

HISTORIA MARITIMA DEL PERU
Siglo XVI - Historia Interna | TOMO III
VOLUMEN 1

Capítulo I

LA VISION FANTASTICA DEL MAR DEL SUR

LA INFLUENCIA DE LOS VIEJOS MITOS

a. *Los Gigantes de la Punta de Santa Elena*

Nada hubo tan sugestivo para las historias fantásticas medievales, como la presencia de ogros y colosos prontos a inspirar horror. Superada la etapa arcaica en que los gigantes eran dioses, los medievales humanizaron a estos "jayanes de nombradía"¹ —como los nombra el Génesis— haciéndolos a su imagen y semejanza; los pueblos guerreros los imaginaron agresivos, cubiertos de hierro, abriendo así un ciclo que empieza con el Goliath bíblico² y concluye con el Caraculiambro cervantino³; los pueblos navegantes forjaron ogros que (como en la clásica historia de Ulises o la agarena de Simbad) esperaban pacientes en la playa desierta, otras veces dormidos en el fondo del mar... Los marineros creyeron en estos últimos gigantes sumergidos que solían despertarse con la proximidad de una nave, al oír crujir su gobernalle, desperezándose primero en su lecho fangoso y asomando después una mano a la superficie —Mano de Satanás o Mano de Judas⁴— con ánimo de aprisionar al navío. Entonces, al aparecer la diabólica garra, los pilotos luchaban por desviar su barco, pero las corrientes y los vientos no ayudaban, terminando la Mano por cerrarse en torno al impotente navichuelo. En otras ocasiones la aparición del gigante era total, emergiendo primero su mojada cabellera, luego la barba que destilaba sal, finalmente el pecho robusto, su vientre goloso... Al verlo así contaban que los marineros caían de rodillas en cubierta y con los brazos extendidos imploraban misericordia; pero el ogro, rién-

dose de los ruegos, se aproximaba con el agua a la cintura y tomando al barco en una mano —como quien toma un plato de comida— escogía con la otra, uno a uno, los marineros destinados al succulento banquete...

Así era el terrible gigante medieval de los mares desconocidos, temido por los marineros y odiado por los cazadores de ballenas. Era un coloso más bien nórdico que meridional, más del Poniente que del Levante; no en vano pertenecía al horrendo Mar Tenebroso. Pero terminado el Medioevo vino el Renacimiento y surgen los gigantes renacentistas que, contagiados por el humanismo de su siglo, se convierten en la negación de sus terroríficos colegas medievales. Así hacen su aparición Gargantúa —bonachón, sencillo y rústico— y Pantagruel —ingenioso, original, atrevido, amigo de sabios y prudentes— según su creador Francois Rabelais (1494-1553)⁵.

Pero entre los fieros gigantes de los mares de la Edad Media y los amansados del Renacimiento, están, indiscutiblemente, los gigantes del Nuevo Mundo, rastreados por Colón⁶, Vespuccio⁷, Magallanes⁸ y aun Sarmiento de Gamboa⁹. Estos gigantes cobrizos y de largas cabelleras lacias vivían aún en el recuerdo de los naturales y, lo que era más, éstos señalaban las peladas osamentas de aquéllos con un respeto hijo de su temor ancestral. Los descomunales huesos podían verse en las pampas del Río de la Plata¹⁰ y en muchos lugares más¹¹, pero donde más se evidenciaban era en la punta de Santa Elena, en la costa equinoccial, tierra que los pilotos y mareantes reconocían del Perú. La historia de estos gigantes del Mar Austral, la vamos a conocer en las líneas que continúan.

Fue el conquistador Diego de Trujillo, soldado de Pizarro en el Tercer Viaje, quien estando de paso por Puerto Viejo y Manta escribió: *"y de allí fuimos a la punta de Santa Elena, a do estaban los huesos de los gigantes..."*¹². Esta frase, en realidad pequeña, descubrió a los colosos de Santa Elena, en el Mar del Sur, quedando la leyenda suspendida, inconsistente, hasta 1543 en que aparecieron a los ojos españoles, nuevas y grandes osamentas que palparon los vecinos de Puerto Viejo, precedidos por su Teniente Juan de Olmos, descubridor de los restos¹³. Entonces ya nadie dudó de lo que contaban los indios y dieron la razón a esos conquistadores de Pizarro que recordaban los huesos descomunales. Pedro Cieza de León, que pasó poco después por el lugar del hallazgo, recogió la leyenda y cautivado por ella anotó: *"y porque en el Perú hay fama de los gigantes que vinieron a desembarcar a la costa en la punta de Santa Elena, que que es en los términos desta ciudad de Puerto Viejo, me pareció dar noticia de lo que oí dellos, según que yo lo entendí, sin mirar las opiniones del vulgo y sus dichos varios, que siem-*

pre engrandece las cosas más de lo que fueron”¹⁴. Y aquí sigue el grueso de la historia.

“Cuentan los naturales —dice Cieza— por relación que oyeron de sus padres, la cual ellos tuvieron y tenían de muy atrás, que vinieron por la mar en unas balsas de juncos a manera de grandes barcos unos hombres tan grandes que tenían tanto uno dellos de la rodilla abajo como un hombre de los comunes en todo el cuerpo, aunque fuese de buena estatura, y que sus miembros conformaban con la grandeza de sus cuerpos, tan disformes, que era cosa monstruosa ver las cabezas, según eran grandes, y los cabellos, que les llegaban a las espaldas. Los ojos señalan que eran tan grandes como pequeños platos. Afirman que no tenían barbas, y que venían vestidos algunos dellos con pieles de animales y otros con la ropa que les dió natura, y que no trajeron mujeres consigo. Los cuales, como llegasen a esta punta, después de haber en ella su asiento a manera de pueblo (que aún en estos tiempos hay memoria de los sitios destas cosas que tuvieron), como no hallasen agua para remediar la falta que della sentían hicieron unos pozos hondísimos; obra por cierto digna de memoria, hecha por tan fortísimos hombres como se presume que serían aquellos, pues era tanta su grandeza. Y cavaron estos pozos en peña viva hasta que hallaron el agua, y después los labraron desde ella hasta arriba de piedra de tal manera que durara muchos tiempos y edades; en los cuales hay muy buena y sabrosa agua, y siempre tan fría que es gran contento beberla. Habiendo, pues, hecho sus asientos estos crecidos hombres o gigantes, y teniendo estos pozos o cisternas, de donde bebían, todo el mantenimiento que hallaban en la comarca de la tierra que ellos podían hollar lo destruían y comían tanto, que dicen que uno dellos comía más vianda que cincuenta hombres de los naturales de aquella tierra; como no bastase la comida que hallaban para sustentarse, mataban mucho pescado en el mar con sus redes y aparejos, que según razón tenían. Vivieron en grande aborrecimiento de los naturales; porque por usar con sus mujeres las mataban, y a ellos hacían lo mismo por otras causas. Y los indios no se hallaban bastantes para matar a esta nueva gente que había venido a ocuparles su tierra y señorío, aunque se hicieron grandes juntas para practicar sobre ellos; pero no los osaron acometer. Pasados algunos años, estando todavía estos gigantes en esta parte, como les faltasen mujeres y las naturales no les cuadrasen por su grandeza o porque sería vicio usando entre ellos, por consejo y inducimiento del maldito demonio, usaban unos con otros el pecado nefando de la sodomía, tan gravísimo y horrendo; y el cual usaban y cometían pública y descubiertamente, sin temor de Dios y poca vergüenza de sí mismos. Y afirmaban todos los na-

turales que Dios Nuestro Señor, no siendo servido de disimular pecado tan malo, les envió el castigo conforme a la fealdad del pecado. Y así, dicen que, estando todos juntos envueltos en su maldita sodomía, vino fuego del cielo temeroso y muy espantable, haciendo gran ruido, del medio del cual salió un ángel resplandeciente, con una espada tajante y muy refulgente, con la cual de un sólo golpe los mató a todos y el fuego los consumió, que no quedó sino algunos huesos y calaveras, que para memoria del castigo quiso Dios que quedasen sin ser consumidos del fuego. Esto dicen de los gigantes; lo cual creemos que pasó, porque en esta parte que dicen se han hallado y se hallan huesos grandísimos. Y yo he oído a españoles que han visto pedazos de muela que juzgaban que a estar entera pesara más de media libra carnicera, y también que habían visto otro pedazo del hueso de una canilla, que es cosa admirable contar cuan grande era, lo cual hace testigo haber pasado; porque, sin esto, se ve adonde tuvieron los sitios de los pueblos y los pozos o cisternas que hicieron. Querer afirmar o decir de qué parte o por qué camino vinieron éstos no lo puedo afirmar porque no lo sé”¹⁵. Lo que sí sabe el cronista es que los misteriosos gigantes vivieron y se extinguieron “en esta punta de Santa Elena, que, como dicho tengo, está en la costa del Perú”¹⁶.

Casi la misma versión de los gigantes castigados como hijos de Sodoma es la que trae en su *Historia del Descubrimiento y Conquista del Perú* el Contador Agustín de Zárate, quien al referirse al sector de Santa Elena escribe: “*Junto a esta punta dicen los indios de la tierra que habitaron unos gigantes cuya altura era tan grande como cuatro estados de un hombre mediano. No declararon de qué parte vinieron; manteníanse de las mismas viandas de los indios, especialmente pescado, porque eran grandes pescadores; a lo cual iban en balsas, cada uno en la suya, porque no podían llevar más, con navegar tres caballos en una balsa; apeaban la mar en dos brazas y media; holgaban mucho de topar tiburones o bufeos, o otros peces muy grandes, porque tenían más que comer; comía cada uno más que treinta indios; andaban desnudos por la dificultad de hacer los vestidos; eran tan crueles que sin causa ninguna mataban muchos indios, de quien eran muy temidos. Vieron los españoles en Puerto Viejo dos figuras de bulto de estos gigantes, una de hombre y otra de mujer. Hay memoria entre los indios, descendiendo de padres en hijos, de muchas particularidades de estos gigantes, especialmente del fin de ellos; porque dicen que bajó del cielo un mancebo resplandeciente como el sol, y peleó con ellos, tirándoles llamas de fuego, que se metían por las peñas donde daban, y hasta hoy están allí los agujeros señalados; y así, se fueron retrayendo a un valle, donde los acabó de matar todos. Y con todo*

esto, nunca se dio entero crédito a lo que los indios decían cerca de estos gigantes, hasta que... el capitán Juan de Olmos, natural de Trujillo... oyendo todas estas cosas, hizo cavar en aquel valle, donde hallaron tan grandes costillas y otros huesos, que si no parecieran juntas las cabezas, no era creíble ser de personas humanas; y así, hecha la averiguación y vistas las señales de los rayos en las peñas, se tuvo por cierto lo que los indios decían; y se enviaron a diversas partes del Perú algunos dientes de los que allí se hallaron, que tenía cada uno tres dedos de ancho y cuatro de largo"¹⁷.

Garcilaso Inca de la Vega recogió las versiones de Cieza y Zárate¹⁸, sumando a ellas la del Padre José de Acosta, aunque olvidando de apuntar que un pozo de piedra construido por los sedientos gigantes existía aún y era mostrado a los curiosos a finales del siglo XVI¹⁹. Gutiérrez de Santa Clara afirma que los descomunales seres arribaron en tiempos de Túpac Yupanqui, procedentes de Oceanía, y que fueron aniquilados por el fuego²⁰. Gómara¹ y Cobo²² hablan de enormes muelas encontradas en el Perú; y Lizárraga describe las moradas de los colosos en términos mesurados: *"Hubo aquí antiguamente gigantes y los naturales decían no saber de donde vinieron. Sus casas tenían tres leguas más abajo del surgidero hechas a dos aguas, con vigas muy grandes. Yo vi allí algunas traídas en balsas para hacer un tambo... Vi también una muela grande de un gigante, que pesaba diez onzas y más; refieren los indios por tradición de sus antepasados, que como fuesen advenedizos, no saben de dónde, y no tuviesen mujeres, las naturales no los aguardaban: dieron en el vicio de la sodomia, la cual castigó Dios enviando sobre ellos fuego del cielo y así se acabaron todos"*²³. Y concluye dogmático el fraile: *"No tiene este vicio nefando otra medicina"*²⁴.

Como se puede apreciar, la leyenda es robusta y tiene sus seguidores convencidos. Pareciera como si todos los cronistas se hubieran quedado boquiabiertos al comprobar la existencia de gigantes, existencia demostrada por esqueletos y cráneos cuando no por grandes molares cuya materia *"no era ya hueso, sino piedra algo roja oscura, en que con la mucha antigüedad se había convertido el hueso"*²⁵. El autor de esta última observación no puede ser otro que el docto Padre Cobo, quien incurseiona por la Paleontología, sin saberlo, al afirmar: *"Algunos huesos que mucho tiempo están enterrados, suelen también convertirse en piedras, o por la calidad de la tierra, o de los mismos huesos; para prueba de lo cual, me mostró una vez una persona curiosa una muela de gigante, que se había hallado en este reino del Perú, mayor que el puño, la cual en la*

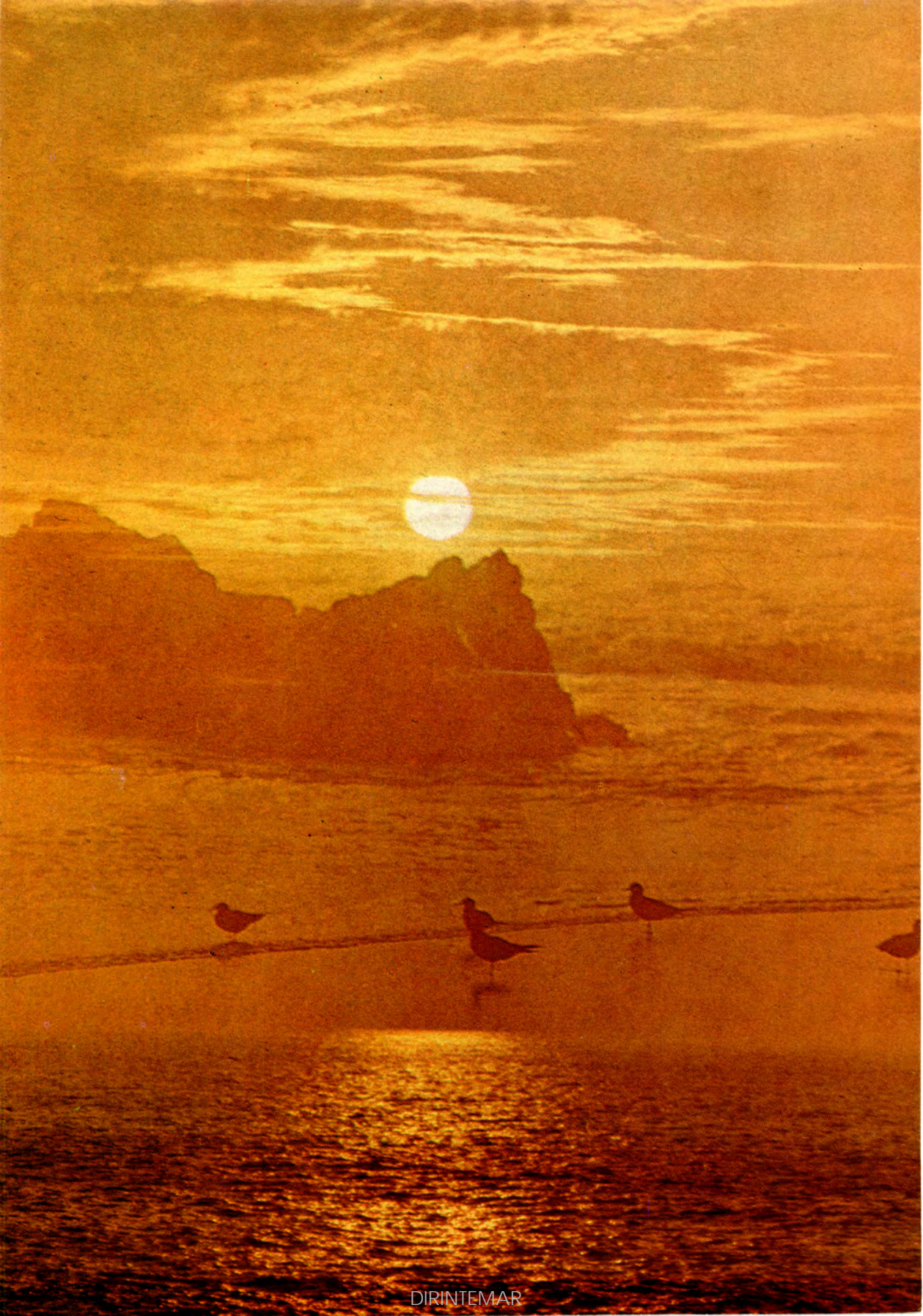
figura y disposición era, sin duda, muela; pero la materia no era ya hueso, sino piedra..."²⁶.

