fronteriza. Apareció desde luego en la discusión la táctica ordinaria portuguesa, hábil, persistente, encaminada á eludir toda prueba que desvirtuara el hecho de la ocupación de momento, con el cual, consumido el tiempo hasta llegar al término prescrito, dieron los jueces españoles por concluso el pleito, retirándose, sin haber decidido nada, á fines de Abril de 1524 ¹.

¹ Dijeron los portugueses que las cartas españolas de marear se habían pintado con malicia, y que eran asimismo sospechosos los globos y los astrolabios, y que enmendando estos instrumentos y tirando el meridiano según el arte astrólogo, no sólo comprendía su demarcación al Maluco, sino mucho más adelante de las Filipinas. Bartolomé Leonardo de Argensola. *Conquista de las islas Malucas*, Madrid, 1609, páginas 44-47.

«Los portugueses claramente rehusaron la sentencia, y los comisarios de Castilla, en 11 de Abril del dicho año, declararon, en el artículo de la propiedad, que las islas de Maluco estaban 30 grados dentro de la demarcacion de Castilla, del cual auto los portugueses dijeron de nulidad.... Viendo que les paraba perjuicio el viaje que hacian por sus cartas de marear antiguas, en que comúnmente describian el Maluco 6 grados fuera de su demarcacion, desde el año de 1550 ó 1551, favoreciendo su pretension y causa á título de querer corregir las dichas cartas, diciendo que era errada la navegacion dellas, las han mudado públicamente, y en algunas del año de 55 echan la línea de la demarcacion 10 grados más al Oriente de los Malucos, dejándolos otros tantos dentro de la demarcacion. Para esto acortan toda la navegacion y golfos de Cabo de Buena Esperanza hasta las dichas islas, de lo que Tholomeo tiene escrito y estaba recibido antiguamente; y para cuadrar esta navegacion, como la ponen, con las otras partes de Europa que les corresponden, aun les ha sido forzado mudar, sin autoridad ni fundamento alguno, las longitudes de algunas partes y pueblos señalados del mar Mediterráneo. Los Castellanos, siguiendo las distancias de los viajes de la navegacion, que los portugueses mes-



En el interior había instituído D. Carlos casa especial de Contratación para la Especería en la Coruña ¹, y estimulado al comercio de particulares, ofreciendo en edictos y pregones privilegios señalados á cuantos quisieran armar naves para ir con la flota que por su cuenta se iba á disponer.

Nombrado estaba para dirigirla Frey García Jofre de Loaysa ², comendador de San Juan, con título de Capitán general, componiéndose de siete naves mayores que las de Magallanes, á saber: Capitana *Santa María de la Victoria*, de 300 toneles; *Sancti Spiritus*, de 200, capitán Juan Sebastián del Cano, piloto mayor; *Anunciada*, de 170, capitán Pedro de Vera; *San Gabriel*, de 130, capitán Rodrigo de Acuña; las carabelas *Santa María del Parral* y *San Lesmes*, de 80, y el patache *Santiago*, de 50.

Hízose á la mar desde la Coruña el 24 de Julio de 1525, navegando sin grandes contratiempos hasta el mes de Noviembre, en que un temporal separó á algunos de los navíos. Tres encallaron, tomando por entrada del Estrecho un abra cercana, y de resultas se perdió la *Sancti Spiritus*. Era el temporal como suele ser en aquellos parajes peligrosísimos por los escollos y las corrientes, aunque los sorteaban en la buena estación. Tardaron cuatro meses en trasponer las si-

mos hacen por el Oriente, y los que de parte de Castilla se han hecho por el Occidente hasta el Maluco, demarcan sus cartas por la parte occidental echando el meridiano de la particion por Bengala, que dista 49 grados ó 50 de longitud oriental de las Canarias; de manera que se incluye dentro de la demarcacion de Castilla la Trapobana y Zamatra y las islas del Maluco, 30 grados dentro de ella, y de algunas observaciones celestes que despues se han hecho particularmente.» *Geografía y descripción universal de las Indias, recopilada por el cosmógrafo-cronista Juan López de Velasco desde el año 1571 al de 1574*, publicada por primera vez por D. Justo Zaragoza. Madrid, 1894, páginas 8-9. En la colección de documentos formada por Vargas Ponce, que posee la *Academia de la Historia*, t. LIV, hay varios en que constan las deliberaciones y vicisitudes de la junta de Badajoz al tratar el asunto del Maluco.

