



Capítulo 38

MARGARITA GUERRA MARTINIÈRE / RAFAEL SÁNCHEZ-CONCHA BARRIOS
Editores

HOMENAJE A JOSÉ ANTONIO DEL BUSTO DUTHURBURU

TOMO II



FONDO
EDITORIAL

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

Homenaje a José Antonio del Busto Duthurburu

Margarita Guerra Martinière, Rafael Sánchez-Concha Barrios, editores

© Margarita Guerra Martinière, Rafael Sánchez-Concha Barrios, editores

De esta edición:

© Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2012

Av. Universitaria 1801, Lima 32 - Perú

Teléfono: (51 1) 626-2650

Fax: (51 1) 626-2913

feditor@pucp.edu.pe

www.pucp.edu.pe/publicaciones

Cuidado de la edición, diseño de cubierta y diagramación de interiores:

Fondo Editorial PUCP

Primera edición, abril de 2012

Tiraje: 1000 ejemplares

Prohibida la reproducción de este libro por cualquier medio, total o parcialmente,
sin permiso expreso de los editores

ISBN: 978-9972-42-991-0

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2012-03236

Registro de Proyecto Editorial: 31501361101865

Impreso en Tarea Asociación Gráfica Educativa

Pasaje María Auxiliadora 156, Lima 5, Perú

NAVES EN LA MAR DEL SUR EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVI

Jorge Ortiz Sotelo

Uno de los recuerdos más vivos y gratos que tengo de José Antonio del Busto Duthurburu es el de sus clases sobre el descubrimiento y la conquista del Perú. La forma como explicaba el proceso de expansión europea y los viajes de culminaron en la gesta de Cajamarca era cautivante e invitaba a profundizar en esos temas. Es por ello que mi homenaje a este maestro y amigo se ubica en ese campo, procurando aportar algo de mi propia experiencia como historiador y como marino para aclarar un tema específico, el de las naves empleadas en el Pacífico sur durante la primera mitad del siglo XVI.

Todas ellas, con excepción de la nao gruesa o carraca sobreviviente de la expedición del Obispo de Plasencia (1540), fueron construidas en la costa oeste americana, y hacia mediados de siglo su diseño comenzaba a adaptarse a las condiciones de navegación y materiales disponibles en este nuevo espacio oceánico. Hubo naves de diverso tipo y tamaño, las que se propulsaron únicamente a remo, las que lo hicieron solo a vela (mancas), y las que emplearon ambos sistemas. En algunos casos las fuentes especifican su tipo, y en otros se les da el nombre genérico de nave, nao o navío.

Durante el periodo de los descubrimientos las naves fueron diseñadas para cumplir esencialmente dos funciones: exploración y transporte. En la primera mitad del siglo XV, a medida que los portugueses exploraban la costa de África, usaron, modificaron y finalmente descartaron la barca y el barinel, encontrando en la carabela latina a la nave más aparente para esas labores. Se pasó así de una nave de propulsión mixta, con un solo mástil que portaba una vela cuadrada, a una embarcación manca, con casco más afinado, proa baja y tres palos en los que portaba sendas velas latinas.

De acuerdo a sus necesidades de conquista o asentamiento en las tierras descubiertas, los portugueses y luego los españoles fueron empleando naves de mayor porte y fortaleza, que permitieran transportar mercadería y a la vez hacerse

temer y respetar tanto por los nativos de esos nuevos territorios como por otros reinos europeos que comenzaban a ver con codicia sus logros ultramarinos. Las naves que habrían de cumplir tal función fueron primero la carraca y luego el galeón. Ambos tipos de nave llegaron a tener un porte significativo, con cuatro mástiles en los que portaban velas latinas y cuadradas, en una combinación que se fue haciendo cada vez más compleja, dado que el viento era su único medio de propulsión y que la creciente presencia de la artillería a bordo requería de mayor maniobrabilidad.

Pero el empleo de carracas y galeones no significó que desaparecieran las naves de remo o de propulsión mixta, empleadas tanto para el transporte como para la guerra. El arquetipo de esta última era la galera, heredera del trirreme griego, y máxima expresión de una frondosa familia de embarcaciones de la que formaban parte galeazas, galeotas, fustas, fragatas, barcas e incluso bergantines.

En el presente trabajo veremos como entre 1517 y 1550, las naves que surcaron la costa oeste sudamericana, construidas en Panamá, Guatemala, Nicaragua e incluso México¹, representaron esa diversidad de tipos brevemente reseñada. Hemos empleado crónicas y testimonios contemporáneos, así como los trabajos de calificados investigadores de dicho periodo. Especial mención merecen los datos facilitados por el investigador español Pedro Dermit, referidos a algunos protocolos tempranos que se conservan en el Archivo General de la Nación, entre ellos el 152 del escribano Pedro de Salinas, correspondiente a los años 15381540. Lamentablemente, muy pocas de estas fuentes señalan el tipo de nave a la que se refieren, y también es escasa la información sobre sus nombres o características. Para la gran mayoría, son simplemente navíos, naves o naos; y muchas veces dan diversas denominaciones a una misma embarcación. A ello se agrega que los nombres de los buques se repiten, pudiendo hallarse dos o tres naves con el mismo nombre simultáneamente.

A mediados de 1517, Vasco Núñez de Balboa, ya como adelantado de la Mar del Sur, fue comisionado para «acañar y fenecer el pueblo desta villa de Acla», y que después «pasase a la mar del Sur en el paraje de la ysla de las perlas [...] e hiciese allí ciertas fustas» con las cuales descubriera nuevas tierras².

Con unos doscientos hombres, entre los que estaban Pascual de Andagoya y Hernando de Soto, Balboa llevó a Acla clavazón, jarcia, herramientas y «anclas de hierro de tres, cuatro, cinco y seis quintales, y cables, que son las cuerdas del ancla y pesan tanto como las primeras o poco menos» (López de Caravantes, 1985-1989,

¹ El navío «Concepción» y el patache «Lázaro», construidos en la bahía de Santiago de Buena Esperanza para Cortés, llegaron a auxiliar a Pizarro en 1536 [Museo Naval, Madrid, Colección Fernández de Navarrete (MNM en adelante). ms. 243, doc. 8 bis].

² Pedrarias al licenciado Gaspar de Espinosa, Santa María la Antigua 12/1/1519 (Altolaquirre y Duvale, 1914, p. 176).

pp. 13-14). Los trabajos fueron iniciados en agosto de 1517, cortando y labrando el maderamen necesario para dos bergantines, para luego transportarlo en hombros de numerosos indígenas hasta el río Balsas. Tras vencer una serie de dificultades, incluida la muerte de más de quinientos nativos en la penosa tarea de arrastrar las piezas por la selva panameña, Balboa llegó a dicho río, solo para darse cuenta de que la madera cortada se había podrido. Sin descorazonarse, volvió a cortar madera y logró armar las dos naves, bajando en ellas el río Balsas hasta salir al Pacífico y alcanzar la mayor de las islas Perlas, donde «se echaron al través, e hecimos otros mayores e mejores e de buena madera» (Herrera, 1601, pp. 50, 52-53; Andagoya, 1913, pp. 197-198). La construcción de esas dos naves estuvo a cargo de Juan de Castañeda, quien después tuvo el mando de una de ellas³, siendo empleadas por Balboa en su primer viaje exploratorio por la Mar del Sur, mientras se construían otras dos que solo pudieron ser completadas luego de su ajusticiamiento (enero de 1519).

