

1177
E
6

CONCURSO RICARDO MIRO

106

SECCION : E N S A Y O S

1962

" CASTILLOS EN TIERRA FIRME "

(Las fortificaciones en el Istmo
de Panamá en el siglo XVII).

V.1, l.1

p o r

" P A B L O "

I N D I C E G E N E R A L

I N T R O D U C C I O N	pág.	I
<u>CAPITULO I</u>		
El ataque y la defensa en Tierra Firme.	"	1
<u>CAPITULO II</u>		
Las Flotas de Indias.	"	16
<u>CAPITULO III</u>		
Las defensas de Portobelo en el siglo XVII	"	36
Descubrimiento. Origen del nombre de Portobelo.	"	36
Fundación de Portobelo. Primeras fortificaciones	"	53
Drake fracasa en su intento de lle- gar a Panamá.	"	78
Enfermedad de Sotomayor	"	92
Evolución de las primeras fortifi- caciones de Portobelo	"	97
Ataque de Parker a Portobelo.	"	114
La ciudad de Portobelo en 1607.	"	118
Informe del Conde de Chinchón	"	137
La ciudad de Portobelo en 1628.	"	141
Pérdida y captura de la Isla de Santa Catalina.	"	177

Captura de Portobelo (1668).	pág.	179
<u>Apéndice I</u> : Informe de minoría presentado en la Junta de Guerra por D. Fadrique Enríquez y el Lic. D. Jerónimo Camargo".	"	225
<u>Apéndice II</u> : El Calendario	"	227
<u>Apéndice III</u> : "Carta enviada por Morgan desde Portobelo al Gobernador de Panamá, D. Agustín de Bracamonte"	" "	232
Contestación del Presidente de Panamá D. Agustín de Bracamonte a Morgan.	"	234
"Provisión dada al Maestre de Campo D. Juan Fernández de Salinas y Cerda, Caballero de la Orden de Calatrava y Adelantado de las Provincias de Costa Rica y Nicaragua"	"	235
"Segunda carta de Morgan al Presidente de Panamá D. Agustín de Bracamonte".	"	236

CAPITULO IV

Los Caminos transístmicos en los siglos XVI y XVII.	"	237
El camino de Cruces y el Chagre	"	237
Camino de Portobelo	"	250
<u>Apéndice I</u> : Exploraciones de Robert E. Rennie.	"	257

CAPITULO V

La defensa de la Boca del Chagre.	"	261
Primera captura del Fuerte de San Lorenzo	"	288
Guarnición del Fuerte de San Lorenzo en 1656	"	311

Segunda captura del Fuerte de San Lorenzo	pág. 326
Reconstrucción y reorganización del Fuerte de San Lorenzo (1671).	" 342
<u>Apéndice I</u> : "Título de Castellano de D. Alonso de Alcaudete". . . .	" 277

CAPITULO VI

Las defensas de la ciudad de Panamá . . .	" 381
La Ciudad de Panamá a finales del siglo XVI	" 381
La ciudad de Panamá a principios del siglo XVII.	" 390
Las defensas en Panamá la Vieja . .	" 393
Fortificación de las Casas Reales de Panamá	" 399
Incendio de Panamá de 1643.	" 418
Pérez de Guzmán y el Conde de Lemos	" 425
Destrucción de Panamá (1671). . . .	" 436
Panamá después de su destrucción. .	" 451
Las defensas de Panamá la Nueva . .	" 474

CAPITULO VII

Los Ingenieros militares.	" 490
Los Antonelli	" 490
Bautista Antonelli.	" 498
Juan Bautista Antonelli "el Mozo" .	" 524
Cristóbal de Roda	" 529
Juan de Somovilla Tejada.	" 536

CAPITULO VIII

El armamento en Tierra Firme durante los siglos XVI y XVII.	pág. 546
<u>Artillería</u> . Historia.	" 555
Material.	" 556
Formas, tipo, nomenclatura.	" 559
Montaje	" 565
La pólvora.	" 566
Proyectiles	" 569
Accesorios de las piezas de Artillería.	" 571
Alcance	" 572
Puntería y técnica.	" 573
Escuelas de Artillería.	" 574
Evolución de la Artillería en Tierra Firme	" 576

CAPITULO IX

Las guarniciones en las plazas de Tierra Firme	" 591
Guarniciones de Bayano y Chepo.	" 606
<u>Apéndice I</u> : "Relación de sueldos de la guarnición de Tierra Firme en el año 1607".	" 609
<u>Apéndice II</u> : "Sueldos de la guarnición de Panama en el año 1672"	" 612

CAPITULO X

España a fines del siglo XVII.	" 615
--	-------

CAPITULO XI

Fortificaciones en el Darién	" 621
--	-------

Los escoceses en el Darién.	pág. 625
Segunda expedición de los escoceses	" 649
La tercera expedición de los escoceses	" 650
El Gobernador Díaz Pimienta sale de Cartagena.	" 657
<u>Apéndice I: "Proclama del Rey Guillermo prohibiendo toda ayuda a los escoceses de la Compañía del Darién"</u>	" 688

CAPITULO XII. APENDICE

Legislación	" 690
Leyes sobre fortificaciones	" 692
Leyes en relación con Castillos	" 697
Leyes sobre armamento	" 702
Leyes sobre Castellanos y Alcaldes de Fortalezas	" 706
Legislación sobre soldados y guarniciones.	" 714
Leyes sobre situados y sueldos.	" 719
Leyes sobre Flotas de Indias y sus armamentos.	" 722

I N T R O D U C C I O N

Si por un instante me fuera permitido tomar un descanso en la perenne lucha con el devorador de hombres, Cronos, dios del tiempo, y dejando de blandir su afilada guadaña, quisiera darme una tregua, conduciéndome a las escondidas fuentes de Castalia e Hipocrene, quizás esto me daría la oportunidad tantas veces soñada de buscar a la divina Clío, diosa concedora de la Historia, a la que encontraría sin duda sentada junto a su caballo Pegaso compartido con las otras ocho Musas, sus hermanas. Cubiertos los ondulados cabellos con una corona de laurel, la divina hija de Mnemosina, graciosa y sutil como ninguna, estoy seguro que gustosa se prestaría a mostrarme el contenido del

eterno pergamino que lleva en sus manos y dejando a un lado la trompeta, símbolo de su vocación, apagaría la sed de conocimientos que devora mi alma.

Así pensaba cuando acodado sobre mi mesa de trabajo, trataba de desenredar la madeja que ante mí se ofrecía y que podría llevarme por el intrincado dédalo del pasado singular y no repetido que intentaba desentrañar.

Y Cronos, amable enemigo, dióme la oportunidad deseada, cesando en su lucha y llevándome de la mano ante la estudiosa Clío, que adivinando mi interés, tal como yo esperaba, permitióme leer el pergamino.

Ante mi vista aparecieron sinnúmero de datos, fechas, documentos y hasta dibujos, planos, mapas y todo cuanto mis mejores deseos hubieran podido soñar, pero Cronos, el devorador de hombres, impaciente, creyó que aquella ojeada había sido suficiente, y aunque quise absorber siquiera fuera en forma fotográfica todo lo que ví, sólo me fué posible captar en un abrir y cerrar de ojos, -después de encomendarme a Mnemosina, diosa de la memoria, una parte infinitesimal de todo cuanto constituía el tema de mi trabajo. Cronos no perdona, y si fué por un instante caballeroso, aquel momento de debilidad hube de pagarlo más tarde con una lucha sin cuartel, despiadada, en la que estuvo a punto de vencerme.

La adorable Musa de la Historia, cuya sonrisa dulce y persuasiva no me será posible olvidar, me dió la oportunidad

que buscaba. No puedo quejarme de ella. Tampoco quiero culpar a Cronos, mi eterno contendor. Cúlpese tan sólo a mí, si no supe interpretar ni aprovechar la oportunidad de contribuir al conocimiento de una época de la Historia del Istmo, obscura, pero interesante, aleccionadora y de la que sin duda puede extraerse una profunda filosofía.

Cubiertas de vegetación las ruinas y cubiertos de polvo los documentos que a ellas se refieren, yacen ambos olvidados esperando la mano que los limpie y descubra a la luz. Testigos mudos de un pasado remoto, parecen revivir por unos instantes y mostrar al curioso investigador la vida que en ellos latiera, las pasiones que sobre ellos rodaron, las luchas que presenciaron.

Por eso el investigador trata de tomar entre sus dedos temblorosos el hilo de la madeja enredada, y busca uno por uno los fragmentos del mosaico panorámico de toda una época para reconstruir^{la} en un intento de saber la verdad de lo que pasó, y ante nuestros ojos van surgiendo como fantasmas de ese pasado una por una las estructuras, y se elevan de nuevo como sombras los Castillos en la Tierra Firme, la tierra que soportó y soporta tantas generaciones, indicándonos cómo se llevó a cabo la evolución de la vida en el Istmo de Panamá hasta llegar a nuestros días.

Para rehacer la Historia es indispensable el documento, pero no sólo el documento gráfico, la carta, el plano, sino las

estructuras mismas cuando de construcciones se trata. La Historia se hace más completa si en la mano tenemos la copia documental y ante nosotros los restos de la vieja fortaleza en cuyas partículas puede leerse como en un libro abierto la microhistoria, la que se hizo día a día, minuto a minuto. Y así la labor crítica que el historiador realiza ante el estudio de ambos documentos, el escrito y las ruinas, es más completa y puede llegar a captar mejor el espíritu que animó a sus creadores. Y si la Heurística y la Hermenéutica nos permiten la construcción de los cimientos de la Historia por la búsqueda paciente de los datos y más tarde la ordenación de los mismos y su síntesis, no es menos cierto que ante unos restos de cal y canto podemos inclinarnos reverentes mientras van siendo puestos a la luz, medidos, analizados y sobre ellos cotejados los documentos para hallar la verdad histórica libres de prejuicios y tratando de resumir lo que pasó, no por mera curiosidad, sino para que sirva de ejemplo y oriente sobre la conducta a seguir si esto es posible.

No vamos a insistir en el hecho de que para obtener información que llevara a la realización de este ensayo, fueron necesarios años de paciente labor, recompensada en muchas ocasiones con el hallazgo de documentos inéditos que permitían realizar nuevos aportes al conocimiento de nuestro pasado, documentos olvidados en los anaqueles de algún archivo privado o entremezclados con otros de menor importancia en Archivos como los de Madrid, Sevilla, Simancas, Lima, Bogotá o Londres, docu-

mentos que nos permitieron conocer acontecimientos no mencionados anteriormente.