¹ Por real Provisión dada en Valladolid á 22 de Diciembre de 1522, confirmada en 1524 después de la junta de Badajoz.—D. Juan Bautista Muñoz extractó para su colección un *Memorial de las causas por do conviene que S. M. ponga la Casa de la Contratación de la especería en la ciudad de la Coruña* y algunos más documentos por donde parece fueron nombrados Cristóbal de Haro, factor; Francisco Mexía, contador, y Bernardo Meléndez, tesorero; t. LXXVI, folios 275, 291, 300.

² Oviedo refiere con bastante prolijidad este viaje, que ilustró Navarrete con documentos, en la colección de los suyos.



nuosidades de 110 leguas, desembocando el 26 de Mayo de 1526 con la capitana, las dos carabelas y el patache, todas con averías por varadas ó choque con las piedras; la *Anunciada* y la *San Gabriel*, habíanse quedado atrás.

A poco, el 1.º de Junio, rigor del invierno austral, con furiosa tormenta, desaparecieron patache y carabelas para siempre; la capitana sola, atormentada por la mar, dando sin tregua á las bombas y á media ración los tripulantes, luchaba con toda especie de calamidades. El general Loaysa ¹; Cano, el primer circunavegante ², el piloto Rodrigo Bermejo, Alonso de Tejada, Toribio Alonso de Salazar, Martín Pérez del Cano, los más calificados de la armada, con buena com-

¹ Dejó mucha tristeza, porque era muy bueno y bienquisto: natural de Ciudad Real, según Herrera; vizcaíno, por lo que apunta Argensola.

² Juan Sebastián del Cano, natural de Guetaria. Estuvo en la conquista de Orán con navío suyo, y en Italia después. Hízole mercedes el Emperador, adquiriendo notoriedad universal. Se cuenta que habiendo hecho excursión por Italia, salía á verle la gente como á hombre extraordinario. Asistió á las conferencias del Maluco en Badajoz. Un caballero generoso colocó en la iglesia de Guetaria lápida con las armas del circun-navegante y la leyenda engañosa:

Esta es la sepultura del insigne capitán Juan Sebastián de Elcano, vecino y natural de esta noble y leal villa de Guetaria, que fué el primero que dió la vuelta al mundo en el navío la VICTORIA; y en memoria de este héroe animoso, mandó poner esta losa don Pedro de Echave y Asu, caballero del orden de Calatrava, año 1671. Rueguen á Dios por él.

La sepultura del insigne marino, dicho está, es harto más amplia.

Otro hijo noble de la villa, D. Manuel Agote, erigió monumento de más importancia en la plaza pública; una estatua de mármol modelada por D. Alfonso Giraldo director de la Academia de San Fernando se inauguró en 1801, y fué destruida en el cañoneo que durante la guerra civil sufrió Guetaria en 1835. La representa un grabado de Selma en la Colección de Viajes de Navarrete, tomo IV.

Costeó segunda estatua de bronce D. Joaquín Barroeta, sentándola en una eminencia de la villa que mira al mar, hacia el cual extiende el brazo derecho. *La Academia*, semanario ilustrado de Madrid, publicó su dibujo en Septiembre de 1877.

Tercera estatua en mármol, obra muy bella del escultor D. Ricardo Bellver, adorna el patio del Ministerio de Ultramar.

La *Sociedad geográfica de Madrid* celebró en 1879 centenario con certamen poético y sesión pública, á que asistió la familia Real; leyeron encomios el Presidente D. Antonio Cánovas del Castillo y el Capitán de navío D. F. Javier de Salas, resumiendo el acto un discurso de S. M. D. Alfonso XII. En el *Boletín* de la misma Sociedad se publicó acta acompañada con dibujos del escudo de armas y estatua primitiva de Guetaria.

Se ha discutido largamente acerca del apelativo del navegante por la circunstancia de existir en Guipúzcoa un caserío de nombre *Elcano*; las firmas conservadas en documentos, se interpretan, como aquí va escrito, Juan Sebastián del Cano.



pañía, tuvieron sepultura en la mar, ancha para dársela á todos. Martín Iñiguez de Carquizano, en quien recayó el mando, habiendo visto una isla que llamaron de San Bartolomé, y tocado en las de los Ladrones y Mindanao, alcanzó la de Tidor en el mes de Noviembre con la nao inútil, y 40 hombres menos de los que salieron del Estrecho. Quedaban 105, suficientes para construir una fusta de diez y siete bancos; para ganarse la voluntad de los naturales y emprender con ellos guerra de exterminio contra los de Terrenate, donde los portugueses se habían instalado, procurando á cual más la influencia de su bandera ¹.

Las naves de la expedición Loaysa, separadas de su general, dieron contingente á la historia de la navegación, cada cual á su manera. La nombrada *San Gabriel*, yendo al río de Santa Cruz en auxilio de otra, desmandada la gente, retrocedió por la costa del Brasil, donde tuvo que pelear con tres galeones franceses. Llegó á Bayona de Galicia el 28 de Mayo de 1526, quedándoles bizcocho para cinco ú seis días ².

