

TRÁFICO Y NAVEGACIÓN EN EL PACÍFICO: EL CEDULARIO

José María BLANCO NÚÑEZ
Capitán de Navío
Investigador Naval

INTRODUCCIÓN

En unas Jornadas dedicadas a Don Álvaro de Mendaña y Neira: el Pacífico y su dimensión histórica, nos pareció oportuno investigar y tratar de averiguar cómo nació el tráfico marítimo y la navegación en aquel mar y para ello recurrimos a un viejo amigo, los libros cuentan entre las mejores amistades, el *Cedulario Indiano* de Diego de Encinas, cuyos cuatro tomos de la edición facsímil de 1945 recibí en herencia hace una década y a cuyo quinto tomo, maravilloso estudio preparado en ese mismo año de 1945 por Don Alfonso García Gallo y aparecido con motivo de los faustos del 5º Centenario, es decir, con medio siglo de retraso, he tenido acceso gracias a la buena gestión y eficacia de la bibliotecaria de nuestra Biblioteca Central, Doña Mercedes Dorda.

¿En qué consiste el *Cedulario de Encinas*? pues nada menos que en la reunión de las:

"PROVISIONES, CÉDULAS, CAPÍTULOS DE ORDENANZA, INSTRUCCIONES Y CARTAS LIBRADAS Y DESPACHOS EN DIFERENTES TIEMPOS POR SS.MM. LOS REYES CATÓLICOS DON FERNANDO Y DOÑA ISABEL Y DON CARLOS Iº Y DOÑA JUANA SU MADRE Y DON FELIPE IIº, CON ACUERDO DE LOS SRES. PRESIDENTES Y DE SU CONSEJO REAL DE INDIAS, QUE EN SUS TIEMPOS HA AVIDO TOCANTES AL BUEN GOBIERNO DE LAS INDIAS, Y ADMINISTRACIÓN DE LA JUSTICIA EN ELLOS. SACADO TODO ELLO DE LIBROS DE DICHO CONSEJO POR SU MANDADO, PARA QUE SE SEPA, ENTIENDA, Y SE TENGA NOTICIA DE LO QUE CERCA DE ELLO ESTÁ PROVEÍDO DESPUES QUE SE DESCUBRIERON LAS INDIAS HASTA AHORA. EN MADRID IMPRENTA REAL MDXCVI (1.596)".

Así resulta que un recio navarrico, Oficial Mayor de la Escribanía de Cámara, dejó 20 años de su vida y su vista, en un incómodo cuartucho del antiguo Alcázar Real, examinando y copiando más de quinientos volúmenes, con la sola ayuda de dos escribientes, a los que pagó de su pecunio. Recogió pues, la legislación de Indias hasta 1596, es decir, el primer siglo de colonización y sin llegar a la exhaustividad, reprodujo con toda fidelidad e íntegramente miles de documentos esenciales para comprender la magnitud de lo que allí hicimos

"...para que se sepa entienda y se tenga noticia de lo que cerca de ello esta proveydo después que se descubrieron las Indias hasta ahora..."

Las cédulas revelan, como dice el profesor García Gallo, el estado moral, político, social, o económico de cada región, los problemas, dificultades, intereses y pasiones -nobles y mezquinas- que agitaron aquella sociedad en formación y constituyen la obra más fundamental para el estudio de las instituciones del siglo XVI. Por eso mi elección para extraer de ellas información náutica y comercial, ayudado a modo de derrotero por la excepcional crónica de la conquista del Perú de Cieza de León, escrita entre 1541 y 1550, y por esa maravillosa y monumental obra: *Sevilla y el Atlántico* de Pierre Chaunu.

LA DERROTA ATLÁNTICA

De sobra conocida por todos Uds., sólo dos palabras para recordar que a vela se iba y se va al Nuevo Mundo con los Alisios, bien por las Canarias, bien por Cabo Verde. Se regresa con los generales del Oeste, el primer regreso rindió en Bayona de Vigo, en cuanto se cogió el tranquilo, el seno gaditano fue el final del viaje redondo, como era también principio, con recaladas ocasionales en las rías gallegas, los galeones de Rande lo atestiguan y en Lisboa, durante los sesenta años de unión, sin olvidarnos, por supuesto de Sevilla y su Guadalquivir, que durante dos siglos fueron Alfa y Omega de todo el sistema.

Estas derrotas son surcadas por las flotas, en el lenguaje de hoy en día, los convoyes, escoltadas por las Armadas, mandaba el conjunto el capitán general, que navegaba normalmente al frente de la vanguardia, llevando como segundo a un capitán llamado almirante que manda la retaguardia, sus respectivas insignias se denominaban nao capitana y almiranta. En el Cedulaario se encuentran las instrucciones generales dadas a dichas autoridades para realizar los viajes redondos a Indias, con tal género de detalles que sería muy fácil ordenarlas y presentarlas con el formato de una orden de operaciones moderna.