Los límites que impusimos a nuestro trabajo fueron los cronológicos, limitándonos al siglo XVII con sus antecedentes escasos del XVI, y el tema, todo lo relacionado al ataque y la defensa en el Istmo de Panamá, Tierra Firme que aunque a veces se tambaleó, supo en fin de cuentas resistir de una u otra forma los embates de sus enemigos.

Sabemos que la Historia no puede ser un relato absoluto, total, y menos, definitivo, de tal o cual etapa de la vida de un pueblo. El que ensaya -humana labor, específica del hombre-, sólo trata de llegar a la meta. De la tupida red del pasado sólo es dable seleccionar los nudos del tejido, pues el tejido mismo es tan sutil que al tocarlo se deshace. Sólo los nudos, los cruces de los infinitos hilos, los puntos donde éstos adquieren el grosor suficiente, son los que permiten darnos cuenta de lo que fué la trama. Forzosamente la Historia ha de ser una selección, una antología, sin pretender más que investigar en el más noble sentido de la palabra, pues ni como ciencia ni como arte se le ha querido dar carta de naturaleza.

El que investiga pretende quizás luchar contra el olvido y la Historia sirve a esta finalidad como un lazo de unión entre el pasado y el porvenir, y en nuestro tiempo -así nos distinguimos de los hombres de épocas pasadas-, tratamos con todas las fuerzas a nuestro alcance de reconstruir el pasado y de inte-

grarlo en la Weltbild o imagen del mundo.

Nuestro intento no es más que extraer de la enorme corriente del río de la vida cuanto objetos podamos salvar de la destrucción total antes de que desaparezcan en las procelosas aguas, antes de que se confundan las aguas con el mar de la eternidad. Una vez salvados unos cuantos de estos objetos del naufragio y puestos a secar en la orilla, uniremos los fragmentos dispersos unos con otros si es posible, interpretando el conjunto, a sabiendas de que sólo nos va a dar una ligera idea de cómo era el todo antes de su destrucción.

Los objetos salvados así, son en nuestro caso, en primer lugar las ruinas, muchas de ellas firmes en la Tierra Firme, esperando tan sólo la mano que vaya a limpiarlas, a acariciarlas, a medirlas, a fotografiarlas, a sacarlas del olvido en que yacen. Estos son los documentos más importantes y más reales. Luego están los Archivos, en cuyos folios gastados por el tiempo veremos la verdad y la mentira, las dos caras de la moneda, que unas veces será legítima, de buen sonido, y otras falsa, con sonido de plomo, pero en un uno y otro caso la realidad psicológica de hombres y situaciones habrá de ser interpretada sin apasionamiento, fríamente, dando al César lo que es de César y a Dios lo que es de Dios.

En las páginas que siguen puede verse nuestra personal interpretación de hechos que tuvieron lugar hace tres siglos.

Con esto está todo dicho. Si dos diarios en nuestros días interpretan el mismo hecho histórico en formas opuestas, si diez testigos presenciales de un acontecimiento de la vida real no explican de una misma forma lo sucedido, podemos asegurar, sin temor a equivocarnos, que tres siglos después y a la vista de una documentación que por amplia que sea, siempre ha de ser parcial, otro investigador interpretaría de otra forma lo que nosotros interpretamos aquí, pero como ya dijimos, esto es un ensayo, susceptible de enmienda y con todas las limitaciones de la naturaleza humana. Pero sí podemos asegurar que en estas líneas va nuestra mejor intención de contribuir en una forma justa al estudio de nuestra Historia, tan confusa todavía.

Digamos como Herodoto que "la Historia es una investigación hecha con cuidado" y no pretendamos más de esto. Y puesto que investigamos hechos singulares, no será dable generalizar sobre ellos, ni extraer leyes del relato de los acontecimientos pasados, como tampoco utilizarla como base para predecir el futuro.

La Historia del ataque y la defensa del **Patmo** de Panamá durante el siglo XVII comienza con la construcción de las primeras defensas de Portobelo y termina con la expulsión de los escoceses del sitio de Zamora y Bahía de Nueva Calidonia, amplio período en el que después de numerosos intentos logra establecerse un sistema defensivo triangular, cuya base y vértices son Portobelo y Boca del Chagre y cuyo punto de apoyo y tercer vér-

tice fué la ciudad de Panamá. Sobre este triángulo se concentraron los acontecimientos insistentemente, repitiéndose las situaciones por ser las mismas las finalidades. Dramatis personae: el soldado, el comerciante, el corsario, y el Ingeniero Militar.

Y la piedra istmeña que por milenios no fuera más que lava volcánica adquiere forma ante el golpe del cincel y la piqueta y se dispone artificialmente en discutidas estructuras siempre cambiantes, siempre mejoradas y jamás definitivamente logradas como productos propios del genio humano: los Castillos, que presenciaron la vida de los hombres que pasaron por ellos, con sus virtudes y sus vicios, testigos mudos pero capaces de hablar al que los estudie cuidadosamente.

Estos Castillos son el principal personaje de este intento de hacerlos vivir de nuevo para nuestras generaciones, y sobre todo hoy en que ya es una realidad la Carretera a Portobelo, que otrora fuera el sueño de hombres como Felipe II, Sotomayor y Antonelli. Sobre ella una corriente constante ha de llevar a las nuevas generaciones, como los viejos caminos reales llevaron a las pasadas, para que contemplen y estudien y fotografíen los restos de aquellos colosos y sus cicatrices y para que se llegue a hacer de aquella riquísima zona arqueológica un punto turístico de primera fila, que algún día producirá,

"El ataque y la defensa en Tierra firme "

La defensa no es una creación artificial de los hombres, es un principio eterno de la naturaleza. Desde los tiempos más remotos el hombre trató de luchar contra el medio ambiente aumentando su fuerza con los recursos que su ingenio pronto puso a su disposición. De los agentes atmosféricos se defendió con pieles de los animales que capturaba, y con la construcción de viviendas se protegió de la lluvia, del sol y de la intemperie. Al colocar esa vivienda en alto o en sitios inaccesibles para los animales, estaba aplicando el principio natural de defensa.

Cuando como prolongación de su brazo que le resultaba corto para defenderse o para atacar a animales de mayor tamaño que él, utilizó la maza o la simple rama del árbol, no hacía más que aplicar ese principio de defensa que es común a los animales.

La evolución biológica corrió paralela a la evolución en los medios ofensivos y defensivos. Para protegerse de los golpes, apareció el escudo y el cubrecabezas, y los vestidos acolchados o rellenos de lana de animales.

Conforme el hombre fué mejorando sus armas ofensivas para utilizarlas contra los animales o contra su otro enemigo: el hombre mismo, encontró la réplica en el mejoramiento de los medios defensivos del contrario. Como contrarréplica, el hombre volvió a mejorar a base de ingenio la potencia de sus armas. Así, si la defensa surge como medida para contrarrestar el ataque y el arma

ofensiva, ésta se perfecciona y aumenta su efectividad para batir la defensa.

Por eso en el mundo vemos desde los tiempos prehistóricos una carrera constante entre la defensa y el ataque.

El hombre tiene que ingeniarse para sacar fuerzas de su flaqueza, así que cuando ve que su número es inferior al del enemigo o que sus medios ofensivos son inferiores a los de sus posibles atacantes, recurre a lo que cualquier tortuga o puercoespín haría: se encierra tras una protección o defensa que haga inútiles los esfuerzos del enemigo y que le defienda y proteja contra armas más potentes y número superior. Surge así la fortificación que no es ni más ni menos que la aplicación de ese principio natural de poner al débil en condiciones de defenderse del fuerte.

La fortificación desde sus orígenes aplica también ciertos principios generales, por ejemplo no se hace en cualquier parte, sino que trata de seleccionar el sitio adecuado (estrategia natural) sea un punto de paso, una altura o simplemente los alrededores de un poblado. Surge así la fortificación como idea estratégica de la defensa. Un poblado al descubierto es difícil de defender contra los asaltantes, y fácilmente puede ser reducido por éstos. Pero si el poblado se rodea de una empalizada de troncos de árbol adosados fuertemente unos contra otros, esto supondrá primeramente un obstáculo para el asaltante y el segundo lugar una protección para el que defiende la plaza, que se resguar-

da tras las estacas pudiendo ofender sin ser ofendido.

En general la defensa o fortificación surge como hemos dicho ante la idea de mejorar ~~la~~ propia posición, es decir la situación del propio terreno para aumentar o multiplicar la propia fuerza.

Los primeros españoles que llegaron al Istmo de Panamá sólo construyeron fuertes y fortines de estacada porque era suficiente para detener las flechas de los indios atacantes, pero cuando el enemigo es el pirata armado de arcabuz, mosquete y artillería, se ve obligado a construir fortificaciones de fajina, tierra y estaca que detiene las balas de arcabuz o los proyectiles de la débil artillería de los barcos en las primeras épocas.

Mas cuando la artillería aumenta en su efecto demoledor y aparece la bomba y la carcasa, la fortificación de fajina, que por otra parte no resiste mucho tiempo la acción del clima tropical, se transforma en la de cal y canto, cantería, ladrillo y piedra, es decir en la fortificación real.

Y dentro de la fortificación en el Istmo, también puede apreciarse la evolución respecto a la forma.

A principios del siglo XVI, la fortificación como defensa contra los ataques de los indios es de estacas y así lo fueron las que construyó Colón en el Río de Belén, o la de Nicuesa en Nombre de Dios, o las de Balboa en Santa María la Antigua del Darién y más tarde en Acla. De estaca fueron los fortines de

Los Anades y Santa Cruz mandados construir por Ayora el lugarteniente de Pedrarias Dávila.

Pero la época del fortín de estacas es fugaz y por la misma fragilidad de los materiales no deja rastros para la historia ni para la arqueología.

Cuando las Flotas de Indias llegan a Nombre de Dios, este punto se transforma en un lugar estratégico donde convergen hombres y mercancías, hacia donde se encauza la corriente de la riqueza que se mueve en ambas direcciones Norte-Sur y Sur-Norte, y se hace estratégico todo el Istmo de Panamá. La ciudad capital de Tierra Firme, punto donde convergen las rutas del Sur y donde llegan los galeones de la Flota del Perú, es otro lugar estratégico. La unión de Nombre de Dios y Panamá por medio de un camino que es recorrido por recuas de mulas es como enlace de estos dos puntos, estratégica también.

Cuando aparece la piratería en el Caribe como consecuencia del movimiento de riqueza y productos comerciales que afluyen a esta región, los lugares predilectos de los piratas para dar sus golpes son los puertos terminales donde se espera encontrar mercaderías, oro y plata almacenadas en espera de ser recogidas.