La *Anunciada* trató de ir al Maluco por el cabo de Buena Esperanza; así lo dijo su capitán Pedro de Vera al de la *San Gabriel* en el momento de separarse. Iba sin piloto, que había muerto, sin batel y sin anclas. Nada ha vuelto á saberse de ella.

El patache *Santiago* tenía á bordo, en el momento de perder de vista á la Capitana dentro del Pacífico, cuatro quintales de bizcocho y ocho pipas de agua para cincuenta personas. Su capitán, Santiago de Guevara, decidió hacer rumbo á espaldas de la tierra conquistada por Hernán Cortés, como mejor providencia y con mil trabajos fondeó cerca de Teoantepec en 25 de Julio (1526) ³.

Ignórase la suerte de la carabela *San Lesmes*, separada

¹ Hernando de la Torre, que quedó por Capitán general de los españoles, envió relación del viaje y ocurrencias posteriores, y copia ms. del documento se guarda en la Academia de la Historia. *Colección Muñoz*, t. XXXVIII, anexo. Otra relación escrita por Andrés de Urdaneta se conserva también.

² El capitán Rodrigo de Acuña, prisionero de los franceses, escribió relación de ocurrencias. Hállase ms. en la Academia de la Historia, Est. 23, gr. 4, núm. 104.

³ También hizo relación Juan de Aréizaga, incluida en la *Colecc. de docum. de Indias*, t. IV, pág. 576.



como la anterior, en el Pacífico; es de creer que naufragó en una de las islas Marquesas, por cierta cruz hallada al descubrirlas. Era su capitán Francisco de Hoces.

De la otra carabela *Santa Marta del Parral*, se supo haber continuado la derrota hasta las islas Célebes, donde surgió, y que estando su capitán, D. Jorge Manrique de Nájera, rescatando con los indios sobre la mesa de guarnición de popa, algunos marineros amotinados le asesinaron y dieron con la nave al través, quedándose en tierra.

¡Lastimosa enumeración, por cierto!

Dos nuevas armadas se aprestaron en el curso de este año; la primera por capitulación que hicieron el conde D. Fernando de Andrada y D. Cristóbal de Haro, para descubrir con una carabela de 50 á 60 toneles, un patache de 25 á 30 y una fusta ó bergantín de remos, llevado en piezas para armar donde conviniera, yendo por Capitán general Diego García; la otra, patrocinada por el Emperador, puesta en ser por mercaderes de Sevilla con tres naos, una carabela y géneros de rescate, al mando de Sebastián Caboto, capitán que no correspondió á lo que se esperaba de su reputación, ni en el tacto, ni en el proceder, opuesto á las instrucciones recibidas.

Caboto partió de Sevilla el 3 de Abril de 1526, y costeo el Brasil con dificultades y desavenencias, sin contar incidentes que produjeron la pérdida de la nave capitana. Llegando al río de la Plata desistió del viaje al Maluco, á que estaba comprometido, pretextando falta de vituallas y mala voluntad de sus subordinados á embocar el estrecho de Magallanes.

La idea que de este paso tenían formada los mareantes, no era en verdad risueña, impresionados cual estaban con la pintura de los descubridores. Ponderaban aquel laberinto desolado de islotes y escollos, las riberas escarpadas en que granitos y basaltos sin quicio amenazaban caer sobre las olas siempre mugientes; los vientos violentísimos á que no resistían cables ni anclas; las corrientes encontradas, las playas desiertas, el frío, la niebla, la obscuridad, el trabajo, la dolencia y la tristeza en suma.



Caboto remontó por los ríos Paraná y Paraguay; construyó dos fuertes; tuvo cuestiones con Diego García, llegado en pos ¹; se entretuvo cuatro años consumiendo la hacienda de sus poderdantes, y al volver á Sevilla en Julio de 1530 con una sola nao, trayendo 20 hombres de los 210 que le acompañaron, se vió envuelto en los enojos de un proceso largo ².

Produjo su jornada el primer reconocimiento de los grandes afluentes del río de Solís, y el islario que trajo formado el piloto Alonso de Santa Cruz, muy joven entonces.