Pedrarias Dávila, al momento de tomar posesión de la Mar del Sur, el 27 de enero de 1519, precisa que las naves construidas por Balboa «son dos carabelas e una fusta e un barco»⁴. En las instrucciones que le dio al licenciado Gaspar de Espinosa en julio de ese año, señala que la fusta se llamaba «Santa María de Buena Esperanza» y que el barco era en realidad el bergantín «San Cristóbal» (Medina, 1913, II, p. 274). Espinosa se habría de quedar con las cuatro naves, convirtiéndose, como veremos, en uno de los principales navieros de la Mar del Sur.

Gil Gonzales de Ávila y su piloto mayor Andrés Niño fueron los siguientes en construir naves en la costa oeste panameña, merced al asiento y capitulación que firmaran en 1519 para ir a descubrir con tres naves, «los dos de a 50 toneles cada uno, y dende arriba, y una fusta o vergantín para remos y vela»⁵. Bajo tales condiciones, a principios de 1520 Gil de Ávila llegó al Darién «con gente e carpinteros de hacer navíos y toda la munición para ellos, para los hacer en el río de la Balsa, y la ligazón dellos llevó de España hecha» (Andagoya, 1913, p. 203; Medina, 1913, pp. 183-188). Al haber sido ubicado por José Toribio Medina el manifiesto de lo embarcado en España para esta empresa, podemos conocer algo más de esas naves. En efecto, consigna que traía «25 remos nuevos, y demas la madera labrada en pieza para un navío, y poleame para tres navíos». La información contenida en ese manifiesto es por demás extensa, bastando agregar que, respecto a los buques, incluía un ancla de doscientas libras o dos quintales, bastante menores a las que había empleado Balboa (Medina, 1913, II, pp. 183-188).

³ Información de Juan de Castañeda, Panamá 18/9/1528 (Medina, 1913, II, p. 336).

⁴ Altolaguirre (1914, p. 358) recoge un testimonio que señala que fueron cinco las naves construidas en las islas Perlas.

⁵ MNM. ms. 24, fs. 1-6.

A mediados de 1520 Gil de Ávila indicó: «hoy día se podrían echar al agua los tres navíos si las otras cosas necesarias de xarcia e anclas y rescates y mantenimientos los tobiese pasados a la otra mar»⁶. Poco después completó una cuarta nave y con ellas bajó el río Balsas hasta las islas Perlas, donde luego de dos meses se hundieron tres de los navíos por haberse podrido la madera, «y quedo la gente aislada salvo con las barcas y un vergantín con que se mantenían de otras islas de donde traían paxaros y con esta vida se comenzaron a hacer otros tres navíos»⁷. Finalmente, el 21 de enero de 1522 se hizo a la mar a la búsqueda de las islas de las Especies, pero tras navegar unas cien leguas debió abandonar a tres de sus naves por haberseles estropeado las vasijas de agua y tener los cascos atacados por la «broma» (*taredis navalis*). Dejó las naves a cargo de Andrés Niño y envió el bergantín a Panamá, por brea y otros elementos, mientras él continuó su exploración por tierra hasta llegar donde «un gran Cazique que se llama Nicaragua». Niño prosiguió explorando, reencontrándose con Gil de Ávila en el golfo de San Vicente (Nicoya), donde el «navío mayor de los quatro que teníamos no se podía tener encima del agua»⁸. Gil de Ávila prosiguió por tierra hasta el golfo de Fonseca, donde se le volvió a reunir Niño con las naves, retornando a Panamá a fines de junio de 1523. Dichas naves fueron posteriormente vendidas a Pedrarias Dávila (Medina, 1913, II, pp. 183-188).

Cabe referir que Gil de Ávila venía provisto de una real cédula fechada en Sevilla el 28 de junio de 1519, que ordenaba se le entregaran los navíos y fustas que había construido Balboa, pero Pedrarias se rehusó a dárselos aduciendo que habían sido construidos con licencia del rey Fernando, ya difunto, y que habían generado un gasto de novecientos ducados⁹.

En 1522 Andagoya partió en las naves construidas por Balboa para explorar la costa hacia el oeste, arribando así hasta la provincia de Burica, en Nicaragua. Dicha tierra sería conquistada en los meses siguientes, convirtiéndose en la zona de abastecimientos tanto de xarcia, como de pez, algodón y tablazón para la construcción naval. Ese mismo año Andagoya bajó al sur en una sola nave, alcanzando la boca del río San Juan (Landín Carrasco, 1992, p. 140).

Tras estos viajes precursores vinieron los tres de Pizarro. Como señala Pedro Cieza de León, para el primero, iniciado en setiembre de 1524 con unos ochenta hombres, Pizarro y sus socios «mercaron un navío que estava en el puerto, que dizen que hera uno de los que hizo Basco Núñez a un Pedro Gregorio; y llevaron por piloto —a lo que yo supe— [a uno que] había por nombre Hernán Peñate»

⁶ MNM. ms. 24, f. 3v.

⁷ Biblioteca Nacional, Madrid. ms. 13020, fs. 209v-210; Herrera, 1601, p. 110.

⁸ MNM. Colección Fernández de Navarrete, ms. 24, fs. 15v-27v.; (Medina, 1913, II, pp. 188-189; Andagoya, 1913, p. 203).

⁹ MNM. ms. 24, f. 7; Herrera (1601, p. 109).

(Cieza, 1989, cap. II, p. 10; Herrera, 1601, p. 256)¹⁰. Al parecer se trataba de una nao de unos setenta toneles de porte, pero cuyo casco se encontraba en mal estado, por lo que Pizarro tuvo que enviarla de regreso a Panamá desde Puerto Quemado, «a que fuese adovada, pues estava tan maltratada que por muchos lugares hazía agua». La hacía en tal cantidad que fue necesario capturar y llevar indios a bordo para «dar a la bomba», porque había pocos marineros (Cieza, 1989, cap. VI, p. 20; Herrera, 1601, p. 257). Mientras tanto, Diego de Almagro salió de Panamá con el bergantín «San Cristóbal», de unas cuarenta toneladas, reuniéndose con Pizarro en Chochama, para después retornar a Panamá para «adobar los navíos y volver con más jente para proseguir el descubrimiento» (Cieza, 1989, p. 27; 1844, p. 193).

Ambas naves se volvieron a reunir con Pizarro y avanzaron con él hasta la isla del Gallo, a donde arribaron en mayo de 1527. A principios de junio Almagro retornó a Panamá con la nao, y en agosto hubo que despachar al «San Cristóbal», conforme señala Pizarro en una carta: «Lo suscedido despues q. diego de almagro se partio es q. bisto q. este nabio se hanegaba e anega y el poco aparejo q. aca ay para adobarlo por no haber xarcia ni aserradores»¹¹. Sin embarcaciones que lo apoyaran, Pizarro construyó un barco para pasar a tierra firme a buscar alimentos. «Como a todos conviniese, luego se puso mano a la obra, y aunque se pasó trabajo grande en lo hacer, se acabó; y pasaron algunos españoles a la tierra firme y volvieron con él cargado de maíz, con que todos se sostuvieron algunos días» (Cieza, 1989, cap. XIV, p. 44).