Y será al final del siglo XVI, cuando ante la constancia agresiva de piratas y bucaneros, ante los asaltos contra los indefensos puertos y ciudades del Caribe, surge la idea en el

Rey Felipe II de fortificar todos los lugares estratégicos para poder contrarrestar su debilidad manifiesta en el mar.

Si nos ponemos en el lugar de los técnicos de aquella época y nos preguntan cómo defendernos contra los ataques piráticos en los puertos del Caribe, quizás ofreceríamos dos soluciones teniendo en cuenta la época: 1^o Construir una flota más poderosa que la del enemigo que patrullase las costas e incluso tomase la ofensiva marchando a huscarlos en sus propias guaridas para acabar con ellos, en otras palabras: buscar el dominio del mar. La 2^a solución sería fortalecer los puntos débiles o los lugares donde se suponía que el enemigo podría atacar o tener algún interés en atacar, es decir los puertos y ciudades del litoral. Como complemento de esta medida, protección de los convoyes que recorriesen los mares por medio de armadas debidamente pertrechadas capaces de atemorizar al enemigo y quitarle la idea de atacar en alta mar.

La primera solución constituye una fórmula ofensiva, de ataque, la segunda una fórmula defensiva, dejando la iniciativa del ataque al enemigo, es decir: defenderse sin atacar.

Cuando en 1588, Felipe II enviaba la poderosa Armada que entonces se consideraba Invencible contra Inglaterra estaba aplicando el principio de atacar a la propia cabeza responsable de las depredaciones en Indias, y al destruirla sin duda se hubiera dado un golpe mortal a la piratería que en poco tiempo hu-

biera desaparecido de los mares. Pero la Invencible fracasó en su empeño y Felipe II vióse precisado a optar por la segunda solución, la defensiva, fortificando todos los puertos y ciudades del Caribe, de las Costas de Tierra Firme e Islas, en especial aquellos puntos estratégicos donde se almacenaban las mercaderías codiciadas por ser los puntos donde tocaban las Flotas de Indias, y protegiendo los convoyes de barcos mercantes con Armadas o sea grupos de embarcaciones armadas en son de guerra.

Y en las fortificaciones del Istmo veremos cómo se van aplicando las nuevas ideas y principios de la defensa estratégica. De la torre cuadrada de la Edad Media que dejaba delante de sí un espacio muerto donde el enemigo podía ponerse a salvo, se pasa a la torre circular en la que aunque el espacio muerto todavía existe, es mucho menor sin embargo. Ambas serán substituídas por el trazado en punta, por el baluarte y el frente abaluartado, que eliminan los puntos muertos y permiten batir al enemigo en cualquier posición que se acerque.

Una de las grandes luchas y dificultades que hubieron de vencer los Ingenieros Militares en Tierra Firme fué la acción destructora de los fuertes aguaceros y lluvias tropicales que durante los meses de invierno (mayo a noviembre sobre todo) eran capaces de acabar con la obra realizada durante el verano.

Por eso durante años la lucha constante es por conseguir

el tipo de materiales precisos para que pudieran resistir la acción del clima. Los ataques de piratas eran ocasionales, los del clima, constantes, diarios.

La idea primordial de Ingenieros y técnicos fué aprovechar las condiciones naturales del terreno para mejorarlas por medio de defensas. El gran inconveniente en Portobelo y en Chagre fueron las irregularidades del terreno, los padrastrós y elevaciones que aquí y allá podían permitir al enemigo dominar desde las alturas el interior de las fortalezas. Así veremos a través de la evolución de las fortificaciones en el Istmo durante el siglo XVII que los padrastrós aparecen por todas partes como el gran enemigo de los Ingenieros.

Y veremos cómo en la mayoría de las ocasiones las capturas de los Fuertes no se realizaron de frente, lugar por donde solían ser inexpugnables, sino que las fortificaciones caían al ser atacadas por la espalda. Así ocurrió en Fuerte de San Lorenzo en dos ocasiones, en Portobelo y la misma ciudad de Panamá la Antigua que fué tomada por la parte de tierra.

Cómo consecuencia de esta serie de capturas por la espalda, surge en los Ingenieros militares la preocupación de construir mejores defensas en estos puntos débiles y aparecen así el foso de la punta en Fuerte de San Lorenzo así como los dos medios baluartes por el lado de tierra, y la fortificación del lado de tierra de la Nueva Panamá y las obras auxiliares para proteger el Fuerte de Santiago en Portobelo y el Fortín

de Buenaventura.

Se puede apreciar una constante adaptación de la defensa al ataque y de éste a la defensa.

Toda plaza fuerte consta de un recinto y una ciudadela o castillo. El recinto suele estar compuesto de muros construídos según las reglas del arte, las cortinas que se adaptan en su trazado a los accidentes o relieves del terreno o bien a la forma que se dió a la ciudad en ella incluída o bien a la forma de la costa si se trata de una plaza situada en el litoral, en una península, etc. Y aunque según el arte de fortificar la fortaleza debe a ser posible tener siempre una forma geométrica regular, sea un pentágono o un exágono o un triángulo o un cuadrado, en Indias y especialmente en Tierra Firme hubo que fortificar sin seguir con absoluta precisión las reglas de la poliorcética. Así se utilizó sobre todo la línea quebrada y el frente abaluartado.

En todo castillo que domina y protege la plaza, suele haber un patio fortificado y una torre del homenaje que sirve en último extremo como refugio final caso de que el enemigo capture el resto de la fortaleza. Así sucedió cuando la captura de Fuerte San Lorenzo por Bradley. El Castellano D. Pedro de Elizalde y Ursúa, al ver que los piratas penetraban en el recinto por la brecha abierta en el muro, se replegó a la Casa de la pólvora cercana a la Torre del Homenaje desde la que continuó la defensa hasta que cayó atravesado el cráneo de un arcabuzazo

enemigo. De la misma forma cuando Portobelo cayó en manos de Parker, el Alcalde Mayor y Castellano de Santiago se defendió heroicamente, y cuando vió que los piratas habían logrado subir los muros, se replegó a la Torre del Homenaje, desde donde continuó la defensa hasta que ~~xx~~ quedó acribillado a alfanjazos.

Después de estas aleccionadoras experiencias, los Ingenieros militares se preocuparon de construir una segunda retirada en cada Castillo para que sirviera en casos como los citados para proteger a los defensores de un inmediato final.

La aparición del baluarte en la construcción de defensas fué definitiva para éstas. Ya veremos que en Tierra Firme el baluarte y sobre todo el medio baluarte fué muy utilizado.

Un baluarte en esencia es una obra defensiva de planta pentagonal, convexa, formada por muros o caras que se cortan en ángulos salientes y se quiebran hacia el interior formando los flancos. El quinto lado del pentágono, llamado gola, no existe por ser el lugar que abierto, permite el acceso al interior de la fortificación, pero los flancos se continúan con las cortinas o muros de la fortaleza.

Fué muy común que los baluartes fuesen construídos en los vértices o ángulos de figuras geométricas como triángulos o cuadrados. Así fueron triangulares los proyectos de fortificación de las Casas Reales de Panamá~~x~~ y cuadrangulares los de Fuerte de San Lorenzo.

Pero casi siempre hubo que dejar a un lado la regularidad

en las líneas y utilizar el frente abaluartado como ya dijimos, combinación de cortinas y medios baluartes.

Fosos como obstáculo ante las murallas de castillos se usaron en Tierra Firme, sobre todo en San Lorenzo el Real de Chagre, donde el foso fué siempre preocupación de Ingenieros y constructores, pero se trató siempre de fosos secos, sin agua, sólo como obstáculo con su glacis oblicuo. Tanto es así que en San Lorenzo se ~~construyó~~ ^{que} ~~un~~ desagüe para el foso, por el/se pudiera eliminar el agua de lluvia estancada. Fuertes escarpas o muros que unían las cortinas ante el foso fueron construídas en Fuerte San Lorenzo, así como contraescarpas o muros situados frente a las escarpas que limitaban el foso. A lo largo del ~~muro~~ muro de escarpa circulaba el camino cubierto, del que hay buenos ejemplos en San Lorenzo, Santiago, San Jerónimo, todavía en buen estado.

También hubo foso ante las murallas y Puerta de Tierra de la Nueva ciudad de Panamá y lo hubo ante la defensa de estacas de las Casas Reales de Panamá la Vieja. Pero en Portobelo nunca hubo fosos, quizás por las particulares condiciones del terreno.

Si el dominio de la técnica de la fortificación fué de los italianos en el siglo XVI, como lo había sido de los árabes en el siglo XV, en el siglo XVII son los franceses los que introducen más modificaciones y dan su mayor impulso a la téc-

en las líneas y utilizar el frente abaluartado como ya dijimos, combinación de cortinas y medios baluartes.

Fosos como obstáculo ante las murallas de castillos se usaron en Tierra Firme, sobre todo en San Lorenzo el Real de Chagre, donde el foso fué siempre preocupación de Ingenieros y constructores, pero se trató siempre de fosos secos, sin agua, sólo como obstáculo con su glacis oblicuo. Tanto es así que en San Lorenzo se ~~construyó~~ ^{un}desagüe para el foso, por el ^{que} se pudiera eliminar el agua de lluvia estancada. Fuertes escarpas o muros que unían las cortinas ante el foso fueron construídas en Fuerte San Lorenzo, así como contraescarpas o muros situados frente a las escarpas que limitaban el foso. A lo largo del ~~muro~~ muro de escarpa circulaba el camino cubierto, del que hay buenos ejemplos en San Lorenzo, Santiago, San Jerónimo, todavía en buen estado.

Tambi^{én} hubo foso ante las murallas y Puerta de Tierra de la Nueva ciudad de Panamá y lo hubo ante la defensa de estacas de las Casas Reales de Panamá la Vieja. Pero en Portobelo nunca hubo fosos, quizás por las particulares condiciones del terreno.

Si el dominio de la técnica de la fortificación fué de los italianos en el siglo XVI, como lo había sido de los árabes en el ~~siglo~~ ^{siglo} XV, en el siglo XVII son los franceses los que introducen más modificaciones y dan su mayor impulso a la téc-

nica. Tales fueron Errand de Bar-le-Duc (1594-1620), De Ville (1629-41) y Pagan (1645). Pero brilla con su propio esplendor sobre todos los arquitectos e ingenieros militares Vauban (1662-1706) que con su solo nombre llena todo el último tercio del siglo que nos interesa sobre todo en este trabajo, el siglo XVII.

