

TRES VIAJES DE NAVEGACIÓN EN LAS INDIAS OCCIDENTALES APROXIMACIÓN GEOGRÁFICA-HISTÓRICA¹

FRANCISCO JOSÉ MARÍN MADRID
Geógrafo

RESUMEN

Nos planteamos como objetivo el dar a conocer tres de los múltiples viajes que, desde que el marinero Rodrigo de Triana, a las órdenes de Cristóbal Colón, divisara el primer fragmento de tierras americanas, hicieran los españoles en busca de tierras fértiles y habitables, las especias tan deseadas, y tantos otros viajes en defensa de las naves de los mercaderes. Todo ello, gracias a las cartas, diarios de navegación, mapas, textos, etc., que, a través, de viajeros de todo tipo, militares, cartógrafos..., nos ha dejado un legado valiosísimo para conocer primero, geográfica, botánica y climatológicamente el territorio que visitaran y, segundo, la antropología de esas tierras aún por descubrir.

PALABRAS CLAVE

Esteban de las Alas, Luis Fajardo, Francisco Gallegos, flora, fauna, indios, navegación, viajes, galeón.

ABSTRACT

We considered like objective giving to know three of the multiple trips that, since the sailor Rodrigo de Triana, by ordering of Christopher Columbus, watched the first American earth fragment, would make spanish men in search of fertile and habitable lands, spices so wished, and so many other trips defending the ships of the merchants. All this, thanks to the letters, ship's logs, maps, texts, etc. that, because of all type of travellers, military, cartographers..., has left us a valuable legacy to know first, geographic, botanical and climatologically the territory that visited and, secondly, the anthropology of those lands still to discover.

KEYWORDS

Esteban de las Alas, Luis Fajardo, Francisco Gallegos, flora, fauna, indians, sailing, trips, galleon.

1. LOS VIAJES

Los tres viajes objeto del presente trabajo, que incorporamos en el apéndice documental, han sido tomados de otros tantos documentos que se conservan entre los fondos del Museo Naval.

¹ Fecha de recepción: 16 de noviembre de 2010. Fecha de aceptación: 15 de diciembre 2010.

El primero de ellos datado el 3 de diciembre de 1564, recoge una carta dirigida por el capitán Esteban de las Alas a la Casa de Contratación de Sevilla. Narra el mismo la expedición que partía con tres galeones, con la pérdida de una nave a causa del temporal. Hizo la ruta de España a Cartagena, de ahí a Nombre de Dios, continuando al puerto de La Habana, desde donde partirían de nuevo de vuelta a España².

El segundo es de 28 de agosto 1595. Mediante carta de Luis Fajardo dirigida al Rey Felipe II se relata el viaje de regreso de las Indias, el que está acompañado por los generales Luis Alfonso Flores y Marcos de Aramburu.

En esta expedición viajaban cincuenta y cuatro naves. De estos barcos, por variación de ruta de los restantes, quedarían cuarenta y siete, entre las que se encontraban cuatro de rango de capitanas y cuatro de rango de almirantas, vigilando doce galeones de guerra para conserva de hombres y mercancías ante imprevistos y ataques de piratas. La navegación que llevaba esta ruta era amplia, pues recorrería las zonas de Honduras, Tierra Firme y Nueva España³.

En el tercer viaje, también de 28 de agosto 1595, se relata la navegación del piloto mayor de la Armada Real Francisco Gallegos, en ruta desde La Habana hasta el cabo de San Vicente, junto con Luis Fajardo, Marcos de Aramburu y Luis Alfonso Flores.

En la narración del recorrido por el piloto mayor figura una salida del Puerto de La Habana, a fecha de ocho de julio de mil quinientos noventa y cinco. Como diremos más adelante, La Habana era el punto de encuentro para la vuelta a España, por lo que, desde ahí, y según expone en la carta de navegación, flotarían por el Canal de las Bahamas, hasta las cercanías de las Bermudas, para avanzar hasta la isla de San Miguel en las Azores. Siguiendo los paralelos correspondientes desde América, y así llegar hasta el Cabo de San Vicente, a salvo de toda tempestad y penurias⁴.

2. LOS MARINOS

Una breve aproximación a la biografía de estos marinos nos lleva a observar que eran personas con una amplia trayectoria y una gran experiencia en la mar.

² Apéndice documental, 1.

³ Apéndice documental, 2.

⁴ Apéndice documental, 3.

Esteban de las Alas, apodado el Mozo, nació en Avilés. Obtuvo el rango de capitán en 1572, concretamente del galeón Santiago el menor. Así como hubo de desempeñar funciones de gobernador y capitán general de la Florida en ausencia de Pedro Menéndez de Avilés⁵.

Se menciona asimismo que en 1572 fue nombrado "...general de la Armada Real con la misión de ir a Centroamérica por el oro de la Corona y recorrer toda la costa y limpiarla de piratas."⁶ Sabemos también que fue elevado a almirante: "...De las otras naves, una volvió á Canarias haciendo agua; cinco navegaron juntas con el almirante Esteban de las Alas hasta cruzar el rumbo del huracán, con el que creyeron perderse..."⁷ Posiblemente falleciera en el año 1577, en la ciudad de Nombre de Dios.

Luis Fajardo, nacido en Murcia y fallecido en 1617, fue almirante y capitán general del mar océano en 1604, tras la muerte de Alonso de Bazán⁸. Hijo de Luis Yañez Fajardo y la Cueva y de Leonor de Córdoba, caballero de la Orden de Calatrava y comendador del Moral, de la misma orden⁹. Realizó numerosas expediciones y exploraciones, en defensa de los territorios y mercancías que pertenecían a la corona española. Su presencia fue importante desde el Mediterráneo a las Indias Occidentales¹⁰.

3. GEOGRAFÍA DE LAS RUTAS Y DE LOS TERRITORIOS

3.1. EL VIAJE DE ESTEBAN DE LAS ALAS

Pasando ya a los viajes, del primero de ellos¹¹ tenemos conocimiento por la carta dirigida a la Casa de Contratación, que, como sabemos, fue fundada en

⁵ *Enciclopedia Asturiana*. Véase en http://el.tesorodeoviedo.es/index.php?title=Esteban_de_las_Al

⁶ J.R. MARTÍNEZ, R. GARCÍA y S. ESTRADA. *Historia de una emigración: asturianos a América, 1492-1599*, Oviedo, 1992. Véase en Vivirasturias, <http://www.vivirasturias.com/asturias/aviles/alas-esteban-de-las/es>

⁷ *Historia de la Armada*. Instituto de Historia y Cultura Naval tomo 2, XIII, pág. 8. Véase en http://www.armada.mde.es/html/historiaarmada/tomo2/tomo_02_13.pdf

⁸ ARCHIVO DE LA REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, véase en <http://www.rah.es:8888/ArchiDocWeb-RAH/action/isadg?method=retrieve&id=13105> También en *Historia Naval de España*, véase en <http://todoavante.pbworks.com/w/page/Fajardo,-Luis>

⁹ *Grandes de España*. Véase en <http://todoavante.pbworks.com/w/page/Fajardo,-Luis>

¹⁰ *Historia Naval de España*. Véase en <http://todoavante.pbworks.com/w/page/Fajardo,-Luis>

¹¹ Apéndice documental, nº 1.

1503, en detrimento de Cádiz, pues no en vano la importancia que tenía Sevilla debido a sus hermandades marinas superaba con creces a la ciudad costera. Aunque hay también otras razones para la elección de Sevilla, como que “...en su calidad de puerto fluvial inexpugnable y en el hecho de ser tierra de realengo, donde el poder de la monarquía no tropezaba con las limitaciones impuestas por la nobleza en los puertos costeros sometidos a su señorío...”¹².

La primera expedición estaba compuesta por una Armada de tres galeones, dirigiéndose a tierra firme, San Pelayo, Santa Clara y el tercero que perdieron en la travesía.

Por lo que a embarcaciones se refiere:

“...en el tiempo, armada, escuadra o flota, eran unos términos que la mayor parte de las veces se aplicaban indistintamente para designar no solamente a una agrupación de buques destinados a empresas de naturaleza bélica, comercial o a expediciones de exploración y descubrimiento, sino que también, por extensión y a nivel popular, se denominaba con dicho apelativo la simple reunión de dos o más buques para navegar u operar.”¹³.

Como sabemos, el galeón era una nave de origen español, utilizada para actuaciones bélicas o para la exploración o el transporte de mercancías. De mayor eficiencia en la navegación transoceánica, de mayor fuerza que la carabela y con mayor capacidad de tonelaje para el transporte de mercancías. Por tanto, se benefició de la velocidad de las carabelas y la mayor carga de las naos.

“...Un casco de razonables cualidades marineras, unido al gran volumen de sus bodegas y propulsado por un velamen bastante evolucionado, le conferían buena velocidad y capacidad de maniobra. De transporte y guerra, presentaba unos costados más robustos que la carabela...”¹⁴. “...Era el galeón mejor velero que la carabela...”¹⁵.

En su informe Fernando de las Alas expone que estuvo en Cartagena de Indias, mas no cuenta más en dicho relato, pues ya fue descrito en uno anterior al Rey Felipe II, según escribe en su primera línea.

¹² F. J. GONZÁLEZ. *Astronomía y Navegación en España. Siglos XVI-XVIII*. Madrid, 1992, pág. 47.

¹³ F. DE BORDEJÉ Y MORENCOS. *Tráfico de Indias y Política Oceánica*. Madrid, 1992, pág. 67.