Poco después arribaron a la isla los dos navíos que al mando de Juan Tafur habían sido enviados por Pedro de los Ríos, gobernador de Panamá, para recoger a Pizarro y los suyos. Trece de ellos se negaron a partir, además del propio Pizarro y un mulato, siendo dejados por Tafur en la isla Gorgona. Desde ahí Pizarro escribió a sus socios Almagro y Luque pidiéndoles que intercedan ante el Gobernador para que le envíen un navío de mayor calado para continuar el avance (Lohmann, 1986, p. 326). Para esa fecha ya había varias naves en Panamá, pues cuando finalmente Almagro recibió la autorización para que parta un navío a rescatar a Pizarro y sus hombres, «con mucha diligencia metieron en uno de los que estaba en el puerto mucho bastimento» y lo enviaron con el piloto Bartolomé Ruiz en su búsqueda (Cieza, 1989, cap. XVIII, p. 52).

Tras llegar a las costas peruanas, recorriéndolas hasta la altura del río Santa, Pizarro retornó a Panamá y luego pasó a España para negociar su capitulación. Mientras tanto, Almagro envió una de sus naves a Nicaragua, con Nicolás de Ribera y el piloto Ruiz, con encargo de pagar a Pedrarias Dávila su parte en la sociedad que habían conformado para descubrir en la Mar del Sur. En Nicaragua

¹⁰ El piloto era Hernán Pérez Peñate.

¹¹ Pizarro al gobernador de Panamá, Isla del Gallo, 10/8/1527 (Lohmann, 1986, p. 36).

se encontraban Hernando de Soto y Hernán Ponce de León, quienes al tener «aparejo para hazer navíos» se interesaron en los relatos de las riquezas del Perú y de la ciudad de Tumbes, y «pensaron de hazer navíos o acabar dos que estaban haziendo, y haziendo compañía con Pedrarias yr a poblar la tierra». Alertados de estos rumores y de otros que indicaban que Pedrarias quería capturar su nave, Ribera y Ruiz se apresuraron en abandonar el puerto cuando ya éste había enviado un alguacil para que «secrestrase el navío y lo vesitase [...] antes salieron y se truxeron consigo, según me dixeron, otro navío que allí estavba, porque no oviese aparejo con que el gobernador enbiase tras ellos» (cap. XXVI, p. 77).

En enero de 1531 Pizarro zarpó rumbo al Perú con tres navíos, en una expedición que coronó finalmente sus ambiciones y las de sus socios. Mientras Pizarro y sus hombres avanzaban por los nuevos territorios, Almagro se ocupaba de atender sus necesidades logísticas, despachando varias naves con refuerzos. Asimismo, ocupó parte de 1532 en preparar un navío, «el mayor que se ha hecho en esta mar, porque es navío que lleva cuarenta caballos y podrá llevar más de doscientas personas de españoles e indios; es de las buenas piezas que se han hecho aun en la Mar del Norte»¹². La nave tenía unas ciento cincuenta toneladas de porte y fue calificada por Cieza como una «nave grande con dos gavias»¹³, lo que sugiere que tenía tres mástiles, el trinquete y el mayor con velas cuadradas y el mesana posiblemente con vela latina. Los dos primeros mástiles portaban velas gavias, que van encima de las velas mayores, indicando de manera indirecta que las naves construidas hasta entonces no tenían ese arreglo bélico.

Junto con otra nave menor «que tenía ya muy al cabo», y una tercera, fletada a Hernán Ponce «en mill y ochocientos pesos», Almagro partió en socorro de Pizarro a principios de agosto de 1532. La pequeña armada estaba formada por «los mejores y más aderezados —navíos— que se han visto en esta mar»¹⁴. El referido navío habría sido llamado «Santiago», al que Pizarro se refiere en repetidas ocasiones como la nao grande; mientras que el navío menor sería el «Santiaguillo», de unas cuarenta toneladas de porte (Lohmann, 1986, pp. 239, 259-260; s/f, t. XI, pp. 32-33; Sámano & Xerez, 1844, p. 193).

Las noticias del Perú habían despertado el interés de varios españoles más, llevando a que se construyeran otras naves en Panamá, tal como refiere el licenciado Espinosa en 1533:

En esta Cibdad se fazen agora otros cuatro navíos grandes para la contratacion e paso del Perú. Crea Vuestra Magestad que al presente pasa de treinta navíos los

¹² Espinosa al Rey, Panamá, 5/8/1532 (Medina, 1888-1898, p. 45).

¹³ Espinosa al Rey, Panamá 10/10/1533 (Medina, 1888-1898, IV, p. 181; Cieza, 1989, cap. XLVIII, p. 141).

¹⁴ Espinosa al Rey, Panamá, 5/8/1532 (Medina, 1888-1898, VI, p. 45) .

que hay fechos en esta Mar del Sur, digo con los del Armada del Gobernador Alvarado, en que hay navíos, segund dicen, de trescientos toneles, ques la Capitana de Alvarado, e de á ciento é cincuenta, ques la Capitana que llevó el Capitán é Mariscal Don Diego de Almagro; los otros dende quarenta fasta sesenta toneles é mas que hay otros muchos bergantines fechos en esta Cibdad¹⁵.

El mencionado Pedro de Alvarado, gobernador de Guatemala, se hallaba preparando una expedición para descubrir las islas de Tarsis o la China cuando arribó a su gobernación una nave con noticias sobre el descubrimiento del Perú y sus riquezas. Para confirmarlas envió una embarcación al mando del cacereño García Holguín, quien en Puerto Viejo tomó noticia que Pizarro se había dirigido hacia la sierra. Convencido de la conveniencia de tomar parte de las riquezas del Perú, en enero de 1534 Alvarado zarpó del puerto de la Posesión, en Nicaragua, «con doze velas de trescientas toneladas hasta quarenta en que las ocho dellas no baxan de ciento proveidas de munición, y vastimentos no menos cumplidamente que en Sevilla»¹⁶. La navegación no fue fácil, debiendo echar al mar noventa caballos y sufriendo sus naves la rotura de varias entenas y aparejos¹⁷.

Alvarado había construido siete de estas naves: el galeón de trescientas toneladas «San Cristóbal», que tenía por capitán al piloto Juan Fernández, las naos «Santa Clara» y «Buenaventura», de ciento setenta y ciento cincuenta toneladas, respectivamente; una carabela de sesenta toneladas y un patache de cincuenta toneladas. Además, había adquirido cinco naves, entre ellas la nao «Concepción» y los navíos «Santiago» y «San Pedro», este último de ciento cincuenta toneladas. Dos de esas naves habían pertenecido al ya difunto Pedrarias Dávila, una tercera había sido de Hernán Ponce y una cuarta del bachiller Pedro Bravo y Cristóbal de Burgos¹⁸.

Obligados a recalar en la bahía de Caraqués, Alvarado y sus hombres desembarcaron y avanzaron por tierra hacia Quito, mientras que la armada continuó navegando hacia el sur hasta arribar a Manta. En Caraqués se les unió «el navio de Joan de Castañeda, vecino de Panamá», trayendo veinte soldados y cinco hombres a caballo que se sumaron a las huestes de Alvarado¹⁹.

Poco después Alvarado despachó «sus navíos los dos a nicaragua y los dos a esa çibdad [Panamá] y a Joan Fernandez con dos p^a. descubrir esta costa adelante y

¹⁵ Espinosa al Rey, Panamá 10/10/-1533 (Medina, 1888-1898, IV, p. 181).

¹⁶ MNM. ms. 24, doc. 20.