Justamente por la información de las dificultades que el estrecho de Magallanes ofrecía, Esteban Gómez, que las había tocado, recibió encargo de buscar otro, presumido por los cosmógrafos al cabo opuesto de la tierra firme, entre la Florida y los Bacallaos, única parte que los españoles no habían

¹ Había salido de la Coruña el 15 de Enero de 1526; embocó el Plata en Octubre ó Noviembre de 1527. Diego García, vecino de Moguer, fué por maestre de una de las naves de Solís en la expedición del descubrimiento; embarcó en la de Magallanes, siendo de los pocos circunnavegantes que volvieron con Juan Sebastián del Cano. Solicitó con insistencia la gobernación del dicho río, obteniéndola en 1525. A la posesión iba cuando se vió contrariado por Caboto, así que fué parte contra él en el proceso incochado en Sevilla. En 1535 se alistó con su caravela *Concepción* para el viaje del Adelantado D. Pedro de Mendoza, cuarto de los suyos al Plata. Murió en la isla de la Gomera. No sabía escribir, siendo sin embargo excelente piloto práctico. En 1526 presentó á la Casa de la Contratación *Memoria* de acaecimientos que por primera vez ha publicado D. Eduardo Madero en su *Historia del puerto de Buenos Aires*, 1892.

² Sebastián Caboto, veneciano, en compañía de su padre descubrió el Continente Americano en 1497, por la parte del Norte, antes de emprender Colón su tercer viaje, habiendo salido de Bristol con un barquichuelo inglés. Vino llamado al servicio de España, obteniendo nombramiento de piloto mayor con 125 000 maravedis de salario en 5 de Febrero de 1518, para sustituir á Juan Díaz de Solís. Asistió como perito á las Conferencias de Badajoz, en que se trataba de la posesión de las Molucas. En el proceso que se le formó en Sevilla á petición de parte, recayó sentencia condenándole á dos años de destierro en Orán, mas fué indultado y repuesto en el oficio de piloto mayor. En 1548 ó principios del 49, se ausentó de España sin licencia y murió octogenario en Inglaterra, hacia el año 1557. Fué buen marinero y excelente cartógrafo, acreditándolo el mapamundi fechado en 1544, que se conserva en la Biblioteca Nacional de París, pero hombre de moral dudosa, que procuró explotar el secreto profesional, vendiéndolo á quien se lo pagara. Se preciaba de haber resuelto el problema de la longitud en la mar por la variación de la aguja. Los principales juicios de Caboto he condensado en informe que apareció en el *Boletín de la Academia de la Historia*, 1893, t. xxii, y posteriormente dedicó al estudio de su jornada un interesante opúsculo el Sr. Carlo Errera, titulándolo *La Spedizione di Sebastiano Caboto al Rio della Plata*, Firenze, 1895, 4.º, 64 páginas.



aún explorado. De los Bacallaos al Norte, bien se sabía no haber dado con él los ingleses.

Esteban Gómez partió de la Coruña con una carabela en 1525; anduvo diez meses viendo tierras frondosas; no halló solución ni oro tampoco, de modo que por fruto de la jornada satisfizo con algunos indios, el diario de navegación y los datos con que se llenaron los huecos de la carta general ó padrón de la Casa de la Contratación de Sevilla ¹.

Un año después (el referido de 1526), marchó Francisco Montejo, en compañía de más de 500 hombres, á la región entrevista por Grijalva y Hernán Cortés al empezar la conquista de Nueva España, á Yucatán. Hizo capitulación para ello y sacó de Sevilla las armas y municiones en tres naos á su costa.

Pánfilo de Narváez, rigor de las desdichas, armó en Sanlúcar otras tres y dos bergantines (1527), embarcando seiscientos hombres á fin de poblar en la Florida con capitulación semejante. Alvar Núñez Cabeza de Vaca, uno de los tres hombres que escaparon á la muerte, después de peregrinar entre indios bravos muchos años, ya haciéndose loco, ya médico, agotó las frases con que en nuestro idioma se expresa la tortura al hacer relación de infortunios, que más por huracanes y falta de a'imentos que por las armas de los indígenas, acabaron con sus camaradas ².

Tanto se repitieron desde entonces las conquistas por lugares distintos, ó por los mismos á que la fama de mayor riqueza convocaba á los aventureros, que fuera tarea larga y cansada relatarlos, habiendo que repetir que ni la comodidad

¹ Esteban Gómez, portugués, vino al servicio de España en 1518, obteniendo el título de piloto. En este concepto embarcó en la armada de Magallanes, contradijo la continuación del viaje en el Estrecho, y prendiendo al capitán de la nao *San Antonio* en que iba, dió vuelta á España. Forjó una historia contra su general, cuya falsedad se descubrió; estuvo preso por ende, librándose á condición de servir como piloto en la armada de D. Pedro Manrique contra corsarios. Asistió á las conferencias del Maluco, en Badajoz, cesando las noticias desde que volvió de su viaje en busca del Catayo.