¹⁴ G. PÉREZ TURRADO. *Armadas Españolas de Indias*, Madrid, 1992, pág. 141.

¹⁵ P. SIMÓN. *Noticias historiales de las conquistas de Tierra Firme en las Indias occidentales*, Primera Parte, Bogotá, Imprenta de Medardo Rivas, 1882, pág. 70.

Bien es sabido que el nombre de Cartagena fue dado debido a su parecido geográfico en sus bahías con la Cartagena de la península española. Muy probable es que en el viaje vinieran desde la ruta de Dominica, una de las rutas lógicas y habituales, utilizada en esos momentos para llegar a las costas panameñas y colombianas.

Siendo así que:

“...Para entrambas partes se va por las Canarias, y de allí para la isla Dominica, hasta bajar en 15 ó 15 medio grados de altura, en que están las dichas islas, desde donde se aparta la derrota que va á Nueva España, y la que al Nombre de Dios, que de estas islas es muy poco lo que baja de altura, hasta Cartagena, y desde allí al Nombre de Dios”.¹⁶

De las navegaciones realizadas por las expediciones españolas conocemos cuatro navegaciones generales:

“En todos los mares de las Indias, islas y Tierra firme del mar océano, demás de los viajes particulares que se hacen de unas á otras provincias, de que se hace mención en las descripciones particulares dellas, hay cuatro navegaciones como generales: la primera y más antigua la que se hace desde España á las Indias hasta el Nombre de Dios y Tierra firme y Nueva España...”.¹⁷

Ya tenemos, pues, la trayectoria de nuestros galeones. Deducimos entonces por Juan López de Velasco y las rutas generales expuestas en su descripción que, si Esteban de las Alas menciona Cartagena como punto de entrada, las órdenes que debía seguir la armada y la ruta empleada, fue la de Dominica hasta Cartagena en este caso y Nombre de Dios posteriormente.

“En desembocando por entre la Dominica y Martinino se va en demanda del cabo de la Vela...; y desde allí se corre la vuelta del oesnorueste, hasta perder el agua blanca, por descabezar el rio Grande, desde donde se vuelve á gobernar al sudueste en demanda de Morrohermoso y de allí al buhio del Gato y á la punta de la Canoa, prolongando la costa hasta Cartagena. Para el Nombre de Dios se gobierna

¹⁶ Juan LÓPEZ DE VELASCO. *Geografía y descripción Universal de las Indias*, Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid, Madrid, Establecimiento Tipográfico de Fortanet, 1894, pág. 64.

¹⁷ *Ibidem*, pág. 63.

ocho ó nueve leguas la vuelta del nornorueste, y desde allí..., que aun si fuera en tiempo de vendabales se puede ir derecho desde Cartagena hasta ella, y desde allí, por la misma derrota, al puerto del Nombre de Dios, hasta donde desde Cartagena hay como noventa leguas...”.¹⁸

Noventa leguas de navegación según dicha descripción, aunque muy probablemente con los nuevos estudios y mediciones fuera de 77 leguas. Desde Cartagena a Portobelo habría 84 leguas, y desde Portobelo a Nombre de Dios 7 leguas. Es, por tanto, que la distancia recorrida sería de 77 leguas. “*De Cartagena a Portobelo hay 84 leguas...*”¹⁹ y “*Junto a Nombre de Dios..., Portobelo, a siete leguas,...*”²⁰.

Aunque podría haber una diferencia de 2 leguas según el navegante que tomara la medición, “*...Puerto Belo, cinco leguas del nombre de Dios al poniente; llamólo así por su bondad el Almirante D. Cristóbal Colón la primera vez que descubrió esta costa ; es muy bueno y capaz para navios grandes, y tiene una isla en medio...*”²¹.

En la actualidad Cartagena de Indias estaría encuadrada en la división Aw de la clasificación climática de Köppen, con índices altos de humedad, y bajas precipitaciones en invierno. Así que, bajo estas circunstancias, habría que destacar que el ambiente no tenía nada que ver a lo conocido en la Península Ibérica y la adaptación de los hombres que hacían la ruta transoceánica era altamente complicada. “*...; y detenido en Cartagena de Indias por la chapetonada ó fiebre de aclimatación, que le impidió seguir a su favorecedor...*”²²

Cartagena fue uno de los principales puertos de la Corona española en las Américas, tras su fundación por don Pedro de Heredia. Según fuentes anteriores a la independencia: “*...fundó Antonio de Heredia el año de 1532 la ciudad de Cartagena,...*”²³.

¹⁸ *Ibidem*, págs. 75 y 76.

¹⁹ PÉREZ TURRADO, pág. 29.

²⁰ *Ibidem*, pág. 30.

²¹ LÓPEZ DE VELASCO, pág. 353.

²² D. ALSEDO Y HERRERA. *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América Española*, desde el siglo XVI al XVIII, Madrid. Imprenta de Manuel G. Hernández 1883, pág. 120.

²³ ALSEDO. Aviso histórico, político, geográfico, con las noticias mas particulares del Peru, Tierra Firme, Chile, y Nuevo Reyno de Granada, en la relacion de los sucessos de 205. años por la cronología de los adelantados, presidentes, gobernadores y virreyes de aquel reino meridional, desde el año de 1535 hasta el de 1740. Y razón de todo lo obrado por los ingleses, Madrid, Diego Miguel de Peralta, 1740, pág. 30.

“Provincia y Gobierno del Reyno de Tierra-Firme en la jurisdicción del Nuevo Reyno de Granada, ... Descubrióla Rodrigo Bastidas el año de 1520 , y la conquistó el Adelantado Pedro de Heredia, á costa de muchos combates , porque sus naturales eran valerosos y guerreros : este Pais es de temperamento muy cálido y húmedo, lleno de montes y bosques , y hacia la parte del N pantanoso , arenisco y lleno de estanques del mar por ser muy baxo el terreno; pero al mismo tipo fértil y abundante en maiz , legumbres y frutas, como también de ganados, de cuyos cueros y sebo hacen mucho comercio: sus montes producen excelentes maderas, y el célebre palo de tinte de tan buena calidad como el de campeche, y abundancia de excelentes resinas, bálsamos y yervas medicinales: hay en ellos muchas especies de animales y aves muy raros, y culebras de diferentes géneros ; entre los primeros son singulares el perico ligero, llamado así por antonomasia , de la figura de un gato, y tan pesado que para andar 20 pasos gasta una hora ; el mapurito del tamaño de un perrito faldero de color blanco muy hermoso , cuyas armas para defenderse ae los demás animales y de que lo cojan es tirar una ventosidad que atolondra al que va á él, y le da tiempo de internarse en el bosque: también produce esta Provincia añil, carey y algodón, algún cacao de excelente calidad en el rio de la Magdalena : estaba muy poblada de Indios en tiempo de su gentilidad , que hoy se han reducido á un número cortísimo: la riegan varios rios, pero los de mas consideración son el Grande de la Magdalena y el de San Juan ó Atracto , ambos navegables y en que abundan los caimanes, tortugas y multitud de peces”.²⁴

La ciudad de Cartagena, “*fundada sobre un banco de arena*”²⁵, se encuentra enclavada a 10° 26' latitud norte y 75° 32' de longitud oeste, respecto al Meridiano de Greenwich. Quizás su importancia y su posición estratégica fuera debido a la cercanía con el istmo de Panamá, otro enclave importante del continente americano en esos primeros años de conquista y expediciones.

Tiene también gran importancia que es una zona salvada de los peligros de los huracanes que tanto acechan en esa zona del Caribe, así como, que las

²⁴ Antonio DE ALCEDO, de: *Diccionario geográfico-histórico de las Indias occidentales ó America: es á saber de los Reynos del Perú, Nueva España, Tierra Firme, Chile, y Nuevo Reyno de Granada : con la descripción de sus Provincias, Naciones, Ciudades ... y noticia de los sucesos mas notables*, Vol. I, Madrid, Imprenta De Benito Cano, 1786, p. 387-388.

²⁵ PÉREZ TURRADO, p. 29.

flotas españolas frecuentaban la ciudad en la época de invierno antes de partir desde Nombre de Dios, primero, y Portobelo posteriormente, con las riquezas que desde las minas de Tierra Firme explotaban los hombre para su posterior envío al Reino de España.

Como decíamos más arriba, posiblemente, la ruta empleada fuera, una vez derrotadas las Islas Canarias, la que navega desde la Dominica hasta Nombre de Dios. En mi opinión, esta es la ruta por ser el segundo punto de amarre que menciona el capitán Esteban de las Alas, según se desprende en su carta, pues presumiblemente ya había pasado por Cartagena anteriormente, siendo la entrada al puerto anterior el día 1 de junio de 1564.

Esta ruta comúnmente empleada fue descrita, como antes decía, por el cosmógrafo-cronista Juan López de Velasco, en su Descripción Universal de las Indias, como una de las cuatro navegaciones generales.²⁶ “...*De estas islas se aparta la derrota de las flotas que van á la Nueva España, Tierrafirme y Nombre de Dios, cada una por su parte.*”²⁷

Nombre de Dios constituía otro de los enclaves importantes en estos años del siglo XVI, hasta la fundación de Portobelo. Portobelo se posiciona a 9° 33' 0" latitud Norte, 79° 39' 0" longitud Oeste. Se sitúa Nombre de Dios al este del río Chagres, 9° 35' 0" N, 79° 28' 0" O y aunque, en un principio, fue posición estratégica en las rutas españolas, pronto perdería su importancia debido a las dificultades que geográfica y climatológicamente dicho asentamiento sufría.