LA MAR DEL SUR

El día 29 de septiembre de 1513, Vasco Núñez de Balboa tomó posesión del mar que había divisado cuatro días antes desde un cerro, lo bautizó DEL SUR, pues ese era el rumbo que él traía en su camino desde la orilla del mar que entonces pasó a ser del Norte, mucho más tarde, el 28 de noviembre de 1520, anotaba Pigaffetta en su diario: "El miércoles 28 de noviembre desembocamos del estrecho para entrar en el gran mar, al que enseguida llamamos Pacífico, en el cual navegamos durante tres meses y veinte días sin probar ningún alimento fresco". Ese Pacífico ya ascendido a la categoría de océano, arrebató el nombre al Mar del Sur que fue la denominación oficial durante todo el siglo XVI.

Con tal posesión, Vasco Núñez originó la creación de una interesante

gobernación, la Castilla del Oro, y de un istmo para el cual no nos sirve la definición del diccionario: "lengua de tierra que une dos continentes" porque con el establecimiento del fabuloso Perú en 1530, se convertirá en lengua de tierra que separa dos océanos y nunca cobrará más valor la famosa frase de San Agustín, que sobre mármol adornaba la escalera de nuestro entrañable cuartel de la E.N.M.: "La mar une los pueblos la tierra los separa".

PANAMÁ

Aunque venían del Norte, de la orilla atlántica, la más cercana a casa, la ciudad más importante la fundaron en el Sur, ¿razones?, de todo tipo, la más pueril pero quizás la más verosímil, la apunta Cieza:

"... por la costa junto a las casas de la ciudad, hallan entre la arena una almeja muy pequeña que llaman chucha, de la cual hay gran cantidad; y creo yo que al principio de la población desta Ciudad, por causa de estas almejas se quedó la ciudad en aquesta parte poblada porque con ellas estaban seguros de no pasar hambre los españoles...". También se asombra el sevillano de origen leonés de que en los ríos haya "gran cantidad de lagartos que son tan grandes y fieros que es admiración verlos".

Chuchas o berberechos aparte, la razón estratégica de la elección parece evidente, las "paludes" (lagunas) que la rodean facilitaban la defensa, tenían el precedente veneciano, su posición central en el golfo la hacían ideal para la concentración del cabotaje que enseguida se estableció pues si bien la Ciudad de Panamá se fundó en 15 de agosto de 1519, sabemos por Pascual de Andagoya que escribió sobre los "Descubrimientos, colonización y discordia en la Tierra Firme" que "en este tiempo (finales de 1514) partió del Darien un capitán que se decía Gaspar de Morales a descubrir la Mar del Sur, y pasó a ella (la isla de las perlas) y el Señor de ella le vino en paz y le dio perlas ricas; este fue el primero que entró en ellas". Por lo tanto deducimos que el primer tráfico importante que hubo en la mar del Sur fue el de las perlas, cuyas pesquerías ya estaban reglamentadas con cédulas de 1512 y 1513, para las que en tanta abundancia aparecieron en la isla Margarita de la actual Venezuela, reglamentación en forma de provisión de los Reyes Católicos "permitiendo y dando licencia a todos los vecinos y pobladores que puedan ir a rescatar perlas pagando el quinto a SS.MM.", que más tarde continuó mejorándose y extendiéndose al Pacífico. Por ejemplo, en 1539 se ordena que en la Tierra Firme no se pesquen con "Chinchorrio", red a modo de barredera y semejante a la jabega, aunque de menor tamaño, jabega que es arte a utilizar desde la orilla y con la cual en Galicia se han pescado muchísimos millones de sardinas. Las perlas eran consideradas como el oro y la plata a efectos del Almorarifazgo, es decir "pagaban el quinto" no excesivo si consideramos los impuestos que en el día se pagan al Estado.

Anotemos también que, desde el primer momento se empiezan a construir naves o navichuelos y recordemos que el propio Vasco Nañez, hizo construir en Acla algunos que despiezados fueron a hombros de indígenas a través del Istmo

y no enteros, como yo me imaginaba al leer aquel libro de mi "primaria" que se llamaba "100 figuras españolas".

Panamá fue la tercera Audiencia de América, luego perdida en favor de La Ciudad de los Reyes, Lima, en 1542 y más tarde recuperada, y en esta recuperación una nota importante: "no tiene encomienda de indios, porque no los hay en aquella Provincia". Efectivamente, la capitanía más chica de América, compuesta de las provincias de Veragua y Darien, por causa de las enfermedades que exportamos de Europa, por las fatigas que correspondieron a los indios en la explotación de la riqueza minera, a pesar de los desvelos de los Reyes de los cuales hay múltiples ejemplos en el Cedulaario, terminaron por desaparecer y entonces nació la importación de mano de obra negra, que como mercancía, es duro pero fue así, también pagaba Almoxarifazgo y precisamente en Panamá dio origen a lo que Chaunu bautiza como colonia dentro de la colonia, que son los negros cimarrones. Saben Uds. que se dice cimarrón al animal doméstico que huye al campo y se hace montaraz y que aplicado a personas, se decía del esclavo negro que huía y se refugiaba en el monte. El problema cimarrón en Panamá fue de envergadura pues se dedicaban al pillaje de las mercancías entre Nombre de Dios y Panamá y así una cédula de 1542 explica los daños que se derivan de que los negros anden de noche y por lo tanto prohíbe tales andanzas. Y desde que el istmo sirvió de nexo de unión entre el Perú y España, el nombre de Panamá va siempre asociado al del Nombre de Dios, puerto del que nos ocupamos a continuación.