Orientados por tan sutil observación, hoy estamos en aptitud de vincular a los gigantes de Santa Elena con los muchos ojos de alquitrán, manantiales de aceite negro o fuentes de brea que las crónicas ubican en la proximidad de los huesos colosales. Las osamentas, evidentemente, no son de hombres desconocidos sino de mamíferos fósiles extintos cuya memoria se asociaba por los indios lugareños con el recuerdo, impreciso y odiado, de algún lejano pueblo que arribó a la punta de Santa Elena. Escribimos pueblo e hicimos mal. No fue un pueblo, porque los presuntos gigantes carecían de mujeres, más probable es que hubieran sido náufragos arrojados a la costa equinoccial en un día de tragedia y esperanza. De esperanza porque les permitió salvar la vida; de tragedia, porque fue el principio de su fin. La leyenda añadió que hambrientos e imposibilitados de reproducirse, los presuntos gigantes fueron tragados por la tierra al convertirse en ceniza por acción del fuego, subsistiendo unas cuantas osamentas en el lugar de la catástrofe. Por lo menos, esto fue lo que se concluyó ante los grandes cráneos de alvéolos vacíos. Los fosilizados huesos estaban ennegrecidos por el tiempo, eran como de carbón, carbón mineral que nadie imaginó líquido y manando a borbotones. Pero allí, aunque ningún español relacionó los restos óseos con sustancias oleaginosas y bituminosas, estaban también las fuentes de alquitrán, el pegajoso aceite de piedra y la brea caliente y espesa que tardaba en deslizarse por los desniveles del suelo... Las enormes osamentas (sacadas a la superficie por los mismos) no eran huesos de gigantes, pero los gigantes a quienes achacaban tales huesos —mamíferos fosilizados de días prehistóricos— eran en gran parte el origen de ese petróleo que hoy sigue brotando al Sur y al Norte de nuestro río Tumbes. Estos fueron los verdaderos gigantes de la punta de Santa Elena: animales corpulentos de otra era, identificados posiblemente con hombres agresivos y náufragos que vinieron despues²⁷.

b. Los Pigmeos de Chincha

Ya que hablamos de gigantes en el Mar del Sur, brindemos su turno a los pigmeos. Eran éstos, según el griego Ctesias, hombres muy pequeños que no pasaban de dos codos de estatura y que tenían la barba y los cabellos tan largos que se daban el lujo de evitarse los vestidos. Se les situaba en la India y, aunque Ctesias no los vio, entendió desde Persia que eran hombrucillos "*chatos y verdaderamente feos*"²⁸. En Europa los recordarían así Isidoro de Sevilla y Mandeville, haciéndolos este

Atardecer en la costa peruana.
(Foto: Pedro Rojas Ponce)





Islotes del Mar Peruano.
(Foto: *Guillermo Guevara Yábar*)

último acérrimos enemigos de las grullas, zancudas con las que libraban violentas luchas²⁹. En América los descubrió el germano Nicolás Federmann en las selvas de Venezuela, pero todos se rieron de la noticia que dio achacándola fruto de sus calenturientas sienas castigadas por el terrible sol tropical³⁰.

No faltaron entre nosotros cronistas que se ocupaban de los pigmeos, siendo el clérigo Miguel Cabello de Valboa quien mayormente lo hizo, más para negarlos o ponerlos en duda, es cierto, que para demostrar su existencia afirmada, según él por "*muy graves Cosmógrafos*"³¹. El soldado Estete, sin embargo, se detuvo más de lo prudente en la costa ecuatorial para contemplar esas cabezas humanas reducidas por los indios; sin duda se preguntó si pertenecerían a enanos de verdad³². La sospecha es superada abiertamente por el contador Agustín de Zárate, quien se refiere a esas "*muchas cabezas de indios, que con cierto conocimiento las consumen, hasta quedar como un puño*"³³. Esta frase, a no dudarlo, es la negación de los pigmeos en el litoral peruano.

Pese a lo dicho, cronista hubo —y de los importantes— que aseguró haber existido pueblos pigmeos en la costa del Perú. Se trata nuevamente de Pedro Cieza de León, el Príncipe de los Cronistas, quien al historiar los antecedentes del valle de Chíncha tropieza con un pueblo de enanos parecidos a los citados por Ctesias. La descripción no es minuciosa y se fundamenta en el recuerdo, pero goza de todo el embrujo prestado por la vecindad del Mar del Sur. En efecto, refiriéndose a los modernos indios del valle y a su anónimo caudillo, dice así: "*hallaron mucha gente y todos de tan pequeños cuerpos que el mayor tenía poco más que dos codos; y que mostrándose esforzados, y estos [pigmeos] naturales cobardes y tímidos, les tomaron y ganaron su señorío; y afirmaron más: que todos los [pigmeos] naturales que quedaron se fueron consumiendo y que los abuelos de los padres, que hoy son vivos, vieron en algunas sepulturas los huesos suyos y ser tan pequeños como se ha dicho*"³⁴.

Todo quedaría aquí y no pasaría de ser antigualla inútil o imaginativa si el caballero Antonio Pigafetta, Cronista de la Mar del Sur, no volviera a hablarnos de los misteriosos hombrecillos en la extremidad occidental del Pacífico. El italiano apunta lo que oye al zarpar de las Molucas, archipiélago en cuya vecindad cuentan que "*hay una isla, llamada Arucheto, cuyos habitantes, hombres y mujeres, no tienen más de un codo de alto, y con orejas más largas que todo el cuerpo, de tal manera que cuando se acuestan una le sirve de colchón y la otra de manta; van desnudos y rapados; su voz es áspera, y corren ágilmente; habitan en subterráneos y se alimentan de pescado...*"³⁵. Y el Cronista del Mar del Sur concluye quejoso: "Hubié-

*ramos ido de buena gana a esta isla, si los escollos y las corrientes no lo hubiesen impedido*³⁶.

Sólo quedaría preguntarnos: ¿tendrían los pigmeos de Chincha relación con los hallados por Federmann en Venezuela, o con los negrillos que todavía pueden verse (descartando exageraciones auriculares) en Filipinas, Malaca y Andamán? Empecemos por reconocer que la presunta existencia de pigmeos en el Perú hasta hoy nadie la ha estudiado.

c. Los Hombres-Monos del Mar del Sur

Fue un marino, y a propósito del mar peruano, quien diera la primera idea sobre los Hombres-Monos que vivían allende nuestro litoral. Para mostrar la historia de este mito en toda su extensión, apreciemos sus antecedentes primero en el Océano Atlántico, luego en la selva amazónica, finalmente en el tranquilo Mar del Sur. Allí, en unas islas misteriosas situadas entre el trópico de Cáncer y el de Capricornio, tenían sus dominios los extraños seres.

Empezando por el Mar del Norte, nombre que dieron los españoles al Atlántico, cabría recordar los días de Colón. En efecto, uno de los hechos más originales del Cuarto Viaje del Almirante fue el hallazgo, por parte de un ballestero, de un ser "*que se parece a gato paul, salvo que es mucho más grande, y el rostro de hombre...*"³⁷. La noticia resulta interesante porque conociendo nosotros que los españoles (sabe Dios por qué secreta razón) a los simios los nombraban *gatos*, estaríamos aquí ante el primer caso de presunto Hombre-Mono en estas Indias del Mar Océano. El segundo ejemplo lo ofrece Pedro Mártir, el humanista de Arona, quien en sus *Décadas del Nuevo Mundo* escribe lo siguiente de cierto rarísimo ejemplar: "*dicen los indígenas que hay en las montañas unas fieras que en la cara, pies y manos se asemejan a la figura del hombre, y que algunas veces se ponen de pie y andan con la cara derecha...*"³⁸. Pero si el docto milanés escribe lo que oye, Pedro Ordóñez de Cevallos, el clérigo de Jaén, relatará lo que ve, y así nos describirá "*un monstruo, que era una india, que me quedé fuera de mí de ver tal cosa, porque era de la manera siguiente:... muy alta... muy gorda; los pies anchos y largos, las piernas también muy gordas y muy estevadas, con un vello grandísimo cosa jamás vista en india... tenía detrás una cola de carne de seis dedos y muchos cabellos, y eran tantos que dos manos de las mayores que allí estábamos no los podíamos coger...*"³⁹. El autor preguntó por su origen y le contestaron que era hija de una osa, aunque más parecía de mona; Ordóñez la quiso llevar a España y para ello comprarla; pero el cacique que la tenía no se avino a despren-

derse de ella e hizo como que se le escapó la noche que antecedió a la venta. El monstruo, si interesa su ubicación, estaba en la provincia de Quito.

Ya en el Perú y en las montañas de los Antis, vale decir cerca de la Amazonía, Pedro Cieza de León anotó la presencia de simiescos seres. Escribe así, refiriéndose a las tierras del Antisuyo: *"En las más de las cuales dicen también (que yo no las he visto) que hay unas monas muy grandes que andan por los árboles, con las cuales, por tentación del demonio (que siempre busca cómo y por dónde los hombres cometerán mayores pecados y más graves), éstos usan con ellas como mujeres y afirman que algunas parían monstruos que tenían las cabezas y miembros deshonestos como hombres y las manos y pies como mona; son, según dicen, de pequeños cuerpos y de talle monstruoso, y vellosos... Dicen más: que no tienen habla, sino un gemido o aullido temeroso... y nos contó un español que allí se halló cómo por sus ojos había visto en la montaña uno destes monstruos muerto, del talle y manera dicha. Y Juan de Váragas, vecino de la ciudad de la Paz, me dijo y afirmó que en Guanuco le decían los indios que oían aullido destes diablos o monas..."*⁴⁰.

Finalmente, la historia de los misteriosos Hombres-Monos del Mar del Sur, tal y como la relata su descubridor Pedro Sarmiento de Gamboa. Cuenta éste que Túpac Inca Yupanqui —el Alejandro del Nuevo Mundo— quiso saber de unas islas que no se divisaban desde la costa ecuatorial, y embarcándose con veinte mil soldados escogidos en mucha cantidad de balsas, se perdió por el horizonte. Algún tiempo después regresó con la noticia de haber pisado aquellas insulas, exhibiendo en refuerzo de su afirmación ciertos trofeos hasta entonces desconocidos: una silla de metal, quijadas y pieles de ignotos animales, algún oro y plata insular y, lo que es más, *"trajo gente negra"*⁴¹. El cronista Miguel Cabello de Valboa, recopilador de la tradición quiteñista, ratifica que Túpac Yupanqui *"trajo de allá Yndios prisioneros de color negra"*⁴². El mercedario Murúa también le da la razón.

El archipiélago en cuestión parece ser Galápagos, mas por otro lado, todos coinciden en que allí nunca hubo población humana. Entonces ¿cómo explicarse los trofeos vivos del Inca? Este, a su vez, era demasiado altivo para confesar su fracaso marítimo al haber arribado a unas islas misérrimas y deshabitadas; la propaganda estatal se encargaría de ocultarlo y, consciente de su misión, proclamó a los Cuatro Suyos la sensacional noticia: ¡se habían descubierto hombres negros y el Inca los traía prisioneros!. Los pueblos se volcarían al camino para admirar a los silenciosos seres que, envueltos en mantas para protegerse del frío, viajaban dentro de gruesas jaulas de madera:

eran incivilizados, primitivos, ignoraban el sonoro *runasimi* y por tanto no podían responder a las preguntas. Agazapados en el fondo de su jaula oscura, arrojados para conservar el poco calor que les quedaba, los misteriosos melanodermos del trópico marítimo se alejaron hacia la capital sagrada del Imperio... Llegados al Cusco, el frío los mató⁴³.

Surge aquí la interrogante: ¿fueron hombres negros estos prisioneros o simplemente sustitutos de hombres?. La duda se acentúa al afirmarse que en la vieja y tropical fauna del Chocó entonces existían los *mycetes*, simios de estatura regular que lograban la posición erecta y podían ser confundidos, a lo lejos, con los hombres ¿Fue la propaganda imperial la que humanizó a estos monos en señal de victoria?. Ni lo afirmamos ni lo negamos, pero de ser cierta la sospecha, estas líneas no deberían titularse los Hombres-Monos del Mar del Sur sino los Monos-Hombres del Chocó⁴⁴.

d. El Apéndice Dactilado de los Tallanes

Peculiaridad, y no pequeña, de las orillas del Mar del Sur, lo fue esa creencia forjada por los marineros de Pizarro, sobre que los indios de Tumbes y Paita tenían un dedo en la nuca. Semejante necedad halló acogida en los cronistas y —mientras Gómara nos habla sólo de indios que tenían un rabillo en la parte posterior de la cabeza⁴⁵— Gonzalo Fernández de Oviedo se señalará como el recogedor primero de la noticia al relatarlos lo que contó a su vuelta del Perú el piloto Juan Cabezas. La versión del autor de la *Historia General y Natural de las Indias* dice así: “*En el río que llaman de la Pira [la Chiral], qués a treynta leguas, é llámanse tallanes. Andan arrebozados los hombres con unas tocas de muchas vueltas, e assi traen las cabezas muy grandes con aquellos rebozos, é á los cabos sus rapacejos colgados que parecen barbas. Unos dicen que lo hacen, porque diz que tienen en el colodrillo o cogote un rabo de carne, tan grueso é luengo como el dedo mayor de la mano...*”⁴⁶.