El Marqués de Vauban, de nombre Sebastian Le Prestre, fué ingeniero militar y llegó a mariscal de Francia. Nació el 15 de mayo de 1633 en Saint Léger de Foucheret en Borgoña, y murió en París el 13 de marzo de 1707. A los 17 años de edad sentó plaza como voluntario en el Ejército de Condé. Al ver sus excelentes cualidades y su valor, el Cardenal Mazzarino le ascendió a Teniente del Ejército de Luis XIV. Pero su mayor habilidad se manifestó en todo lo relacionado con el arte de la arquitectura militar, así que sus jefes le hicieron pasar a formar parte del Comisariato General de las fortificaciones militares.

Tuvo de esta forma la oportunidad de destacar en la rama de la ciencia militar en los sitios de Gravelinas, Yprés y Oudenarde, tomando parte activa en las campañas de Flandes, recibiendo allí su primera herida.

Después de la paz de los Pirineos, tomó parte en la captura de Lille y más tarde ascendió a Brigadier y Mariscal de Campo después de sus éxitos en el sitio de Maestricht en Holanda.

Estuvo después en 1675 en Valenciennes y Cambrai, y ya como Comisario General de Fortificaciones tuvo a su cargo el organizar la defensa de la región comprendida entre los Pirineos y Dunkerke. Dirigió las fortificaciones de Maubeuge, Longwy, Sarre Louis, Hagenau, Thionville, Khel y Landau.

Proyectó para el Duque de Saboya las fortificaciones de Venima, Fenestrelle, Vercelli y Torino. En 1688 fué nombrado Lugarteniente General del Reino, interviniendo y dirigiendo los asedios de Brest, Namur, Charleroi y Mons.

Sin duda fué el Ingeniero militar más grande de su tiempo, culminando su carrera con la elección de Miembro Honorario de la Academia de Ciencias de Francia y el bastón de Mariscal de Francia que le concedió el Rey.

La imaginación de Vauban fué algo extraordinario. A partir de él se multiplican las obras exteriores en las fortalezas, el revellín, la media luna, las tenazas, contraguardias y hornabeques. Imaginó y construyó la paralela y el caballo de trincheras.

Con la idea de que las fortalezas no cayesen al primer asalto, estableció dobles líneas defensivas, deseoso de que siempre quedaran recursos para sostener las plazas fuertes. Una línea de defensas externa formada por amplios bastiones y tenazas y otra interna o magistral formada por un frente con torres en los salientes. Para que la pérdida de un baluarte no supusiera la pérdida de la fortaleza entera, ideó practicar una cortadura en la gola del mismo separándolo del cuerpo prin-

cipal, formando así una segunda retirada o recinto.

Veremos cómo estos principios fueron aplicados en diversas ocasiones por los Ingenieros de Tierra Firme y los venidos de Cartagena, aunque también serían objeto de críticas por parte de algunos expertos técnicos militares. Por ejemplo, en la parte situada frente a la Puerta de Tierra de la nueva ciudad de Panamá se construyó una doble línea defensiva. Pero como la escasez de hombres no permitía realizar una defensa adecuada, se decidió que era mejor eliminar la obra exterior que constituía un peligro si cayese como podría caer fácilmente en manos del enemigo.

Los caballeros, a los que tanto se recurrió en Tierra Firme, eran fortificaciones colocadas en lugares situados a cierta altura, con muros sólidos, a veces abaluartados, que servían para dominar el interior de la plaza, sirviendo como retirada en caso de necesidad.

A veces frente al centro de la cortina se colocaba un pequeño frente o revellín, cuyo foso podía tener de 18 a 24 metros de anchura.

La tenaza era otra obra exterior con uno o dos ángulos retirados, sin flancos, situada delante de la cortina. Se colocaba como refuerzo de la defensa en lugar de los primitivos antemuros paralelos a la cortina que se llamaron falsa braga o barbacana. Las tenazas tenían la ventaja de que cubrían del

fuego enemigo las poternas del centro de la cortina que eran puertas situadas en los muros para favorecer las salidas de los defensores con objeto de contraatacar.

Hornabeques también fueron utilizados en Tierra Firme y consistían en fortificaciones exteriores compuestas de dos medios baluartes unidos por una cortina. Los hubo en Fuerte de San Lorenzo y también en la parte de Tierra de Panamá la Nueva. Servía como las tenazas para proteger el frente de la fortaleza, pero era más fuerte obra pues protegía los flancos gracias a los medios baluartes.

Las contraguardias eran también obras exteriores compuestas de dos caras que formaban ángulo que se construían delante de los baluartes para cubrir sus frentes.

Las medias lunas eran fortificaciones que se construían delante de los baluartes, sin cubrir enteramente sus caras.

Durante el siglo XVII los medios de ataque que se emplearon contra las fortificaciones del Reino de Tierra Firme fueron: la sorpresa, el ataque con minas cavando galerías tratando de destruir los muros, la brecha en el muro utilizando los proyectiles de la artillería concentrándolos en un punto, la escalada con simples escaleras improvisadas o preparadas, el incendio por medio de bombas o flechas enarboladas y el cañoneo desde los **barcos**.

Los medios de defensa fueron: aumentar la solidez de los

muros, el espesor y la altura. Rellenar los baluartes con tierra o cascajo, construir galerías contraminadas, construir segundas retiradas, construir bóvedas de piedra eliminando poco a poco las construcciones internas de madera y teja que eran más frágiles y combustibles, y la construcción de caballeros para dominar el recinto de los fuertes organizando la retirada en caso de necesidad. Todo esto además de las obras exteriores mencionadas.

Es así como fueron evolucionando las defensas de Tierra Firme durante los siglos XVI y XVII, aunque las del XVI apenas pasaron de fuertes de estacas, ya que las verdaderas fortificaciones del Istmo no comenzaron a construirse sino a fines del siglo XVI y principios del XVII.

CAPITULO II

" Las Flotas de Indias "

Poco después del descubrimiento de América comenzó un activo comercio entre las nuevas regiones y la Península, desordenado e irregular al principio por lo que para encauzarlo metódicamente se creó en Sevilla por Decreto Real de 20 de enero de 1503, la "Casa de la Contratación⁶ y Negociación de Indias". Y seguramente fué elegida la ciudad de Sevilla por sede de la misma por ser por aquel entonces una de las más ricas ciudades de España, donde los mayores comerciantes tenían establecidas sus oficinas.

Pronto fué sin embargo la Casa de la Contratación una especie de Oficina del Gobierno, cuya misión era expedir autorizaciones a los comerciantes para traficar en y con las

Indias, expedir autorizaciones para viajar a los puertos de Indias, así como inspeccionar las cargas tanto a la salida como a la entrada, es decir una Oficina de Aduana Superior. En suma, su misión era hacer cumplir las leyes y ordenanzas que por aquel entonces regulaban el tráfico comercial y el movimiento de personas con los nuevos territorios de América.

Mas, pronto surgió un peligro para los barcos mercantes españoles, mayor que el de las tormentas o temporales en el mar, y fueron los piratas, salteadores del mar, gente dispuesta a conseguir los productos que venían de América, en forma violenta.

Fué necesario para neutralizar los peligros de la piratería organizar agrupaciones bien armadas de embarcaciones que navegaran en convoy protegiéndose unas a otras y que ofrecieron resistencia que los piratas al principio como iban generalmente solitarios, no pudieron vencer. Así se organizaron las primeras Flotas, que estuvieron inicialmente formadas por simples agrupaciones de barcos mercantes provistos de artillería y gente armada, y que más adelante se compondrían de una escolta de barcos de guerra que daría protección a un grupo de barcos mercantes.

Poco a poco la Casa de la Contratación de Sevilla fué adquiriendo importancia y aumentando su personal y funciones, hasta convertirse en una especie de Ministerio de Comercio Exterior que dependió del Consejo de Indias.

Es a partir del año 1522 cuando las Flotas de Indias comienzan como tales a realizar sus viajes periódicos desde España a los puertos de Indias y de éstos a la Península. Si en el siglo XVI se organizaron convoyes de barcos mercantes artillados para mutua protección, ya en el XVII aparecen naves de guerra y una organización militar de las Flotas. Y a partir de 1526 se organizan las "Armadas de la Guarda de la Carrera de Indias", que fueron artilladas y provistas del material de guerra necesario por la propia Casa de la Contratación y no como antes por particulares.

Al mando de cada Flota fué desde entonces un General quien tenía toda la responsabilidad del convoy y el mando supremo de la Flota. Su nombramiento era prerrogativa del propio Monarca.

A finales del siglo XVI se conocían cuatro navegaciones o rutas desde España a América que eran seguidas una y otra vez por las Flotas. La primera y más antigua, de España a Tierra Firme y Nueva España; la segunda, de España al Río de la Plata y Estrecho de Magallanes; la tercera, desde la Costa de la Nueva España, Guatemala y Panamá para el Perú, Chile y Estrecho de Magallanes y la cuarta, que fué cosa del último cuarto del siglo XVI, desde Nueva España para las Islas de Poniente y Contratación de la China (*)

(*) "Demarcación y división de las Indias" (B.N. Madrid, Códice J. 15, Col. de Doc. Inéd. Torres de Mendoza, XV, 409).

La llamada "Carrera de Indias" se dividía en dos rutas, una que iba al Puerto de San Juan de Ulúa en la Nueva España y que distaba de Sevilla 1.700 leguas, que se hacía en dos meses y medio aproximadamente, y la otra que venía a Nombre de Dios en el Reino de Tierra Firme, distante de Sevilla 1.400 leguas que se tardaban dos meses largos en recorrer.

La salida del puerto de San Lúcar de Barrameda en la desembocadura del Río Guadalquivir era un problema técnico que sólo avezados pilotos podían resolver y para el cual se requerían cuatro condiciones que se hicieron famosas: un buen práctico conocedor del canal, viento adecuado, marea creciente y luz de día o bien de faroles que permitiera distinguir las marcas de la barra. Muchas embarcaciones naufragaron o encallaron a la salida del Guadalquivir por no conocer estas condiciones sus pilotos.

Uno de los problemas técnicos que pronto surgieron en las salidas de las Flotas de Indias fué el de la "época apropiada". Después del mes de agosto fuertes vientos Nortes soplaban en las Islas del Mar del Norte, así que la navegación por esta zona se hacía sumamente peligrosa. Era preciso, o esperar en Indias en algún puerto a que pasara esta época o tratar de llegar a la Península antes de agosto. Además los huracanes y Nortes eran tan violentos en las costas del Caribe en los meses de agosto, septiembre, octubre y noviembre que la salida de los puertos era a veces imposible.

Las Flotas, una vez partían de Sevilla y salían del Guadalquivir por San Lúcar de Barrameda, se dirigían a las Islas Canarias tardando de ocho a diez días en recorrer las 250 leguas que hasta allí había de navegación, según el viento. Llegados a las Canarias atracaban en la Gran Canaria o en el de la Gomera, donde cargaban agua para el resto de la travesía.