NOMBRE DE DIOS

En la *Luz de Navegantes* de Don Baltasar Vallerino de Villalobos (1592), gracias entre otros al Museo Naval y a Doña M^a Luisa Martín-Merás divulgada, encontramos la descripción de tan "miserable" puerto, que sin embargo fue en Rotterdam en el XVI hasta que Portobello le arrebató su tráfico.

"Este puerto y pueblo de Nombre de Dios está en altura de 9º y medio setenta lenguas de Tolu (Colombia cerca de Cartagena). La vuelta del Oeste donde suele haber de ordinario hasta ciento cincuenta vecinos que están debajo de la gobernación de la Real Audiencia de Panamá y en este puerto se descargan todas las mercaderías de España que pasan por el Mar del Sur a la provincia del Perú porque de aquí se llevan en lenguas por tierra y en barcos por el río del Chagres al mar del Sur.

El temple y sitio de la ciudad del Nombre de Dios es muy contrario a la vida humana especialmente en los meses de julio, agosto y septiembre y así conviene huir de ese puerto en estos tres meses, en los que las mujeres españolas no suelen concebir ni parir y si pare alguna, es muy casual criarles y llegar a edad.

No se suele coger aquí casi fruto ni mantenimiento alguno ni criarse ganado considerable, de ningún género que sea, y así no hay otras granjerías sino solamente el trato de las mercaderías que en aquel puerto entran y salen". (Ven como las chuchas eran fundamentales).

El puerto más grande de las Indias, hasta que se traslada a Portobello, no fue

en realidad más que una playa que, como dice Chaunu fue solo un lugar de encuentro episódico entre dos mundos.

El río Chagres, desembocaba no lejos del mismo paralelo de su fuente, en el Océano Atlántico junto al pueblo del mismo nombre, hoy en día desemboca en el lago Gatun que forma parte del canal de Panamá. Era la principal vía fluvial del país con 80 km navegables.

La cédula más antigua en que aparece citado Nombre de Dios es una de 1545, que ordena que en dicha localidad "... el oro y la plata valgan por la Ley verdadera que tuvieren".

Nombre de Dios, para un estadístico que mida en miles de toneladas movidas en sus orillas, o miles de millones del valor de aquellas, es importantísimo, para un ingeniero de puertos es cero, pues allí no se invirtió nada, no tenía muelles, ni almacenes, incluso por cédula de 1536 se dispone que ninguna persona pueda hacer casa de aduana en el río del Chagres, de la provincia de Panamá, además de la que la Ciudad de Panamá tiene hecha; y "si alguno la quiere hacer sea de piedra o tapia para guardar sus mercaderías"; otra de 1574 dispone que no debía tener ni tiendas ni barracas, y todo se deposite en la Casa de Contratación.

Por tanto vemos que Nombre de Dios, no tuvo autonomía con respecto a la capital Panamá y fue más que nada un lugar de trasiego de mercancías, con población flotante dependiente del arribo y la zarpada de las flotas, con grandes problemas de abastecimiento para esa población y, nunca mejor dicho, la flotante que suponían las dotaciones de flotas y Armadas. Que resolvía con cabotajes a la costa de Nueva Granada, de ahí la referencia de Vallerino a Tolu y que nunca contó con defensa propia, seis piezas de artillería en 1570 marcaron el máximo de su fuerza.

EL ISTMO

El insano eje Panamá-Nombre de Dios primero y después Panamá-Portobelo, a partir del establecimiento del Perú, 1530, constituyen el istmo por antonomasia pero tuvo también competidores como el de Tehualtepec y el de Puerto caballos (Honduras) a Nicaragua, e incluso el que ha inmortalizado la bella cumbia:

"Tengo de subir subir
las bocas del Magdalena
y llegar a Bogotá
y besar a mi morena"

Ese eje se traza sobre la antiquísima capitanía general de la Castilla de Oro a la cual se dirigía esta Cédula en 1514:

"...y mando a Pedro Arias de Ávila nuestro capitán general y gobernador de la Castilla del Oro (fundador de Panamá y verdugo de Vasco Núñez), haga guardar y cumplir a los vecinos de la provincia del Darien la merced de no pagar el

quinto del maíz yucamaxi..." merced que venía impuesta por la terrible escasez de comida que, en tan aparentemente fértiles tierras, existía.

Cinco años más tarde, "el Rey dice a su gobernador o lugarteniente e capitán de la Castilla del Oro e nuestros tesoreros y contadores e veedores e factores della que agora son o serán, en cualquier tiempo...la orden que se manda tener y guardar en fundir el oro labrado en piezas, que de poder de los indios venía a los españoles, de rescates, entradas, comercio como en otra manera..." dada en Barcelona a 14 de septiembre de 1519, por lo tanto el toponímico no estaba mal puesto, aunque el oro de Panamá proveniente en su mayoría de los ríos se agotó pronto, a pesar de la importación de mano de obra negra para sustituir la india, también y por razones de la caída de la población indígena e ignorancia en su cultivo, desapareció la producción de perlas, con lo cual la población española del istmo, salvo el funcionariado, que en parte también lo hizo, empezó a dirigirse hacia el Sur en busca de las riquezas del Perú.