La explicación de tan peregrina conjetura debe buscarse en los marineros de Colón, sedientos de maravillas y rarezas, quienes en su afán de hallar un mundo inverosímil informaron que en las Indias existían los cíclopes u hombres de un solo ojo; también sirenas de belleza excepcional, cinocéfalos de rostro fiero y, por cierto, hombres con cola⁴⁷. Esto de los hombres con apéndice dorsal lo recogió primero Andrés Bernáldez, el Cura de los Palacios⁴⁸, y después Pedro Mártir de Anglería, el humanista italiano⁴⁹. Europa, al conocer todo esto, no hizo sino confirmar sus sospechas: la mitología clásica hablaba de los cíclopes, el

Hispalense lo había hecho de las sirenas, Mandeville de los cinocefalos y Marco Polo de los hombres con apéndice caudal⁵⁰.

Sin embargo, los que verdaderamente crearon la leyenda de los indios con cola no fueron los marineros de Colón sino los que posteriormente navegaron con Ponce de León, Grijalba y Cortés. Estos fueron los primeros en avistar indios vestidos y como las caras y cabezas de esos indios eran normales, sus manos y pies también, la anormalidad la imaginaron en algún lugar oculto por la ropa: la cola. Tal protuberancia los hacía demoníacos, malvados, capaces de impresionar; y como los aztecas se consagraron de crueles con sus rituales sangrientos, la leyenda de las colas luciferinas no quedó en los soldados que quedaron en tierra, pero sí en los marinos que volvieron a sus puertos de origen sin haber ventilado el asunto. Algo adelante, cuando los mareantes españoles se internaron por el frío estrecho magallánico con intención de redescubrirlo y poblarlo, oirían hablar de los ñandús. Demás está decir que algunos años más tarde corría la noticia de que en tierras patagónicas existían unos indios con cola y patas de avestruz⁵¹.

Los marineros que arribaron al Perú también hallaron indios vestidos y eso, precisamente, les descubrió que su cultura era superior a los de la costa del Chocó, Coaque y Manta. Para entonces el mito caudal de ciertos pueblos americanos había pasado de moda. Además, en nuestra costa Norte era fácil negarlo por los muchos chiquillos que jugaban desnudos a la luz del sol. Pero la desnudez de los pequeños no perdonaba el turbante y ese turbante (que diferenciaba a los indios de la costa del Perú de todos los demás indios de la sierra y de la selva) fue el origen del misterio. Parece que los tallanes no se quitaban esa prenda de cabeza sino en la intimidad, los marinos los vieron acercarse a sus naves en recias balsas de madera y se preguntaron extrañados el por qué tanto rebozo... Los tallanes no brindaron ninguna respuesta satisfactoria sencillamente porque no se cuidaron de darla; entonces fue que, desde la borda de una nave, alguien que así lo entendió (o que quiso reirse de los compañeros bisonos) lanzó la afortunada mentira. De ahí que vueltos los mareantes a Panamá para seguir viaje a Sevilla, corrió por Castilla la leyenda: ¡en el Perú había hombres con un dedo en la nuca! Gómara no hizo demasiado caso a la noticia, aunque la consignó en su *Historia General*. Pero el vulgo, ese vulgo que no escribía *Historias Generales*, entendió ser cierta la afirmación de los marinos e imaginó entonces a la luna de Paita elevándose sobre el Mar del Sur, mientras en la playa muchos indios se quitaban los turbantes, para adorarla, al tiempo que dejaban en libertad al único dedo de su cuerpo que les nacía en el colodrillo. ¡Suerte la de los marinos, indianos, poder presenciar ese espectáculo!.

e. Las Amazonas del Mar Austral

Y Marco Polo escribió: *"Partiendo de Chesmacora, a 500 millas, se encuentran dos islas llamadas de los varones y de las mujeres... El nombre de las islas proviene de la costumbre de que cuando la mujer queda encinta, su marido no cohabita con ella, pues la mujer se traslada a la isla de las mujeres donde pasa la cuarentena anterior y posterior al parto, mientras que el hombre permanece en la isla de los varones. La isla de las mujeres está a 30 millas de la anterior. En realidad el hombre cohabita con su mujer durante tres meses al año, el resto lo pasan separados, cada uno en su respectiva isla"*⁵². En estas líneas se inspiró Colón para aceptar con gran credulidad, ya en el Nuevo Mundo y durante su Primer Viaje, la existencia *"de la isla Matinino... que era toda poblada de mujeres sin hombres"*⁵³. No convenció la opinión del Almirante a Pedro Mártir de Anglería, pero cumpliendo con recogería apuntó: *"acerca de la isla Matinino, de la cual no dije yo, sino que referí haber oído, que la habitan mujeres solas a estilo de amazonas, lo dejan en duda estos testigos [que a raíz del Primer Viaje de Colón se interrogó], como yo entonces; sin embargo, Alfonso Argollo, secretario del César para las cosas de Castilla y cuestor para recaudar aquí las rentas de la ilustrísima Margarita, tía del César, el cual ha recorrido aquellas regiones, afirma que es historia y no fábula. Yo doy lo que me dan"*⁵⁴. Y el milanés concluye que no basta esta opinión ni la del Almirante, sino la de otros muchos hombres: *"pues ni el jinete salta a la meta de un sólo salto del caballo, ni las aves cruzan todo el mar con un sólo soplo de los vientos"*⁵⁵.

Sin embargo, los marineros no eran dados a dudar y, con su característica afición a lo exótico y desconocido, siguieron creyendo en las Amazonas, inclusive después de descubrirse el Mar del Sur. Por eso la crónica de Agustín de Zárate atestigua de Chile, entonces región austral del Perú: *"Y los indios deste [cacique] Leuchengoma dijeron a los españoles que cincuenta leguas más adelante hay entre dos ríos una gran provincia toda poblada de mujeres que no consiente hombres consigo más del tiempo conveniente a la generación; y si paren hijos los envían a sus padres, y si hijas, las crían. Están sujetas a este [cacique] Leuchengoma, la reina dellas se llama Gaboimilla, que en su lengua quiere decir cielo de oro; porque en aquella tierra diz que se cría gran cantidad de oro; y hacen muy rica ropa, y de todo pagan tributo a Leuchengoma y aunque muchas veces se ha tenido muy cierta noticia de todo esto, nunca ha habido aparejo de poderlo ir a descubrir, por no haber querido poblar Don Diego de Almagro, y porque Don Pedro de Valdivia, que después fue enviado a poblar esta tierra, nunca tuvo tanto número de gente*

con que pudiese ir a descubrir y dejar poblados los pueblos que tiene hechos..."⁵⁶.

Por lo expuesto se deduce que el Mar del Perú tenía sus propias amazonas en la parte que sus olas bañaban una región antártica e incógnita, y que sólo se esperaba la presencia de un animoso caudillo español para ir a sojuzgarlas. Esta leyenda no tiene nada que ver con las amazonas de Moyobamba, moradoras de una tierra perulera donde existían los camellos y "*unos peces del tamaño y forma de perros que muerden al hombre*"⁵⁷; ni con las de Francisco de Orellana y fray Gaspar de Carvajal, amazonas éstas que dieron nombre al río más caudaloso del mundo⁵⁸. Las amazonas del Mar Peruano no nacen de la imaginación de los soldados; son frutos del soñar de los marineros, siempre ávidos de descubrir ignotas tierras. El incrédulo Gómara anotará concisamente: "*descubrieron mucha tierra por la costa y oyeron decir que habia un señor, llamado Leuchen Golma... y que más adelante habia amazonas, la reina de las cuales se llamaba Guanamilla, que suena cielo de oro, de donde argüian muchos ser aquella tierra muy rica...; sin embargo, qué digo yo, pues aún no han visto las amazonas, ni el oro, ni a Leuchen Golma, ni la isla de Salomón, que llaman así por su gran riqueza*"⁵⁹.

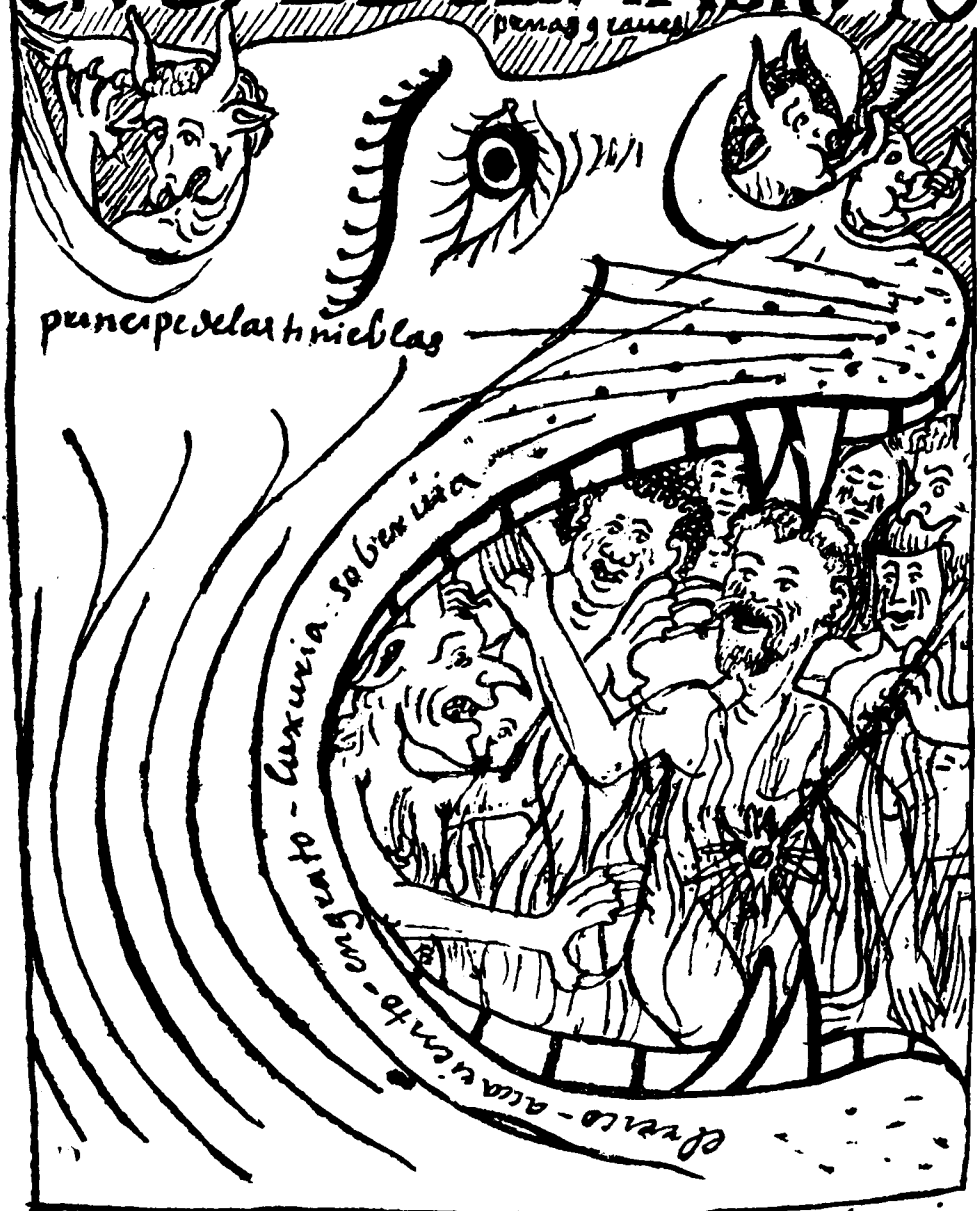
Hoy estamos convencidos de que aquellas amazonas del Mar Austral nunca existieron, pero también creemos que el encanto de su historia fantástica (como lo deja entrever Agustín de Zárate) se debió a unos marinos del Mar del Norte que buscaban la nueva ruta del Perú. Esto es lo que insinúa el mencionado Contador real cuando dice de Chile, luego de narrar el mito de las amazonas australes: "*de ser toda la costa bien poblada... dió noticia un navío del armada que envió don Gutiérrez de Carvajal, Obispo de Plasencia, que embocó por el Estrecho de Magallanes, y desde allí vino costeano la tierra hacia el norte, hasta llegar al puerto de la Ciudad de los Reyes*"⁶⁰. El marino Francisco Alonso Camargo, y los mareantes a su mando, pues, parecerían ser los autores de la leyenda de las hembras belicosas y emplumadas que —en la orilla del *Mare Pacificum* que surcara Magallanes— lindaban con los gigantes de la Tierra del Fuego y también con Lin-Lin, Conlara y Trapalanda, las Ciudades Perdidas de los Césares de la Patagonia⁶¹.

LA FAUNA EXOTICA

Si América propiciaba pueblos de monstruos, no era de extrañar que también alimentara una fauna exótica capaz de sorprender al humanista más versado en Plinio, el Padre de las Zoologías Fantásticas. Por la misma razón, el Océano del Nue-

El eco de los monstruos marinos, en la pluma del
cronista Huamán Poma.

CONZEDERACION CIVDADELI INFIERNO



estas higo de los soberbios pecadores y en las que no temen a qui

vo Mundo —sea Mar del Norte o Mar del Sur— se presenta rico en especies desconocidas y terribles. Esto y no otra cosa es lo que quieren decir las *Décadas Oceánicas* al afirmar: “*aquellos mares crían grandes monstruos*”⁶². La frase peca de alarmista y suena exagerada, pero no lo es tanto si atendemos a que marineros fueron sus autores. El miedo de los navegantes se trocaba en obsesión y, pasado el peligro, daban rienda suelta a la fantasía. Por eso los surcadores del Pacífico siguieron creyendo en los hambrientos *dragones* que desde el Darién bajaban a las orillas del Mar del Sur en pos de humanas víctimas⁶³, o en *grifos* alados y con garras afiladas que esperaban en las desiertas playas magallánicas la aparición de un barco⁶⁴. A estos últimos monstruos los había ya intuido el buen Andrés Bernáldez, crédulo cura andaluz de los Palacios⁶⁵.

Partamos del principio de que todo tiempo ha tenido su forma de pensar. Los marinos de la Edad Moderna estaban hechos en distinto pero parecido molde que el de los marinos de la Edad Media: mares ignotos, bestias horribles, vientos furiosos, corrientes malditas y estrellas que desconcertaban. Por la misma razón, los marinos del Mar del Sur temían igual que los del Mar del Norte. Este último era el horrendo *Mar Tenebroso* que —aunque desenmascarado por Colón— continuaba poseyendo mala fama: a su vez, los marinos del extenso Mar Austral no se resignaban a creer que éste fuera un mar sencillo y en su afán de equilibrarlo con el viejo *Mar Tenebroso* lo convirtieron en Pacífico, sí, pero lleno de misterios. Como consecuencia lógica surge entonces bajo su calmada superficie una fauna inverosímil: el conocido pez-rémora que detiene a los navios⁶⁶; tortugas enormes que portan en sus espaldas centenares de años⁶⁷; murciélagos gigantes que moran en las profundidades marinas y que llegan a volar fuera del agua⁶⁸; aves que viven sumergidas y que se alimentan de peces o crustáceos⁶⁹; ballenas que propinan mortales zurriagazos⁷⁰; tiburones de increíble voracidad⁷¹; y monstruos amorfos, oscuros, colosales, que en la oscuridad de la noche aterrorizan a los navegantes del tranquilo Mar Austral con sus espantosos bufidos⁷².