² *De los infortunios y naufragios*, impreso en el tomo I de la *Historia general de las Indias*, de Oviedo, y la *Relación del viaje*, *Colec. de doc. de Indias*, tomo XIV, página 265.



**Don Hugo de Moncada.
Primer Capitán general de la mar.**





ni el descanso eran parte en el lote de los que abandonaban la patria, si estimulados por aquellos móviles que en todo tiempo afectan al corazón humano, ansiando tanto como el bienestar, la evidencia alcanzada de pocos entre el número inmenso de los que sucumbían ignorados.

Es de citar la tentativa de población en las Bermudas, islas descubiertas por Juan Bermúdez, natural de Palos, con objeto de que hallaran las naves puerto de escala en el viaje de vuelta (1527). Por otros extremos, lo son:

La de Diego de Ordáz, que salió de Sevilla con 400 hombres al reconocimiento y ocupación de la costa de Cumaná y río Orinoco, desastrosa en los resultados (1531).

La menos numerosa de García de Lerma en Santa Marta (1529).

Las de Honduras, Nicaragua, Guatemala é islas menores.

La de Pedro de Heredia á Cartagena (1532).

La de Alonso de Herrera á los afluentes del Orinoco, destrozada por los caribes; menos desdichada, sin embargo, que la de Simón de Alcazaba ¹, por haber sido la discordia y la rebelión causas de que pereciese en el Magallanes al dirigirse á colonizar en el mar del Sur (1534).

Por último, habiendo entrado en el río de Solís Martín Alfonso de Sousa con armada portuguesa, sosteniendo su Rey no estar claramente averiguado si el estuario había sido descubierto por súbditos suyos ó del Emperador, la armada de catorce naves con unos mil hombres que D. Pedro de Mendoza condujo á perecer allí, á tiempo en que el estandarte se arbolaba en la Goleta y Túnez (1535).

De todas estas expediciones se diferencia la de Gil González Dávila ², por haberse obligado en el asiento que suscribió

¹ Relación de esta jornada desastrosa, escrita por Alonso Vehedor, se halla incluida en la *Colección de documentos de Indias*, tomo v, pág. 97. Otra redactó Juan de Mori, almirante de Alcazaba.

² Gil González Dávila, siendo contador de la isla Española desde 1511, con buenas relaciones en la corte, fué nombrado capitán de la armada dispuesta por Niño. Fundó la villa de San Gil cuando iba explorando el lago de Nicaragua y tierras contiguas. Tuvo serias desavenencias con Cristóbal de Olid; pero con grillos se lo



impulsado del piloto Andrés Niño, alma del negocio ¹, á construir naves en el mar del Sur y hacer en él armada para la Especería, abreviando el viaje y eludiendo el paso del Estrecho de Magallanes. Para ello salieron los asociados de Sevilla con tres naos y doscientos hombres en Septiembre de 1518 y desembarcaron en el Darién la clavazón, jarcia y pertrechos de toda especie que habían de transportarse á lomo por el mal camino del istmo, juntamente con las principales piezas de madera.

Puestos á la obra, malograron los afanes de realización las condiciones malsanas del clima y la inexperiencia en el empleo de materiales del país; á los veinticinco días de lanzar al agua los navíos nuevos, no quedando ya vivos más que ochenta de los doscientos castellanos que los empezaron, estaban completamente podridas las maderas y agujereadas además las de los fondos por la broma, como panal de miel; más no decayó el ánimo de los asociados con el contratiempo; pusieron los cascos á monte é hicieron otros nuevos, de modo que á 21 de Enero de 1522 pudieron hacer con cuatro el primer viaje por la costa de Nicaragua, recorriendo 350 leguas.

Hubo desde entonces astillero en el golfo de San Miguel y poco á poco en los puertos que se poblaban, donde se aguzó el ingenio buscando estopa, brea, alquitrán y cordeleería á fin de reducir la remesa desde Castilla de los materiales que tanto costaba pasar de mar á mar.

Con mucho empeño se procuró hallar por las estrechuras

llevó á Méjico y después á España. Murió en Avila, su patria, el 21 de Abril de 1526. Escribió relaciones de sus viajes, publicadas en la *Colección de documentos de Indias*, tomos VIII, XII, XX y XXV.