Hablando de funcionariado, asombra la perfección de la que ha sido calificada "la más perfecta burocracia del mundo", se fijaron las líneas de cada Cédula, para que no se aprovecharan los escribanos.

¿Cómo se atravesaba el istmo? Se establecieron dos rutas, una, totalmente terrestre, más sana, más segura y más cara que la fluvial del río Chagre hasta un punto distante cinco leguas (27,5 km) de Panamá, conocido como lugar de Cruces, donde tomaban el mismo camino de la ruta terrestre, así lo describía Cieza:

"...porque el trato es tan grande que casi se puede comparar a la ciudad de Venecia; porque acaesce venir navíos de la mar del Sur a desembarcar en Panamá, cargados de oro y plata; y por la mar del Norte es muy grande el número de flotas que allegan al Nombre de Dios, de las cuales gran parte de las mercaderías vienen por el río Chagre, en barcos..." barcos añadimos que eran poco más que almadías planas, donde debido a lo turbulento de las aguas y a los frecuentes aguaceros, la mercancía sufría de lo lindo, de ahí lo importante de la Caja de la Avería; y continúa Cieza "...y del río a Panamá en grandes y muchas recuas que los mercaderes tienen para este efecto."

Las recuas por cierto se compraban en Costa Rica, que se especializó en su producción, según Velasco llegaron, en 1570, al número de 500 a 600 mulas y datos de finales del siglo de la Audiencia de Panamá, citan 850.

Los neo-maragatos panameños, aunque mandados por blancos, eran en general negros y los peligros de todo tipo de alimañas y fieras, amén de los mosquitos, unido al ya citado de la rapiña cimarrona, encarecen enormemente este corte del transporte no resuelto hasta la apertura del canal, pues la ruta de Magallanes nunca alcanzó valores de intercambio apreciables.

LA DEFENSA DEL ISTMO

Acabamos de ver que la orilla atlántica del intercambio comercial estaba indefensa, no es verdad, la defensa se ejecutaba, con indudable sapiencia estratégica, desde Cartagena de Poniente o de Indias, como prefieran. En Cartagena se constituyó la defensa militar por excelencia de la Tierra Firme y

si algún peligro se cernía sobre Nombre de Dios, o los puertos vecinos que lo abastecían, se efectuaba el repliegue sobre la amplia bahía de los magníficos castillos, donde andando el tiempo se inmortalizó don Blas de Lezo que impidió al inglés apoderarse y destruir la fuerza organizada española.

El régimen de vientos, el interland, la capacidad de concentración, en fin todos los factores modernos que definió Clausewitz y luego navalmente Mahan, para la elección de una base, llevaron a nuestros increíbles hombres del XVI a la óptima selección cartagenera.

Otra defensa la proporciona el propio sistema de convoyes pues cuando la flota esta faenando en Nombre de Dios, su protectora Armada sigue con su misión y cuando no carga o descarga, no hay nada que pillar pues, como vimos, al terminar la feria se marchan los feriantes, se recogen las casetas y allí no quedan más que dos centenares de casuchas cuyas vigas hay que reemplazar a menudo por la maldita broma y los "rezagos" que se comerciaban con ayuda del cabotaje.

La orilla pacífica o sureña, hasta la primera violación de ese mar español, ejecutada por Drake a partir del 17 de agosto de 1578 en que cruza Magallanes, hasta el 13 de febrero del año siguiente en que saquea el Callao, no necesitó de defensas especiales y los "barquichuelos", según los cronistas de la época, que aseguraban las comunicaciones imperiales bien los cabotajes a Nueva España, Perú y Chile o los grandes galeones de Manila, navegaban en la paz del Señor con el solo enemigo, el permanente del marino: la mar, aquí, repetimos, pacífica. Más adelante veremos la repercusión de esta violación que dio lugar a establecer el sistema de convoyes en el Mar del Sur y por lo tanto a crear la armada del mismo mar, con base en El Callao de Lima.

LA PROGRESIÓN HACIA EL SUR

Teníamos el precedente de la exploración portuguesa de África, con su "bombordo" guineano y angoleño, hasta montar el Cabo, pero aquí la cosa fue más intrépida, en parte más sencilla y sobre todo mucho más rápida.

Ya relatamos la llegada al archipiélago de las Perlas, de allí se saltó a punta Carachine, puerto de las Piñas, cabo Corrientes, isla de Palmas, bahía de Buenaventura, que es el puerto de Cali, siempre nuestro continentalismo haciendo las capitales en el interior y eso que aquí no había peligro morisco, isla Gorgona, "aquí estuvo el marqués don Francisco Pizarro con trece cristianos españoles compañeros suyos, que fueron los descubridores de esta tierra que llamamos Perú. Muchos días ellos y el Gobernador pasaron grandes trabajos y hambre, hasta que enteramente Dios fue servido que descubriese las provincias del Perú. Trece cristianos que fueron los que se pusieron de su lado cuando trazó la famosa raya ante la llegada de las naves que envió don Pedro de los Ríos, sucesor de Arias, para hacerle regresar ante lo calamitoso de la expedición.