Sin embargo, debemos reconocerlo, por mucho que se desborde la quinientista imaginación marinera no incurre en los absurdos medievales. La rudimentaria crítica del siglo XVI pretende ayudar a la ciencia, mas la intención se ve frenada por la ignorancia popular (en este caso marinera) que todavía vive encariñada con sus temores ancestrales. Pero a la mortecina luz de la antorcha que se enciende se consigue iluminar un Mar del Sur de orillas novedosas, donde el navegante ve o cree ver la fauna exótica. Pasado un tiempo ya no admite los murciélagos gigantes ni las aves sumergidas, tampoco el monstruo amorfo, pero duda sobre la fuerza del pez rémora y con-

firma lo de las tortugas. No obstante, valgan verdades, siguen allí —como escapadas de un bestiario arcaico— las ballenas y los tiburones. Por ellos, pues, vamos a empezar esta zoología del Mar del Sur en el siglo XVI, zoología superada y, por decirlo así, renacentista; mas no por ello ajena por completo a la tantas veces mencionada zoología medieval.

En primer lugar estaría la *ballena*, con su boca de infierno y vientre de sepulcro; los marinos del XVI la creyeron comedora de hombres, por eso hablan de ella con respeto y desconfianza. Oviedo afirma que las ballenas —sin duda la bestia llamada *Physeter* por Plinio— *“son los mayores animales de agua”*⁷³ y Garcilaso añade que los indios del Perú *“adoraban también comúnmente a la ballena por su grandeza y monstruosidad”*⁷⁴. Zárate asegura que abundaban en el Mar del Sur, a la altura de la equinoccial⁷⁵, lo que corrobora Bernabé Cobo cuando escribe: *“en estas costas del Perú hay innumerables ballenas y muchas dellas suelen varar en tierra muertas”*⁷⁶. Mas lo que pocos saben es que fue una ballena la que casi impide el descubrimiento y conquista del Perú. Efectivamente, si hubo algún conquistador español vinculado a las ballenas, este fue Francisco Pizarro. Al respecto cuenta Gómara que habiendo quedado el trujillano por lugarteniente de Alonso de Ojeda en el fortín de San Sebastián, *“cuando hubieron pasado los cincuenta días, dentro de los cuales debía de volver Hojeda con nueva gente y comida, según prometiera, se embarcó Francisco Pizarro y los setenta españoles que había, en dos bergantines que tenía, pues la grandísima hambre y enfermedades los obligó a dejar aquella tierra comenzada a poblar. Les sobrevino navegando una tormenta, y uno de ellos se anegó, siendo la causa de ello cierto pez grandísimo que, como estaba el mar turbado andaba fuera del agua. Se arrimó al bergantín como si fuera a tragárselo, y le dio un zurriagazo con la cola, que hizo pedazos el timón; con lo que quedaron atónitos considerando que lo perseguía el aire, el mar y los peces...”*⁷⁷. En resumidas cuentas la crónica concluye que la nave se hundió con treinticinco hombres, salvando en la otra el capitán Pizarro. Conocida la furia de las ballenas, Gómara las tildará siempre de *“endiabladas”* porque *“ponen las naos en rebato”*⁷⁸, y Acosta no reparará en reconocerlas dragones, añadiendo que una sola de ellas representa *“la más fiera y disforme bestia de cuantas hay en el universo”*⁷⁹.

Pasando por alto opiniones como las de Sarmiento de Gamboa⁸⁰, Ulrico Schmidl⁸¹ y el Descubridor Colón⁸², tenemos que la más ajustada al mar peruano es la del jesuita Cobo, quien en su *Historia del Nuevo Mundo* llega a decir: *“La ballena es el mayor pece que se halla en estos mares de las Indias, de que hay gran*

suma en estas costas de la mar del Sur, de las cuales unas son mayores que otras; de las menores vemos muchas viniendo de Panamá a este reino del Perú, las cuales suelen saltar sacando todo el cuerpo fuera del agua derecho hacia arriba, y haciendo al caer muy gran ruido, y esto hacen muy frecuentemente y a veces con peligro de las balsas y otras embarcaciones pequeñas, si las cogen encima de si las ballenas al hacer este salto, o debajo al caer en el agua. Muchas de las ballenas grandes suelen dar en la costa y varar muertas en las playas; señaladamente en los términos desta ciudad de Lima y de su arzobispado he visto dar muchas a la costa. El año de 1600, caminando yo por las salinas de Guaura, vi una de desforme grandeza que había varado en aquella playa y se la estaban comiendo cóndores y otras aves carniceras. El año de 1613 salió otra a morir a tierra cuatro leguas desta ciudad de Lima, en la playa del valle de Pachacamá, que parecía no inferior en grandeza a la de Guaura, y después, acá han varado en tierra otras; no hay en esta mar del Sur pesca de ballenas, si no con las que mueren en la costa, y entonces se saca dellas algún aceite”⁸³. Salvo lo de ser “el mayor pece”, todo lo demás es verídico.

El segundo animal del Mar del Sur que suscitó la atención de los marinos fue el tiburón, pez carnívoro “*que de una dentellada parte por medio a un hombre y se lo traga*”⁸⁴. Al igual que las ballenas los tiburones merecieron el culto reverente de los indios⁸⁵, quienes los representaron como deidades marinas talladas en madera, logrando así artísticos ídolos que señoreaban los pueblos pescadores⁸⁶. Los marineros reconocían al tiburón un pez de cuero, por contraposición a los peces de escama⁸⁷, y lo señalaban como presagio de tempestad⁸⁸. Con frecuencia los escualos seguían a las naos cien o ciento cincuenta leguas, siendo entonces causa de diversión a los navegantes que se proponían cazarlos. Oviedo nos ha dejado una exacta descripción de tal captura: “*echan por la popa de la nao un anzuelo de cadena tan grueso como el dedo pulgar, y tan luengo como tres palmos, encorvado, como suelen estar los anzuelos, y las orejas de él a proporción de la grozesa, y al cabo del asta del dicho anzuelo, cuatro o cinco eslabones de hierro gruesos, y del último atado un cabo de una cuerda, grueso como dos veces o tres el dicho anzuelo, y ponen en él una pieza de pescado o tocino, o carne cualquiera, o parte del asadura de otro tiburón si le han muerto porque en un día yo he visto tomar nueve, y si se quisieran tomar más, también se pudiera hacer; y el dicho tiburón, por mucho que la nao corra, la sigue, como es dicho, y trágase todo el dicho anzuelo, y de la sacudida de la fuerza de él mismo, y con la furia que va la nao, así como traga el cebo y se quiere desviar, luego el anzuelo se atraviesa, y le pasa y sale por una quijada*

la punta de él, y prendido, son algunos de ellos tan grandes, que doce, y quince hombres, o más, son necesarios para lo guindar y subir en el navío, y metido en él, un marinero le da con el coltillo de una hacha en la cabeza grandes golpes, y lo acaba de matar"⁸⁹.

Los primeros tiburones avistados en el Pacífico se descubrieron desde las naos de Magallanes⁹⁰, siendo a partir de entonces temidos en estas partes por su frenesí alimenticio. El Padre Acosta es, quizás, el cronista más sorprendido con el apetito eufórico del carnicero escualo: "*De los tiburones —dice— y de su increíble voracidad, me maravillé con razón cuando vi que de uno que habían tomado... le sacaron del buche un cuchillo grande carnicero, y un anzuelo grande de hierro, y un pedazo grande de la cabeza de una baca con su cuerpo entero, y aún no sé si ambos a dos. Yo vi por pasatiempo echar, colgado de muy alto, en una poza que hace la mar, un cuarto de un rocín; y venir a él al momento una cuadrilla de tiburones tras el olor; y porque se gozase mejor la fiesta, no llegaba al agua la carne del rocín, sino levantada no se cuantos palmos: tenía en derredor esta gencilla que digo, que daban saltos, y de una arremetida en el aire cortaban carne y hueso, con extraña presteza, y así cercenaban el mismo jarrete de el rocín, como si fuera un troncho de lechuga*"⁹¹. Y concluye el maravillado cronista: "*¡tales navajas tienen en aquella su dentadura!*"⁹².

El jesuita Bernabé Cobo también se ocupa de los tiburones en los siguientes términos: "*En todos los mares destas Indias comprehendidos en la tórrida zona, es grande la muchedumbre que hay de tiburones. Este pece es muy grande de doce pies y más de largo, y de grueso seis o siete palmos; de cuero duro y áspero, de gran cabeza y boca con dos o tres andanas de dientes agudísimos como sierra. En la figura es tan parecido al cazón, que es opinión de muchos no distinguirse dél en especie... Son los tiburones, así en la mar, como en las bocas de los ríos, donde entran, muy dañosos y carnívoros, porque han muerto y comídose muchos hombres. Parten de un bocado una pierna o muslo, y aún por medio del cuerpo a un hombre; lo cual es causa de que donde son frecuentes y están cabados, no se atreva nadie a entrar a nadar. Son pescados muy golosos y voraces; andan de ordinario tan por la superficie del agua, que una espina o aleta que tienen en las espaldas la llevan fuera del agua, como una mano de hombre levantada, los dedos hacia arriba, siguen los navíos que van a la vela, comiendo las inmundicias que dellos se echan a la mar, y por mucho que un navío navegue, no sólo tienen con él, sino que le dan muchas vueltas alrededor así como va navegando, porque son ligerísimos, y acace seguir un navío doscientas leguas y más. Préndenlos desde las*

naos con anzuelos de cadena, y son menester diez o doce hombres para subir un tiburón a un navio; en el cual da con la cola, cuando lo van subiendo, tan grandes golpes, que parece le ha de quebrar el costado. No es tenido el tiburón por comida sana, por lo cual no acostumbran comerlo fresco, sino hecho tasajos o, seco, hecho tollo. Cuando los navegantes, por entretenimiento, prenden alguno, lo vuelven a echar a la mar después de muerto, o vivo, pero tan maltratado, que no viva mucho. Yo vi una vez tornar a echar uno vivo a la mar atravesado un palo grueso por los ojos con la cual sin atinar ni a zambullirse, ni apartarse de un lugar"⁹³.

Otro pez escapado de un bestiario y también morador del Mar del Sur lo era el marrajo, animal "muy parecido al tiburón, pero mayor y más fiero, dado que no es tan ligero como el tiburón; es pece de cuero y de cabeza y boca grande; tiene siete y nueve órdenes de dientes fortísimos, unos en torno de otros, y unos mayores que otros en proporción. Nunca se come este animal sino en caso de necesidad. Cria en la cabeza unas piedras blancas y grandes, que dicen tienen virtud contra el mal de ijada y de piedra"⁹⁴.

Sin sospechar que pertenecía a la familia de las rayas y las mantas —los murciélagos monstruosos que vivían bajo el mar— los viajeros y navegantes se expresan con verdadera cautela del pez sierra, al que achacaban la peligrosa facultad de cortar un barco por la mitad. Abundaba en los trópicos y, por tanto, en los mares del Perú. No obstante, las mejores referencias quinientistas las debemos al germano Ulrico Schmidl, quien lo vio en 1534. Dice así: "hay otro pez más que tiene sobre su lomo una sierra, hecha de hueso de ballena y es un pez grande y bravio y se llama en su [sentido] español pez de sierra"⁹⁵. Más adelante insiste en la bravura del animal y afirma: "hay otro gran pez malo, que en lo de lidiar o pelear está arriba de todos los peces, este se llama en su [sentido] español pez de sierra y en su [sentido] alemán Saegefisch"⁹⁶. Efectivamente, el pez sierra es como un tiburón, a cuya manera de nadar se asemeja mucho, y su rara nariz con quince o treinta pares de dientes era lo que causaba admiración y temor a los navegantes.

Parecido al pez sierra era el *peje-espada*, al que el mismo Ulrico Schmidl nombra *fischmesser* o *schwertmesser*⁹⁷. Una crónica asegura: "es de la grandeza de un buen becerro, y puesto caso que no sea el mayor de la mar, a lo menos es el más fuerte y bravo que se conoce en el agua. En el hocico superior tiene una espada tan larga como el brazo de un hombre, y algunos la tienen mucho mayor, de cuatro dedos de ancho, y orlada de unos colmillos o navajas de una parte y otra, con que hiere y mata a cuantos pescados se le ponen delante. Hay peje-espada tan grande,

que una carreta con una yunta de bueyes tiene harto que llevar. Pelea frecuentemente con las ballenas, y es una riña muy sangrienta y de ver, porque a veces las viene a matar. Crianse en todos los mares de las Indias del Norte y del Sur, y mátanse muchos en el puerto de Payta. Su carne, fresca, es comida regalada, y mucho más echada en salmuera, porque suple la falta del atún y se lleva deste pescado así salado muchas botijas a todas partes y pasa plaza de atún y tal nombre le dan dondequiera”⁹⁸.

Otras bestias marinas cuyo peregrinaje es visible por el Mar del Sur serían la tonina, el bufeo y el boto, animales clasificados como peces grandes capaces de atemorizar a los pasajeros de los barcos. *“Es la tonina como un gran cebón, de cuerpo grueso; anda sacando a menudo la cabeza del agua por la orilla de la mar, muy cerca de tierra, y raras veces se ven solas, sino a manadas de mucha juntas. A falta de mantenimientos, las suelen matar con fisga los navegantes para comer. Tienen la carne negra, la cual suele causar cámaras a los que la comen, y lo mismo hace el tiburón. Vienen a veces tan grandes manadas de toninas, que cubren la mar. Los bufeos no se hallan en tanto número, pero, con todo esto, son muchos los que crían estos mares de las Indias. El boto es pece muy grande, con un bufador en la boca, como ballena, por donde resuella”⁹⁹.*

Cerrando esta lista de peces mayores figuran en toda su amplitud el peje-unicornio y el peje-clavo, misteriosos y eventuales moradores del Pacífico, peligrosos compañeros de navegación. Empecemos por el peje-unicornio. *“En la travesía de mar que se pasa navegando de Panamá a este reino del Perú sucedió, hacia los años de 1610, que viniendo navegando un navio le dió tan terrible golpe un pece extraño y de grandeza descomunal, que pensando los que venían en él que había topado en algún bajo, se tuvieron por perdidos. Vieron luego ensangrentada el agua de la mar, y el pece que se había encontrado con el navio, muerto y sobreaguado. No supieron por entonces lo que era, hasta que, acabado el viaje, al descargar la nao, hallaron un cuerno fortísimo clavado en su costado, que lo había pasado todo y entrado dentro un palmo, que también había clavado en un barril de herraje que estaba arrimado al costado del navio. El cual cuerno se le tronchó al pescado cuando lo clavó en el navio, y fue gran providencia de Dios y misericordia que usó con aquella gente, porque si el pece sacara el cuerno, no hay duda sino que por el forado que hizo se anegara el navio y se ahogaran cuantos en él venían. No se sabe qué especie de bestia marina sea ésta, y por la semejanza en el cuerno al unicornio, le damos este nombre. Venía en aquella nao un mancebo natural de la villa de Montoro, llamado García de Lara, muy gran contador y escribano, a quien poco después llamó Dios con particularidad vocación*

a la Compañía de Jesús a donde vivió y murió con nombre de santo; el cual se acordaba mucho deste suceso y solía contarlo con agradecimiento a nuestro Señor, por haberlo librado de aquel peligro"¹⁰⁰. El exótico animal no ha podido ser identificado.