Es una zona con amplia exposición a los vientos, así como, puerto de reducidas dimensiones que, aunque las naves son de menor tonelaje que en las próximas construcciones, empezará a dificultar sus entradas. “*Este puerto es pequeño, y la mayor parte de sus costas con arrecifes y bajo fondo:...*”²⁸

Por lo que Nombre de Dios quedaría obsoleto en beneficio de Portobelo:

“...la bahía es amplia, está protegida por una isla que deja buen paso por ambos lados. Dentro hay amplitud y profundidad para muchos buques de todos los tonelajes y no tiene piedras ni bajos. Los

²⁶ LÓPEZ DE VELASCO. *Geografía...*, p. 63.

²⁷ *Ibidem*, p. 70.

²⁸ *Derrotero de las islas Antillas, de las costas de Tierra Firme y de las del seno mexicano, formada en la dirección de trabajos hidrográficos para inteligencia y uso de las cartas que ha publicado*, Segunda Edición, Madrid, Imprenta Real, 1820, p. 372.

vientos tampoco penetran...”²⁹. “El nombre de Portobelo descifra bastante su bondad para toda clase de embarcaciones...”³⁰

Actualmente, Nombre de Dios se encuentra al este del Parque Nacional de Chagres de Panamá y el río que lleva su nombre. Además de una humedad asfixiante, los nuevos exploradores y militares, debieron encontrar una zona difícil de gobernar, debido a las condiciones geográficas, con extensos humedales y una topografía abrupta.

Según la clasificación climática de Köppen esta zona se encuentra enclavada en el Bosque Tropical lluvioso (Af), con una humedad constante y lluvia gran parte del año, teniendo una corta estación seca. Gracias a Juan López de Velasco sabemos que en los meses de enero a abril había una estación seca en el área del río Chagre: “...aunque también el río no es navegable, por falta de agua, en Enero, Febrero, Marzo y Abril, cuando no llueve...”³¹

Es por eso que encuadramos la zona en esta clasificación climática, pues autores en una clasificación más genérica, marcarían casi la totalidad de América Central en un clima ecuatorial, con temperaturas medias de 26° C, con diferencias térmicas anuales pequeñas, en torno de 1 a 6° C, y con un bosque verde todo el año, desarrollándose grandes precipitaciones, del orden de 1,5 a 2,5 metros anuales.

Por tanto, basando una estación seca de enero a mayo y estación húmeda de junio a diciembre³², según notas históricas, y según autores como Köppen, adoptamos la primera opción para la región comprendida de Nombre de Dios.

Dicho esto, Nombre de Dios y Portobelo, quedan a ambos márgenes de un bosque tropical, y diversos ríos que marcan el territorio exponiendo su autoidad, acentuando las condiciones de vida y desarrollo de los primeros autóctonos, y posteriormente de los colonizadores españoles y europeos.

Es pues que en estas condiciones, zonas pantanosas, humedad, temperaturas medias anuales de unos 26°, lluvias constantes, nos podemos imaginar las dificultades con las que se encontraron aquellos marinos, marineros, exploradores, cosmógrafos... para recorrer las nuevas tierras descubiertas.

²⁹ PÉREZ TURRADO, p. 30.

³⁰ *Derrotero de las islas Antillas...*, p. 376.

³¹ LÓPEZ DE VELASCO. *Geografía...*, p. 346.

³² Véase en About, Geography, en <http://geography.about.com/library/cia/blcpanama.htm>

“...El camino de Panamá á Nombre de Dios por tierra es malísimo, de montañas, de arboledas altísimas, y ciénagas y derribaderos, que con la mucha agua que llueve se desbarata luego, y demás de todos los negros cimarrones que andan en esta provincia,...”.³³

Este punto de Panamá fue descubierto por Cristóbal Colón en su cuarto viaje, junto a las islas de bastimentos, denominadas así por lo que podían ofrecer a navegantes y exploradores: “...Partí, por seguir mi viaje, lloviendo: llegué á Puerto de Bastimentos, adonde entré y no de grado: la tormenta y gran corriente me entró allí catorce días...”.³⁴

Una vez realizado el primer descubrimiento de esta región, desde los primeros años, pensando todavía que estaban en las Indias Orientales, ya se empezaba a sospechar la existencia de una entrada a un segundo mar:

“Instalóse en aquellas costas, donde supo que el otro mar existía; fué en su busca, y trepando por la abrupta cordillera del Darién, descubrió desde su cumbre,..., el gran Pacífico á qué llamó Mar del Sur;...” o “Confirmada la presunción de los Reyes Católicos con tal descubrimiento, impelieron á los más diligentes conquistadores para que buscasen el canal de comunicación;..”, “... y otros en el istmo de Panamá por el río Chagre, fiados en la tradición indígena de que por uno de los afluentes de aquel río,..., comunicaban los antiguos indios entre uno y otro Océano”.³⁵

Administrativamente Nombre de Dios, como es sabido, pertenecía al virreinato del Perú. “*El virreinato del Perú comprende las tierras y provincias que hay desde el Nombre de Dios y Panamá y Tierra Firme al mediodía, hasta el Estrecho de Magallanes...*”³⁶, sufriendo constantes ataques y necesidad de amplia defensa, dificultada por las condiciones geográficas:

“Otra ciudad hubo de este nombre en la Provincia y Reyno de Tierra-Firme, con un buen Puerto en la mar del N, descubierto por el Almirante don Christoval Colon al mismo tiempo que el de Portovelo: la fundó la fundó Diego de Albitex el año de 1510: es de

³³ LÓPEZ DE VELASCO. *Geografía...*, p 346.

³⁴ C. COLÓN. *Relaciones y cartas de Cristóbal Colón*, Madrid, Librería de la Viuda de Hernando y C^a, 1892, p. 368.

³⁵ ALSEDO Y HERRERA. *Piraterías...*, p. 37.

³⁶ LÓPEZ DE VELASCO..., p. 41.

mal temperamento, humedo y llovisoso; por cuya causa , y er mejor el Puerto de Portovelo se trasladó la Ciudad á éste de orden de Feipe II. El año de 1585. por Don Iñigo de la Mota , y quedó desde entonces reducida á un Pueblo miserable, frecuentado su Puerto de embarcaciones extranjeras para hacer el comercio ilícito: el pirata Ingles Francisco Drake la saqueó el año de 1598”.³⁷

Por lo demás, Nombre de Dios, Portobelo, Cartagena de Indias, serían importantes plazas, y posteriormente fortalezas desde su descubrimiento, con el fin de tener puntos de entrada al nuevo continente y de exploración, que tantos buenos sabores y sinsabores dieran a la corona española:

“...y no contento con solicitar de nuevo para su castillo la artillería de grueso calibre que desde 1555 tenía pedida, reprodujo ante el Consejo el proyecto de fortificar las islas y costas de la Tierra-Firme, levantando en el Nombre de Dios, Puerto Belo, isla de Bastimentos, embocadura del Chagre, Cartagena, Santa Marta, estrecho de Magallanes y otros muchos puntos no de menor importancia, respetables fortalezas que pusieran tan ricas y dilatadas comarcas al abrigo de los corsarios, haciendo así temida y respetada en todas partes la bandera española..”³⁸

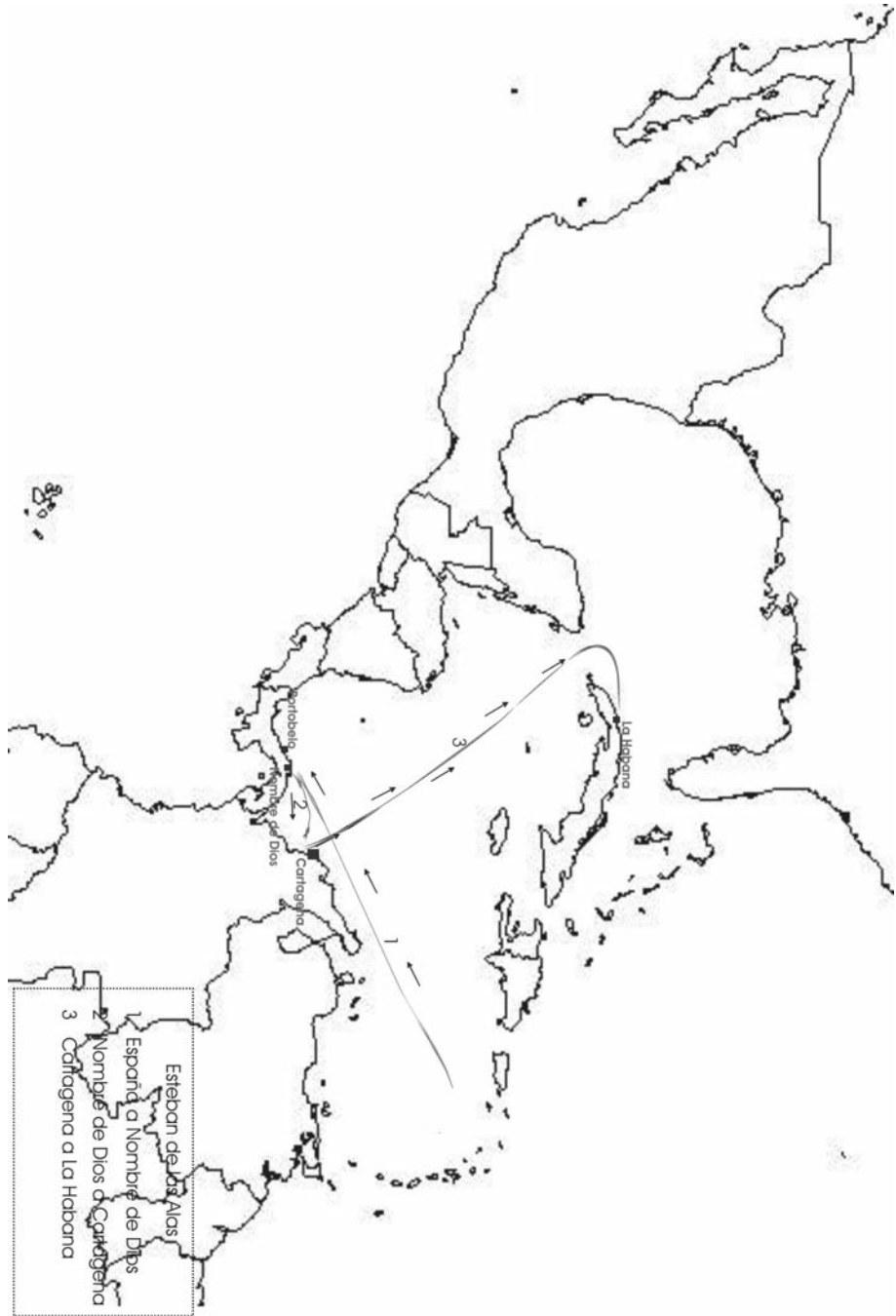
Aunque, muy a pesar de los españoles en expedición y los españoles asentados ya en aquellas idílicas tierras, no todo era tan favorable, ni los proyectos salían tan dorados como la nueva visión y riquezas que allí se les presentaba. Estábamos a expensas de otros buscadores de peores intenciones y vestidos con nombre de libertad, como el pirata Drake:

“El Drake, ó el Dragón, como le llamaban los españoles indios,..”, “...se dedicó, tan pronto como tuvo buque disponible, á ejercer la piratería por su cuenta..”; “...Los saqueos del año 1572, en Nombre de Dios y en otras poblaciones de aquellas costas y de las Antillas, le proporcionaron riquísimo botín, con el cual volvió á Inglaterra, donde en 1576 obtuvo de la Reina Isabel la honra de mandar una escuadra de cinco navíos...”³⁹.

³⁷ ALCEDO, p. 340.

³⁸ Gonzalo FERNÁNDEZ DE OVIEDO. *Historia general y natural de las Indias, Islas y Tierra-firme del mar Océano*, Primera Parte, Madrid, Imp. de la Real Academia de la Historia , 1851, p. LXVI.

³⁹ ALSEDO Y HERRERA, Dionisio de, *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América Española desde el siglo XVI al XVIII*, Madrid. Imp. de Manuel G. Hernández, 1883, pág. 46.



Con lo que ya tenemos la guerra declarada por los piratas en busca de honores, o mejor dicho, de botines, y de países que buscan eliminar del dominio de América a España.

3.2 FLORA Y FAUNA

Recordemos además, los frutos que allí encontraban. En las cartas de Colón, como hemos visto más arriba, aparece diversos frutos: *“Isla de Bastimentos, tres leguas del Nombre de Dios al poniente antes de la boca del río Chagre; suelen tener en ella los vecinos del Nombre de Dios, piñas y plátanos y guanabanas, otras frutas de la tierra”*⁴⁰.

La guanábana es un fruto tropical, debido que necesita muchas horas de luz anuales, así como la humedad y calidez características de la zona centro-americana. Es un fruto de la familia de las chirimoyas, cuyo su peso oscila en los 2, y en los mejores casos en torno a 4 kgs. Su pulpa es blanda, entre blanca y amarillenta, carnosa y con mucho jugo. Sus semillas son de color negro. Tiene una cáscara de color “verde oscuro brillante”, cubierta de espinas. Cuando alcanza su madurez pierde el color para pasar a un verde mate, cubriéndose de espinas. Se utiliza en Centroamérica en helados y otros usos.⁴¹

Son muchas las crónicas que nos deleitan con cientos de productos conocidos ya en España, y de los nuevos descubiertos, que antes aquí nos eran totalmente desconocidos. Se habla de patata, maíz, miel, frijoles, pimientos, vides, calabazas gigantes, *“llámase también Hibuera por la abundancia de calabazas grandísimas que encontraron”*⁴². Sabemos que el vino ya lo llevaban los navíos en sus barcos desde España, *“..., é sobraron de la hacienda del Rey muchas pipas de vino é harina é otras provisiones,...”*⁴³. Entre otros productos encontramos frutos llamados cuescos, o cangrejos en abundancia para su alimentación⁴⁴.

Ricos, sabrosos productos, idílicos paisajes que nos evocan a un paraíso, a unas tierras hermosas, dulces y fuertes. Por nuestra retina pasan todos los colores y sabores, todos los sonidos y olores, a veces permanentes, a veces fugaces, como niebla que desaparece con el paso de las horas. Peces y ani-

⁴⁰ LÓPEZ DE VELASCO, p. 352-353.

⁴¹ Véase en <http://articulos.infojardin.com/Frutales/fichas/guanabanas-guanabano-catuhe-annona-muricata.htm>

⁴² ALCEDO. *Diccionario...* Tomo II, p. 367.

⁴³ FERNÁNDEZ DE OVIEDO. Tomo III (1853), p. 34.

⁴⁴ *Ibidem*, p. 254.

males extraños, caimanes y monos, todos en una franja de este planeta jamás antes imaginada e inexistente en la anterior creencia del fin de la tierra. Sabemos de la existencia de cedros, de caobas, de robles, de granadillos, guayacanes y ébanos; minerales como la piedra imán, el cobre, el oro, la plata, hierro, aunque no ahondaremos ahora en estos minerales, de todos conocida su extracción. Los sentidos se verían hipnotizados ante tanta abundancia, yucas dulces y amargas, café, maíz, añil, algodón, azúcar, etc⁴⁵.

Muchas eran las aplicaciones de estos frutos y plantas pero, por no extendernos en este análisis, y valorarlo en posteriores estudios, destacar, por ejemplo, el guayacán, con propiedades curativas y de amplia proyección para múltiples objetivos, como la curación de la sífilis o el alivio de otras enfermedades, como el reuma⁴⁶.

Entre los animales que se presentan a los ojos de nuestros exploradores y pobladores, se halla el tigre, el beorí, con buen cuero y aptos para la alimentación. Animales domésticos más comunes como el perro o la gallina⁴⁷, así como, algunos más salvajes, del tamaño de conejos, como los guanibiquinax y los ayres, además de hablar de serpientes gigantes⁴⁸, cazados para su tratamiento y alimentación. Ahora es extraño imaginar cuánta cantidad de bosques vírgenes y animales salvajes habitarían aquellas islas y tierra firme pero, con esta pequeña enumeración, podemos hacer una aproximación y dejar que no sólo la historia recorra nuestros sentidos, sino la idea imaginaria de lo que pudo convivir con indios y españoles.

Si continuamos con la búsqueda de más animales exóticos, aparece el león, aunque no de tanta fiereza y fuerza que el africano, el gato cerval, parecido biológicamente al lince ibérico pero de un tamaño mayor parecido al del tigre, gatos monillos, leones pardos o zorros, llamados también raposas, perros gozques, ciervos, báquiros o puercos, osos hormigueros; destacamos también los que los españoles llamaban animal encubertado. Por la descripción y características, estos animales serían armadillos o similares a ellos, churchas o zarigüeyas, adines, similares al lobo, osos, cocumatles, descritos como gatos, vacas, etc⁴⁹.

⁴⁵ ALCEDO. *Diccionario...* Tomo I (1786), pp. 696-697.

⁴⁶ En CITES. Véase en <http://www.cites.org/esp/cop/11/prop/62.pdf>

⁴⁷ FERNÁNDEZ DE OVIEDO. Tomo I, p. 405.

⁴⁸⁷ *Ibidem*, p. 500.

⁴⁹ *Ibidem*, pp. 406-407-408-409-411-414-416-420-421-422.

Innumerables variedades terrestres que a lo largo de los siglos se han ido catalogando, tantas como acuáticas pudieron descubrir. Así, sabemos de la pesca del besugo, palometas, pulpos, almejas, camarones, marisco de todas clases, anguilas, morenas, rayas, tiburones, tortugas...⁵⁰

Animales tan diversos y variados como si el arca de Noé hubiera encallado en estas tierras, o nunca hubiera afectado el diluvio bíblico en islas y continente, que seguían manteniendo la idiosincrasia propia de márgenes excluidos a la perturbación de disputas coronarias y de la ruptura entre la convivencia de lo primitivo y el presente menos rudimentario, comparadas con la Europa “más avanzada”. Tanto animales y plantas constituían una gloria para los sentidos de los españoles, descubridores de nuevas sensaciones y usos, hasta entonces ignotos.

Junto a este paisaje natural, los nutrientes, los usos que se los indios le daban a las plantas, y que los españoles aprendieron de ellos, ya fuere para creación de herramientas, artes de guerra, medios de habitabilidad o medicinales. Por ejemplo, el manzanillo, del cual extraída y preparada la hierba, podía ser empleada para fines menos amables que si sólo comieran el fruto. Pues los testimonios nos indican que la hierba era empleada en ballestas y flechas para atacar al enemigo, “...*los indios caribes acostumbra con otras mixtiones ponçonas haçer aquella diabólica hierva, con que tiran sus flechas.*”, siendo su fruto comestible e inocuo si no entraba en contacto con la sangre⁵¹.