La isla Gorgona es alta y adonde jamás deja de llover y tronar... explica Cieza.

De la Gorgona a la del Gallo, pasando antes por el río de San Juan, punta Manglares, bahía Santiago, ancón (ensenadita) que llaman de las Sardinas,"...está en el grande y furioso río de Santiago que es donde comenzó la gobernación el marqués Francisco Pizarro..." , luego cabo de Passaos, en la ecuatorial, los cuatro ríos quiximies, la sierra de Quaque, la bahía de Caraques el puerto viejo, la ciudad de Santiago, Monte Cristo, el cabo de San Lorenzo, la isla de la Plata,"... la cual tendrá en circuito legua y media, donde en los tiempos antiguos solían tener los indios naturales de la Tierra Firme sus sacrificios y mataban corderos y ovejas y algunos niños y ofrecían la sangre de ellos a sus ídolos o diablos la figura de las cuales tienen en piedra a donde adoraban..." Aquí encontró Pizarro la plata precursora del Potosí.

De esta isla se saltaba a punta Santa Elena y de allí a los puertos Callao y Zalango. Después los cabos de San Lorenzo y Santa Elena,"...Un tiro de ballesta del primero está una fuente, donde nace y mana gran cantidad de un betún que parece pez natural y alquitrán: salen de esto cuatro o cinco ojos, entonces no se gritaba": ¡petroleo!. Luego al río de Tumbes donde estaba la casa de la "mamaconas" que eran mujeres principales vírgenes dedicadas al servicio del templo, la isla Puna, la de Santa Clara, el cabo Blanco, la punta Parina y el que fue importante puerto de Paita, hasta que el Callao no lo dominó todo, punta Aguja, puerto Casmayo, mal abrigo, Trujillo, Guanape y Santa y por fin: Ferrol, si no se extrañen alguno de los trece sería de mi pueblo y aquí les presento una carta náutica actual para que los constaten...y de Ferrol al Callao, recalando en Casma, Barranca Guara donde encontraron cantidades ingentes de sal, los farallones de Guabra, la isla de Lima"...la cual está de tierra a nueve o diez leguas..."hace de abrigo al Callao, que es el puerto de la Ciudad de los Reyes; y con este abrigo que da la isla está el puerto muy seguro, y así lo están las naos..."

Esta era la derrota habitual de Panamá al Callao a mediados del XVI, pero además decía el derrotero:

"El navegar de Panamá al Perú es por el mes de enero, febrero y marzo, porque en este tiempo hay grandes brisas y no reinan los vendavales y las naos con brevedad allegan a donde van, antes que reine otro viento, que es el Sur, el cual gran parte de año corre en la costa del Perú; y así antes que viene el Sur, las naos acaban su navegación, también pueden salir entre agosto y septiembre, mas no van también como en el tiempo ya dicho".

Por otras relaciones sabemos que eran necesarios nueve meses para ir de Panamá a Chile, tres hasta Lima, tres allí para esperar los vientos, aprovechados para la carga y descarga y contar la mercancía y tres de Lima a Chile. El derrotero es tan primitivo que desconocía la corriente de Humboldt que permitía, ellos lo practicaban pero no sabían el porqué, obviar la escala en el Callao al regresar a Panamá.

Es necesario ahora detenerse y dar unas pinceladas al cuadro peruano.

Pizarro con sus trece leales, los que quedaron al lado de él cuando trazó la famosa línea sobre la húmeda arena de la playa, en una hazaña solo comparable a la que más al Norte había realizado el marqués del Valle, otro extremeño uni-

versal, tras cobrar el rescate a Atahualpa trazando otra famosa raya, esta vez sobre la pared de una estancia, regresa a capitular con el Emperador sobre la conquista y colonización del nuevo y riquísimo territorio.

En 1529 se publican y el Cedulaario las recoge, las Capitulaciones y Asiento con Francisco Pizarro sobre el departamento del Perú.

En síntesis decían:

- Los descubridores y colonizadores no pagarán en diez años, ni alcavalas ni tributo alguno.

- Durante los seis primeros años pagarán diezmos del oro de las minas que extraigan."...y cumplidos los seis años el noveno y así descendiendo en cada un año hasta llegar al quinto..."

- "...del que hubieren de recates, cabalgadas, o en otras cualquier manera desde luego nos habrán de pagar el quinto..."

- A los conquistadores y pobladores les podrá dar tierras, solares y caballerías.

Por cierto en el "very begining" la provincia nació con el nombre de Nueva Castilla, perdido en bien del flamantísimo y potentísimo virreinato del Perú.