Finalmente el peje-clavo: "*El peje-clavo es tan raro en esta Mar del Sur —dice el Padre Cobo— que no tengo noticia que se haya visto en ella más de una vez. Es de tan prodigiosa grandeza como se viera por este caso que sucedió el año de 1619 y pasó desta manera: viniendo el dicho año un navío de Panamá para el puerto del Callao desta ciudad de Lima, habiendo ya llegado a la costa del Perú, en el paraje de Puerto Viejo se arrió al navío este pescado, ajustándose con él a lo largo, y vieron los navegantes que cogía el pescado todo el largo de la nao, y por la parte de la proa sobraba del tres a cuatro varas, y por la popa sobrepujaba con otra tanta cantidad a la longitud del navío, con grande asombro de los que en él venían; y es de advertir que el navío era bien grande, pues se compró después por el Rey para almirante de la armada real desta mar del Sur. Algunos de los que venían en la nao, que eran muy versados en las cosas de la mar, dijeron que este disforme animal se llamaba pece-clavo"*¹⁰¹. En nuestra opinión no era pez sino cetáceo. Y en llegando a este punto terminaría el presente bestiario semi-fantástico del Perú y su Mar del Sur, casi anunciado por el cronista Estete cuando dijo: "*en aquellas tierras y mares hay grandes monstruos"*¹⁰².

LA FLORA INEDITA

Junto al mar, a veces algo adentro de la costa pero siempre configurando el paisaje verde de la misma, estaba el "*arcabuco*", palabra de las Islas de Barlovento con la que los españoles baquianos y los marineros viejos calificaban los muchos matorrales, impenetrables algunos, que adornaban la playa tropical del Mar del Sur. Los "*arcabucos*", otras veces, eran grandes masas arbóreas que nacían en la playa y ascendían los montículos y altozanos cubriéndolos con su verdor. Gracias a esto último la voz perdió su primitivo significado para convertirse en sinónimo de bosque espeso, de selva infranqueable, de arboleda agreste imposible de explorar. Este es el matiz con el que presentamos nosotros al "*arcabuco*": el bosque denso, impenetrable y salvaje que se divisaba desde el mar. Común a la vista del marino veterano, el "*arcabuco*", en cambio, será visto por el navegante bisoño como infierno verde, madriguera de fieras, emporio de fiebres y lugar donde no hay nada que comer. Sin embargo, el "*arcabuco*" —llámesele pinal, manglar o simplemente arboleda— era la forzosa cortina de fondo a babor para todo el que iba al Perú. Desde Panamá hasta el Sur del río Tum-

bes representaba al gran reino vegetal integrado por innumerables súbditos vestidos de sinople. Más al austro el "arcabuco" agonizaba hasta extinguirse impotente ante el mundo de la arena. Conozcamos, pues, a los verdes vasallos del "arcabuco" para tener una idea mejor de lo que él representó en la ruta de los marinos peruleros¹⁰³.

Yendo de menos a más y ascendiendo como la masa arbórea en estudio, encabezarían la lista, la *higuerilla del infierno*, la *zarzamora*, las *aulagas* y el *carrizo*. *Piros*, *piñuelas* y *magueyes* presentaban ya alguna utilidad, pues pequeños frutos se comían, lo que también ocurría con las hojas del último que podían asarse en casos de necesidad. El *hubo de lagarto* era otro espécimen comestible en días de desesperación. Tenía muchas ramas espinosas, producía una manzanilla pequeña y su única semilla era venenosa¹⁰⁴. Por lo demás, asomando como un penacho indio detrás de los vegetales citados, estaban las gruesas cañas del Nuevo Mundo, frecuentísimas en Tierrafirme y en las costas del Chocó. Al respecto dice Oviedo: "*En Tierra Firme hay muchas maneras de cañas... pero entre muchas maneras de cañas, hay una de unas que son grosísimas y de tan grandes cañutos como un muslo de un hombre grueso, y de tres palmos y mucho más de luenga, y que pueden caber más de un cántaro de agua cada cañuto; y hay otras de menos groseza y del tamaño que los quieren, y hacen muy buenos carcajes para traer las saetas en los cañutos de ellas. Pero una manera de cañas hay en Tierra Firme, que son cosa de mucha admiración, las cuales son tan gruesas o algo más que astas de lanzas jinetas, y los cañutos más luengos de dos palmos, y nacen lejos unas de otras, y acaece hallar una o dos de ellas desviadas la una de la otra veinte y dos y treinta pasos, y más y menos, y no hallar otra a veces en dos o tres o más leguas, y no nacen en todas provincias, y siempre nacen cerca de árboles muy altos a los cuales se arriman, y suben por encima de las ramas de ellos, y tornan para abajo hasta el suelo; y todos los cañutos de estas tales cañas están llenos de muy buena y excelente y clara agua, sin ningún resabio de mal sabor de la caña ni de otra cosa, más que si se cogiese de la mejor fuente del mundo, y no se halla haber hecho daño a ninguno que la bebiese. Antes muchas veces, andando por aquellas partes los cristianos en lugares secos, que faltándoles el agua, se ven en mucha necesidad de ella y a punto de perecer de sed, topando estas cañas son socorridos en su trabajo, y por mucha que de ella beban, ningún daño les hace; y como las hallan, hácenlas trozos, y cada compañero lleva dos o tres cañutos, o los que puede o quiere, en que para seguir su jornada lleva una o dos azumbres de agua y aunque la lleven algunas jornadas y luengo camino, va fresca y muy buena*"¹⁰⁵.

Tres árboles nativos: el mamey, la guayaba
y la guanábana.



mei.

GUAIQUA.

GUANAYMA

Noticias como ésta hacían a los grumetes bisoños mirar con más confianza el “arcabuco”.

En la costa de Barbacoas se daba “*el árbol que quita las cámaras*”¹⁰⁶, lo que tampoco venía mal a los navegantes o viajeros “*chapetones*” que sufrían frecuentemente de diarreas. Era árbol muy crecido, de corteza parda y gruesa como un dedo. Los polvos de ella, bebidos en vino u otro licor, eran la presunta causa de la rápida curación de los viajeros¹⁰⁷. Nunca alta como el anterior, pero propia de los “*arcabucos*” de la isla de Puná, era la *zarzaparrilla*. Cieza hace de ella una descripción brillante, así como de sus virtudes curativas: “*Aquí nace una hierba, de que hay mucha en esta isla y en los términos desta ciudad de Guayaquil, la cual llaman zarzaparrilla, porque sale como zarza de su nacimiento; y echa por los pimpollos y más partes de sus ramos unas pequeñas hojas. Las raíces desta hierba son provechosas para muchas enfermedades, y más para el mal de bubas y dolores que causa a los hombres esta pestifera enfermedad; y así, a los que quieren sanar, con meterse en un aposento caliente y que esté abrigado, de manera que la frialdad o aire no dañe al enfermo, con solamente purgarse y comer viandas delicadas y de dieta y beber del agua destas raíces, las cuales cuecen lo que conviene para aquel efecto, y sacada el agua, que sale muy clara y no de mal sabor ni ninguno olor, dándola a beber al enfermo algunos días, sin le hacer otro beneficio, purga la maletía del cuerpo de tal manera, que en breve queda más sano que antes estaba, y el cuerpo más enjuto y sin señal ni cosa de la que suelen quedar con otras curas; antes queda en tanta perfección, que parece nunca estuvo malo, y así verdaderamente se han hecho grandes curas en este pueblo de Guayaquil en diversos tiempos. Y muchos que traían las asaduras dañadas y los cuerpos podridos, con solamente beber el agua destas raíces quedaban sanos y de mejor color que antes que estuviesen enfermos. Y otros que venían agravados de las bubas y las traían metidas en el cuerpo y la boca de mal olor, bebiendo esta agua los días convenientes, también sanaban. En fin, muchos fueron hinchados y otros llagados y volvieron a sus casas sanos. Y tengo por cierto que es una de las mejores raíces o hierbas del mundo y la más provechosa, como se ve en muchos que han sanado con ella. En muchas partes de las Indias hay zarzaparrilla; pero hállase que no es tan buena ni tan perfecta como la que se cría en la isla de la Puná y en los términos de la ciudad de Guayaquil*”¹⁰⁸. La receta era poco menos que maravillosa, porque los marineros—desde los días de Colón y los Pinzones— eran las comunes víctimas del terrible *mal de bubas*. La cosa puede parecer más importante si nos enteramos que la dolencia de las *bubas* es la que

El huarango, arquetipo de árbol costeño.
(Foto: Pedro Rojas Ponce)





El Mar Peruano desde los contrafuertes andinos.
(Foto: *Guillermo Guevara Yábar*)

hoy llamamos *sifilis*, también nombrada *mal francés* o *morbo gálico* por los españoles quinientistas.

Pero si hasta aquí el "arcabuco" se presenta fiero sólo en apariencia y hasta beneficioso en su intimidad, no pasaba lo mismo con los manglares, sectores prolificos en *mangles*, árboles de raíces zanconas que eran lamidas por el mar. Los manglares y los manglares eran la calamidad de los náufragos, la confusión de los desorientados, la muerte de los que no entendían dónde estaban y tampoco sabían dónde ir... Bastante experiencia cobraron de tales manglares los conquistadores del Perú guiados por Pizarro; rodeados de frutos venenosos y de cangrejos con ponzoña, los *mangles* equinocciales parecían anticipo de la sepultura. "*Nace el mangle —dice un cronista— en los esteros y anegadizos que hace la mar en sus riberas, en las ciénagas y bocas de los rios, y aliméntase con agua salada, pues nace dentro de ella en una, dos y cuatro brazas de hondo; y hácese tan cerrados bosques de ellos, que no se puede caminar por las orillas de la mar que ellos ocupan, así por su espesura, como por ser el suelo pantanoso y anegadizo. No hace grueso tronco, y así, su madera son unas varas tan gruesas como el muslo y menos, largas, derechas, muy recias y tan pesadas, que se hunden en el agua; las cuales sirven, así como las cortan de la montaña, sin labrarlas, para vigas en edificios, para andamios en las fábricas y otros muchos usos; y es madera tan recia, que quiebra las barrenas al barrenarla y dura muchos años. Tiene el mangle una propiedad entre otras, y es que las más de las ramas que echa se vuelven a la tierra y prenden en ella, de las cuales nacen otros mangles. La hoja es como de peral, más luenga, gruesa y de verde muy claro. Echa este árbol unos canutos como de caña-fistola, con una médula dentro muy salvaje y sin gusto. En la Nueva España se halla otra especie de mangle, que es de madera blanca y más blanda*"¹⁰⁹.

Otro representante del "arcabuco", aunque no muy abundoso, era el *cedro de las Indias*, que no obstante diferir de los cedros del Mundo Viejo supo ganarse el nombre por su preciosa madera. Era árbol grande, más alto que el nogal, con mucha copa y de agradable aspecto. Producía unas bellotas algo mayores que las de la encina y en el siglo XVI se daba mucho en la costa ecuatorial. Su madera era fuerte, siendo su peculiaridad un color rojizo que adornaba su presentación. Poco tardarían los marinos en emplearlo para parchado de naves, lo que brindó la oportunidad de probar su excelente calidad frente a las aguas del mar, utilizándose después en la construcción de navíos¹¹⁰.

Finalmente, antes de que varíe el paisaje, están las palmas, esas palmas del "arcabuco" que agitadas por el viento parecían manos gráciles y femeninas que hacían adiós al navegante.

Cieza se impresionó con ellas entre el Puerto de Piñas y el Cabo de los Corrientes . Un conjunto de palmas hacía el palmar y a su fruto se refiere el Padre Cobo en un enjundioso capítulo de su *Historia del Nuevo Mundo*, con frases de buen observador: *“Es, pues, la palma —explica— en su talle y disposición muy parecida a las palmas de dátiles, particularmente en las ramas y hojas y en tener el tronco derecho y fuerte el cual es áspero porque tiene cierta manera de escamas... Produce esta palma en su cumbre por entre las más bajas ramas unos racimos de cocos al talle que nacen los de los dátiles; echa cada racimo desde ocho hasta veinte cocos, y es cada coco, antes de quitarle la corteza, tan grande como la cabeza de un hombre, no redondo perfectamente, sino prolongado, casi tan largo como un codo, con tres esquinas a lo largo; la primera corteza es gruesa dos dedos, pardisca o leonada y lisa; y de la misma materia fofa que lo es la rama de la palma. Quitada esta corteza tosca, queda el coco con su casco o segunda corteza, y es tan grande como un buen membrillo o huevo de avestruz y de su misma figura óvala. Es este casco o segunda corteza muy recia tan gruesa como casco de calabaza y de color negro claro. Hacia una punta tiene señalados tres hoyos que no pasan adentro, dispuestos en tal proporción, que parecen ojos y boca; la cual señal tienen todas las especies de cocos. Dentro de esta corteza está el meollo pegado a ella, el cual es tan grueso como una cáscara de naranja, muy blanco y tan tieso como la pepita de la almendra, y muy parecido a ella en el sabor, aunque se tiene por comida recia e indigesta. El hueco que hay dentro de la superficie cóncava del meollo está lleno de un agua blanquecina, dulce y fresca, de buen sabor y que se bebe por regalo para refrescarse... Esta casta de palmas nace en tierras yuncas; dan fruto a los seis años y viven mucho tiempo. En el producir su fruto parece que no tienen tiempo señalado, porque lo van dando siempre; de manera que a cualquiera tiempo del año se ve cada palma con diez o doce y más racimos de desigual grandeza”*¹¹².

Y así, entre adioses de palmas cocoteras y aromas resinosas traídas por el viento terral, se despide el “arcabuco” de los navegantes, que ya casi se han acostumbrado a verlo, para ceder el paso al arenal *yunga* y a sus fértiles valles de encendido verdor. La *yunga* —tierra baja y caliente— era la orilla del mar. Allí, animado por las brisas marinas se meterá el maizal de dorado grano mientras *molles*, *huabas* y *huarangos* protegen con su sombra a *camotes*, *zapallos* y *calabazas* que siguen aferrados al tórrido suelo. A los dichos se sumarán los *pepinos*, *piñas indianas*, *caimitos* y *pallares*, mientras los corpulentos *paltos* y *guayabas* son los últimos en ver el sol hundirse en el Océano Pacífico. Estos serían —según los cronistas— los representantes

principales del reino vegetal en la *yunga marítima*, distinta por cierto, a la *yunga amazónica*, esa otra tierra baja y caliente que tributaba sus aguas en el Atlántico.