¹⁷ Alvarado al Rey, San Miguel 15/1/1534 (Medina, 1888-1898, IV, pp. 193 y ss.).

¹⁸ MNM. ms. 24, doc. 21, f. 136; doc. 22, f. 140; Pedro de Alvarado a Francisco de Barrionuevo, Puerto Viejo 10/3/1534 (Porras Barrenechea (1959, p. 102); Herrera (1913, p. 293); Dermis (1988, p. 58). Espinosa al Rey, Panamá 10/10/1533 (Medina, 1888-1898, IV, p. 181).

¹⁹ Declaraciones de Blas de Atienza, San Miguel 15/10/34 (Medina, 1888-1898, IV, p. 254; MNM, ms. 24, doc. 21, f. 137v).

otros dos/o tres que le quedaban echados al traves por estar mal acondicionados». Juan Fernández con el «San Cristóbal» debía avanzar por la costa posesionándose de todos los puertos al sur de Chíncha, donde acaba la gobernación de Pizarro. Este último tenía conocimiento de la presencia de Alvarado, tanto por las noticias que le enviaban de San Miguel como por «diego de vega q. viniendo de esa cibdad en el barquillo topo con aluarado en puerto biejo». Tras este barquillo venía otra nave que fue retenida por Alvarado «con prometimientos que hizo a los q. en el benyan y ansi piensa fazer a los q. mas benieren y diz que hiziera al nabio grande y a otros q. de esa cibdad [Panamá] vinieren»²⁰.

A fines de 1534 Alvarado y Almagro llegaron a un acuerdo mediante el cual el primero renunciaba a sus propósitos de descubrimiento y cedía a Pizarro el galeón, tres naos y dos navíos de su propiedad, a cambio de cien mil castellanos de oro²¹. Con dichos recursos, a fines de 1535 Alvarado volvió a formar otra armada, adquiriendo:

dos Navíos de razonable porte, é un Vergantín grande, los quales están ya hechos y en el agua para los enviar por esta Mar del Sur a descubrir por ella algunas Yslas o tierra donde Su Magestad sea servido[...] y demás desto comienzo a poner en astillero tres Galeones de cada cien toneles de porte é una Galera todos de remos que estarán hechos y a punto antes del término del año[...]²².

Si bien Pizarro había logrado conjurar temporalmente la amenaza a sus intereses que representaba a Alvarado y los suyos, las riquezas del Perú generaron expectativas en muchos otros españoles que se habían asentado en la costa oeste americana. Entre ellos destacó el ya mencionado licenciado Gaspar de Espinosa, quien hacia 1533 envió a su hijo Juan con sesenta caballos y ciento cincuenta hombres a auxiliar a Pizarro, usando para ello «una carabela é un bergantin», y empezó la obra de «un navio grande de porte de treinta toneles para el viaxe»²³. Espinosa había construido la carabela y concluyó el referido navío algunos meses más tarde, empleándolo en la expedición que el propio licenciado encabezó en apoyo de Pizarro durante la rebelión de Manco Inca. Para dicho viaje usó también «un vergantinejo de 4 remos por vanda» y una fusta grande, con diecisiete remos por banda, que fue «el mayor —navío— que en esas partes se ha fecho»²⁴.

²⁰ Pizarro al Cabildo de Panamá, Jauja 25/5/1534 (Lohmann (1986, p. 38: «es que vido venir á esta cibdad á un Diego de Vega con un barco suyo é con ciertos marineros»); Declaraciones de Blas de Atienza, San Miguel 15/10/34 (Medina, 1888-1898, IV, p. 252).

²¹ Colección Harkness, Biblioteca del Congreso, Washington (en adelante Harkness). ms. 71. Dato proporcionado por Pedro Dermitt.

²² MNM. ms. 24, doc. 23, f. 143.

²³ Espinosa al Rey, Panamá 10/10/1533 (Medina, 1888-1898, IV, p. 185).

²⁴ Francisco de Barrionuevo al Consejo de Indias, Panamá 21/10/1536 (Porras, 1959, p. 223); Real cédula autorizando a Almagro a que deje a Diego de Porras como su lugarteniente, Toledo, 22/3/1534

De esa pequeña armada, solo la fusta arribó al Perú, con cien hombres a bordo, pues el bergantín fue obligado a retornar por su inaparente porte, y el navío se perdió en una tormenta «en que se ahogaron algunos»²⁵. En su relación de méritos, Espinosa se refiere a la fusta como galera, agregando «que fue la primera que en esta mar navegó» (Medina, 1913, II, p. 371). Sin embargo, en junio de 1537 encontramos dos de sus naves en el Perú: la «Todos los Santos», cuyo maestre era Antón Corso; y la galera «San Juan», con Marco Veneciano como maestre, de la cual poseía el 50% Juan de Valdivieso²⁶.

En lo esencial, las campañas marítimas de la conquista peruana concluyeron entonces, continuando en muy pequeña escala las exploraciones que permitieron conquistar Chile y descubrir los archipiélagos de Galápagos y Juan Fernández. Lo que vendría luego fueron las campañas marítimas durante las guerras civiles, periodo durante el cual, aparentemente, se introdujeron ciertas modificaciones en su arquitectura.

En este punto cabe hacer una precisión. Como quiera que los datos sobre estas naves son escasos, y cuando existen son genéricos, resulta muy difícil precisar sus características y tipología. La única forma de subsanar esa carencia de información es ubicando y estudiando sus restos, pero el escaso desarrollo de la arqueología submarina en la costa oeste americana no nos permite ir más allá por el momento. Lo más cercano temporal y geográficamente a este tipo de naves es la nao hundida en 1554 en isla Padre, en el Caribe, cuyos restos han sido adecuadamente estudiados. De los pocos restos estructurales encontrados, limitados a una sección de quilla y codaste, se ha podido deducir que, aparentemente, se trataba de una nave mercante con una eslora que iba de veinte a treinta metros, y una capacidad de 123 a 286 toneles. Las anclas, quizá el único dato comparable con las naves de la Mar del Sur, pesan hasta unos quince quintales, debiendo haber pesado más cuando estaban en uso (Arnold & Weddle, 1978, pp. 381, 388).

Ahora bien, veamos los tipos de naves europeas presentes en el Pacífico durante el periodo bajo estudio.

Bergantín

Con un porte que no excedía los cuarenta toneles, la nave más pequeña utilizada por los exploradores europeos en la Mar del Sur fue el bergantín. Dicha embarcación

(Medina, 1888-1898, IV, p. 215); Información de méritos de Gaspar de Espinosa y su hijo Juan, Lima 26/2/1552 (Medina, 1913, II, p. 370).

²⁵ Licenciado Pedro Vásquez al Consejo de Indias, Panamá 12/4/1537 (Porras, 1959, p. 237).

²⁶ Guillermo Lohmann Villena. «Índice del cartulario de Pedro de Castañeda», escrituras 18, 55 y 223; «Índice del libro becerro», escritura 388. Ambos índices aparecieron en la Revista del Archivo Nacional a partir del número XIV (1941), y me fueron gentilmente facilitados por Pedro Dermit.

pertenecía a la familia de la galera, utilizando remos como medio primario de propulsión, aun cuando es muy probable que también empleara una vela latina. Usualmente no tenía cubierta, con lo que resultaba un enorme bote, no muy aparente para navegaciones de altura.