De allí se dirigían hacia la Isla Dominica y Deseada, que distaban en línea recta 700 leguas de las Canarias, atravesando el Océano Atlántico en 25 días o algo más, generalmente con vientos favorables que en esta región soplan constantes. Además, las corrientes oceánicas eran también favorables pues es sabido que la corriente del Golfo se dirige desde las Canarias a las Islas del Caribe.

En las Islas Deseada y Dominica las Flotas reponían agua fresca, y de allí partían en dos direcciones, unos barcos hacia Nueva España y otros hacia Tierra Firme.

Los que seguían camino hacia Nueva España se dirigían hacia el Cabo de San Antón, extremo Occidental de la Isla de Cuba. Siguiendo la curva interna de las Antillas, la flota se dirigía por el Caribe pasando a la vista de Puerto Rico y Santo Domingo, costeano por la Punta de Niza o hasta el Puerto de Ocoa a 18 leguas de Santo Domingo, donde tomaban nuevamente agua. De allí pasaban los barcos por el mar comprendido entre la

Isla de Jamaica y Cuba, cuidándose mucho de acercarse a los bajos llamados de Los Jardines de la Reina, lugar peligroso donde muchos navíos habían encallado. De aquí pasaban por delante de la Isla de Pinos y Cabo Corrientes, situado a 12 leguas antes del Cabo de San Antonio. Desde Dominica a Cabo San Antonio había 500 leguas que ordinariamente se hacían en 20 días.

Cuando la Flota llegaba al Cabo de San Antonio tomaba rumbo a Veracruz, cosa que podía hacer por dos caminos diferentes, de ocho á nueve días de duración cualquiera de ellos. Si se hacía durante el verano se elegía el llamado "camino por dentro" que era más fácil de recorrer durante los meses de mayo a septiembre en los que no soplaban el Norte. Si la Flota llegaba allí en invierno (octubre a abril) la ruta de elección era la llamada "camino por de fuera" que estaba más al Norte. La primera era de 250 leguas, la segunda de 280 leguas, así que poca era la diferencia en distancia y tiempo. El mayor peligro eran los fuertes vientos que soplan en algunos meses y que lanzaban las embarcaciones contra las costas del Yucatán.

Si no había ninguna novedad, el final de este recorrido era el Puerto de Veracruz.

De la Dominica, otras Flotas partían con dirección a Nombre de Dios, recorriendo la distancia de 400 leguas en 15 ó 16 días. Se dirigían al Sur en busca de Cartagena, llevando

en cualquier época del año viento a favor que sopla siempre constante en dirección a Poniente por esta región del Caribe. Pasaban a la vista del Cabo de la Vela, entre Santa Marta y Venezuela, y el Cabo de Laguna cerca ya de Cartagena, punto éste de parada de la Flota donde se descargaban las mercancías destinadas al Nuevo Reino de Granada.

De Cartagena ponían rumbo a Nombre de Dios, y recorrían las 90 leguas que separaban ambos puertos en 4 días de navegación, pasando cerca de la Punta de Cativá o de San Blas.

Los navíos que iban destinados a Venezuela y Santa Marta viajaban "en conserva" es decir bajo la protección de la Flota de Tierra Firme, hasta las cercanías de los Puertos de destino.

Los navíos que viajaban a Honduras y a Guatemala, iban también en conserva con la Flota de Nueva España hasta el Cabo Tiburón, es decir la parte más occidental de La Española desde donde pasando por delante del Cabo Negrillo (parte más occidental de Jamaica) cruzaban el Caribe hasta el Cabo Camarón (punto situado en la actual frontera entre Nicaragua y Honduras), desde donde iban a anclar a Truxillo, a 14 ó 15 leguas al occidente de este cabo, donde descargaban una parte de las mercancías, pasando el resto a Puerto Caballos y Golfo Dulce desde donde costeano se dirigían a Guatemala por el Golfo de Honduras.

El regreso a España no se podía realizar por el mismo camino de ida, ya que había que buscar vientos más favorables

que empujasen las naves en dirección a Europa. Para ello, las Flotas tenían que navegar más al Norte, tratando de salir de los trópicos. En el mes de marzo se reunían todas las Flotas en el Puerto de La Habana, desde donde partían hacia España para llegar antes del invierno.

La Flota de Nombre de Dios salía del Istmo después de recoger la carga que hubiera, de febrero en adelante, cuando los vientos Nortes habían cesado, regresando por la vía de Cartagena donde recogía los despachos, oro y plata que hubiese procedente del Nuevo Reino de Granada. De Cartagena se dirigía atravesando el Caribe hasta el Cabo de San Antón, parte occidental de Cuba, recorriendo 200 leguas en 10 días, cuidándose de los peligrosos bajos y arrecifes de la Serrana, Serranilla y Quitasueño. Una vez avistado el Cabo San Antón, poco se tardaba ya en recorrer las 40 leguas que había hasta la Habana.

Los navíos que regresaban de Honduras, también se dirigían a Cuba poniendo sus proas hacia el Cabo de San Antón.

Las Flotas de Nueva España partían en su viaje de regreso en el mes de marzo aprovechando los Nortes que les empujaban hasta La Habana, recorriendo el camino de 300 leguas que les separaba en 9 ó 10 días.

Los navíos que se habían separado a la ida para dirigirse a Santa Marta y Venezuela, a su regreso venían a salir por entre Cuba y La Española a recorrer el Cabo de San Nicolás, situado en la parte occidental de ésta, pasando por entre las Islas

Lucayas o Bahamas siguiendo al resto de la Flota.

Cuando la Flota, de regreso, salía por el Canal de las Bahamas, se dirigía por el Mar de los Sargazos. El camino a recorrer de 900 ó 1.000 leguas se hacía en veinticinco o treinta días siguiendo dos rutas: una de verano, que alcanzaba los 38° ó 39° para ir a dar a Las Azores, y otra de invierno, a una altura de 33°, ruta que pasaba a la vista de la Isla Bermuda, para de allí subir hasta las Azores.

Pasando a la vista de Santa Marta de las Azores, todas las Flotas a su regreso iban a tocar a la Isla Tercera, a un grado más de latitud Norte, donde tomaban agua sin permitir a nadie pasar a tierra.

Desde las Azores a San Lúcar de Barrameda, había 300 leguas de navegación, que se hacían en quince días y a veces hasta en treinta, pues los vientos eran muy fuertes en ocasiones.

Desde Panamá había otra ruta por el Mar del Sur hasta el Perú. Las Flotas del Mar del Sur que traían la plata y mercancía desde el Puerto del Callao hasta la Isla de Perico en Panamá, tardaban a veces menos de treinta días en hacer el trayecto casi costeanado. En cambio desde Panamá a Lima, por el mismo camino se tardaba a veces dos meses, siendo la misma distancia. La razón era, primero los fuertes vientos de dirección constante que soplaban de Sur a Norte, que hacían favorable la navegación a la ida, pero eran un problema al regreso. Otra causa coadyuvante era la Corriente de Humboldt favorable como los vientos a la ida, pero un verdadero freno al regreso.

Sin embargo, conforme la experiencia en estas rutas fué haciéndose mayor, pudo observarse que al regreso a Lima si se abrían las naves hacia alta mar huyendo de la costa, encontraban vientos favorables que les permitían llegar más pronto aunque la distancia recorrida fuese mayor.

Así, los puertos donde tocaban las Flotas de Indias fueron: La Habana, Cartagena, Nombre de Dios (luego Portobello), San Juan de Ulúa (Veracruz). Ya veremos la importancia que esto tuvo cuando se trató de fortificar los puntos estratégicos del Caribe. Estos serían los lugares en que primeramente se organizaron las defensas permanentes.

Por eso, como antecedente para comprender el porqué de las fortificaciones del Istmo de Panamá, era necesario conocer los movimientos de las Flotas de Indias que fueron la verdadera causa y origen del sistema defensivo de España en Tierra Firme. En relación con las Flotas y sus movimientos influyeron por supuesto dos factores muy importantes: el peligro que suponían los asaltos de piratas y potencias enemigas, y la localización de los puntos estratégicos, los puertos donde tocaban las Flotas y en los que se almacenaban las mercancías.

Tendremos explicado el asunto en su totalidad si contestamos a estas preguntas: Cuándo? Dónde? Cómo? Para qué? y Por qué?

Cuándo se fortificaron los puertos del Caribe?

A fines del siglo XVI, en que el Rey Felipe II ante la

hostilidad manifiesta de sus enemigos, vió el peligro en que estaban las posesiones de Ultramar.

Dónde se consideró que había que construir fortificaciones?

Naturalmente en los puntos neurálgicos en los cuales se concentraba la riqueza (mercancías, oro, plata) para ser embarcada en las Flotas de Indias, los puertos como la Habana, Cartagena, Portobelo, San Juan de Ulúa, San Juan de Puerto Rico. Esta fué la primera red de defensas establecidas en el Caribe, proyecto en el que participaron el Maestre de Campo Texeda y el Ingeniero Batista Antonelli.

Cómo se defendieron los puertos y lugares estratégicos?

Construyendo en los puntos dominantes de ellos, castillos y fortificaciones que artillados convenientemente impidiesen la penetración de naves y embarcaciones enemigas o asaltos a las ciudades y Flotas que invernaban o estaban ancladas en dichos puertos. Además se destinó una guarnición organizada militarmente para defender cada una de estos puestos estratégicos.

Para qué se crearon estos sistemas de defensas?

Para defenderse de los ataques de corsarios y potencias enemigas en una época en que las guerras tan frecuentes con una u otra de las potencias marítimas, viéndose que hasta que se pudiera pasar a la ofensiva la única forma de protección era la creación de defensas artilladas.

Por qué se construyeron las fortificaciones en los Puertos de las Indias?

Porque era el sistema propio de aquellas épocas para impedir la llegada de enemigos a las ciudades y puertos, porque era la forma de proteger los desembarcos. Según el sistema militar y táctico-estratégico de entonces, la construcción de castillos en lugares dominantes y rodear a las ciudades de recintos amurallados era la forma de poner las ciudades en defensa.

Siempre se trató de acelerar el despacho de las Flotas y es frecuente observar en la correspondencia de aquellas épocas las veces que se hace mención a los perjuicios que produce la retención demasiado tiempo de las embarcaciones en los puertos.