El *maíz*, llamado con razón *trigo de los Incas*, no es el arquetipo del vegetal costero, pero dada su importancia en la historia universal, merece el primer puesto y con creces. Se daba en el litoral, aunque —repetimos— gustaba alejarse del mar sin preferir por ello el frío. No obstante, valgan verdades, el mejor maíz se daba en la costa. Esto, porque *“no nace el maíz en todas partes de igual grandeza ni acude con igual abundancia; en las tierras calientes crece tan lozano y vicioso, que hay maizales que cubren un hombre o caballo; y de aquí para abajo va decreciendo, según va la tierra siendo más fría, hasta venir a no levantarse de la tierra más de un codo... Aunque lo más que se coge en todas partes es de regadío no cuesta mucho trabajo su beneficio. Siémbrese todo a mano y no derramándolo, como el trigo, y en cada hoyo echan tres o cuatro granos, de cada uno de los cuales nace una caña, y así, salen tantas juntas en cada mata cuantos fueron los granos que se echaron juntos. Crece tan en breve en algunas partes, que dentro de tres o cuatro meses, y aún a veces dentro de dos, se siembra, coge y encierra. Son muchas las diferencias que hay de maíz; porque primeramente, se halla de todos colores; blanco, negro y amarillo, morado, colorado claro y oscuro y mezclado de varios colores...”*¹¹³.

Para tratar del árbol llamado *molle* recurriremos a Cieza, su gran ponderador: *“Y digo que en los llanos y valles del Perú hay muy grandes arboledas, y lo mismo en la espesura de los Andes... En toda la mayor parte de lo poblado desta tierra se ven unos árboles grandes y pequeños, a quien llaman molles; éstos tienen la hoja muy menuda, y en el olor conforme a hinojo, y la corteza o cáscara deste árbol es tan provechosa que si está un hombre con grave dolor de piernas y las tiene hinchadas, con solamente cocerlas en agua y lavarse algunas veces, queda sin dolor ni hinchazón. Para limpiar los dientes son los ramicos pequeños provechosos; de una fruta muy menuda que cría este árbol hacen vino o brebaje muy bueno, y vinagre; y miel harto buena, con no más de deshacer la cantidad que quieren desta fruta con agua en alguna vasija, puesta al fuego, después de ser gastada la parte perteneciente, queda convertida en vino o en vinagre o en miel, según es el cocimiento. Los indios tienen en mucho estos árboles”*¹¹⁴. Según el autor de la *Historia del Nuevo Mundo* el *molle* es árbol de tierras templadas y calientes, llegando a medir la altura de un olivo: *“Es agradable a la vista, de un verde claro y su hoja parecida a la del lentisco, algo más lueña, más angosta y más delgada... Es el molle árbol incorruptible, de un olor aromático, y de temperamento caliente, y con*

*mucha estipticidad, muy estimado de los indios por sus maravillosos efectos. Dándole algunas cuchilladas así en el tronco como en las ramas, destila una resina algo blanca y olorosa, la cual servia para embalsamar y conservar sin corrupción los cuerpos de los reyes Incas... Vale esta resina para infinitas cosas*¹¹⁵. Alabadas las virtudes del *molle* nada menos que por Cieza y Cobo, poco es lo que los demás cronistas pueden añadir.

La *huaba* es el árbol del *pacae*, fruto cuya primera descripción se debe al piloto Pedro Corzo. Para el marino el *pacae* es *"una pasta muy dulce e çumosa: e tiene cuescos a trechos, que quieren parecer habas verdes y entre cuesco e cuesco hay un buen bocado de aquel manjar o fructa"*¹¹⁶. Sin embargo, visto más botánicamente: *"El pacay es un árbol de la grandeza de un moral, de hermoso parecer y muy poblado de hojas; ésta es de la hechura de la del limo, algo mayor, de más oscuro verde, muy lisa y reluciente. Produce las hojas este árbol de la manera que el nogal, en unos ramillos delgados, pareados de dos en dos con cuatro o cinco pares en cada ramillo. La fruta es una vaina de figura de algarroba, mas, en el tamaño se halla gran variedad en diversas tierras: en unas partes no es más larga que una algarroba de un jeme, y en otras llega a tener dos o tres palmos; pero del medio destes extremos son los pacaes ordinarios. Son estas vainas del anchor de dos o tres dedos y uno de grueso; su cáscara es tiesa y correosa, por de fuera verde. Lo que tiene en lo interior es una ringlera de pepitas tan grandes como habas cubiertas cada una de por sí de una sustancia blanca, esponjosa y dulce, que parece un poco de algodón mojado en almibar. Las pepitas son verdinegras tiernas y tan lisas, que apretándolas con los dedos se deslizan. Es fruta muy fría y más de golosina que de sustento; porque aunque se coma un hombre una canasta de pacaes, no se satisface ni le causa hastío. Lo que tiene de comer esta fruta es solamente aquella sustancia blanca, la cual se come verde y también pasada como higos. La madera de este árbol es leña escogida, por ser muy recia y hacer buena brasa, y para sólo esto plantan muchos pacaes en este valle de Lima. También suele entrar en la fábrica de barcos y hacen della corbatones. La sombra deste árbol es fresca y saludable, el cual se llama pacay en la lengua peruana y guaba, en la de la isla Española"*¹¹⁷. Tentadora debió ser la fruta en el calor de Pochos, porque disfrazado de vendedor de *pacaes* pudo infiltrarse en el campamento de Pizarro un orejón de Atahualpa para espiar a los castellanos¹¹⁸.

El último de los árboles propicios a dar sombra sería el *huarango*, típico del paisaje piurano como reconoceremos luego: *"En el Perú tienen nombre de guarango cinco o seis especies de árboles muy parecidos entre sí, que casi todos echan unas*

vainas como algarrobas. Al que produce las mejores llaman los españoles algarrobo de las Indias, pero es de diferente casta que el algarrobo de España. Es árbol mediano del grandor de un olivo; la hoja es muy menuda, la cual en tamaño y hechura es parecidísima a la hoja del helecho o a la de la sabina. La fruta del guarango son unas vainas como algarrobas, aunque no tan anchas y largas, cuyas pepitas, en el color y lisura, son como las de nuestras algarrobas, salvo que tienen muchas espinas. Es fruta ésta buena de comer, y los indios, en algunas partes, hacen de ella harina y pan; y hay provincias enteras donde los naturales no tienen otro mantenimiento sino estas algarrobas... Echa este árbol cierta resina negra por las ramas, que como va cayendo en tierra, se va cuajando, y destila a veces gran cantidad della; la cual, molida en polvos, aprieta la dentadura... De la madera del guarango se hacen estacas para las viñas, y duran muchos años sin pudrirse; y en muchos valles no tienen otra madera para los edificios, aunque es nudosa, torcida y que no se pueden sacar tablas anchas, por tener todo el tronco a manera de nervios y costurones; pero es de grandísima dura y para el fuego y carbón mejor que encina. Los valles que más abundan de estos guarangos son los de Ica, Nasca, Guanbacho y Casma en este arzobispado de Lima; y en el obispado de Trujillo, Chicama, Guadalupe y Catacaos¹¹⁹. La descripción, como hemos visto, abarca también la algarrobina.

Pasando al sector de los tubérculos, la lista debería estar encabezada por la papa, porque Cieza la menciona avecindada en la marina, pero por ser mas famosa la de los valles de la Sierra —sin olvidar por ello su importancia en la alimentación mundial a raíz del descubrimiento del Perú en el XVI— cedemos el primer puesto al camote¹²⁰, que ya en el siglo XVII era muy conocido en Europa donde, según el doctor Acosta, se comía por cosa de buen gusto¹²¹. “La planta es pequeña, y sus ramas se extienden sobre el suelo sin levantarse mucho; produce cada mata muchos vástagos o tallos, los cuales son redondos, lisos y morados, y crecen como dos tercias tendidos sobre la tierra. Nace la hoja del vástago con un pezón tan largo como el de la hoja de la vid, pero más delgado y tierno y de color morado; la hoja es más ancha junto al pezón que por otra parte, y acaba en tres puntas, las dos de los lados un poco más cortas que la de en medio; las venillas de la hoja son por la parte alta verdes, y por el envés, moradas. Sácanse de cada mata de cuatro a doce raíces, más o menos, según la tierra es más o menos fértil... Las que se dan en el Perú, que llamamos camotes... no deben nada a las mejores batatas, cuales son las de Payta, diócesis de Trujillo, y las del Valle de la misma ciudad de Trujillo... llámase la batata así en la lengua de la Isla Española; en el Perú, se dice

*apichu en la lengua quichua, y en la aimará, tuctuca. Los españoles la llaman camote, el cual nombre es de la lengua mexicana*¹²².

Respecto al *zapallo*, compañero del camote y pariente de la calabaza, decimos que fue la más voluminosa hortaliza de la costa yunga. Reptando por el suelo o trepando por los árboles crece con rapidez, echando un vástago que engruesa como la muñeca de un niño y brinda hojas vellosas y ásperas rematadas por una flor amarilla. El fruto a veces era tan grande como un botijo, llevado a España lo bautizaron *berenjena de las Indias*, pero los quechuas del Perú lo conocieron siempre por *zapallu*.

La milenaria *calabaza* del Perú merece más atención por su corteza que por su contenido. Por eso escribe el cronista al tratar de las cucúrbitas peruleras: *"Todas sirven a los indios después de secas para diferentes usos; el principal es de loza, porque de las menores hacen sus platos y escudillas, y de las mayores, porcelanas, librillos o bateas y otras vasijas para tener agua y llevarla por los caminos; y aún hasta balsas en que pasar los ríos hacen en algunas partes destas calabazas; y de las más pequeñas vasos y jarros en que beber... En el valle de Chíncha diócesis de Lima, se hacen destas calabazas muy grandes vasos y muy pintados que sirven de canastas y librillos para lavar la ropa; y con sus cascós se suple la falta de corcho para hacer tapaderas para las botijas de vino y otros licores. Llámase esta calabaza en la lengua quichua, mati, y en la aimará, chucña"*¹²³. La marcha por el arenoso litoral peruano exigía a los viajeros llevar mates a falta de cantimploras.

Los *pepinos* que menciona Cieza eran hortalizas cadañeras que debieron su nombre al gran parecido con los pepinos de Castilla en lo que a su forma se refiere, *"mas en todo lo demás difieren porque el color no es verde, sino morado, o amarillo, o blanco, y no son espinosos ni escabrosos, sino muy lisos, y el gusto tienen diferentísimo y de mucha ventaja... son muy jugosos y frescos y fáciles de digestión; para refrescar en tiempo de calor son buenos; mójase la cáscara, que es blanda, y todo lo demás es carne; dánse en tierras templadas, y quieren regadío; y aunque por la figura los llaman pepinos, muchos de ellos hay redondos del todo y otros de diferente hechura, de modo que ni aún la figura no tienen de pepinos. Esta planta —concluye el jesuita Acosta— no me acuerdo haberla visto en Nueva España ni en las islas, sino sólo en los llanos del Perú"*¹²⁴. Por el daño que causaba su consumo entre los andinos bajados al litoral, los costeños dieron al pepino el nombre de *"mata serrano"*.

"Las piñas —prosigue el mismo autor— son del tamaño y figura exterior de las piñas de Castilla, en lo de dentro totalmente difieren, porque ni tienen piñones, ni apartamientos de

*cáscaras, sino todo es carne de comer, quitada la corteza de fuera; y es fruta de excelente olor, y de mucho apetito para comer: el sabor tiene un agrillo dulce y jugoso: comenlas haciendo tajadas de ellas, y echándolas un rato en agua y sal. Algunos tienen opinión que engendran cólera, y dicen que no es comida muy sana, más no he visto experiencia que las acredite mal. Nacen en una como caña o verga, que sale de entre muchas hojas al modo que el azucena o lirio; y en el tamaño será poco mayor, aunque más grueso. El remate de cada caña de éstas es la piña*¹²⁵. Fue opinión generalizada el que la piña no se daba en la costa del Perú, pero al descubrirla Cieza de León en los valles de la yunga marítima, debemos excusar tales conjeturas¹²⁶.

Para lo tocante al jugoso *caimito* cedemos la palabra a Cobo: *"Llámase caymito en lengua de la isla Española cierto árbol y su fruto muy conocidos en todas las Indias, aunque en unas partes la fruta es diferente que en otras en sólo el tamaño, que el árbol es el mismo. El menor caymito es no tan grueso como el dedo y de largo lo que hay de coyuntura a coyuntura; pero los más comunes son del grandor de una manzana mediana. La sustancia que tiene en lo interior es blanca, zumosa, como leche, pegajosa y espesa; tiénese por fruta de buen gusto. El árbol es del tamaño de un naranjo; la hoja, redonda, y por una parte verde y por otra parece que está chamuscada, lo cual es causa de conocerse este árbol entre muchos, y su madera es buena para labrar"*¹²⁷.

Entre los *"frisoles de las Indias"* que menciona el Padre Cobo, se permite la siguiente opinión de los *pallares*: *"Los mayores frisoles y mejores que todos son los llamados pallares; son poco mayores que habas remátanse en puntas ovadas y tienen la cáscara o hollejo, más delgado que ellas; unos son blancos, otros morados y otros pintados de blanco y rojo. Comidos estos pallares verdes con sus vainillas tiernas en aceite y vinagre, son regalados; guárdanse también secos con habas y los comen los españoles e indios unas veces guisados y otras con aceite y vinagre, y de cualquier manera son buen manjar"*¹²⁸. A lo que puede apreciarse los *pallares* rojos y morados ya no existen.

Finalmente, los *paltos* y *guayabos*. Del tamaño de una higuera grande, con las ramas iguales y medianamente copado, el *palto* era un árbol de muy agradable parecer. Los mayores ejemplares de la costa peruana podían apreciarse en Ica, siendo su fruto de los mejores que se daban en Indas, *"tanto, que muchos le dan la palma anteponiéndola a todas las demás"*¹²⁹. Su carne es reconocida verde, tierna, mantecosa y suave; algunos la comían con sal, otros con azúcar. El hueso de la fruta era del tamaño de un huevo de gallina y su cáscara mostraba la par-

ticularidad de ser verde en su madurez e inmadurez¹³⁰. Acosta dice de las paltas: *"Son calientes y delicadas. Es el palto árbol grande, y bien hecho, y de buena copa, y su fruta de la figura de peras grandes; tiene dentro un hueso grandecillo; lo demás es carne blanda, y cuando están bien maduras es como manteca, y el gusto delicado y mantecoso. En el Perú son grandes las paltas, y tienen cáscara dura, que toda entera se quita. En México por la mayor parte son pequeñas, y la cáscara delgada, que se monda como de manzanas; tiénenla por comida sana, y que algo declina a cálida, como he dicho"*¹³¹. El árbol del palto se llevó a las Islas Canarias donde aún produce fruto con el nombre de *aguacate*.