Como ya se mencionara, es posible que uno de los buques de Balboa, el «San Cristóbal», haya sido un bergantín, habiendo utilizado las menores de las anclas «de tres, cuatro, cinco y seis quintales», transportadas desde Acla. Dichas anclas podían tener un peso de agarre entre 134 y 268 kilos, que unido al peso del cable podían afirmar una nave de entre cuarenta y setenta toneladas²⁷.

Pizarro y sus socios habrían sido los siguientes en construir un bergantín en la costa oeste americana, pese a que una embarcación de tan poco porte bien podía ser hecha por cualquier otro vecino de Panamá. Si bien no conocemos detalle alguno del bergantín de Pizarro, la capitulación de Toledo lo menciona, por lo que bien podría tratarse del barquichuelo construido en la isla del Gallo (Lohmann, 1986, p. 239).

Por otro lado, en 1536 el licenciado Gaspar de Espinosa, al referirse a la expedición del capitán Garcilaso a la Bahía de San Mateo, señala que una de las causas de su fracaso fue «porque habian menester algunos bergantines de remos para sostenerse». Ello indica que Garcilaso utilizó únicamente bergantines de vela, o que simplemente no empleó ese tipo de nave. Esto llama la atención pues tres años antes el mismo Espinosa había señalado la existencia de «otros muchos bergantines fechos en» Panamá²⁸.

Espinosa haría uso de «un vergantinejo de 4 remos por vanda»²⁹, junto con una fusta y un navío, para venir en socorro de Pizarro durante la rebelión de Manco Inca. El referido bergantín, cuyo porte debió ser realmente pequeño, resultó totalmente inadecuado para tan prolongado viaje, debiendo retornar a Panamá.

Fusta

Las fustas fueron las naves que siguieron en tamaño a los bergantines. Al igual que estos, pertenecían a la familia de las galeras, al punto que cuando una fusta era grande se le podía llamar galeota, y en ciertos casos galera, tal como sucedió con la que construyera el ya mencionado licenciado Espinosa.

Las fustas eran de propulsión mixta, con doce a quince bancos, dos mástiles con arboladura latina y la misma relación eslora-manga que las galeras (7 a 1).

²⁷ Relación del viaje de Gaspar de Espinosa, Panamá 14/10/1519 (Medina, 1913, II, p. 274); Compromiso de Pizarro para cumplir lo pactado con la corona en la capitulación de Toledo, Toledo 17/8/1529 (Lohmann, 1986, p. 239).

²⁸ Espinosa al Rey, Panamá 10/10/1533 y 1/4/1536 (Medina, 1888-1898, IV, pp. 181, 348).

²⁹ Francisco de Barrionuevo al Consejo de Indias, Panamá 21/10/1536 (Porras, 1959, p. 223).

Sin embargo, la información disponible sobre la fusta que Espinosa construyera en 1536 indica que tenía dieciséis bancos, y que iría «tan bien aderezado y proveydo como pudiera salir de Sevilla y que vayan treinta y dos negros para la voga y con sus velas latinas y con su saber por barca»³⁰. La construcción de esta fusta había sido iniciada en febrero de 1536 y estaba lista para navegar en mayo.

Yo hago una fusta de diez y seis bancos y la tengo entre manos que estará presta para navegar en todo el mes de mayo que viene: ira cargada y amarinada con quarenta piecas de negros y negras que son menester para la voga y con sus armas y artilleria que lleva tan cumplidamente como si saliera de Sevilla, me llega á largos quince mil pesos [...] y así como fui el primer vezino que en esta cibdad y governacion se determino á hazer el primer navio de velas despues de los gobernadores he querido ser el primero en hazer este de remos y es tan grande que se puede bien dezir galeota, porque podría llevar veinte bancadas porque lleva tres despobladas de remos, así porque aca no es menester al presente ser muy lixeros, pues no tiene necesidad de huir ni alcanzar, salvo de ser provechosos de carga y seguros y tambien para poder llevar y pasar ocho cavallos cada vez que sea menester³¹.

Pedrarias Dávila señala que una de las naves construidas por Balboa era la «fusta que dicen Santa María de la Buena Esperanza»³², siendo el único indicio de su tamaño las anclas mencionadas en el caso de los bergantines.

En setiembre de 1537 encontramos que Pizarro compra una fusta a Pedro García de Jerez y Juan de Alfaro; y hay otra nave de este tipo formando parte de la armada que organiza el presidente La Gasca para pacificar el Perú³³. Finalmente, en 1540 encontramos otras dos fustas en la armada que Pedro de Alvarado formó en Guatemala (Fernández de Oviedo, 1959, IV, p. 351).

Carabela

La carabela fue quizá la única nave manca que se utilizó en la etapa inicial de la exploración de la Mar del Sur, aun cuando son muy pocos los casos en que se cita ese tipo de nave. Balboa inició la construcción de dos de ellas, las mismas que fueron concluidas luego de su ajusticiamiento por Pedrarias Dávila (Altolaquirre, 1914, p. 181).

Gaspar de Espinosa construyó otra carabela, refiriendo con orgullo haber sido «el primer vezino que en esta cibdad y governacion —Panamá— se determino

³⁰ Espinosa al Rey, Panamá 25/2/1536 (Medina, 1888-1898, IV, p. 342).

³¹ Espinosa a Rey, Panamá 1/4/1536 (Medina, 1888-1898, pp. 349-350).

³² Relación del viaje de Gaspar de Espinosa, Panamá 14/10-/1519. (Medina, 1913, II, p. 274).

³³ Reconocimiento de deuda Pizarro a favor de Pedro García de Jerez y Juan de Alfaro, Los Reyes 27/9/1537 (Lohmann, 1986, p. 244; Hampe, 1989, p. 114).

á hazer el primer navio de velas despues de los gobernadores»³⁴. Como ya se ha señalado, dicha carabela fue enviada al Perú con su hijo Juan.

Una idea del tamaño de estas naves nos la da la carabela «Santi Espiritu», en la que el tesorero Riquelme arribó al Callao en abril de 1540 con oro y plata perteneciente al rey. Para darle un resguardo apropiado hasta que llegara el virrey Blanco Núñez de Vela, se dispuso que la referida nave fuese puesta a bordo del galeón de Juan de Arrecheoaga, que se encontraba en el puerto³⁵.

En julio de 1542 la carabela «San Miguel», al mando de Antonio Yáñez, arriba al Callao; y en agosto lo hace la «San Jorge», al mando de Diego Rodríguez Borge, ambas procedentes de Panamá con mercadería (Maticorena Estrada, 1993, p. 177).

Galera y galeota

La siguiente embarcación en tamaño fue la galeota, aunque en muchos casos se le denominó indistintamente galera. Este tipo de nave tenía una gran cantidad de remos por banda, portando además una vela latina.

La primera referencia a este tipo de embarcación es la fusta grande construida por Gaspar de Espinosa, a la que ya hemos descrito al tratar dicho tipo de nave. Espinosa pasó con ella a Piura en 1537, llevando cien hombres para apoyar a Pizarro, y en julio de ese año se hallaba en el Callao preparándose para salir a buscar al galeón «San Cristóbal» que Pizarro había despachado a Nicaragua (Lohmann, 1986, p. 347).

La siguiente nave de ese tipo es la que el adelantado Pedro de Alvarado construyó hacia 1540, siendo calificada como «una muy bonita galera» (Fernández de Oviedo, 1959, IV p. 351).