Igualmente, estas y otras hierbas eran preparadas con esmero y dedicación por los indígenas para curar todo tipo de males. Hemos hablado momentos atrás del guayacán para curar bubas pero, no era el único ni el más importante. Los había capaces de ser utilizados por los antiguos “traumatólogos” para tratar las roturas de huesos, “...*lo suelda é junta é afixa tan perfetamente,*...”⁵², o bálsamos para detención de hemorragias y heridas sufridas en combate, “...*ni se sabe otra cosa mediçinal que tan presto suelde é çierre la llaga*”⁵³.

La tierra les proporcionaba lo que es necesario para sobrevivir, para la “industria”, para la manufactura, para la medicina, fármacos, hierbas para fabricar hilos, hierbas para conquistar el alma humana. Los españoles no fueron ajenos a ese impacto, pese a la dureza de los viajes.

⁵⁰ *Ibidem*, p. 424.

⁵¹ *Ibidem*, p. 346.

⁵² *Ibidem*, p. 362.

⁵³ *Ibidem*, p. 366.



3.3. EL ITINERARIO DE LUIS FAJARDO

Continuando la navegación, tras el análisis general que hemos realizado hasta ahora de las zonas que hemos considerado más representativas de las rutas empleadas en los tres viajes, recorreremos Honduras con el navegante Luis Fajardo, acompañado posteriormente para su salvaguarda y la de los demás navíos de los generales Marcos Aramburu y Luis Alfonso Flores.

Al igual que el resto de la región centroamericana, hablando siempre de las bajas tierras, pues las zonas altas disponen de otro tipo de clima y condiciones, el tipo de clima es Af, siempre según la clasificación de Köppen. En Honduras, los españoles sufrían los mismos peligros físicos que en el resto de tierras tropicales, peligros que, como la arbitrariedad y castigo de la mar, no dependían de sí mismos. Debido a ese clima húmedo y caluroso, no era considerada tierra favorable o sana⁵⁴; sufriendo los rigores de un clima desconocido y una aclimatación hasta entonces difícil de lograr. Más de un explorador o mercader cayó en la debilidad y el azote de tierras lejanas.

Por último, a partir del recorrido realizado por los barcos, observamos la importancia del puerto de la Habana ya desde los comienzos del descubrimiento de América. Un punto en el que los barcos se podían avituallar y remendar los desperfectos que podrían haber sufrido en las rutas empleadas desde lo que hoy es América Central o América del Sur, zona denominada de las Antillas Mayores o Grandes Antillas, además de Bahamas.

Centrándonos en la zona cubana, ya hemos visto las condiciones de navegación pasando por el canal que la separa de las Bahamas. Climatológicamente hablando, siguiendo como ya hemos hecho, la clasificación de Köppen, nos encontramos con una marcación en Aw, clima tropical lluvioso como vimos con Panamá, o la zona de Cartagena de Indias, en la actual Colombia, salvo excepciones con algunas zonas de climas secos. Dentro de esta clasificación, tendríamos un invierno seco, desde noviembre a abril⁵⁵, con lluvias constantes a lo largo de todo el año.

Por lo demás, conviene recordar que la ciudad de la Habana, fundada en 1511 por Diego Velázquez,⁵⁶ aunque inicialmente carecía de gran actividad,

⁵⁴ DE ALCEDO. *Diccionario...*, tomo II pág. 367.

⁵⁵ Véase en <http://geography.about.com/library/cia/blccuba.htm>

⁵⁶ En la historiografía anterior a la independencia de Cuba que venimos utilizando, para Antonio de Alcedo (en su obra de 1787): "... la primera poblacion de esta isla fue

cuenta con una excelente posición camino de la Florida, Bahamas, Tierra Firme y España, con puerto amplio y generoso para la defensa y la habitabilidad de los nuevos pobladores:

“... el Puerto no solo es el mejor de toda la América, sino del mundo; pueden estar en él mil navios desarmados con toda seguridad; su entrada es por un canal de casi media milla de largo muy estrecho, y de difícil entrada para el enemigo por estar bien defendido...”⁵⁷.

3.4. EL REGRESO DE FRANCISCO GALLEGOS

Con el piloto mayor de la Armada Real, Francisco Gallegos y el resto de velas se emprendió camino de regreso a Reinos de Castilla, no sin antes dar aviso a la Corona como hace en el tercer viaje cuya carta que hemos incorporado al apéndice documental.

La derrota se hizo desde el puerto de La Habana, ruta empleada para navegar de regreso a España y, como hemos apuntado ya, con gran valentía al gobernar esas naves, al viajar como dice Francisco Gallegos en el mes de julio, temporada de gran riesgo de ciclones en aquella zona, que se producen principalmente de junio a noviembre. Si los vientos eran favorables, la navegación se hacía sin mucho contratiempo. Sin embargo, si los “elementos” azotaban a los barcos españoles, el deseo de vuelta se convertía en desesperación.

Eso sin contar las maldades con la que los saqueadores y piratas asediaban a los españoles, para apropiarse de un botín que para ellos era la base de su existencia, “...ejercitaban sus malas artes encendiendo luces en noches tempestuosas para que los buques naufragaran...”⁵⁸.

4. LA ALIMENTACIÓN EN EL BARCO

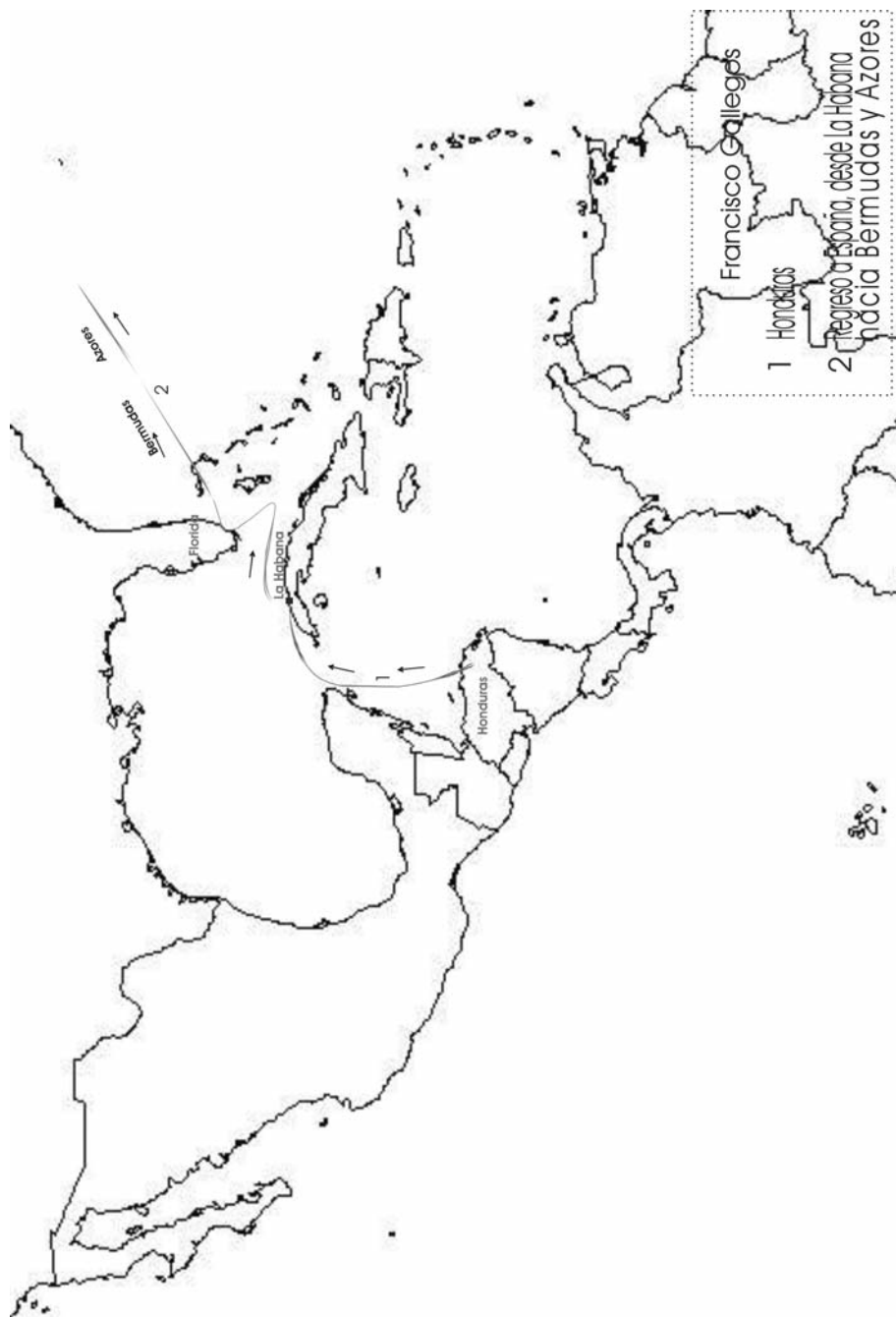
Tras estas andanzas con las naves por las regiones de Tierra Firme e islas antillanas, en las que los españoles luchaban por sobrevivir, destacar dos

Baracoa, hecha por Diego Velazquez el año de 1512; se divide en dos Gobiernos, que son el de Cuba y el de La Habana:.... Diccionario... Tomo II, p. 352.

Por su parte López de Velasco nos indica que “...cómensola á poblar Diego Velásquez, primero gobernador Della por el año de 15 (1515) ó 17...”.