El *guayabo* alcanzaba la altura de un nogal, sus hojas eran similares a las del aliso y su flor de cuatro pétalos, blanca. Su fruto no gozó de mayores simpatías por su olor penetrante y abundancia de semillas; sin embargo, las mejores guayabas eran las de la costa del Perú, en especial las de los valles de Chancay y Lima, de donde con el tiempo se exportaron a las Islas Filipinas. El Padre Acosta nos ha dejado su mala impresión, a pesar de situar a la guayaba entre la palta y el mamey, frutos por demás, muy ponderados: *"Los guayabos son otros árboles que comúnmente dan una fruta ruin, llena de pepitas recias, del tamaño de manzanas pequeñas. En tierra firme y en las Islas es árbol y fruta de mala fama; dicen que huelen a chinches, y su sabor es muy grosero y el efecto poco sano... porque las pepitas ningún animal las gasta, y vueltas, como la tierra es húmeda y cálida, dicen que han multiplicado lo que se ve. En el Perú es este árbol diferente, porque la fruta no es colorada, sino blanca, y no tiene ningún mal olor, y el sabor es bueno; y de algunos géneros de guayabos es tan buena la fruta como la muy buena de España... Es fruta para estómagos de buena digestión y sanos, porque es recia de digerir y fría, asaz"*¹³².

Con lo dicho se terminan las especies vegetales de importancia en la orilla del famoso Mar del Sur. La importancia nos la han dado los cronistas con sus menciones frecuentes o descripciones ajustadas al conocimiento de su siglo. Por esto, y porque sólo hemos tomado en cuenta los especímenes percibidos por los primeros españoles, las plantas movidas por la brisa marina o los árboles mecidos por el viento austral, adolecen de una apreciación netamente quinientista.

EL CLIMA TORRIDO

Habiendo conocido la influencia de los viejos mitos, la fauna exótica y la flora inédita, es tiempo que nos ocupemos del clima tórrido bajo el cual todo lo anterior se dio. Los antiguos divi-

dieron el mundo en cinco zonas —dos polares, dos templadas y una tórrida o equinoccial— propagando al mismo tiempo la creencia de que sólo las intermedias eran habitadas. Unas por el frío, otra por el calor, lo cierto es que la Humanidad estaba condenada a no salir de estas dos zonas templadas. La zona templada del Norte no presentaba ningún problema, mas la del Sur traía a colación el caso de los *antipodas*, separados de los hombres boreales por la *línea equinoccial*, supuesta barrera de fuego que llamaron *equator*. Pero al declinar la Edad Media, en el siglo XV, los viajes de los portugueses demostraron lo contrario, por lo menos en lo que a la ecuatorial y antípodas concernía, y esto, años más tarde, fue lo que hizo escribir al Inca Garcilaso: “A los que afirman que de las cinco partes del mundo que llaman Zonas, no son habitables más de las dos templadas, y que la del medio, por su excesivo calor, y las dos de los cabos, por el demasiado frío, son inhabitables, y que de la una Zona habitable no se puede pasar a la otra habitable, por el calor demasiado, que hay en medio, puedo afirmar, demás de lo que todos saben, que yo nací en la Tórrida Zona, que es en el Cozco, y me crié en ella hasta los veinte años, y he estado en la otra Zona templada, de la otra parte del Trópico de Capricornio, a la parte del Sur, en los últimos términos de las charcas, que son los chinchas; y para venir a estotra templada de la parte del Norte, donde escribo esto, pasé por la Tórrida Zona y la atravesé toda, y estuve tres días naturales debajo de la línea equinoccial, donde dicen que pasa perpendicularmente, que es en el Cabo de Pasau: por todo lo cual digo, que es habitable la Tórrida también como las templadas”¹³³. Este razonamiento, escrito por el Inca historiador a fines del siglo XVI, era el corolario de la centuria. Para llegar a él tuvo que asimilar muchos dictámenes, porque esto de la Zona Tórrida y su clima —a decir de Gonzalo Fernández de Oviedo— “no se conoce ni lo pueden alcanzar sino los especulativos y personas que entiende el esfera”¹³⁴. Hoy estamos en condiciones de decir que tales especulativos constituyeron una trilogía irremplazable para el estudio de la equinoccial: los marinos, los soldados y los frailes.

Convengamos que cuando Pizarro inició el descubrimiento de esas *Partes de Levante* que posteriormente serían el *Perú*, ignoraba los efectos que en las nuevas tierras podría tener la equinoccial. No era de extrañar que a la altura de la línea los nativos fueran negros como los etíopes¹³⁵, o lo que era peor, que no hubieran nativos, tampoco animales y vegetales, por no permitirlo el calor¹³⁶. Es verdad que con tan pesimistas pensamientos Pizarro nunca hubiera llevado a cabo la expedición al *Perú*, pero también es cierto que todo esto lo tuvo que temer el caudillo trujillano por ser uno de los riesgos de la empresa. En fin,

se sospechaba un mundo candente como el africano, pero faltaba lo principal: la evidencia.

El temor ya se perfila desde el primer intento descubridor en 1524. En efecto, la *Relación Sámano-Xerez* refiere que los conquistadores españoles: *"Tuvieron noticias en aquellos pueblos que entrando la tierra dentro detrás una sierra que se haze grande avia muchos pueblos do avia muchas cantidad de oro y que la tierra hera muy llana y enchuta todo por la mayor parte prados e poco montuosa y que hera tan caliente en cierto tiempo del año que no podían andar los yndios sin llevar debaxo de los pies unas cortezas de árboles hechas de madera de chinelas porque descalzos se quemaban los pies y unos sombreros hechos de ojas de árboles sobre las cabeças..."*¹³⁷. En otras palabras, la tierra buscada era "caliente y rica"¹³⁸. La candente equinoccial se anunciaba con resplandores deslumbrantes: el sol y el oro.

Para el Segundo Viaje —según la misma *Relación*— Pizarro y sus capitanes acordaron *"enviar un piloto muy bueno que tienen que se dize bartolomé ruyz que fue con un navío y cierta gente la costa delante mandándole que la seguiese dos meses todo lo que pudiese andar..."*¹³⁹. Es decir, Pizarro envió a Ruiz a "descubrir la tierra", como entonces se decía, pero lo cierto fue que Ruiz partió a descubrir la equinoccial. Tal como lo había previsto, el piloto navegó hasta doblar el Cabo Pasado, *"nombrado así porque... se dio cuenta de que habia alcanzado el Sur del ecuador. Por estas latitudes tuvieron los españoles el contacto con los peruanos, pues se efectuó el encuentro con la balsa que navegaba a vela, según refieren los cronistas"*¹⁴⁰. Bartolomé Ruiz, pues, fue el primer marino que en el Océano Pacífico cruzó el "círculo equinoccial" de la "banda del Norte a la banda del Sur"¹⁴¹, en diciembre de 1526¹⁴², hallando —en lugar de los posibles negros— hombres cobrizos de tierra caliente, trasquilados y vestidos sólo con *"unos pequeños refajos, con que cubrían sus vergüenzas"*¹⁴³. Más adelante, en la última fase del Segundo Viaje, los encontraría de cultura superior, arropados como alárabes y con grandes rebozos en las cabezas para defenderse del sol¹⁴⁴. Si la equinoccial se identificaba con el máximo esplendor del sol, el sol se identificaba con el Imperio de los Incas. Bartolomé Ruiz, el piloto de Moguer, era hombre de mar y por tanto acostumbrado a dividir la tierra en *círculos mayores y menores*. No hay que dudar entonces que su razonamiento fuera el propio del mareante, del marino que sabe con certeza los diagramas del globo terráqueo, especialmente ese que es el círculo equinoccial, el cual *"dista por todas partes igualmente de los dos polos del mundo, que son los términos y puntos en que se remata el eje de la esfera, y tienen varios nombres: el uno se llama polo del norte o ártico septentrional, boreal o aqui-*

lonal: y el otro, polo del sur o antártico, austral y meridional. Por este círculo se divide la esfera en dos partes iguales o hemisferios, que tomando cada una el nombre del polo que le cae por centro, el de el norte se dice hemisferio ártico o septentrional, boreal y aquilonal, y también lo llamamos la parte del norte y del sur, hemisferio antártico, austral, meridional, y la parte o hemisferio del sur. Desde los dichos polos hasta cualquiera parte de la equinoccial hay noventa grados de latitud de los trescientos y sesenta en que los astrólogos dividen toda la circunferencia y rueda de la esfera. Sirve este círculo equinoccial para conocer la latitud y longitud de los grados, los equinoccios, los climas y otros efectos"¹⁴⁵. No era, sin embargo, el único entre los grandes círculos de la Tierra, pues para los conocimientos cosmográficos del tiempo compartía este privilegio con el horizonte, el meridiano, la línea eclíptica del zodiaco y los coluros. Todos estos círculos eran consecuencia del descubrimiento del Mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa y de su primera navegación de altura por Magallanes y Elcano. Esto no quiere decir que antes no existieran, pero sí que sus medidas resultaron más exactas a raíz de los acontecimientos citados. Exactas del todo tampoco, porque durante todo el XVI se creyó que la tierra era de una redondez geoméricamente perfecta.

Visto el posible razonar del marino, conozcamos el del soldado de la hueste pizarrista. Miguel Estete de Santo Domingo, hombre del Tercer Viaje, no verá la equinoccial con los ojos del nauta sino que la pisará con sus alpargatas gastadas y hasta la maldecirá quejoso. En su *Relación de la Conquista del Perú* se expresará así de la imaginaria línea: "*Este pueblo de Coaque está junto a la mar, en un buen asiento: sería hasta de cuatrocientas casas de muy gentil parecer y sitio, aunque en ruin constelación; porque es la costa más enferma que hay debajo del cielo, porque entrando la gente en él les dio grandísimas enfermedades de calenturas, que mataban en veinticuatro horas, y lo peor unas verrugas que daba a las gentes a manera de viruelas, salvo que eran tan grandes como nueces y avellanas, sangrando muchas de ellas y por las narices; la cual enfermedad lisió tanto la gente, que aunque no morían tanto de ella como de la fiebre, hacia la gente inhábil y torpe para no poder salir de allí a buscar mantenimientos, a cuya causa, y de los muchos que se murieron, los que quedaron tuvieron gran estrecho de hambre y no eran parte para salir de allí...*"¹⁴⁶. Y termina a manera de reniego: "*¡Dicen que la línea equinoccial pasa por encima de aquel pueblo!*"¹⁴⁷.

El jinete Juan Ruiz de Arce, también de la hueste perulera, compartirá la opinión de su compañero y antes de hablar de las verrugas de Coaque, advertirá: "*Este pueblo se llama Quaqui,*

está en medio de la línea equinoccial"¹⁴⁸. Cristóbal de Mena, otro de la empresa, escribirá igualmente: "*En esta provincia adolesció mucha gente: porque la tierra es malsana porque está debaxo de la línea equinoccial*"¹⁴⁹. Para el guerrero, pues, no es como para el marino, cuestión de círculos mayores o menores; para él la equinoccial es asunto de salud y enfermedad. Su visión pedestre del mundo no le hará apreciar la línea en la tierra, sencillamente porque no la ve; ya que es imaginaria, la sitúa en el cielo y le basta con creer.

Mas los efectos del gran paralelo los siente, los vive y los lamenta; su visión es la del soldado, y el soldado no le encuentra al ecuador la menor utilidad. Esa línea que nadie ve, sólo sirve a los marinos.

Pero detrás de este peón o jinete acostumbrado a progresar por jornadas, viene Pedro Cieza de León, también hombre de armas pero culto, amigo de meditaciones y de visiones retrospectivas. Este, mientras los otros duermen, escribe: "*En lo tocante a la línea algunos de los cosmógrafos antiguos variaron y erraron en afirmar que por ser cálida no se podía habitar. Y porque esto es claro y manifiesto a todos los que habemos visto la fertilidad de la tierra y abundancia de las cosas para la sustentación de los hombres pertenecientes, y porque desta línea equinoccial se toca en algunas partes desta historia, por tanto daré aquí razón de lo que della tengo entendido de hombres peritos en la cosmografía, lo cual es que la línea equinoccial es una vara o círculo imaginario por medio del mundo, de levante en poniente, en igual apartamiento de los polos del mundo. Dicese equinoccial porque pasando el sol por ella hace equinocio, que quiere decir igualdad del día y de la noche. Esto es dos veces en el año que son a 11 de marzo y 13 de septiembre. Y es de saber que (como dicho tengo) fue opinión de algunos autores antiguos que debajo desta línea equinoccial era inhabitable, lo cual creyeron porque como de allí envía el sol sus rayos derechamente a la tierra, habría tan excesivo calor, que no se podría habitar. Desta opinión fueron Virgilio y Ovidio y otros singulares varones. Otros tuvieron que alguna parte sería habitada, siguiendo a Ptolomeo, que dice: No conviene que pensemos que la tórrida zona totalmente sea inhabitada. Otros tuvieron que allí no solamente era templada y sin demasiado calor, más aún templadísima. Y esto afirma San Isidoro en el primero de las Etimologías, donde dice que el paraíso terrenal es en el oriente, debajo de la línea equinoccial, templadísimo y amenísimo lugar. La experiencia ahora nos muestra que no sólo debajo de la equinoccial, más toda la tórrida zona, que es un trópico a otro, es habitada, rica y viciosa, por razón de ser todo el año los días y noches casi iguales. De manera que el frescor*

*de la noche templada el calor del día, y así continuo tiene la tierra razón para producir y criar los frutos. Esto es lo que de su propio natural tiene puesto que accidentalmente en algunas partes hace diferencia*¹⁵⁰.

Sin embargo, los que verdaderamente hicieron hincapié en la relación de la equinoccial con el clima fueron los hombres de sotana. Estos, más cultos que marinos y soldados, prescindieron de la experiencia lograda con jornadas y singladuras, concretándose —como varones que habían estudiado filosofía— a preguntarse el cómo y el por qué. Así tenemos que, medio siglo después de Cieza, el Padre Acosta se pregunta intrigadísimo a qué se debe el que la costa del Perú, no embargante estar en la zona tórrida, tuviese clima templado. La costa peruana era húmeda y cálida, pero nadie decía el motivo. Intrigado el jesuita se abocó al estudio, concluyendo después de muchos años de observación directa, que el singular fenómeno se debía a ser los días iguales que las noches, a la posición privilegiada del litoral, a las muchas lluvias de los trópicos y, principalmente, a la vecindad del mar y a los vientos australes. En todo, claro está, jugaba un papel primordial la equinoccial: Quito, Lima y Potosí tenían climas diferentes por estar sobre, cerca o lejos de ella. Pero por encima de la imaginaria línea que rodeaba la Tierra, no siempre el calor era igual. No era posible comparar una aldea del Brasil situada en el paralelo de Lima, con el clima de la capital peruana. Y el jesuita dictaminó sabiamente: el Mar del Sur y sus vientos antárticos hacen feliz la costa peruana. Había mares calientes como el de Ormuz o Mozambique y mares fríos como el que lamía nuestro litoral; el mar peruano era frío y los viajeros sentían esta sensación, incluso cuando lo navegaban a lo largo del mes de marzo, *“cuando el sol anda por cima”*¹⁵¹. ¡Muy feliz podría ser Andalucía con un mar como el peruano y unos vientos de origen antártico!