En 1546 el presidente La Gasca, estando aún en Panamá, comisionó al catalán Juan Vendrel para construir una galeota de veintidós remos por banda. Benzoni, quien se encontraba entonces en Panamá y luego vino al Perú, señaló que «no le sirvió de mucho puesto que navegaba mal a causa de las corrientes» (Benzoni, 1967, p. 41). Sin embargo, Vendrel fue nombrado capitán de la galera con una tripulación de diez mediterráneos, tres flamencos y un español, logrando llegar al Perú (Lockhart, 1968, p. 120).

Las fuerzas que el presidente La Gasca puso al mando de Pedro de Hinojosa fueron ochocientos veinte hombres de guerra, distribuidos en dieciocho navíos y la ya mencionada galeota, esta última, posiblemente al mando de Hernán Mejía. Se conserva el nombre de dos cómitres de esa nave, los maestros Sota y Juan; así

³⁴ Espinosa al Rey, Panamá 1/4/1536 (Medina, 1888-1898, IV, pp. 349-350).

³⁵ Archivo General de Indias. Contaduría 1679, Libro de cargo del contador Alonso Riquelme, folio 246. Dato gentilmente proporcionado por Pedro Dermit.

como el del piloto Martín Sánchez, del carpintero Benito Ginobés y del tonelero Joan Páez (Hampe, 1989, pp. 115, 342-345).

Barcaza

Jerónimo Benzoni se encontraba en Guayaquil cuando arribó procedente de Panamá una «gran barcaza cargada de mercadería», zarpando en ella el 8 de mayo de 1550 con destino a Panamá. Esta barcaza encontró en Salango al bergantín del presidente La Gasca. Zarpó poco después de él y se dirigió a Manta, donde se hundió al tocar en unos bajos. El piloto no era muy práctico, pues el que había traído la barcaza de Panamá se había quedado en Guayaquil (Benzoni, 1967, p. 67).

Fragata

Hay una sola mención a este tipo de nave. Se trata de una embarcación que se encontraba en la costa de Arequipa a principios de 1547, debiendo transportar al Callao los fondos de la Caja Real, a cargo de Lucas Martínez de Vegaso, teniente de Gonzalo Pizarro. En esas condiciones fue capturada por los vecinos leales al Rey, tomando el mando de la misma el piloto Giego García de Alfaro, quien se dirigió a Tumbes donde se reunió con el presidente La Gasca (Dermitt, 1988, p. 67; MNM. ms. 24, doc. 31, f. 191v-192).

En octubre de 1537 encontramos una referencia a una fragatilla, propiedad del licenciado Gaspar de Espinosa y de Juan de Valdivieso³⁶.

Galeón

En Europa se daba esta denominación a una gran diversidad de naves, pero hacia las primeras décadas del siglo XVI se le aceptaba como buque de propulsión mixta, más largo y afinado que la carraca o nao grande. Hacia esta misma época, aparentemente primero en Portugal y luego en los reinos españoles, se comenzó a denominar galeón al buque de guerra manco que, recogiendo las ventajas de la carraca, mejoraba sus condiciones marineras e incorporaba las portas para la mejor utilización de la artillería.

De este modo, cuando en 1533 el adelantado Pedro de Alvarado construyó el galeón «San Cristóbal», «de trescientos toneles, ques la Capitana» de su armada, debemos primero preguntarnos a qué clase de nave se refiere el varias veces mencionado licenciado Espinosa cuando informa sobre ello al rey, en octubre de ese año³⁷. Hemos ya indicado que el galeón fue tanto un buque mercante como

³⁶ Lohmann, «Índice del celulario de Pedro de Castañeda», escritura 223.

³⁷ Espinosa al Rey, Panamá 10/10/-1533 (Medina, 1888-1898, IV, p. 181).

un buque de guerra, que de alguna manera mejoraba las condiciones de la nao y de la carraca. Si tomamos en consideración que la intención inicial de Alvarado había sido zarpar de Guatemala en demanda de ciertas islas al poniente, podría suponerse que se trataba de un buque de guerra. Sin embargo, como en la mayor parte de los casos descritos, no existen evidencias al respecto.

El «San Cristóbal» pasó a ser propiedad de Almagro en virtud al acuerdo que suscribió con Alvarado en Quito en agosto de 1534, tomando posesión del mismo el 5 de enero de 1535. En mayo de 1536 fue enviado por Pizarro a la búsqueda de Almagro, que se hallaba en Chile, llevándole refuerzos, armamento y víveres³⁸. A la muerte de Almagro, el navío fue comprado en almoneda por Hernando de Sepúlveda, quien en noviembre de 1538 lo vendió en quinientos pesos de oro a Francisco Núñez de Bonilla. Ese mismo mes, Núñez le transfirió un tercio del galeón a Diego López Marín, encargándole ir a Panamá por mercadería y ganado, dándole poder a fray Tomás de Berlanga, obispo de Tierra Firme, para beneficiar dicha nave. Retornó de ese viaje en mayo de 1539³⁹. Los siguientes galeones en la costa oeste americana fueron los que Pedro de Alvarado preparó para zarpar en 1540, siendo varios de ellos mayores de doscientas toneladas (Fernández de Oviedo, 1959, IV, p. 351; Vargas Ugarte, 1966, p. 163). Hacia 1541 encontramos otro galeón, de propiedad del doctor Hernando de Sepúlveda, en el cual zarpó de Panamá en demanda del Callao el licenciado Vaca de Castro, el 18 de marzo de 1541 (Vargas Ugarte, 1966, p. 163).

La armada que formó el presidente La Gasca contaba con un «galeón grande de armada»⁴⁰, que en noviembre de 1546 fue puesto al mando del capitán Juan Alonso Palomino y con Diego Díaz como maestre. Este galeón contaba con una lancha y un número no precisado de lombardas⁴¹. A esta armada se uniría en la Gorgona otro galeón, de propiedad de un tal Calero, que había sido enviado desde Lima con ese fin⁴².

Nao o navío

Si bien estos eran términos con los cuales se refería a una gran diversidad de naves, hacia principios del siglo XVI se aplicaba con más propiedad a una nave manca de

³⁸ Contratos con Andrés de Azcutia como contra maestre, Diego de Fresnedo como despensero y Juan de Cárdenas y Diego de Contreras como marineros, Los Reyes 27/5/-1536 (Lohmann, 1986, pp. 255-258, 340). Dos de estos documentos se encuentran en la Lilly Library, en la colección de documentos peruanos, mss. 121-122.

³⁹ Archivo General de la Nación (AGN en adelante). Escribano Pedro de Salinas, protocolo 152, ff. 8v-10, 12-13; Marticorena, «Navios españoles entre Panamá, Nicaragua».

⁴⁰ MNM. ms. 24, doc. 31, f. 188v.

⁴¹ Uno de sus lombarderos tenía por nombre Adrián, percibiendo un sueldo de 62 pesos 4 tomines por cinco meses [Hampe, 1989, pp. 112, 334, 337, 342].

⁴² MNM. ms. 24, doc. 31, fs. 189-189v.

aparejo redondo, cuyo porte oscilaba entre los cuarenta y ciento cincuenta toneles de capacidad.

En términos generales, hubo naos o navíos desde los momentos iniciales de la presencia española en el Pacífico, pero los primeros sobre los que tenemos alguna información son las dos naves empleadas por Pizarro en su viaje inicial, «navíos de cuarenta y setenta toneles» (Sámano & Xerez, 1844, p. 193). No obstante, cabe señalar que es posible que una de estas naves fuera la fusta o una de las carabelas construidas por Balboa.