¹ El P. Las Casas, *Historia de las Indias*, tomo v, pág. 155. Andrés Niño, hijo del piloto Juan, y piloto como todos los de su familia, de Moguer, habiendo hecho viajes á Indias, capituló en 1519 el descubrimiento por el mar del Sur de mil leguas de mar ó tierra, poniendo de su hacienda 1.058.068 mrs. Salió el mismo año de Sanlúcar con tres naos, regidas nominalmente por Gil González Dávila; atravesó el istmo de Panamá, llevando piezas para armar embarcaciones al otro lado; costeó hasta Tehuantepec, trazando carta de su derrotero y del golfo Dulce. En 1524 se trasladó á la isla Española con objeto de hacer nuevos aprestos; fué con Gil González Dávila á las Hibueras, donde se fundó la villa de *San Gil de Buenavista*; se encaminó á Nicaragua buscando paso á la mar Dulce, y saliendo de Puerto Caballos murió en el trayecto.



del Continente, desde el golfo de Urabá hasta la Florida, alguna comunicación entre los dos mares, ya fuera directa, ya por enlace de las corrientes fluviales. En esta empresa trabajosa anduvieron Gil González Dávila, Andrés Niño, Francisco Hernández de Córdoba, Alonso Alvarez de Pineda, Andrés de Cereceda con otros. Hernán Cortés despachó bergantines expresamente encargados de registrar por una parte cada río, cada bahía anchurosa, desde Pánuco hasta la Florida; por la otra desde Zacátula hasta Panamá. En 1525 había ya certeza de la configuración del istmo.

No faltaron colonos acaudalados que se hicieron armadores con idea de ir calando la tierra, ya por sí solos, bien en sociedad ó comandita, con embarcaciones llevadas en principio á 40 ó 50 toneladas á lo sumo; por lo general, reducidas á la clase de bergantines, de 10 á 20.

También las hacía construir el conquistador de Méjico en los puertos ganados de Teuhantepec, sobre todo desde que le ordenó el Emperador indagase si había camino desde Nueva España al Maluco, y aprovechando las cuatro carabelas ó bergantines que tenía hechos, enviara alguno en demanda de las islas y averiguación del páradero de las naos y gente de la expedición de Loaysa ¹.

En virtud de la orden se botaron al agua en Zacátula dos navíos y un bergantín que fueron armados con treinta piezas de artillería. El mayor, capitana, nombrado la *Florida*, embarcó 50 hombres de tripulación; el segundo, *Santiago*, 45; el bergantín, *Espíritu Santo*, 15; datos por donde se puede apreciar que el porte no excedía del indicado antes. Tuvo cargo de capitán general Alvaro de Saavedra, deudo de Hernán Cortés, de quien recibió instrucciones para la navegación en que había de atravesar el Pacífico por vez primera en aquellas latitudes, guiándole las conjeturas.

Dejó el puerto de Cihuantanejo el 31 de Octubre de 1527, teniendo que forcejear desde los primeros días con incontables obstáculos. Mil ciento setenta leguas habían corrido

¹ Real cédula de Granada á 20 de Junio de 1526.



juntos los tres navíos, por su cuenta, cuándo se apartaron y desaparecieron el *Santiago* y el *Espíritu Santo* ¹. La *Florida*, solitaria, reconoció por memoria las islas de los Ladrones, y algunas de las Filipinas, llegando con imponderables fatigas á Tidor, muerto el piloto y el cirujano.

Carenada allí la nao, dió la vela á mediados de Junio de 1528, determinado Saavedra á volver por el mismo camino, ya que había dejado á los españoles de la Especería socorro y consuelo. Tocó en la isla de los Papúas, nombrada Misory, en Mindanao, en Visaya, teniendo que arribar á las Molucas por la contrariedad de los tiempos después de seis meses de lucha. En Mayo de 1529 se hizo otra vez á la mar, embocando el Pacífico con menos dificultades; algunas de las islas polinesias, no bien especificadas en la relación, le sirvieron de escala y refrigerio, por más que fuera insuficiente á las necesidades. Falleció Saavedra; pocos dias después Pedro Laso, que le sucedió en el mando, llegados á menor distancia de Nueva España que de las Molucas; pero invertidos los términos por la constancia de los vientos contrarios, segunda vez tuvieron que arribar á las Marianas, y de allá á las Molucas, donde la nave quedó por inútil.

De esta manera calamitosa fueron los navegantes castellanos adquiriendo noticia del régimen de las monzones y de cuanto debían saber para elegir la derrota mejor.

Retrocediendo un tanto desde la distracción á que nos ha llevado la quinta y más nueva parte de las descubiertas en nuestro planeta, parte oceánica, laberinto de islas esparcidas en extensión de 3.000 leguas, volvamos á la que seguía denominándose de las Indias occidentales, con incompleto conocimiento.