El Presidente y Gobernador de Panamá, Don Alonso de Sotomayor a quien tendremos que citar repetidas veces en el curso de este ensayo, expresaba al Rey el año 1602 (*) que eran grandes los intereses y quiebras que sufría la Hacienda del Rey por causa de las invernadas que las Armadas hacían en La Habana, y muy perjudiciales para el comercio de Tierra Firme y las demás provincias las prisas que traían los Generales, así como los apuros en despachar estas Flotas. Calculaba en más de 100.000 ducados las pérdidas que hubo al despachar con tal rapidez la Flota de D. Francisco del Corral que fué aquel año a Tierra Firme. Por último el trabajo excesivo y apresurado era causa según él de muchas enfermedades y muertes entre la tripulación.

(*) Sotomayor al Rey, 24.VII.1602 (AGI, Panamá, 15)

La solución sugerida por Sotomayor era que las Flotas salieran de España el 15 de diciembre, de manera que a mediados o a fines de febrero estuviesen en Portobelo y los galeones de la Armada saliesen por marzo. Así tendría la flota para descargar y ser bien despachada, desde primero de marzo hasta quince de junio, tres meses y medio y los galeones se podrían hacer a la vela de Portobelo al mismo tiempo. La plata que venía del Perú a Panamá estaría en Tierra Firme del 20 al 24 de mayo, y sería enviada enseguida a Portobelo. Con este tiempo los mercaderes podrían hacer sus contrataciones con más comodidad y todos volverían a España en buen tiempo (*).

Una Real Cédula expedida en Aranjuez el 29 de abril de 1649 por el Rey Felipe IV (***) y dirigida al Presidente de Panamá que era entonces D. Juan Bitrián de Biamonte, explicaba las razones de las irregularidades en las salidas de las Flotas de Indias, razones en las que intervenían los ataques de los enemigos del Reino, la constante zozobra en que se vivía en España y la falta de una buena administración. Mas el Rey

(*) Sotomayor al Rey, 24 julio 1602. (A.G.I. Panamá, 15).

(**) Real Cédula, Aranjuez, 29.IV.1649. (Col. de Doc. Inéditos, Torres de Mendoza, t. XXI).

después de consultar con los entendidos en la materia, resolvió que desde el año aquel de 1650 los galeones y Flotas de Tierra Firme salieran del 15 al 30 de marzo, previniendo todo lo necesario con anticipación tal, que no hubiera dilación alguna en la salida. La plata del Perú debería estar en Portobelo antes de fin de mayo, fecha en la que se suponía habrían llegado los galeones y Flota, y así no habría detención que causase un daño irreparable dado lo insalubre de aquel puerto. Desde La Habana traería la flota de la Nueva España para convoyarla, habiendo dispuesto las cosas de tal manera que ésta saliese de Veracruz con tiempo para llegar antes que los galeones a La Habana.

En relación con el armamento que debían llevar las embarcaciones de guerra o mercantes de las Flotas de Indias, se hizo una cuidadosa reglamentación, existiendo inspectores o Visitadores especiales para las naves listas para hacerse a la mar, cuya misión era vigilar que cada una llevase la artillería, pólvora, armamento y pertrechos que se había estipulado.

Cada navío hasta de 100 toneles debía llevar dos lombardas gruesas con dos servidores, y 10 lombardas pequeñas (*). Cada navío de 100 toneles, cuatro tiros gruesos de hierro, dieciséis pasavolantes, ocho espingardas y un bombardero. Cada navío de 150 á 170 toneles, dos lombarderos, un sacre

(*) Véase el capítulo XII, Legislación.

de bronce de 20 quintales, un falconete de bronce, seis piezas de hierro gruesas y doce versos de hierro.

Cada navío de 200 toneles debía llevar: cuatro lombarderos, una media culebrina de 30 quintales, un sacre de 14 quintales, un falconete de bronce, ocho lombardas de hierro y diez y ocho versos de hierro.

Cada navío de 250 toneles debía llevar: seis lombarderos, una media culebrina o cañón, dos sacres, un falconete, diez lombardas gruesas y veinticuatro versos.

En 1575 se creó dependiente de la Casa de Contratación una Escuela en la que se comenzó a preparar artilleros. Pronto salieron de ella los que habían de servir como tales en las Armadas de las Indias, y que dependerían del Artillero Mayor, cargo que se creó el 25 de febrero de 1576, mientras estuviesen en la Escuela (*).

Condiciones especiales se requerían para ingresar en la Escuela de Artillería y sobre todo para ser Artillero de la Flota de Indias (**), tales como ser natural de Castilla, Aragón o Navarra, no tener menos de 20 años y haber hecho algún viaje como artillero o al menos como marinero en un navío mercante o de guerra. Después de un severo entrenamiento en la

(*) Ley 7, título XXII, Libro 9. Recopilación de Leyes de Indias de 1791.

(**) Leyes 14 á la 26, Título XXII, Libro 9. Recopilación de Leyes de Indias de 1791.

Escuela y exámenes para demostrar su capacidad teórica y práctica, se les destinaba a la Carrera de Indias.

Desde 1526 existió la prohibición para los barcos mercantes de navegar sin protección por las rutas de Indias, ya fueran viajes de ida o de vuelta. La orden era navegar en conserva con la Flota de la Guarda de la Carrera de Indias, y Armadas según lo establecido.

Parece que fué en 1537 cuando se despachó la primera Armada Real organizada y equipada convenientemente, con la misión de proteger el transporte de mercantes, y fué al mando del General Blasco Núñez Vela, quien más tarde fuera Virrey del Perú.

Desde 1543 fué permanente este servicio de protección, aunque a veces barcos mercantes con permiso especial del Rey viajasen individualmente.

Durante la segunda mitad del siglo XVI las Flotas partieron en número de dos al año. En el siglo XVII comenzaron a hacerse más irregulares las salidas y ya vimos que a finales del siglo XVII hubo una franca decadencia de las mismas.

El número de barcos que componían una flota era muy diverso según la época y según las circunstancias. Así variaron desde 15 á 25 buques hasta 90 o más.

El mantenimiento de los barcos escolta, de su tripulación, armamento, sueldos, etc. se realizaba por medio de un impuesto llamado de "avería" que se vino cobrando desde 1521 (*) y era

(*) Todo el Título 9, del Libro 9 de la Recopilación de Leyes de Indias de 1791, que consta de 46 leyes, regula el impuesto de "avería".

administrado por una dependencia de la Casa de Contratación. Este impuesto resultó a veces demasiado gravoso para el comercio.

Autorizó por primera vez el impuesto de "avería" la Reina Doña Juana, el 7 de marzo de 1514, y se cobraba sobre los géneros de importación y exportación en los puertos de España y América. Unas veces recaudábase mediante asiento contratado por particulares (*) y otras por administración Real por medio de Oficiales dependientes del Consejo de Indias y Casa de Contratación.

Las Ordenanzas de Felipe II (Madrid, 3 de marzo de 1573) y la Real Cédula de Felipe IV (Madrid, 24 octubre 1634) (*) (*) detallan la regulación de este impuesto.

Al pago de la avería estaban también sometidas las mercaderías de la Real Hacienda que se llevaban de América a España. Había excepciones al pago de este impuesto, ya que estaban exentos los dineros destinados a redención de cautivos, los sueldos de maestros pilotos y marineros, el hierro en plancha, alhajas o limosnas destinadas a los Santos Lugares de Jerusalem (***)).

(*) Diccionario de Documentos Inéditos para la Historia de Iberoamérica, por Manuel Joseph de Ayala.

(**) Leyes 11 y 17, Título 9, Libro 9. Recop. Leyes Indias 1791.

(***) Leyes 16, 18, 19 y 23, Título 9, Libro 9. Recopilación de 1791.

Felipe IV limitó la avería hasta el 12 por 100 del valor de las mercancías, lo mismo si la recaudación era por administración que por asiento, pagando el exceso de gastos la Real Hacienda (*).

Los pasajeros pagaban cada uno 20 ducados en concepto de "avería" (**) y de este impuesto no se libraron ni los eclesiásticos ni dignidades por altas que fuesen.†

Ninguna mercadería podía entregarse al destinatario mientras no fuera abonado el derecho de avería (**).

El delito de defraudación de este impuesto era castigado con la confiscación (****).

Los navíos de las Flotas de Indias tenían la obligación de llevar bastimentos y mantenimientos para la gente que en ellos viajase para ochenta días según ordenanzas dadas por Carlos V, y si faltasen durante el viaje podrían tomar lo necesario en las Islas Canarias (").

(*) Ley 43, Título 9, Libro 9. Recopilación 1791.

(**) Ley 8, título 9, Libro 9, Recopilación 1680.

(***) Ley 10, título 9, libro 9, Recopilación 1791.

(****) Ley 15, título 9, libro 9, Recopilación 1791.

(") Ley 35 y 36, título XIV, Libro 9. Recopilación 1680.

Los bastimentos de los navíos de la Carrera de Indias eran adquiridos por licitación pública, efectuada ante el General de la Flota (*).

La Reina Gobernadora Doña Mariana de Austria ordenó que los barcos de las flotas llevasen géneros en cantidad suficiente para hacer el viaje de ida y vuelta a España, se entendiende de aquellos géneros que se pudiesen conservar fácilmente, tales como bizcocho, aceite, vinagre, vino, menestras, pipería para aguada, medicinas, pólvora, municiones, lienzo para toldos. En las Indias sólo habría que comprar carnes frescas y saladas, pescado, leña, sal y rehacer aguadas (**).

Otro impuesto que pagaban las mercaderías era el de "Almojarifazgo", que ya existió entre los musulmanes andaluces en Sevilla el año 1248. Cuando Fernando III conquistó esta ciudad, subsistió este impuesto regulándolo el Rey Alfonso X, e implantándolo el Consejo de Indias para el comercio con América.

Al principio fué del 3 por 100, pero Felipe II por cédula de 29 de mayo y 24 de junio de 1556 (***) dispuso que al salir de España las mercaderías pagasen el 5 por 100 de su valor y el 10 por 100 al entrar en Indias.

(*) Instrucción de Veedores, Felipe II, 1597. Leyes 34 y 35 título 17, Libro 9. Recopilación de 1680.

(**) Manuel Joseph de Ayala, loc. cit.

(***) Ley 1, título 15, libro 8. Recopilación, Leyes 1680.

Entre los puertos de Indias las mercancías pagaban el 2.5 de salida y el 5 por 100 de entrada.

Estaban exentos del impuesto de almojarifazgo las municiones, armamentos, pertrechos de guerra, así como bastimentos o elementos necesarios para el aparejo y apresto de las naves de las Flotas de Indias.

Los Generales y Almirantes de las Flotas de Indias y Armadas estaban sujetos a las órdenes de los Virreyes y Presidentes de las Reales Audiencias a cuyo distrito llegasen, según lo dispuesto por Real Cédula de 17 de enero de 1593 (*).

(*) R.C. 17-I-1593. (A.G.I. 139-1-13, Libro 300, Folio 439).