Cuando Bartolomé Ruiz fue a recoger a Pizarro y los suyos de la isla Gorgona, en marzo de 1528, empleó una nave manca a la que denominó navío, con cubierta, varias anclas y velas, y con un batel (Cieza, 1989, pp. 51-61).

La primera nao que hemos podido identificar es la Santiago, construida por Almagro en 1532, y a la que ya nos hemos referido. Fue la nave más grande que hubo en la Mar del Sur hasta que Alvarado concluyó un galeón de trescientas toneladas, con el que zarpó de Guatemala en 1533. Lohmann consigna una escritura en la que Bernardino de Valderrama, apoderado de Pizarro para cobrar los fletes de los navíos del otorgante, pagó en julio de 1537 la suma de ochocientos cincuenta pesos a Diego García, maestro del «Santiago», por una travesía Panamá-Callao, siendo reemplazado temporalmente en esa función por Juan de Yáñez, escribano de la misma⁴³. Cabe mencionar que en la escuadra que Alvarado pasó a Pizarro había un navío denominado «Santiago» (Dermit, 1988, p. 58). Si bien esto se prestaba a confusión, la solución fue llamar a la construida en 1532 como la «nao grande», mientras que a la de Alvarado se le llamaba simplemente nao. En 1538 se encontraba de maestro de esta última Juan Bautista Pastene⁴⁴.

Otras dos naos fueron la «Concepción» y la «Buenaventura», de la armada de Alvarado comprada por Pizarro y Almagro. Sabemos que en junio de 1537 la primera tenía por maestro a Hernán Gallego, preparándose para zarpar hacia Nicaragua, mientras que Juan Rodríguez Mallorquín lo era de la segunda⁴⁵. El primer navío que hemos podido identificar es el «Santiaguillo», igualmente de propiedad de Pizarro. Habría participado en los viajes de descubrimiento y a mediados de 1537 se hallaba en Sangallán, a cargo del maestro Lorenzo Román⁴⁶.

El «San Pedro» o «San Pedruelo», de unas ciento cincuenta toneladas, fue una de las naves construidas por Alvarado y vendida luego a Pizarro en la transacción

⁴³ Poder de Pizarro a Valderrama, Guarco 21/6/1537 (Lohmann, 1986, p. 227; 1963, p. 41; escrituras 70, 82 y 716).

⁴⁴ Lohmann, «Índice del cartulario de Pedro de Castañeda. (1537-1538)», escritura 764. Harkness, ms. 220.

⁴⁵ Lohmann, «Índice del libro becerro de escrituras». *Revista Histórica*, escritura 531; «Índice del cartulario de Pedro de Castañeda (1537-1538)», escrituras 39 y 301.

⁴⁶ Poder de Pizarro a Román, Chíncha 30/6/1537 (Lohmann, 1986, p. 260).

del 26 de agosto de 1534. En dicha operación fue definida como navío, siendo posteriormente empleado para auxiliar a la expedición de Almagro sobre Chile. En agosto de 1537 encontramos mencionado al «Sanpedrillo», al ser adquirido en quinientos pesos por Benito de la Feria, quien hasta entonces había sido maestre de la nao «San Andrés», y al mes siguiente Bartolomé García Folego adquirió un tercio del mismo en doscientos pesos, colocando como maestre a Diego Rodríguez. Este último había sido maestre del «San Pedro», siendo reemplazado por Benito de la Feria⁴⁷.

Hacia 1534 el licenciado Espinosa había terminado de construir una nave, la cual debía emplear, junto con una fusta y un bergantín pequeño, para ir a la conquista de la gobernación del río de San Juan. Enterado de los apremios de Pizarro por la rebelión de Manco Inca, Espinosa zarpó con su armada para socorrerlo, perdiéndose la nave en una tormenta (Medina, 1913, II, pp. 371, 379).

En julio de 1537 y en diciembre de 1538 figura el navío «San Andrés», y agosto de 1537 aparece mencionado el «San Jorge», con Juan de Arreche como piloto y maestre. A mediados de 1539 figura Cristóbal de la Vega como maestre del navío «San Vicente», preparándose para zarpar del Callao hacia Acapulco⁴⁸. En febrero de 1539 figura Hernando Gallego como maestre de la nao «Conciliación», del capitán Martín de Lezama, siendo reemplazado en setiembre por Bartolomé Martínez para ir a Panamá⁴⁹. Ese mismo mes se menciona al navío «San Juan», de Juan Díaz Guerrero, vecino de Panamá, que arriba al Callao al mando de Francisco Coronel, con instrucciones de vender la nave. En ese puerto se designará como maestre a Juan Bautista, y a fines de enero de 1540 dicha nave fue comprada por Alonso Palomino, quien nombró como maestre a Juan de Elías⁵⁰. Al parecer se trataba de la nave que en diciembre de 1536 llevó a cabo una travesía del Perú a Panamá⁵¹. En enero de 1540 aparece Juan Sánchez de Figueroa como propietario de un navío, presto a hacer un viaje con Pedro Gallego⁵².

En 1540, cuando Pedro de Alvarado preparó en Guatemala una armada con trece naves para explorar hacia el oeste, siete eran navíos «de cien toneladas o más» (Fernández de Oviedo, 1959, IV, p. 351).

⁴⁷ Lohmann, «Índice del cartulario de Pedro de Castañeda (1537-1538)», escrituras 71, 128 y 145; Harnkess. mss. 252, 254 y 338.

⁴⁸ AGN. escribano Pedro de Salinas, protocolo 152, fs. 29-30, 360v-361; Lohmann, «Índice del cartulario de Pedro de Castañeda (1537-1538)», escrituras 128 y 144.

⁴⁹ AGN. escribano Pedro de Salinas, protocolo 152, fs. 140v-141, 520 v, 541v-542.

⁵⁰ *Ibidem*, fs. 523v-524, 594, 707v-708 y 720v-721.

⁵¹ Lohmann, «Índice del libro becerro», nota a la escritura 428.

⁵² AGN. escribano Pedro de Salinas, protocolo 152, f. 646.

Finalmente, cuando en febrero de 1545 arribó a Panamá la armada de Bachicao, que defendía la causa de Gonzalo Pizarro, contaba con seis naves, tres de las cuales eran navíos de gavia, un navío pequeño, un bergantín y un barco⁵³.

Miguel Maticorena da un valioso listado de sesenta y un naves arribadas a las costas peruanas entre 1531 y 1544, dos de las cuales son tipificadas como barcos, dos como galeones, dos como carabelas, tres como naos y el resto como navíos (Maticorena, 1993).

Hemos pues efectuado una apretada revisión de los tipos de naves europeas que surcaron tempranamente las aguas de la Mar del Sur. De ello podemos deducir que ya hacia 1530, las especiales características del Pacífico sudamericano comenzaron a influir en su arquitectura, iniciando el proceso de diferenciación con las del Mar del Norte que bien señaló Benzoni hacia la mitad del siglo. Las naves iniciales estuvieron limitadas en su porte por el tamaño de las anclas, sometidas a las dificultades del transporte por el istmo.

Estas dificultades perdurarían varios años, pues solo después de la incursión de Richard Hawkins, en 1593, se comenzó a fundir anclas en Lima. Por tal motivo, es probable que tanto la nao de Almagro como el galeón de Alvarado hayan estado dotados de anclas menores a las requeridas, respaldando el dicho inglés «débil como un ancla española».