⁵⁷ DE ALCEDO. Diccionario... Tomo II, p. 353.

⁵⁸ ALSEDO. Piratería..., p. 90.



aspectos importantes en todo viaje, la alimentación y las condiciones meteorológicas puntuales en las que se encontraban los navíos.

No todo era idílico, como nos podemos imaginar cuando leemos las notas de exploradores e historiadores, en base a los descubrimientos de oro, riquezas y nuevos alimentos que traerían a España y el valor de los exploradores. Hemos visto que en la zona del río Chagres los bosques y las ciénagas abundaban, algo a lo que los españoles no estaban acostumbrados; humedad y calor, terrenos antes desconocidos, clima diferente, por lo que la aclimatación no sólo fue difícil debido a las características intrínsecas de la zona, sino a la falta de vitaminas que los marineros carecían debido a la mala alimentación, a su pésima conservación y a los largos viajes que en aquella época debían superar.

“...Entre 1556 y 1857 fueron descritas 1.145 epidemias de escorbuto en varios países, la mayoría de ellas durante el invierno y la primavera, épocas en las que escasean las frutas y vegetales frescos. Igualmente grande es el número de informes de viajes oceánicos durante los cuales el escorbuto resultó devastador...”⁵⁹.

Y es que:

“Durante muchos siglos, la carencia en vitaminas y alimentos frescos fue la plaga de los marinos, enrolados voluntariamente o a la fuerza en aquellos viejos barcos de madera. Los víveres eran almacenados en mal estado, después de pasar varias semanas amontonados en los muelles, de donde pasaban a bodegas y paños en los que se mezclaban a los pocos días de navegación con el agua que penetraba a bordo, nunca eliminada del todo a pesar del esfuerzo de las bombas de achique. El régimen alimenticio para la gente embarcada se mantuvo prácticamente sin cambios durante varios siglos, y se limitaba a aquellos alimentos que pudieran ser consumidos durante meses sin echarse a perder. Básicamente se componía de carne salada de ternera o cerdo, legumbres o guisantes secos y la galleta o bizcocho, alimento habitual en todas las marinas desde la época de esplendor de la Armada española en el siglo XVI. A la hora de la comida los hombres se dividían en grupos o ranchos y comían en cubierta aquellas monótonas aunque abundantes raciones,

⁵⁹ Francisco de Asís FERNÁNDEZ RIESTRA. “Las investigaciones médicas de la Armada en la Antártida”, en *Suplemento Revista General de Marina*. Véase en http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaesPannola/ciencia_palmas/prefLang_en/05_rgm—10_investigacion_medica_es

que les proporcionaban casi cuatro mil calorías diarias. En teoría eran suficientes para las tareas de a bordo, de no ser por la falta casi total de ciertas vitaminas esenciales. Además, tras una estancia prolongada en alta mar las provisiones se pudrían irremediablemente”.⁶⁰

En su informe Esteban de las Alas incide en uno de los alimentos más utilizados y socorridos en toda navegación para mantener a la flota en un estado medianamente aceptable de salud y evitar gran número de bajas que se producían durante el viaje. Me estoy refiriendo al bizcocho, una torta de pan integral:

“Su alimentación era mala y escasa, compuesta principalmente por la galleta, pequeña torta de pan, afortunadamente integral, cocida dos veces para retrasar su fermentación y tan dura que los veteranos esperaban con mal-sano alborozo el primer mordisco de los novatos, que en la mayoría de los casos les costaba un diente generalmente mal asentado”⁶¹.

Debido a su dureza la galleta podía ser ablandada con agua marina:

“Recurrían para ablandarlo a remojarlo en el agua del mar, lo que también era afortunado pues añadía a la dieta cloruro sódico, tan necesario tras el tremendo esfuerzo. En situaciones excepcionales les daban pan blanco, lo que en el momento se criticaba, alegando: ...aunque era de más contento y satisfacción para ellos, era menos a propósito porque el bizcocho enjuga más las humedades...”⁶²

Tal como hemos mencionado no sólo estaba el problema de avituallamiento que desde España se debía planificar, para mantener en estado aceptable a la tripulación y al resto de pasajeros. No en vano son muchas las expediciones que se veían abocadas a desembarcar en puntos de paso para reponer víveres, pues podían ser afectadas por su escasez y por la pérdida de alimentos debido a putrefacciones, cucarachas y otros animales que podían convivir en el mismo espacio que las personas.

A este problema se sumaba las circunstancias climáticas y meteorológicas específicas. En las primeras expediciones era mayor el desconocimiento geográfico y una ingeniería naval menos desarrollada que en años posteriores.

⁶⁰ *Ibidem*.

⁶¹ Véase en <http://mgar.net/var/intend2.htm>

⁶² *Ibidem*.

Teniendo que sufrir las calmas ecuatoriales, en principio desconocidas para nuestros exploradores, así como algo más potente, como la Corriente del Golfo, agravada con las situaciones de huracanes o ciclones.

Desplazamientos con una tripulación ruda, que podía dificultar la convivencia, pobreza en los víveres, hacinamiento en pequeñas naves, el poder del mar y de los vientos, hacían que estos viajes estuvieran llenos de dificultades y pusieran en práctica la destreza (y en no pocos casos la ambición) de aquellos españoles.

5. LOS VIENTOS Y LAS AGUAS

Los vientos eran uno de los principales factores de la dificultad en navegación debido a la fragilidad de las naves.”...; *pero en Agosto, Septiembre y Octubre hay de ordinario calmas ó vientos muy flojos, y se experimentan también recios huracanes, que hacen peligrosa la navegación en estos meses*⁶³.

Las navegaciones en la zona de Colombia y Panamá eran más calmadas y de menos sobresaltos para los navegantes, así como por las islas menores. Donde mayores dificultades encontramos, así como mayores beneficios para aprovechar la navegación hacia el este es por la franja que limita las Bahamas con Cuba, concretamente en el canal de las Bahamas.

Allí los navegantes se encontraban con beneficiosos vientos que les empujaban limpiamente hacia el este. Además de complicadas ventoleras difíciles de gobernar para estos barcos:

“...á desembocar el canal de Bahama...; puesto que con tal viento es muy fácil empeñarse sobre la costa de Cuba, que es un empeño bien duro y expuesto. Con tales vientos se demora también la navegación por el canal, y al contrario, se abrevia y facilita por dentro del mar de las Antillas;...Desde Marzo á Junio, es cuando tal vez convendrá desembocar el canal de Bahama, porque en tales meses las brisas son muy duras..., y por muy bien aparejada que esté la embarcación hay que temer gruesas y pequeñas averías”⁶⁴.

No faltaban las ocasiones en las que se debiera preocupar la tripulación de posibles desperfectos, en el mejor de los casos, y en el peor, pérdidas de

⁶³ *Derrotero de las islas Antillas...*, p. 5.

⁶⁴ *Ibidem*, p. 375.

embarcaciones, insalvables tras el hundimiento, con la consiguiente derrota del fin buscado y el quebranto sufrido por la desaparición de valiosas mercancías o de personas a bordo de los buques. Aunque: “*En los restantes meses en que las brizas son manejables, los terrales mas frescos y ciertos, y las corrientes muy pocas,...se libra el navegante de los huracanes;...*”⁶⁵.

Como vemos, en la descripción de los vientos y condiciones meteorológicas de la zona de Cuba y Bahamas, se trata de una zona de mayor complejidad climática pero, de mayor benevolencia a la hora de regresar desde Tierra Firme a España. Desde esta región se empleaba la ruta más común de vuelta a puertos españoles. “...; y por último concluiremos con la del canal nuevo de Bahama, que es la que se practica para volver á Europa desde la Havana, seno Mexicano, y aun desde todos los puntos de costa firme,...”⁶⁶

El puerto de La Habana, desde su descubrimiento, empezó a ser utilizado para el encuentro de naves que debían volver a España, así como, las naves que debían recorrer la Florida y otros puntos según ordenanzas reales. Aunque, en la isla de Cuba no encontraron grandes posibilidades en cuanto a flora y fauna se refería, supieron aprovechar bien las características beneficiosas que geográficamente ofrecía el lugar de asentamiento del puerto.

Además del impulso que la corriente del golfo imprimía a los barcos hacia el este, en ese movimiento mágico que surgía de las aguas y que ya empezaban a reconocer y descubrir cuál era la raíz y origen de esos movimientos, que procedían desde el Atlántico este hacia el continente americano y remontaban de nuevo hacia el norte, dirección este: “*La señal para conocer cuándo se entra en él es la del agua, cuyo color es azul turquí, siendo la del Océano dé azul celeste, y la de sonda que orillea la costa verdosa*”⁶⁷.

Viajes, como vemos, no exentos de dificultades, en los que se corrían unos riesgos mucho menos calculados que en la actualidad, que debemos encuadrar en el contexto geográfico e histórico de la época.

⁶⁵ *Ibidem*.

⁶⁶ *Ibidem*, p. 249.

⁶⁷ *Ibidem*, p. 17.

APÉNDICE DOCUMENTAL

Documento I

1564, diciembre, 3.

Carta del capitán del galeón San Pelayo, Esteban de las Alas, a los oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla dando cuenta de la travesía realizada y las dificultades que encontró durante la misma.

Archivo del Museo Naval. Colección Vargas Ponce. Ms. 386, nº 292, fol. 340 y 341.

Ylustres señores regidores.