CAPITULO III

"Las defensas de Portobelo en el siglo XVII"

(1) Véase el libro "Las defensas de Portobelo en el siglo XVII", de don Juan de los Ríos, editado por el Ministerio de Guerra, Madrid, 1917, pág. 204.

Descubrimiento. Origen del nombre Portobelo

Fué descubierto el lugar por el Almirante Cristóbal Colón durante su cuarto viaje, el 2 de noviembre de 1502. Después de pasar por Cubiga, siguió navegando cerca de la costa hasta que entró en Portobelo al que puso este nombre "porque es muy grande, hermoso y poblado y tiene en torno mucha tierra cultivada" como dice su hijo Hernando Colón (*).

(*) HERNANDO COLON: "Vida del Almirante D. Cristóbal Colón", (Fondo de Cultura Económica, México, 1947, cap. XCII, pág. 286).

El día 2 de noviembre de 1502, entró el Almirante entre dos isletas que hay a la entrada quedándose maravillado ante el espectáculo que ofrecía este puerto natural, uno de los mejores del mundo conocido hasta entonces. Pero lo que más agradó al Almirante fué que las naves podían acercarse a tierra y salir del puerto volteando, es decir dando bordadas. Hernando añade de su cosecha: "parece una cosa pintada, la más hermosa que se haya visto". Vióse Colón obligado a permanecer allí guarecido durante una semana pues dada la época del año (noviembre) el mar estaba muy revuelto y los vientos no eran nada propicios para seguir la navegación. Mas no importó a los castellanos mucho la demora pues el lugar era agradable, había una población pacífica y la región "llena de casas, distantes unas de otras un tiro de piedra" ofrecía cuantos alimentos podían apetecer, ya que estaba muy bien cultivada. Las canoas indígenas se acercaban a ~~cambiar~~ sus productos alimenticios, así como algodón hilado y tejidos aborígenes por "cosillas de latón, alfileres y agujetas" de los castellanos que parecían apreciar mucho.

Habiendo mejorado el tiempo, Colón con las naves que llevó en este cuarto viaje que fueron: "Carabela Capitana", Carabela "Santiago de Palos", navío "Gallego" y navío "Vizcaíno", el día 9 de noviembre, ~~xxxxxx~~ decidió seguir su viaje, partiendo de Portobelo, navegando cosa de ocho leguas rumbo a Levante llegando a Nombre de Dios que Colón llamó entonces "Puerto de Bastimentos" por la abundancia de maíz que encontró.

Regresaría más tarde Colón a Portobelo el 5 de diciembre, a causa de la violencia de los vendavales Levantes y Nordeste que no le permitían navegar. Refugióse el 5 de diciembre de nuevo en Portobelo donde dice Hernando que durmió, partiendo el día 6 a pesar de los vientos contrarios que soplaban del Oeste.

El P. Las Casas al relatar los viajes de Colón (*) sigue casi literalmente a Hernando, relatando cómo desde Cubiga o Cubija, subió el Almirante por la costa llegando el día 2 de noviembre "en un puerto mucho bueno, que por ser tal lo llamó Puerto Belo". Cita también cómo entró por en medio de dos isletas y lo bueno que lo encontró el Almirante para maniobrar dentro de él. Las Casas dice que toda la tierra que le rodea "es graciosísima", y menciona la abundancia de cultivos y de viviendas indígenas, terminando por decir que "parecía toda una huerta pintada y de las más hermosas que se habían por toda aquella costa visto". Más adelante también cita el hecho de haber permanecido siete días Colón en Portobelo debido al mal tiempo, y los pacíficos contactos que tuvieron con los indios que fabricaban un algodón hilado "muy lindo".

Tanto Hernando como Las Casas citan el hecho histórico de que a su regreso en dirección a Veragua, el Almirante se vió obligado a abandonar en Portobelo uno de los tres barcos

(*) Las Casas, Fray Bartolomé de: "Historia de las Indias". (Ed. Agustín Millares Carlos, Fondo de Cultura Económica. México, B. Aires, t. 3, 1951).

que le quedaban por la mucha agua que hacía "que no podían vencer ni agotar". Sigue en esto también a Hernando Colón que dice (*): "como él (el Almirante) sabía mejor lo que convenía, seguimos nuestro camino hasta llegar a Portobelo, donde nos vimos precisados a abandonar la nave "Vizcaína" por la mucha agua que hacía y porque todo su plan estaba consumido y agugereado por la broma".

Esto sucedía entre el 16 de abril de 1503, fecha en que partieron de Belén hacia Levante y el 1º de mayo que llegaron a la vista del Cabo Mármol, para más exactitud el 23 de abril.

Hecho histórico importante fué el abandono de la nave "Vizcaína", pues años más tarde serviría de punto de referencia a Nicuesa para encontrar el Portobelo de Cristóbal Colón.

El cronista Antonio de Herrera hace el mismo relato de todos estos hechos que como el de Las Casas es un perfecto calco del de Hernando Colón. (**)

Pero la confirmación de todos estos acontecimientos está en las propias palabras de Cristóbal Colón cuando escribe a los Reyes Católicos relatándoles las peripecias de su cuarto viaje:

(*) HERNANDO COLON: loc cit. capítulo C, p. 309.

(**) HERRERA, A. de: "Historia General de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano". (Ed. Guaranía, El Ateneo, B. Aires, 1944, t.II, pág. 8).

"Digo que víspera de Simón Y Judas corrí donde el viento me llevaba, sin poder resistirle. En un puerto excusé diez días de gran fortuna de la mar y del cielo: allí acordé de no volver atrás a las Minas, y dejélas ya por ganadas. Partí, por seguir mi viaje, lloviendo: llegué al Puerto de Bastimentos, a donde entre y no de grado: la tormenta y gran corriente me entró allí 14 días". (*)

No menciona el nombre de Portobelo en este pasaje, pero cuando dice "en un puerto excusé diez días de gran fortuna de la mar y del cielo" se refiere sin duda a Portobelo, ya que después menciona Bastimentos (Nombre de Dios) como próxima parada forzosa. La diferencia con el relato de Hernando es que mientras el Almirante dice que estuvo 10 días, su hijo dice que siete.

Más adelante, en la misma carta dice Cristóbal Colón; después de su odisea en Belén: "Partí en nombre de la Santísima Trinidad, la noche de Pascua, con los navíos podridos, abrumados, todos fechos agujeros. Allí en Belén dejé uno y hartas cosas. En Belpuerto hice otro tanto". No menciona el nombre de la nao que tuvo que dejar en Portobelo, pero sabemos por Her-

(*) "Relación hecha por D. Cristóbal Colón, Virrey y Almirante de las Indias, a los Cristianísimos y muy poderosos Reyes de España, nuestros señores en que les notifica cuanto le ha acontecido en su viaje; y las tierras, provincias, ciudades y ríos y otras cosas maravillosas, y donde hay minas de oro en mucha cantidad y otras cosas de gran riqueza y valor". (Original en la Biblioteca del Real Palacio de Madrid. La carta está escrita desde la Isla de Jamaica, el 7 de julio de 1503).

nando que fué "La Vizcaína". En esta ocasión da por primera vez el nombre de Belpuerto al lugar donde abandonó el barco.

Diego de Porras también menciona el hecho de haber abandonado "La Vizcaína", en su Relación de noviembre de 1504 (*): "Quedó dentro deste río (Belén o Yebra) uno de los navíos que no podía salir porque pedía mucha agua; otro quedó en otro puerto de la costa (Portobelo) que había recibido más daño de la bruma e era más viejo (La "Vizcaína")".

Llanó Colón a la Península que sobresale del Puerto de Portobelo, Punta de Prados. Dice Diego de Porras que desde Punta de Prados a Bastimentos hay 35 leguas.

Ahondando más en la documentación de la época, encontramos una Real Cédula, fecha el 29 de mayo de 1505 en Segovia, que aclara con precisión el nombre del barco abandonado y la fecha en que Colón entró en Portobelo por tercera vez (**).

(*) "Relación hecha por Diego de Porras, del viage e de la tierra agora nuevamente descubierta por el Almirante D. Cristóbal Colón". (El original se encuentra en el Archivo de Simancas, Sección de Autógrafos, y una transcripción de este documento puede verse en NAVARRETE, "Colección de viajes y descubrimientos", Madrid, 1825, t. I, pág. 282).

(**) "Real Cédula, Segovia 29 de mayo 1505, para que Ochoa de Landa pague a las personas contenidas, los maravedíes que cada una hobiere de haber de flete de las carabelas que llevó el Almirante el año de 1502". (El documento original está en el Archivo General de Indias de Sevilla, pero su transcripción puede verse en la "Colección de documentos inéditos del Archivo de Indias", Madrid, 1864-1884, t. XXXI, pág. 327).

En una de sus partes dice así esta cédula: "A Xoan Doquiba, vecino de Guetaria xxvi V quynientos xxiii maravedís e dos thornados, que se le deben del flete de su carabela Vizcayna, dende quatro días de marzo de 502 años, que comenzaron a servir, fasta 23 de abril de 503, que quedó en la Tierra Firme, porque non se pudo navegar; a razón de vii V cada mes; del qual flete le obo pagado Juan Herrero xi ix V x maravedís; e Xoan Cabrero mi camarero xx V por mi mandado".

Se aclara aquí que Colón entró en Portobelo el 23 de abril de 1502, donde se vió obligado a abandonar esta nao "Vizcaína" porque ya no podía navegar a causa de la broma.

Todavía en un documento existente en el Archivo de Indias (*) se confirma el nombre de la nave. En el pleito que se siguió años más tarde contra Diego Colón, en la declaración del piloto Pedro de Ledesma dice: "Pedro de Ledesma, piloto, declaró que fué en el viage por capitán y piloto del navío Vizcaíno".

En la relación hecha por Diego de Porras en 1504, se mencionan los nombres de todos los tripulantes de la nave ~~XV~~ "Vizcaína" (**).

(*) MARTIN FERNANDEZ DE NAVARRETE: "Colección de viajes y descubrimientos", Madrid, 1829, t. III, pag. 538. (El documento original está en A.G.I., Patronato, 18 marzo-6 abril 1513).

(**) "Relación hecha por Diego de Porras...". (AGI, Autógrafos) (NAVARRETE, Col. de Viajes y Descubrimientos, Madrid, 1825, t. I, pag. 289).

Diego Méndez, que fué por escudero de la carabela "Santiago de Palos" con el Almirante en su cuarto viaje, dice en su testamento otorgado en Valladolid el 19 de junio de 1536 (*): "Postrero de abril de 1503 partimos de Veragoa con tres navíos pensando venir la vuelta de Castilla; y como los navíos estaban todos abujereados y comidos de gusanos no los podíamos tener sobre agua; y andadas treinta leguas dejamos el uno, quedándonos otros dos peor acondicionados que aquél".