Pascual de Andagoya, vecino y regidor de Panamá, uno de los armadores arriscados de la anterior alusión, zarpó con un bajel en 1522, atreviéndose á pasar el río de San Juan y á internarse en la provincia de Cochamá, donde obtuvo, pe-

¹ Capitán del primero era D. Luis de Cárdenas, natural de Córdoba; del bergantín, Pedro Fuentes, de Jerez.



leando con los naturales, nuevas de la existencia más hacia el Sur de un imperio civilizado y rico imponderablemente ¹. La noticia espoleó á los audaces; á tres principalmente: Francisco Pizarro y Diego de Almagro, conquistadores y soldados viejos, y Hernando de Luque, clérigo capitalista. Formada entre ellos compañía, construyeron dos navios; compraron un tercero, de los bergantines que había labrado Vasco Núñez, y con el uno salió á la mar Pizarro en Noviembre de 1524, llevando en compañía 80 hombres, contado el piloto Fernando Penate.

De cabo á cabo barloventearon, entrándose por el río Bírú en tierra que resultó escabrosa, sin veredas, espesa de árboles, inclemente en aguaceros y turbiones y escasa de mantenimientos. Descalzos, agoviados con el peso de las armas fueron á surgir en puerto que llamaron del *Hambre*, por los que allí murieron de inanición. Sin el puntillo de la honra, volvieron á Panamá, como los más querían.

Almagro acudió al socorro del compañero en el tiempo convenido, sin dárselo eficaz, antes bien, perdió un ojo en el río de San Juan, teniendo que habérselas con gente vigorosa y soberbia. De todos modos, poniendo buena cara al infortunio, mientras Almagro iba á Panamá y volvía una y otra vez

¹ Pascual de Andagoya «era hombre de noble conversación é virtuosa persona, pero falto de ventura ó falto de conocimiento.» En estas pocas palabras le retrató Oviedo. Nació en el valle de Quartango, provincia de Alava; fué á las Indias en 1514 con Pedrarias y favorecido de éste obtuvo nombramiento de regidor de Panamá (1521). Estando bien acomodado, hizose armador y se arrojó á descubrir por el mar del Sur, haciéndolo en el golfo de San Miguel, río San Juan y provincia de Cochamá. Él trajo á la colonia las primeras noticias del Perú, de oidas; ayudó con sus navios á Pizarro y Almagro, más no tuvo participación en su empresa; se contentó con el gobierno del río de San Juan, obtenido en España. En 1540 aprestó otra armada para ejercerlo, y en el viaje descubrió la bahía de la Cruz y fundó el pueblo de *Buenaventura*. Con Sebastián de Belalcázar, conquistador de Popayán, tuvo graves desavenencias cuya resolución fué necesario someter á la autoridad del Emperador; para ello volvió á la corte; esperó pacientemente hasta que, despachado el negocio, embarcó con el licenciado Pedro de la Gasca (1546), acompañándole á Panamá y siéndole de mucho servicio. Mandó una de las compañías de infantería que en la batalla de Xaxahuana vencieron la rebelión de Gonzalo Pizarro; quedó luego en el Cuzco, llegando su fin, por muerte de enfermedad, el 18 de Junio de 1548. El Emperador le concedió escudo de armas.



con provisiones, Bartolomé Ruiz, piloto de Moguer, con el navío pequeño avanzó el reconocimiento hacia el Sur, cortó la equinoccial, vió el golfo de Guayaquil y en él una balsa á la vela con gente vestida de telas finas, adornada con prendas de oro y plata, llevando consigo enseres que ninguna duda dejaban de estar inmediato el imperio delatado por Andagoya.

Así que Almagro dió la vuelta con refuerzo de 40 hombres, juntos con los de Pizarro, fueron todos á cerciorarse de la exactitud de los informes, nada exagerados por lo que vieron y entendieron, comunicando con los habitantes del litoral de Quito; más la impresión fué distinta de lo que podía esperarse; á la gente de poco ánimo asustó la grandeza y fuerza que significaban los campos cultivados, los pueblos en policía, los habitantes sometidos á disciplina. Unióse á esta primera causa de encogimiento el cambio de estación, por entrada de los vientos del Norte. ¿Significa acaso el nombre de Pacífico que no haya en el mar á que se puso conmociones atmosféricas? La serie de borrascas que sufrieron, amenazadas de naufragio sobre aquellas playas no conocidas, les procuró experiencia real.

En discordancia desde entonces los pareceres, dominando el disgusto, decidieron los más abandonar la empresa, volviéndose á Panamá; en la isla Gorgona, horrible como el nombre, comparada con el infierno por la espesura de los bosques, altura de las montañas, abundancia de mosquitos y destemplanza del cielo, donde nunca se ve el sol ni deja de llover, sin otro alimento que cangrejos, quedaron con Pizarro 13 hombres, los 13 de la fama que andando el tiempo habían de apellidarse.