Por fin en 1535, en cuyo 6 de enero funda Pizarro la ciudad de los Reyes, dada la festividad del día, y también perdido en aras de LIMA, nombre del valle, se publica la cédula que consideramos como origen del comercio organizado en el mar del Sur:

"El Rey. Por quanto somos informados que muchos de los vecinos de la provincia de Guatemala, hacen navíos en los puertos de la mar del Sur, para descubrir tierras e islas en la dicha costa, y porque esto es cosa de que Dios Nuestro Señor será servido por el ensalzamiento de su Santa Fe Católica, y sería acrecentamiento de nuestras rentas y patrimonio Real, por la presente doy licencia y facultad a los dichos vecinos de la dicha provincia de Guatemala para que puedan hacer y hagan en los dichos puertos de la Mar del Sur, qualesquier navíos que quisieren y por bien tuvieren. Y mandamos al nuestro Gobernador de la dicha provincia y a qualquier nuestros justicias de ellos, que no les pongan en ello embargo ni impedimento alguno, antes lo favorezcan y ayuden para ello. Fechada en Madrid a 6 de marzo de 1535. Yo el Rey, por mandato de S.M., Francisco de los Cobos. Comendador Mayor".

Por ello los barquichuelos construidos en las rudimentarias atarazanas o carpinterías de ribera guatemaltecas y panameñas, y más tarde en el río Guayas, asiento de la floreciente Santiago de Guayaquil, empiezan a proliferar y a voltejar, entre la Nueva España y el Perú primero en el descubrir, luego en el colonizar que es simultaneo al comerciar, enseguida para traslados migratorios de los españoles, sobre todo, y entre Perú y Panamá con el oro, las esmeraldas y la plata, reiteramos y pido por ello perdón que, hasta 1778, en total y entera paz y libertad, por lo cual los gastos en defensa son escasos por no decir ridículos.

COMERCIO Y NAVEGACIÓN

Para que puedan darse idea de la magnitud de los intercambios entre la Metrópoli y sus posesiones de Ultramar, he entresacado de las cédulas lo que iba y venía, por activa y pasiva, es decir de las prohibiciones deduzco los fraudes, pues cuando se ordena que no vayan por ejemplo pilotos portugueses, es que iban y de ello hay múltiples ejemplos, comenzando por el gran Magallanes.

Tráfico humano:

Tenían prohibido pasar a las Indias y si ya estaban allí debían retornar:

- MOROS, JUDIOS, HEREJES, RECONCILIADOS, EXTRANJEROS, PERSONAS PROHIBIDAS (Cédular de 1501, 1510, 1538, 1540).
- HIJOS Y NIETOS DE QUEMADOS. 1511.
- PILOTOS PORTUGUESES. 1515, varias veces reiterada.
- NEGROS LADINOS. 1526.
- ESCLAVOS NEGROS GELOFES (SENEGALÉSES). 1529.
- ESCLAVOS O NEGROS CRIADOS CON MORISCOS. 1550.
- NEGROS DE CABO VERDE, si no es en Flota... 1559.
- LUTERANOS. 1559.
- MARINEROS EXTRANJEROS. 1560. Muy reiterada.
- CASADOS, debían regresar a causa de la despoblación en que estaba cayendo la Península.
- POLIZONES, DESERTORES, GALEOTES
- INDIAS VIUDAS DE ESPAÑOLES CON SUS HIJOS (podían venir a España)

Podían ir:

- MUJERES PÚBLICAS. UNA CÉDULA DE 1526 manda que "habiendo necesidad se pueda hacer casa de mujeres públicas en Santo Domingo..."
- ESPAÑOLES A DESCUBRIR, CONQUISTAR, COLONIZAR Y CRISTIANIZAR (frailes y monjas).
- No podían venir a España tampoco: INDIOS NI CACIQUES DE ELLOS.

En cuanto a los pilotos se constata el gran prestigio de los vascos y guipuzcoanos, pues eran los únicos autorizados a no examinarse ante el tribunal de la Casa de Contratación en Sevilla.

Comercial:

- LOS AZOGUES. MUCHÍSIMAS CÉDULAS AL RESPECTO, DE DONDE SE DEDUCE TAMBIÉN EL TRÁFICO DE ELLOS ENTRE LOS VIRREYNATOS Y GOBERNACIONES.
- LADRILLOS (lastre a la ida, para los obreros mudejares que llevaron los gobernadores).

- VINO DE CASTILLA...no se le venda a los indios.
- MEDICINAS Y BOTICARIOS.
- LIBROS, una cédula, digamos liberal, de los Reyes Católicos estimulaba la importación de todo libro de ciencia. Otra conservadora de Felipe II prohibía los de historia profana y los prohibidos.
- OBJETOS DE CULTO. VINO Y ACEITE DE LAS LAMPARAS.
- ARMAS. PICAS, ALABARDAS, LANZAS, CAÑONES Y PÓLVORA. En cantidades ridículas para la extensión del Imperio. Cuando lo de Draque se dispone vayan artificieros y constructores de cañones.
- FIERROS, Y TODO TIPO DE HERRAMIENTAS, PARA CONSTRUCCIONES TERRESTRES Y NAVALES. BREA, JARCIAS Y DEMÁS.
- NOTICIAS: Bodas, Alumbramientos, Defunciones, de Reyes e Infantes. De la Batalla de Lepanto.