Porque desde Cartagena escriuí a vuestras mercedes todo lo que hasta allí segreció, no lo diré aquí.

Llegamos al Nombre de Dios a primero de junio los tres galeones que yban a tierra firme. Partí del Nombre de Dios a doze de agosto y llegué a Cartagena veinte y ocho de agosto con el galeón San Pelayo y el galeón Santa Clara, porque le otro se echó al traúes Topei la flota treinta leguas del Nombre de Dios y hablé a la capitana, aunque no nos dio lugar un aguacero para más de saludarnos.

Partí de Cartagena a veinte de septiembre para venir avituallarme a la Hauana, porque en Cartagena no hauía vizcocho ni cacabi ni mayz ni carne, sino muy poco y el tiempo fue contrario, que anduvimos tres o quatro días y las aguas nos echaron a la canal y así nos fue forzado desembarcar a los seis de octubre al quarto del alba en le lugar que dizen el Mime, que es el canal del Bahama.

Las aguas nos echaron a la vanda del este y tocó enim bajo el galeón Santa Clara y tiró un tiro he hizo farol para que la viésemos a la capitana en sus brazos. Y hera todo roquedo y hechamos la chalupa fuera. Y ya que quería amanecer, vino el maestre de Santa Clara a ver si nosotros estáuamos tocados e hízome ciertos requerimientos.

Y yo fui luego con la chalupa. Y con, el parecer de los que más entendían, mandé sacra el oro y plata y llevarlo a la capitana, antes que entender en sacar la nao, que estaua estancá y andaua medio nadando.

Y aún tardamos en sacra la plata y oro hasta ora de víspera y se dasamparó la nao a parecer de todos y que salvásemos la capitana antes que perder-nos todos. De manera que la nao dexamos allí sin sacar de ella cosa ninguna, más allá de oro y plata y la gente.

Avemos tenido muchos traído muchos tiempos contrarios de vrisas. Y ansí llegamos a la tercera a trece de noviembre arto necesitados de comida. Y sur-gimos allí a mediodía con tiempo muy sereno y claro y ansí estuvo hasta la media noche, que entró el tempo tan de golpe que vino garrando el áncora gran trecho. Y, veyendo que no tenía el áncora, mandé cortar el calue y hacer vela y salirme a la mar, estando la mayor parte de la gente en tierra, que por el trauajo salieron a tomar refresco y andúbelos aguardando fuera.

Y vinieron todos en vna carabela que yo traía concertado con los pasajeros que ellos pagasen el flete de casco de la carabela y yo la gente y la vitualla y las municiones. Y así le heché doce personas y un piloto y armas y artillería.

Y allende de la gente de la carabela, a los pasajeros cuesta el flete de la carauela trecientos e cinquenta ducados. Y a mi me cuesta docientos y cin-quenta ducados la gente y lo demás. Lo qual traigo conmigo porque me pareció que combenía.

En este galeón Sant Pelayo vienen como mil y quatrocientas barras de plata, poco más o menos. Y creo no hierre llamar más o menos. De éstas son de su magestad docientas y ochenta y una y como sesenta de difuntos. Lo más es de mercaderes.

También vienen algunos caxones de plata corriente y como hasta quince mil esos en oro del galeón Santa Clara. Vienen para su magestad ciento y sesenta y cinco barras. [...] son dos más y como quatro mil castellanos de oro y para particulares como quinientas y setenta barras de plata y diez y diez y siete par[ti]das de oro, que podrán valer como diez mil castellanos. Y diez y siete caxones de plata corriente y como cinquenta partidas de plata corriente. Y en la capitana ay también muchas partidas de plata corriente.

Yo tengo pensado que no viene en este galeón nada por registrar. Por[que] alguno venía por registrase, aunque poco, porque los que lo trayan se querían quedar en la Hauana o registrarlo allí.

En desembocando, avisé que si trayan dineros los registrasen y ansí los registraron. Y lo que hauía de la flota de tierra firme se perdió sobre

Cartagena la nao Santa María de Vegonia, de que era maestre Galdámez y ahogáronse en ella trece personas y ninguno fue maestre ni piloto.

En el Golfo Grande, como cinquenta leguas de la Vermuda, topamos un narlechuelo, que hera un barco que hizo ay en Seuilla Juan de Melenburque, cargado de cueros. Y se hauía partido de él con temporal del corro, con otro nauío que le aguarde, porque andaua poco y por la falta que taya de comida.

Las mercadería valieron bien, las que fueron al Nombre de Dios digo [los] de la flota, que fue todas, pasaron de ciento por ciento de botija del vino valía dos pesos y dos tomines en Saydela.

En esta nao no viene pasagero que de contar sea, sino don Antonio Vaca de Castro y Juan Vázquez de Coronado. Otros vienen gente de poca manera, al parecer.

Este portador lleua los despachos para su magestad, para si vuestras mercedes quisieren despachar luego a su magestad. Porque en lo de la moneda no ay más de lo que digo y ansí lo escriuo a su magestad en otra carta que va con esta. Suplico a vuestras mercedes la ymbien con su pliego. Y si se quisieren informar más de alguna cosa, el portador lo dirá.

Yo vine a este puerto por más no poder. Porque entro sin ganas y destrozado y jamás navío corrió más trabajo que nosotros cabo esta mala tierra, como el portador dirá.

Vuestras mercedes vean lo que mandan de esta plata y de lo que más vuestras mercedes mandaren me podrán avisar y el registro y las cartas irán mañana.

Guarde Nuestro Señor. Fecha de Cádiz, tres de diciembre de 1564 años. Veso las manos de vuestras mercedes. Esteban de las Alas.

Documento II

1595, agosto, 28.

Carta de Luis Fajardo, caballero de la Orden de Calatrava y comendador del Moral, que sería general de la Armada, dirigida al rey Felipe II, en la que el da cuenta de un viaje de regreso de las Indias.

Archivo del Museo Naval. Colección Vargas Ponce. Ms. 391, nº 1239, fol. 431 y 432.

Señor

Esta armada que vuestra majestad me mandó encargar quedó con la partida del general Francisco Coloma de la manera que en otras míass abrá vuestra majestad entendido. Y después acá a sido Dios servido yr juntando las cosas del reparo y despacho de ella con tanta prosperidad que a los ocho de julio partí del puerto de la Havana con toda la plata y demás hacienda de Honduras, Nueva España y Tierra Firme y en mi conserva los generales Luis Alfonso Flores y Marcos de Aranburu.

De la hacienda que se lleua registrada, así de vuestra majestad como de particulares, ymbío con ésta una relación conforme a la que me han dado los dichos generales y oficiales de las flotas.

Del dicho puerto salieron conmigo cinquenta y quatro velas. De éstas se apartaron en desenvocando la Canal dos para Puerto de Plata y una a la Florida y otra que faltó pocos días después. Se entiende que fue a las Islas de Canaria, donde lleuaua su viaje. Con que vinieron a quedar en cinquenta. De los quales me faltan hasta ahora otras tres. Que la una es un patache de Cristóbal Montes, que venía tan zorrero, que habiéndonos cargado un poco el tiempo, con mal semblante, a la desembocada de la Canal fue de parecer el general Luis Alfonso Flores, que venía haciendo oficio de almirante, recogiendo las naos, que no hera aquel parage ni tiempo para aguardar mucho sin riesgo de perderlo todo por un patache de tan poca importancia. Y haviéndose conformado con esto mi piloto mayor y el capitán Pedro de Esquivel, que era de esta capitana, seguimos nuestro viage. La qual resolución aprobó el general Marcos de Aramburu, aviéndoselo ynbiado a consultar.

Los otros dos navíos que faltan son un flusieste de Santo Domingo, que traía cueros, y una barca de Cartagena con pasajeros portugueses (*sic*), que

esas no se vieron quedar por hauerse desaparecido de noche en la costa de Portugal, por los fines que suelen, en que se debía executar con rigor las órdenes que vuestra majestad tiene dadas por los muchos ynconvinientes (*sic*) que de esto se siguen.

Con las quarenta y seite velas restantes è llegado oy a reconocer la boca de Lisboa, entre las quales traygo de guerra doce galeones y dos flusiestes y quatro pataches en que entran las quatro capitanas y almirantas de las flotas y el galeón Sant Antonio, que armó de la flota de Nueva España, en lugar de Urca, que trujo don Francisco del Corral, por no ser buena de vela, ni tan a propósito para de guerra. Y otro finistre de Domingo sauli muy bien artillado.

Por no hauer reconocido las Islas de los (*sic*) Azores ni haver encontrado de quién tomar lengua del armada de vuestra majestad ni de la de los enemigos, me pareció venirla a tomar en este parage a donde despacho un patache al gobernador de Lisboa, escriuiéndole me avise si ay nueva del armada en el Cauo. Y con su respuesta no la aviendo que obligue a entrar en este puerto, seguiré mi viaje a Sant Lucar o Cádiz.

A veinte y dos de junio fue el último aviso que tuve de vuestra majestad, con dos cartas de seis y siete de mayo, y porque en ellas se remite la partida de esta armada a la venida del general Marcos de Aramburu y que la nauegación fuese por donde me pareciese, con acuerdo de los generales y almirantes se tomó sobre ello el acuerdo que vuestra majestad abr[á] visto en el vltimo despacho que ynbié a La Hauana, que es el que se ha seguido.