Pasaron siete meses de angustias mientras Almagro y Luque alcanzaban licencia del gobernador para enviar auxilios; tal atmósfera contraria habían formado los expedicionarios. Esta vez fueron á surgir en Tumbes, en Paita, en Santa, descendiendo hasta los 9° de latitud por límite suficiente de información, acopiadas las que iban suministrado los peruanos.

Con esto regresó Pizarro á Panamá á los diez y ocho me-



ses de la partida y vino a la corte, recibéndole con agrado el Emperador, en cuya corona proponía engastar joya de más precio que la Nueva España.

Corría el año 1529 cuando firmó la capitulación de la conquista, y el de 1530 era empezado al salir de Sevilla con escaso contingente de aventureros.

Tres naos, la mayor de 70 toneladas, 180 infantes, 27 jinetes, compusieron la flota echada a la mar desde Panamá a primeros de Enero de 1532, después de bendecido en la catedral con solemnidad el estandarte de las armas reales. Las naos despidió Pizarro desde Tumbez, contando con que el oro que llevaban ganado en pocos días, serviría de cebo a más gente, y así fué. Abrían en el viaje la carrera entre el imperio incásico, desde aquel momento acabado, y el istmo de Panamá; abrían el cauce de oro corriente hasta Sevilla, desde donde por Europa se esparció.

Hacia el Norte, daba el astillero fundado por Hernán Cortés en Acapulco vasos con que ir trazando en los mapas el perfil de la costa. En 1530 empezaron la tarea dos navíos regidos por Diego Hurtado, pereciendo en ella sin pasar muchas leguas al Norte de Jalisco. Siguió Diego Becerro de Mendoza en 1533 hasta el puerto de Juclután, en 20° y más, perdiendo una de las dos naves que llevaba, con toda la gente. Lo hizo Hernando de Grijalba con los navíos *Concepción* y *San Lázaro*, y halló una isla a que dió nombre *Santo Tomás*¹. El mismo Hernán Cortés, a la sazón marqués del Valle de Guaxaca, cruzó en el golfo de su nombre con tres navíos, en 1535, tropezando con la extremidad meridional de California, que llamó *Santa Cruz* por haberla visto el 3 de Mayo, fiesta de la Invención. También puso nombres a la tierra e islas inmediatas e hizo levantar la carta, situando la tierra nueva con relación a la costa de enfrente².

¹ Relaciones y derroteros de estos viajes se han incluido en la *Colección de documentos de Indias*, t. XIV, páginas 15 y 65, y en la *Colección Navarrete*, t. XV.

² Facsímile de esta carta, juntamente con el testimonio de posesión de Santa Cruz, se publicó en las *Actas del Congreso internacional de Americanistas de Madrid*. Madrid, 1883, t. II, pág. 330.



Cuenta Herrera que durante el crucero murió el piloto de la nave de Cortés, y vióse entre arrecifes en grave peligro, tanto, que llegaron á desconfiar de la salvación; salieron, no obstante, á mar honda por ser el conquistador de Méjico hombre sereno, inteligente y dispuesto en las cosas de la mar ¹. Un siniestro menos; ¡cuántos y cuántas vidas é intereses se hundieron en las olas antes de conocer bien con insistentes expediciones la península californiana!

Lo que no se repitió, según se había pensado, fué el envío de refuerzos detrás de Alvaro de Saavedra, porque intervino de nuevo la diplomacia, y D. Carlos, necesitado de dinero, aceptó empréstito ofrecido oportunamente por el rey lusitano. Gustó el César el plato biblico de lentejas. Por consecuencia, se firmaron en Zaragoza capitulaciones referentes á las islas de la Especería en 22 de Abril de 1529, adquiriendo Portugal los derechos, acción, dominio y posesión del Maluco por precio de 350.000 ducados de oro, pagaderos en plazos, con pacto de *retro-vendendo perpetuo* ².

¹ En el interrogatorio del pleito seguido por Hernán Cortés, sosteniendo el derecho que tenía á la conquista de Cibola, se trata de sus viajes de exploración, y de éste se dice que, creyendo seguro el naufragio, se desnudaron los marineros, y un criado vino á proponer á Cortés que lo hiciera; no lo consintió porque no le hallasen muerto desnudo.—*Academia de la Historia*, E. 8, Est. 127, gr. 1.

² Juan López de Velasco: *Descripción universal de las Indias*, antes citada, pág. 8. Argensola refiere haber sido mal vista la cesión en general, y que los Procuradores de Cortes propusieron se hiciera la entrega por seis años en calidad de arrendamiento y ellos pagarían al rey D. Juan el precio del empeño y traerían á España el trato de la Especería.—*Historia de las Molucas*, pág. 47.