No debían ir:

- NAIPES, DADOS, BUQUES EN MAL ESTADO.

Venían:

- ORO, PLATA, PERLAS, ESMERALDAS (las únicas que eran en su totalidad propiedad real. 1536. "...he sido informado que hay en ellas un río donde se han hallado y hayan esmeraldas de precio y que así mismo diz que hay minas dellas...nadie ande en ese río o minas y las embieis a nuestros oficiales de la Casa de contratación...para que ellos las envíen al Emperador mi Señor... Madrid 30 de marzo de 1536."

Además de todo esto, todo tipo de SEMILLAS, MADERAS, FRUTOS, ETC.

Lima además exportaba al istmo gran cantidad de maíz (anécdota de las plantaciones) a cambio de arroz.

Panamá recibía el cacao de Quito, vía, claro está, Guayaquil, tras la decadencia del de Sansonate (Nicaragua) y antes de que se imponga el venezolano.

LA PRIMERA VIOLACIÓN.

Como paces eternas no hay más que una, en Badajoz, a 26 de agosto de 1580, se data de la siguiente:

"El Rey. Don Francisco Toledo (acaso el más brillante de todos sus) mi Mayordomo e Visorrey, Gobernador e Capitán General...después que por vuestras cartas, y por otras de diferentes partes de esas nuestras Indias, se entendieron los muchos daños y robos que el corsario inglés Francisco Draque hizo en estas costas, habiendo pasado por el Estrecho de Magallanes...llegó vuestra carta de 27 de noviembre, del año pasado del 79, en que nos dais aviso como de acuerdo vuestro y de esa nuestra Real Audiencia, Alcaldes, Fiscal y

otras personas...aviades embiado a descubrirle con dos navíos y en ella gente bien armada y apercebida...(es la expedición de Sarmiento de Gamboa, con la trágica fundación del hoy Puerto del Hambre)".

Por otra inmediate posterior de 30 de septiembre de 1580, también fechada en Badajoz, se le ordena, al mismo Toledo:

"que haga proseguir la fabrica de dos galeras que nos dio aviso avia dado orden se hiciesen allí para asegurar las costas de aquella provincia y demás de las galeras haga hacer dos bergantines e fragatas que anden con ellas".

Y en 30 de septiembre del mismo año, le manda informar sobre la conveniencia de hacer tres o cuatro galeones que anden en compañía de las galeras y sobre la de subir los fletes de las mercaderías para hacer frente a los gastos.

Entre esas cédulas otras importantísimas para comprender, y aquí enlazamos con Mendaña, el avance explorador, conquistador y evangelizador que, siguiendo, más o menos, la derrota magallánica, nos condujo a tantas partes del Pacífico y nos pudo haber conducido al dominio de la entera Oceanía, sobre todo si se hubiese escuchado a un insigne pontevedrés, del que luego hablaremos, Pedro Sarmiento de Gamboa.

DOS PALABRAS SOBRE CHILE

Como el tema peruano es inagotable es preciso decir, que la progresión hacia el Sur continuó implacablemente a pesar de la primera guerra civil sudamericana, la hábida entre los Pizarro y Almagro, Pedro de Valdivia, en su carta al Emperador de 15 de octubre de 1550 dándole cuenta de los variados sucesos que ha presenciado entre los años 1541 y 1550, en Chile y Perú.

"...en 1541, tras fundar Santiago de la Nueva Extremadura (24.02.41)...para enviar por socorro y dar a V.M. cuenta dí orden de hacer un bergantín, y el trabajo que costó, Dios lo sabe, hecho me lo quemaron los indios y mataron 8 españoles de los 12 que estaban de guarda de él..."

"En julio de 1544 llegó a Valparaiso, que es el puerto desta Ciudad, el Capitán genovés Juan Bautista de Pastene, piloto general de este Mar del Sur, por los señores de la Real Audiencia de Panamá, con un navío suyo, que por servir a S.M. y por contemplación del Gobernador Vaca de Castro, le encargó de mercaderías para el socorro de esta tierra, en el que habría 15.000 pesos de empleo".

En 1544, Valdivia nombra a Pastene nada menos que teniente general en la mar, enviándole a que descubriese Magallanes, lo que no consiguió aunque se trajo información. Llegó hasta los 41°-15' de latitud Sur y fundó Valdivia.

Más tarde Pastene con un tal don Antonio de Ulloa, natural de Cáceres, salió con despachos para el Emperador, pero Ulloa los traicionó "muda de proposito" y no regresa a Panamá.

LAS INSTRUCCIONES PARA NUEVOS DESCUBRIMIENTOS.

En 1543, año en que se establece por otra Cédula el cabotaje pacífico, pues se dispone que : "dejen salir de sus puertos qualquier navío con sus mercaderías de Panamá al Perú y de Perú a Panamá", se dicta nueva instrucción para los descubrimientos que disponía:

“1º.- Respetar lo que pertenece a Portugal según la Bula Intercaetera.