(*) "Testamento de Diego Méndez". (NAVARRETE, loc. cit. t. V, pág. 314).

Como curiosidad histórica mencionamos a continuación los nombres de los tripulantes de la nave Vizcaína abandonada en Portobelo por Colón, tal como constan en la Relación de Diego Porras,

"Bartolomé de Fresco, ginovés, capitán. Juan Pérez, maestre, falleció sábado 7 octubre 1503. Martín de Fuenterrabía, contramaestre, falleció 17 septiembre 1502. Marineros: Pedro de Ledesma, Juan Ferro, Juan Moreno, San Juan, Gonzalo Díaz, Gonzalo Gallego que huyó en la Isla Española y dijeron que había fallecido. Alonso de la Calle, falleció martes 23 mayo 1503, y Lope de Pego. Escuderos: Fray Alejandro en lugar de escudero; Juan Pasqu. Grumetes: Miguel de Lariaga, falleció sábado 17 septiembre 1502; Andres de Sevilla, Luis de Vargas, Batista Ginovés, Francisco de Levante, Francisco de Córdoba, entró en lugar de un escudero, criado del Almirante que se quedó en Sevilla, se huyó en La Española a la ida y está allá; Pedro de Montesel, Rodrigo de Escobar, Domingo de Barbastro o Marbasta, que falleció martes 26 de marzo de 1504; Pascual de Ansurraga, Cheneco o Cheulco, paje y Marco, cirujano, falleció martes 11 de septiembre 1504".

Algunos detalles sobre la región pueden encontrarse en la obra de Pedro Mártir de Anglería (*) que dice:

"Dista de allí sólo tres leguas la roca que dijimos en el infausto viaje de Nicuesa, que los nuestros la llamaron el Peñón, pero en la lengua de los indígenas la región se llama Bibá, en el cual trayecto está también, a sólo 6 leguas, el puerto que dijimos fué llamado Bello por Colón, y a la región llaman los indígenas Xaguaguara".

Hubiera sido interesante conocer el documento que se menciona en las "Probanzas del Almirante" (**) donde se dice que un marinero llamado Pedro Mateos, que fué en el navío "Gallego", aficionado al dibujo y al parecer muy letrado, vecino de la villa de Higüey "escribió un libro que tenía todas las sierras e ríos que vió en la dicha provincia... y el dicho Almirante se lo tomó después". Fué Pedro Mateos acompañado de su hijo Esteban Mateos.

El Almirante se quedó con los apuntes de Mateos, y al parecer no se los devolvió nunca, ni se ha sabido de su existencia posteriormente, pero en ellos debieron quedar plasmados detalles del Portobelo de entonces.

Antes de dejar abandonada la nave "Cizcaína" en Portobelo, recordemos que Colón pasó el día 5 de diciembre durmiendo por la noche ~~en Portobelo~~ resguardado en el puerto, y que al día siguiente al partir le tomó una fuerte tormenta que creyó iba

(*) ANGLERIA, Pedro Mártir de: "Décadas del Nuevo Mundo", Ed Bajel, El Ateneo B. Aires, 1944.

(**) "Pleito que siguióse contra Diego Colón" (1513) (NAVARRETE, loc. cit. t. III, p. 538).

a ser el último día de su vida, por eso llamó a la costa aquella hasta Veragua, "de los Contrastes". Relata Hernando Colón que en medio del temporal la nave "Vizcaína" se perdió. Realmente se separó de las otras, buscando un lugar donde protegerse. Lo hizo cerca de Portobelo, próximo a la tierra "con ayuda de un ancla" que tuvo que dejar perder "viéndose precisado a cortar el cable". Tres días después se reunía con las otras naves dirigiéndose juntas a Veraguas. Pero el ancla quedó allí en tierra. Al regreso se perdería definitivamente como ya se ha dicho.

No vuelven a verse descubridores por la región de Portobelo hasta que Nicuesa hace su aparición.

Por capitulaciones contratadas en Burgos entre la Corona y los descubridores Ojeda y Nicuesa, el 9 de junio 1508 (*), se concede a ambos los territorios situados a uno y otro lado del golfo de Urabá para descubrirlos y poblarlos.

El Rey Fernando deseaba continuar los descubrimientos de Tierra Firme, iniciados por una parte por Bastidas y por otra por Cristóbal Colón. Alonso de Ojeda estaba dispuesto a realizar los descubrimientos pero su situación económica no era muy buena, y por este motivo se puso de acuerdo con el famoso piloto y cartógrafo Juan de la Cosa, quien marchó a la Corte a entrevistarse con el Obispo Fonseca, personaje omnipotente por aquel entonces, con el objeto de conseguir su

(*) Colección de documentos inéditos de Indias, t. XXII, p. 13.

ayuda. Allí coincidió con Diego de Nicuesa que gozaba de gran favor en la Corte por ser de noble alcurnia, buena educación y había sido empleado de Palacio como gentilhomme de boca de Don Enrique Enríquez, tío del Rey Católico. Dice Herrera de él que era "cortesano de buenos dichos, hombre de a caballo y tañedor de bihuela", cosas que por aquel entonces elevaban a cualquier hombre ante los ojos de los demás.

Llevaba bastante adelantadas las negociaciones Juan de la Cosa para su representado, a quien el Rey acababa de conceder el derecho a explorar la región comprendida entre Cabo de la Vela y Golfo de Urabá a la que se dió por nombre Nueva Andalucía, cuando Nicuesa solicitó para sí el derecho a explorar, descubrir y poblar la parte de costa que seguía desde Urabá hasta el Cabo Gracias a Dios. El Rey le concedió el derecho, dando a la región el nombre de Castilla del Oro.

A su llegada a La Española, pronto surgieron conflictos entre ambos capitanes, por cuestión de límites. Parece que las capitulaciones no especificaban con la claridad necesaria la zona de demarcación, según Nicuesa, pero Ojeda reclamaba para sí todo el golfo de Urabá pues la Real Cédula de 15 de junio de 1510 (*) así lo decía claramente. Después de una controversia que estuvo a punto de hacerles llegar a las ma-

(*) Real Cédula de 15 de junio de 1510. (A.G.I., 139-1-3, folio 34).

nos y a las espadas, llegaron a un acuerdo que fué el de tomar por límite el Río Darién que desembocaba en el Golfo de Urabá.

Se comprometían ambos capitanes por la capitulaciones a "fabricar dos fortalezas cada uno en sus ~~propios~~ respectivos distritos", además de una serie de privilegios que en relación con exención de impuestos concedía la Corona.

Se prepararon ambos desuubridores con los medios que estuvieron a su alcance. Ojeda logró gracias a Juan de la Cosa fletar una nave y dos bergantines con 200 hombres, y gracias a haber admitido en sociedad al Bachiller Martín Fernández de Enciso que aportó 2.000 castellanos, logró fletar un barco más con otros 100 hombres, entre los que iban el futuro conquistador del Perú, Francisco Pizarro. En este barco iría también de polizón Vasco Núñez de Balboa, Descubridor del Mar del Sur.

Por su parte Nicuesa, que por disponer de mejores medios económicos gozaba de más simpatías, logró armar cuatro navíos grandes, dos bergantines y un navío más con 300 hombres y 6 caballos, nombrando por su lugarteniente a Lope de Olano.

Partió Ojeda de Santo Domingo, de la Isla de la Beata, el 10 de noviembre de 1508, siguiéndole 12 días después, Nicuesa.

Ojeda llegó a Tierra Firme, a la región de Caramari donde hoy está Cartagena de Indias, viéndose obligado a librar batalla con los belicosos habitantes de la región, en cuyo encuentro

murió el propio Juan de la Cosa y 70 de sus hombres. Poco después llegó Nicuesa que a pesar de las diferencias que habían tenido ayudó a Ojeda a tomar venganza en los naturales.

Después de esto, se separaron ambos capitanes, y mientras Ojeda fundaba un asiento al que llamó "Villa de San Sebastián", cuya parte más sobresaliente fué "una recia fortaleza de madera", Nicuesa se dirigía a Veraguas con Olano, con tan mala fortuna que durante la noche, tratando de esquivar unos arrecifes, Nicuesa siguió adelante, mientras Olano permaneció en una isleta esperando se hiciera de día. Nicuesa al día siguiente al verse sólo creyó que su lugarteniente había desertado para adueñarse de su gobernación. Olano se reunió con el resto de las naos en la desembocadura del río de Chagre que ya Colón había denominado de Lagartos, y al no hallar a Nicuesa, decidió seguir adelante con la intención de establecer un asiento, cosa que hizo al llegar al Río Belén donde seis años antes anclara el Almirante durante su cuarto viaje, estableciéndose allí después de diversas peripecias.

Mientras tanto, Nicuesa, siguiendo su carrera de infortunios, se dirigió a tierra ~~XXXXXXXX~~ entrando por un río con tan mala fortuna que encalló perdiendo el barco y cuanto en él llevaba, viéndose obligado a marchar a tierra por donde caminó llegando al fin a una isla donde quedaron aislados por habersele

huído cuatro de sus hombres con la pequeña canoa que llevaban. Allí permanecieron por tres largos meses alimentándose de pescado crudo, Nicuesa y los que con él quedaron.

Mas los cuatro que se llevaron la embarcación pensando que era la única forma de salvar a todos, lograron encontrar a Olano, a quien contaron toda la odisea. Olano envió un bergantín con provisiones en busca de Nicuesa, con quien regresaron a Río Belén.

El Gobernador Nicuesa, indignado por lo que consideraba un abandono de su lugarteniente, ordenó prender a Olano, acusándole de traición, pretendiendo ajusticiarlo. Pero las súplicas de sus hombres lo impidieron y Nicuesa decidió enviarle preso a Castilla a la primera oportunidad.

Mas como las cosas iban de mal en peor en el asiento de Belén, Nicuesa decidió trasladarse hacia Levante y así dió la orden de embarcar a su gente. No tenían ya más que una carabela que el mismo Olano había construido con la ayuda de sus hombres con los restos de los otros navíos destruidos por la broma. Un grupo de los hombres al mando de Alfonso Núñez, nombrado Alcalde Mayor quedó en Belén, mientras Nicuesa se hacía a la mar con la carabela.

~~En~~ este viaje Nicuesa hallaría Portobelo. Cuando se dirigía con su carabela hacia Levante, iba mirando hacia tierra en busca de algún buen puerto, y llevaban cuatro leguas recorridas cuando uno de sus marineros, que había sido de los