Es muy probable que en esta época inicial, especialmente a consecuencia del encuentro con las balsas de palos nativas, haya comenzado a emplearse velas de algodón, pues hacia fines del siglo éstas eran reportadas como cosa común. Ello era posible merced a las condiciones de clima imperantes en esas costas, bastante más estables que las del Caribe.

Como es comprensible, las naves iniciales tuvieron como propósito fundamental la exploración, vino luego la necesidad de transportar cantidades relativamente grandes de soldados y caballos para empeñarlos en la conquista peruana; y finalmente la necesidad de transportar diverso tipo de carga entre Lima y Panamá. Ello explicaría la poca atención que se brindó en este lado del continente a darle comodidades al pasajero. De ello se quejan tanto Alonso Enríquez de Guzmán, quien en 1534 zarpó de Panamá al Perú y tuvo que pagar cien castellanos de oro para obtener un camarote (Enríquez de Guzman, 1862, pp. 89-90), como el ya citado Benzoni, quien en junio de 1547 señala que «en las naves que surcan esos mares no hay comodidad de estar bajo cubierta como sucede en las que van por los mares de tramontana, de modo que es necesario estar siempre expuesto a la lluvia» (Benzoni, 1967, p. 49).

En el periodo revisado no hemos podido encontrar cambios sustantivos en las proporciones de los buques europeos usados en la Mar del Sur. La referencia

⁵³ MNM. ms. 24, doc. 34, ff. 204-206.

más temprana sobre este punto estaría dada por los corsarios isabelinos Drake y Hawkins, especialmente este último cuando señala que tienen «siempre la quilla puntiaguda y larga» (Hawkins, 1878, p. 257).

En resumen, hacia mediados del siglo XVI las naves europeas utilizadas en la Mar del Sur habían ya iniciado un proceso de diferenciación con las empleadas en el Atlántico, proceso que se incrementó en la segunda mitad del siglo. Esto era una natural adaptación tanto a las condiciones de navegación locales como a los recursos disponibles.

Documentos

Archivo General de Indias. Contaduría 1679, libro de cargo del contador Alonso Riquelme, f. 246.

Archivo General de la Nación (AGN). escribano Pedro de Salinas, protocolo 152, ff. 8v-10, 12-13, 29-30, 140v-141, 360v-361, 520 v, 523v-524, 541v-542, 594, 646, 707v-708 y 720v-721

Biblioteca Nacional, Madrid. ms. 13020, fs. 209v-210.

Colección Harkness, Biblioteca del Congreso. Washington. mss. 71; 252, 254 y 338.

Museo Naval, Madrid, Colección Fernández de Navarrete (MNM). ms. 243, doc. 8 bis; ms. 24, fs. 1-7, fs. 15v-27v.; doc. 20; doc. 21, f. 136; doc. 22, f. 140; doc. 21, f. 137v.; doc. 23, f. 143; doc. 31, f. 188v., fs. 189-189v., f. 191v-192; doc. 34, ff. 204-206.

Bibliografía

Altolaquirre y Duvalé, Ángel de (1914). *Vasco Núñez de Balboa*. Madrid: Imprenta del Patronato de Huérfanos de Intendencia e Intervención Militares.

Andagoya, Pascual de (1913). Relación de los sucesos de Pedrarias Dávila, en las provincias de Tierra-firme y de lo ocurrido en el descubrimiento de la Mar del Sur y costas del Perú y Nicaragua. En José Toribio Medina, *El descubrimiento del Océano Pacífico*. Volumen II. Santiago: Imprenta Universitaria.

Arnold III, J. Barto & Robert Weddle (1978). *The Nautical Archaeology of Padre Island. The Spanish Shipwrecks of 1554*. New York.

Benzoni, Jerónimo (1967). *La historia del mundo nuevo*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

Cieza de León, Pedro (1844). Relación de los primeros descubrimientos de Francisco Pizarro y Diego de Almagro, sacada del código número CXX de la Biblioteca Imperial de Viena. En *Colección de documentos inéditos para la historia de España*. Volumen V. Madrid: Academia de Historia.

- Cieza de León, Pedro (1989). *Crónica del Perú. Tercera Parte*. Lima: Fondo Editorial de la PUCP - Academia Nacional de la Historia.
- Dermit, Pedro (1988). La expedición de Diego de Almagro a Chile. *Derroteros de la Mar del Sur*, N° 6, Lima.
- Enríquez de Guzmán, Alonso (1862). *The life and Acts of Alonzo Enriquez de Guzmán, a Knight of Seville, of the Order of Santiago, A.D. 1518 to 1543*. Traducción del manuscrito inédito por Clemens Markham. Londres: Hakluyt Society.
- Fernández de Oviedo, Gonzalo (1959). *Historia general y natural de las Indias*. Volumen IV. Madrid: Atlas.
- Hampe Martínez, Teodoro (1989). *Don Pedro de La Gasca*. Lima: Fondo Editorial de la PUCP.
- Hawkins, Richard Sir (1878). The Observations of Sir Richard Hawkins, Knight, in his Voyage into the South Sea. En *The Hawkins' Voyages during the Reigns of Henry VIII, Queen Elizabeth and James I*. Londres: Hakluyt Society.
- Herrera, Antonio de (1601). *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas i tierra firme del Mar Océano*. Madrid: Imprenta Real.
- Landín Carrasco, Amancio (1992). *España en el mar, padrón de descubridores*. Madrid: Naval.
- Lockhart, James (1968). *Spanish Perú, 1532-1560. A Colonial Society*. Londres: U. of Wisconsin.
- Lohmann Villena, Guillermo (s/f). Información de Servicios de Nicolás de Ribera. *Revista de Archivo Nacional de Lima*, t. XI, Lima.
- Lohmann Villena, Guillermo (1941-1963). Índice del cartulario de Pedro de Castañeda, escrituras 18, 55 y 223; Índice del libro becerro, escritura 388. *Revista del Archivo Nacional a partir del número XIV*.
- Lohmann Villena, Guillermo (ed.) (1986). *Francisco Pizarro. testimonio, documentos oficiales, cartas y escritos varios*. Madrid: Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Centro de Estudios Históricos. Departamento de Historia de América Fernández de Oviedo.
- López de Caravantes, Francisco (1985-1989). *Noticia general del Perú*. Volumen I. Madrid: Atlas.
- Maticorena Estrada, Miguel (1993). Navíos españoles entre Panamá, Nicaragua, Puerto Viejo, Paita y el Callao 1531-1544. En Jorge Ortiz Sotelo (ed.), *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos - Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
- Medina, José Toribio (1888-1898). *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile*. Volumen VI. Santiago: Imprenta Ercilla.

Medina, José Toribio (1913). *El descubrimiento del Océano Pacífico*. Tomo II. Santiago: Imprenta Universitaria.

Porras Barrenechea, Raúl (ed.) (1959). *Cartas del Perú*. Lima: Sociedad de Bibliófilos Peruanos.

Sámamo, Juan y Francisco Xerez (1844). Relación de los primeros descubrimientos de Francisco Pizarro y Diego de Almagro, sacada del códice número CXX de la Biblioteca Imperial de Viena. En *Colección de documentos inéditos para la historia de España*. Volumen V. Madrid: Academia de Historia.

Vargas Ugarte, Rubén S. J. (1966). *Historia general del Perú*. Tomo I. Lima.