Y porque en estas vltimas cartas vuestra majestad no me mand[a] decir que abra ni dege (*sis*) de abrir la que antes e me ymbió secreta, que recibí con otro duplicado, la vine a abrir en el puerto. Que por ella se me manda, aviéndola yo solo visto y pareciéndome que pues en las vltimas de vuestra majestad no se me dice que ay armada grande de enmigos y que pueda elegir el viage (*sic*) que me pareciere, que no avía para qué vsar de más diligencias de la que a[...]auía digo que hago con el gouernador de Lisboa. Pues si en el Cauo de San Vizente vbiese cosa que diese cuidado, allí se tendría aviso de ello. Y así he buuelto a cerrar la carta y la ymbió con el duplicado de ella en manos del del secretario Juan de Ybarra.

De la nauegación y derrota que se ha traydo, embío con ésta una relación y siempre que se pareciere temprano me parece que podrá asperar (*sic*) el buen subceso. Y en esta jornada hasta ahora se visto en que yo he procurado

por mi parte poner el cuidado que deseo en todas las ocasiones del servicio de vuestra majestad, a quien puedo asegurar (*sic*) que el metal de las Indias no me a mudado la condición con que nací y que estose hechará de ver en las pocas quejas y demandas que de mí yrán y en l[as] deudas que lleuo, que a todas dará quenta el pagador de vuestra majestad, a quien le he pedido prestado lo que me ha faltado para sustentar mi casa y camaradas. Por no prendarme de nadie. Y con eso e dado satisfacción [a] todos y pude salir de La Hauana sin dejar allí a nadie quejoso y co[n] mucha conformidad del gobernador y demás ministros.

La misma e traído con los generales de las flotas, porque aviéndolos allanado en que no hauía de haver más que un estandarte y farol, en todas las demás cosas les e guardado lo que vuestra majestad les da, añadiéndoles lo más que ellos han gustado, porque ocasiones de cirimonias (*sic*) de poco fundamento no tuviesen ocasión de quejarse de mí ni de nada se embarazase el servicio de vuestra majestad. Aunque para adelante es bien que todas estas cosas queden ajustadas.

El assiento del vizcocho y demás vastimentos que el general Juan Francisco Coloma y los demás ministros hicimos en la Hauana para la provisión de esta armada, me vino a sobrar laguna cantidad, especialmente de vizcocho, por hauer avido tan poca gente que lo agtase. Y así probeida la armada de lo que hauía menester para tres meses, me vinieron a sobrara del dicho vizcocho tres mil quintales, poco más o menos. De los quales embarqué mil, repartidos en todos estos navíos y los otros mil con las demás cosas que sobraron, así de acancia, beca y otros peltrechos dege (*sic*) encargados al tenedor de de bastimentos de La Hauana y al cargo del governador don Juan Maldonado para que se vendiese al mayor precio que se pudiese. Y que no haviendo quien lo comprase, se gastase con la gente de las galeras, poniendo el dinero que montase en la caja por del avería.

Lo qual se hizo con acuerdo de los generales, almirantes y contador, por no poderlo tarer sin sobrecargar mucho los navíos de guerra y pareciendo que tendría allí mexor salida que en España. Y así conforme a esto podrá vuestra majestad mandar lo que de los mil quintales que allí se lleuan de sobra y lo que no se oviese gastado de la provisión de los tres meses se ha de hacer. Que el vizcocho es tan bueno que no se gasta tal en España.

La relación del cargo del pagador y de lo que ha gastado, si no se pudiere ynbiar aora, lo haré en llegando a San Lucar o Cádiz.

La gente de mar y galera que viene en esta armada an seruido bien y ban pobres y rotso y para que en las demás ocasiones acudan con más gusto a seruir combendría que vuestra majestad mandase se les pagase en llegando a dar fondo lo que se les deue y lo que se ha de hacer de las tres compañías nuevas que trajo don Francisco del Corral y si se an de agregar por cuenta del tercio o reformar y si la dicha infantería se ha de yr luego alojar, porque con tan larga jornada y a la entrada del invierno sentirán mucho el tenerlos embarcados.

El galeón de Leonardo de Ayala, que a días que sirue en esta armada, está tan inútil y zorrero que tuve muchos pareceres para despedirle en La Hauana y así no me atreví a meter en él ninguna plata. Éste se podría despedir en entrando al puerto y reciuir en ese lugar el galeón Begoña de Pedro de Liendo, que es que trujo don Francisco del Corral y aora viene por almiranta, que es muy bueno, nuevo y de buen porte y manera.

En La Hauana murió el capitán Pedro Díaz de Nauia, que era de los del tercio y del galeón San Juan de Langara, y en su lugar provey la compañía y galeón en don Antonio de Castro, que es de los capitanes que ha muchos días que sirue en esta armada y fue reformado aora dos año, viniendo en ella por entretenido. El qual en la jornada del año pasado a la guarda del Cauo anduvo siempre conmigo y después acá le encargué el oficio de sargento mayor y en esta ocasión y en todas le e visto servir con mucho cuidado y satisfacción. Por lo que suplico a vuestra majestad le mande confirmar el dicho nombramiento.

De las demás cosas de esta armada dará cuenta el alférez don Antonio de Beaumente y Navarra, a quien ynbí con este aviso y por los servicios suyos y del capitán don Claudio de Veaumonte, su padre, suplico a vuestra majestad le haga la merced que su persona merece. Cuya cathólica persona guarde Nuestro Señor como la christiandad ha menester. De la capitana Fresneda, 2[8] de agosto de 1595.

Viniendo en demanda de la Roca para hacer la diligencia que arriba digo con el gobernador de Lisboa me a escaseado el tiempo, de manera que no me da lugar a tomar aquel parage y así embío en una carabela para que heche al que la lleua en tierra más cercana y yo voy siguiendo mi viage (*sic*) la vuelta del Cauo de san Vicente por no perder ningún tiempo.

Don Sebastián de Aranguia viene haciendo oficial de almirante en esta armada. Y en las ocasiones que le han tocado a servido con tanto cuidado y satisfacción que merece le haga vuestra majestad merced. Don Luis Fajardo.

Documento III

1595, agosto, 28.

Relato de navegación del piloto mayor de la armada real Francisco Gallegos, saliendo del puerto de La Habana hasta llegar al cabo de san Vicente.

Archivo del Museo Naval. Colección Vargas Ponce. Ms. 391, nº 1239, fol. 433.

A los ocho de julio de mil y quinientos y noventa y cinco años, sáuado por la mañana, salió don Luis Faxardo del puerto de La Hauana con el armada de la guardia de la carrera de las Indias y flota de Nueva España del cargo del general Luis Alfonso Flores y nauíos de Tierra Firme que trajo el general Marcos de Aramburu y los demás de la provincia de Honduras y otras partes, en que se juntaron cinquenta y quatro velas con las quales hice la nauegación por estos regnos de Castilla en la forma siguiente:

El dicho día se salió del puerto de La Hauana con biento briza y en dos días nos pusimos con el pan a Matanzas al surudeste y se fue atravesando con el mismo viento hasta que otros día siguiente nos dio el viento del sures-te, con que al nordeste que está al norte donde reconocimos la entrada de la costa de norte sur de la Florida, que es un canal. Y allí se andubo un día con bonanza hasta la noche, que nos dio el viento fuerte, con que fuimos gobernando al norte a escora larga hasta que desembocamos sin suceder cosa que pesadumbre nos diere. Y así nos hallamos al quinto día en veinte y nueve grados, a donde se fue gobernando al esnordeste, por hauer alargado un poco más el viento.

Por esta derrota se nauegó hasta ocho grados con vientos bonancibles, pasando a la vanda del norte de la Vermuda, más de quarenta y cinco leguas apartados, donde tuvimos algunas calmas y contrastes de briza vonancible.

De allí a dos días se tornó el viento a alargar, con que se vino gobernando al este quarta a el nordeste, hasta quarenta y dos grados y medio, donde yornamos a tener otras bonanzas y libres de corrientes, que parecían venir atrauesando de norueste sureste y de norte sur.

Otro día siguiente, de donde entendimos salían de la ensenada la gran baya, esta[mos] en aquella altura, venimos gobernar do al este, por no multi-

plicar más altura, hasta estar más adelante y antes de llegar a norte sur, como el cuervo ciento cincuenta leguas, nos cargó un golpe de brisa de nor[te] nordeste y nordeste con alguna furia, aunque no hizo ningún daño. Y de allí se fue gobernando con al dicha brisa, llebando poca vela al essueste y hasta quarenta grados, de donde se volvió a birar la vuelta del nort[e] por no disminuir más altura hasta que fue alargando más el viento por el leste (*sic*) la suerte con que pudimos yr gobernando la vuelta del nordeste y normordeste.

Y por esta derrota, aviendo llegado a quarenta y tres grados, que hera conforme allá avido y nauegación, se volvió a gobernar al este hasta el pasar de todas las islas de las Azores yendo aparca[os] a la banda del norte, yendo de la mar cercana cinquenta leguas delante de la de San Miguel otras setenta demorándonos la oja y el [...] al suerte.

En este parage nos dieron vientos variables de una banda y otro con que se vino diminuyendo altura, hasta ponernos la esteva [...]te con la roca. Y estando en su altura veinte y cinco leguas de tierra poco nos dexó hacer el camino del este para tomar la dicha roca, como está acordado, y conforme al rumbo que agora se lleua se yrá a tomar entre Sinel y el cauo de San Vizente.

Que es todo lo que de la dicha nauegación de puede decir hasta la partida de este aviso. La qual dicha relación se a hecho por la nauegación y puntos de don Francisco Gallegos, piloto mayor de esta real armada, aviendo visto los puntos de los demás pilotos.