2º.- Tomar la dirección de "Mediodía e de Poniente" es decir el SW "... e mostrareis a Reyes, Príncipes é Repúblicas y comunidades, la carta que les escribimos y darle heis de entender lo que en ella se contiene y la causa que os enviamos a ella por nuestros embajadores".

3º.- Predicareis Ley Evangélica y Nuestra Santa Fé Católica.

4º.- Concertaréis perpetua amistad...nunca recibirán mal de Nuestro mandado y perseguiremos a los infractores.

5º.- Establecer comercio y contratacó por una y otra parte y podréis poner condiciones, limitaciones y clausulas que convengan.

6º.- Llevarlos al conocimiento del verdadero Dios, introducirlos en la Iglesia...guardándoles todos sus privilegios, preeminencias, señoríos, libertades, leyes y costumbres...

7º.- Concertadas y asentadas paces alzaréis cruces en señal de nuestra Santa Fe y de nuestra Corona Real y poblaréis de cristianos españoles... y haréis monasterios.

8º.- Todo lo anterior no es inmutable y es flexible.

9º.- Daréis de todo cuenta por carta y de la Conversión de aquellas gentes.

Barcelona l de mayo de 1543”

En el *Cedulario*, lo cual demuestra su inexhaustividad, no aparecen nuevas instrucciones hasta 1568, que son las dirigidas al virrey Toledo cuando fue nombrado. Éstas no son las que obedeció Mendaña, que ya estaba navegando en ese momento, pero por Landin, que cita a Celsus Kelly, sabemos que hay otra de 1563 que en esencia es igual a la del 68 ya citada. Esta última ampliada en 1573, que son "las últimas que se proveyeron para nuevos descubrimientos" y "las que se han de guardar", aclara el *Cedulario*, sirvieron para la expedición de 1595.

Las instrucciones dadas a Toledo, se dividen en terrestres y marítimas, las primeras no difieren mucho de las anteriores. En las segundas al comentar sus disposiciones las hemos ido comparando con la ejecutada por Mendaña, para juzgar el grado de obediencia, veamos:

1º.- Cada año se dispondrán seis carabelas y otros navíos pequeños, menores de 60 toneladas, para seguridad entre puntas y bajos.

Las naves del primer viaje de Mendaña fueron dos, *Los Reyes* de 300 tons, 29 mts de eslora y 9 de manga, y *Todos los Santos* de 200, 25 y 8, por eso tuvieron que construir en las Salomón un bergantín de 30 tons. para bojear las islas.

2º.- Irán de dos en dos, y de las dos por diferentes derrotas, si una da al

través, la otra salvará su dotación. Cumplida.

3º.- La dotación será de al menos treinta marineros y dos pilotos.

Fueron mayores, entre 150 y 160 los dos.

4º.- Víveres para doce meses y mercaderías de poco valor "...tixeras, peynes, cuchillos, hachas, ançuelos, botones de color, espejos y cascabeles, cuentas de vidrio y otras cosas desta calidad para contratar con indios y dárseles si conviene...".

Así lo hicieron.

5º.- Los pilotos harán bien el punto y establecerán las derrotas, observando corrientes, mareas y vientos ordinarios. En una palabra confeccionarán un derrotero. Las catorce relaciones del viaje, trabajadas por Landin, avalan el cumplimiento de esta orden.

6º.- Sondarán frecuentemente.

7º.- Tomarán posesión en Nuestro Nombre. Harán los autos que conviene "...los cuales traigan en forma pública y en manera que hagan fe."

8º.- Si alguno de la tierra les quiere acompañar lo haga y lo traten bien.

9º.- Aprendan todo lo del país, minería, agricultura, especiería, drogas (Pimientas, clavo, canela, gengibre, nuez moscada y otras).

Hablan las relaciones de todo esto y citan varias veces un árbol como de canela y clavo...

10º.- Dejen religiosos si pueden para doctrinarles y dejarles en buena policía. No pudieron dejarlos porque no poblaron.

11º.- Se provean de buenas comidas e vituallas de la tierra. No lo consiguieron plenamente.

12º.- Sigán hasta gastar la mitad de la comida, entonces regresen a contar lo que han descubierto. Este criterio fue el que prevaleció en la asamblea convocada por el General, ante el dilema de poblar o regresar.

13º.- No se empeñen en guerras ni en conquistas, ni en ayudar unos indios contra otros, sino solo en contratar y traer auto y relación de la calidad de la tierra y Vos decidiréis.

"Había entre unos y otros continuas discordias, y no faltaron caciques que solicitarán la ayuda de Mendaña para someter a sus rivales". Mendaña obedeció la ordenanza y no siguió la doctrina de Cortés.

14º.- ¿Tienen sus habitantes noticias de cristianos, de otras naciones?. Informen por escrito de ello.

15º.- Informen de animales domésticos, plantas, arbolado cultivado, e "incultos" de los usos e aprovechamiento que de ellos se tienen...

16º.- No roben y solo tomen lo que ellos les den en gana.

Aranjuez a postrero de noviembre de 1568. Fco de Eraso. Señalada en consejo.