Más una cosa era afirmar la condición húmeda y cálida de la costa del Perú, y otra explicar por qué había nieve en la línea equinoccial. Esto último constituyó un enigma para los estudiosos. Fray Antonio de la Calancha, agustino chuquisaqueño, se admiraba de que en la provincia de Quito hubiera nevados¹⁵²; el dominico fray Reginaldo de Lizárraga, extremeño de Medellín, se sorprendía de lo mismo¹⁵³; no así el franciscano Fray Diego de Córdova y Salinas que por ser criollo de estos lares veía todo como la cosa más natural¹⁵⁴. Otro sorprendido con las heladas quiteñas fue nuestro Inca Garcilaso, que a pesar de ser serrano tampoco entendía la nieve ecuatorial; en un comienzo parece que se contentó con responsabilizar a Dios, diciendo que la había permitido en el Perú para defenderlo del

calor extenuante, pero posteriormente no se satisfizo con el piadoso razonamiento y buscó afanoso el por qué. Su conclusión fue certera: *"Y es de saber, que en la Tórrida Zona, en lo que della alcanza el Perú, no consiste el calor ni el frío en distancia de regiones, ni en estar más lejos ni más cerca de la equinoccial, sino en estar más alto o más bajo en una misma región, y en muy poca distancia de tierra"*¹⁵⁵. Ahora sí que podía ya entenderse la afirmación de fray Martín de Murúa, vizcaíno mercedario, sobre que Quito, no obstante que *"pasa la línea equinoctial por medio de ella... es sitio saludable y sin enfermedades"*¹⁵⁶. ¡Distinta era la opinión de los eclesiásticos a la de los marinos y soldados, sobre esa línea imaginaria que ninguno había visto!

NOTAS AL CAPITULO

1. GENESIS, VI, 4.— La denominación completa que a los gigantes alcanza la Biblia es: “*valientes del tiempo antiguo, jayanes de nombradía*”.
2. I DE LOS REYES, XVII, 1-10.
3. CERVANTES SAAVEDRA, Miguel de... *El Ingenioso Hidalgo Don Quijote de la Mancha*.— México, Imprenta Edimex, 1954.— Parte I, cap. III, p. 24.
4. PINEDA YAÑEZ, Rafael... *La Isla y Colón*.— Buenos Aires, Impresora Argentina, 1955.— Parte I, cap. VII, p. 94.
La leyenda de la Isla Mano de Satán (Satanazio, Satanastagio, etc.) o Mano de Judas, cobra en América un cariz especial en el primer viaje de Sarmiento de Gamboa al Estrecho magallánico, donde al hablar de la Cordillera Nevada dice: “*parece por esta abra muy alta y con muchos picos; y uno dellos parece corona que tiene seis puntas, y otra al sur que parece mano de Judas abierta, y vista por las espaldas*” (SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1950.— T.I, p. 59).
5. *DICCIONARIO LITERARIO DE OBRAS Y PERSONAJES DE TODOS LOS TIEMPOS Y DE TODOS LOS PAISES*.— Barcelona, Imprenta Clarasó, 1959.— T. XI, pp. 393 y 714.
6. COLON, Cristóbal... *Los Cuatro Viajes del Almirante y su Testamento*.— Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera, 1946.— pp. 55, 67 y 71.— Los gigantes de Colón se identifican con los ciclopes.
MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Décadas del Nuevo Mundo*.— Buenos Aires, Imprenta de Bartolomé Chiesino, 1944.— Década I, Lib. IX, cap. I, p. 91; y Década VII, Lib. III, cap. II, p. 513.— Este autor se ocupa de gigantes, cuya huella encontró Vicente Yáñez Pinzón entre 1499 y 1500.
7. VESPUCCIO, Américo... *Viajes de Américo Vespuccio*.— Madrid, Talleres Espasa Calpe, 1941.— Segunda navegación, pp. 89 y 91.
Las afirmaciones de Vespuccio sobre la presencia de gigantes en el Nuevo Mundo fueron puestas en duda por Bartolomé de las Casas en su *Historia de las Indias* (Libro II, cap. II).
8. PIGAFETTA, Antonio... *Primer Viaje en torno al Globo*.— Buenos Aires, Imprenta Linari, 1946.— pp. 56, 59 y 60.— En virtud al hallazgo de Magallanes se denominaría en los mapas del siglo XVI a la Patagonia con el nombre de *Tierra Gigantium*.
9. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, pp. 92, 93, 103, 109 y 110; y T. II, pp. 65 y 180.
10. BAYO, Ciro... *Los Césares de la Patagonia*.— Madrid, Imprenta Pueyo, 1913.— Cap. III, pp. 39 y 40; y cap. 48 y 49.
LIZARRAGA O. P., Fray Reginaldo de... *Descripción de las Indias*.— Lima, Imprenta Miranda, 1946.— Parte I, cap. LXXXVIII, pp. 144 y 145; y Parte II, cap. XXVIII, p. 192.
11. CIEZA DE LEON, Pedro... *Crónica del Perú*.— Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera, 1945.— Cap. II, p. 164.— Además de las Antillas, archipiélagos de Lucayes, costas de Guayana y el Brasil, Charcas y Patagonia, el autor añade ahora los gigantes de Nueva España.
12. TRUJILLO, Diego de... *Relación del descubrimiento del Reyno del Perú*.— Sevilla, Imprenta de la Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1948; p. 50.
13. ZARATE, Agustín de... *Historia del descubrimiento y conquista del Perú*.— Lima, Imprenta Miranda, 1944.— Lib. I, cap. V, p. 28.
14. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. LII, p. 162.
15. *Ibidem*, pp. 162 a 164.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

16. *Loc. cit.*
17. ZARATE, Agustín de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. V, p. 27.
18. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Los Comentarios Reales de los Incas*.— Lima, Imprenta Gil, 1943.— Parte I, Lib. IX, cap IX, p. 130 del T. III.
19. ACOSTA S. J., Joseph de... *Historia Natural y Moral de las Indias*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1954.— Lib. I, cap. XIX, p. 31.
20. GUTIERREZ DE SANTA CLARA, Pedro... *Historia de las Guerras Civiles del Perú*.— Madrid, Imprenta Moreno, 1905.— Lib. III, cap. LXVI, p. 560 y siguientes, del T. III.
21. LOPEZ DE GOMARA, Francisco... *Historia General de las Indias*.— Barcelona, Imprenta de Agustín Núñez, 1954.— Parte I, cap. CXCIV, p. 329 del T. I.
22. COBO, S.J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*, cap. XXI en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— p. 124 del T.I.
23. LIZARRAGA O.P., fray Reginaldo de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. IV, pp. 23 y 24.
24. *Ibidem*, p. 24.
25. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, *loc. cit.*
26. *Loc. cit.*
27. ANONIMO... *Relación Francesa de la Conquista del Perú*, en: PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Relaciones Primitivas de la Conquista del Perú*.— París, Les Presses Modernes, 1937; p. 75. Cerramos este estudio sobre los gigantes en el Perú con una mención que hace el autor anónimo de los exóticos seres: "Los Cristianos han tenido ya noticias de otro país que está a doscientas leguas de allí y dicen los Indios que hay todavía más grandes riquezas de oro y plata y piedras preciosas que en el país en que están y dicen que las gentes del país son muy grandes a maravillas como gigantes y son muy valientes en la guerra y que usan una cierta yerba que ponen en las flechas cuando tiran y que los caminos del país son muchos más hermosos y anchos y que en muchas partes llevan zapatos de oro y plata no se sabe esto de cierto sino por el dicho de los Indios del país". Dado lo que se puede apreciar, también soñaban con gigantes los soldados de Pizarro después del Reparto en Cajamarca.
28. HEUVELMANS, Bernard... *Tras la pista de los animales desconocidos*.— Barcelona, Imprenta Linomonograph, 1958.— T. I, cap. IV, pp. 116 y 142.
29. BALLESTEROS BERETTA, Antonio... *Génesis del Descubrimiento*.— Barcelona, Imprenta Hispano Americana, 1947.— Cap. V, p. 396.
- RIVA AGÜERO Y OSMA, José de la... *Por la Verdad, la Tradición y la Patria*.— Lima, Imprenta Torres Aguirre, 1937.— p. 107.
30. RIVET, Paul... *Los orígenes del hombre americano*.— México, Gráfica Panamericana, 1960.— Cap. VII, pp. 145 a 155.
- GUISINDE, Martín... *Los pueblos de talla pigmea*, en: Boletín del Instituto Riva Agüero, Lima, 1956-1957, núm. 3, p. 185.
31. CABELLO DE VALBOA, Miguel... *Miscelánea Antártica*.— Buenos Aires, Imprenta López, 1951. —Parte III, cap. I, pp. 201 a 208; y cap. II, pp. 208 a 214; y cap. III, pp. 214 a 220.
32. ESTETE, Miguel de... *Relación de la Conquista del Perú*.— Lima, Imprenta Sanmartí, 1924.— pp. 16 y 17.
33. ZARATE, Agustín de... *Historia del Descubrimiento y Conquista del Perú*.— Lima, Imprenta Miranda, 1944.— Lib. I, cap. IV, p. 26. Desde la época de Marco Polo los comerciantes árabes del Océano Indico llevaban a vender en Europa pequeños simios disecados o simplemente las cabezas de estos animales, haciendo creer sus compradores que se trataba de pigmeos. Existía, inclusive, una técnica especial para insertarles barba y bigotes a los monillos muertos. El centro de este comercio era Java, en especial el reino de Lambri, donde Marco Polo no se percató del engaño y anotó: "Hay en este reino hombres tan pequeños que apenas miden tres palmos de altura y tienen una cola gruesa como la de los perros. Viven en las montañas y lejos de la ciudad" (POLO, Marco... *Los Viajes de Marco Polo*.— Buenos Aires, Imprenta de la Editorial Claridad, 1947.—

NOTAS AL CAPITULO

- pp. 170 y 171). La vecindad con la isla de Andamán y la península de Malaca (lugares donde de verdad existían pigmeos) disculpan algo la credulidad del viajero.
34. CIEZA DE LEON, Pedro... *La Crónica del Perú*.— Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera, 1945.— Cap. LXXIV, p. 208.
 35. PIGAFETTA, Antonio... *Primer viaje en torno del globo*.— Buenos Aires, Imprenta Linari, 1946.— Lib. IV, p. 156.
 36. *Loc. cit.*
 37. COLON, Cristóbal... *Los cuatro viajes del Almirante y su testamento*.— Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera, 1946.— p. 205.
 38. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Décadas del Nuevo Mundo*.— Buenos Aires, Imprenta Chiesino, 1944.— Década VIII, Lib. VII, cap. II, p. 603.
 39. ORDOÑEZ DE CEVALLOS, Pedro... *Viaje del Mundo*.— Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera, 1947.— Lib. II, cap. XXXV, p. 277.
 40. CIEZA DE LEON, Pedro... *La Crónica del Perú*.— Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera, 1945.— Cap. XCV, p. 248.
 41. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Historia de los Incas*.— Buenos Aires, Imprenta López, 1943.— Cap. XLVI, p. 124.
 42. CABELLO DE VALBOA, Miguel... *Miscelánea Antártica*.— Buenos Aires, Imprenta López, 1951.— Parte III, cap. XVII, p. 323.
 43. RIVA AGÜERO Y OSMA, José de la... *Civilización Tradicional Peruana*.— Lima, Imprenta Lumen, 1937.— Lección XI, p. 122.
 44. Como bien apunta Riva Agüero, los Incas como los Faraones de Egipto pecaron de confundir a los hombres negros con los cuadrumanos antropoides. Los que alguna vez han tenido que ver con la historia de los negros y pigmeos saben lo que significa esta confusión. Los mismos negros, al entrar en contacto con los egipcios, trataban de identificarse con los monos. Lo dicho, aunque parece argumentación infantil, todavía puede apreciarse en el Africa central, donde los negros insisten en hacer participar del linaje humano a los cocodrilos. Esto para no hablar de los cartagineses, quienes también confundieron a monas con mujeres negras como lo demostraría el viaje de Hanon al Africa Occidental, cinco siglos antes de nacer Cristo. Allí se arribó a la Isla de los Gorilas, "*llena de hombres y mujeres salvajes de cuerpos peludos, de los que tres hembras fueron muertas y sus pieles llevadas a Cartago*". (MALUQUER DE MOTES, Juan... *Exploraciones y viajes en el mundo antiguo*.— Barcelona, Gráfica Diamante, 1950.— Cap. VI, pp. 92 a 93).
 45. LOPEZ DE GOMARA, Francisco... *Historia General de las Indias*.— Barcelona, Imprenta de Agustín Nuñez, 1954.— Parte I, del Tomo I, cap. CXCV, p. 328.
 46. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Historia General y Natural de las Indias*.— Asunción del Paraguay, Imprenta de la Editorial Guarania, 1945.— Parte III, Lib. VIII, cap. XVII, p. 3 del T. XII.
 47. COLON, Cristóbal... *Los Cuatro Viajes del Almirante y su Testamento*.— Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera, 1946; pp. 55, 67, 71 y 127.
 48. BERNALDEZ, Andrés... *Historia de los Reyes Católicos*.— Madrid, Imprenta Orbe, 1946.— Cap. CXXVII, pp. 263 y 264.— La versión del Cura de los Palacios es por demás pintoresca: "*allí dijeron al almirante que delante de allí era Magon, donde todas las gentes tenían rabo como las bestias o alimañas, y que a esta causa los hallarian vestidos...*". Jean de Mandeville, en su *Libro de las Maravillas*, capítulo LXXIV, habla de estos mismos seres con cola que suelen andar desnudos y hacer burla de los que andan vestidos.
 49. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Décadas del Nuevo Mundo*.— Buenos Aires, Imprenta Chiesino, 1944.— Década V, Lib. II, cap. III, p. 508.
 50. POLO, Marco... *Los Viajes de Marco Polo*.— Buenos Aires, Imprenta de la Editorial Claridad, 1947; p. 170.
- CABELLO DE VALBOA, Miguel... *Miscelánea Antártica*.— Buenos Aires, Imprenta López, 1951.— Parte III, cap. I, p. 205.

- HEUVELMANS, Bernard... *Tras la pista de los animales desconocidos.*— Barcelona, Imprenta Linomonograph, 1958.— T. I, pp. 115, 120 y 134.
51. BAYO, Ciro... *Los Césares de la Patagonia.*— Madrid, Imprenta Pueyo, 1913.— Cap. VII, p. 103.
 52. POLO, Marco... *Los Viajes de Marco Polo.*— Buenos Aires, Imprenta de la Editorial Claridad, 1947.— p. 190.
 - CARVAJAL, Fray Gaspar de... *Relación del Nuevo Descubrimiento del Famoso Río Grande de las Amazonas.*— México, Imprenta del Fondo de Cultura Económica, 1955.— pp. 95 a 107.
 53. COLON, Cristóbal... *Los Cuatro Viajes del Almirante y su Testamento.*— Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera, 1946.— pp. 130 y 133.
 54. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Décadas del Nuevo Mundo.*— Buenos Aires, Imprenta de Bartolomé Chiesino, 1944.— Década I, Lib. II, cap. XVI, p. 17; Década IV, Lib. IV, cap. I, p. 318; Década V, Lib. X, cap. IV, p. 469 y Década VII, Lib. VIII, cap. I, p. 543.
 55. *Ibidem*, Década VII, Lib. VIII, cap. III, p. 554.
 56. ZARATE, Agustín de... *Historia del descubrimiento y conquista del Perú.*— Lima, Imprenta Miranda, 1944.— Lib. III, cap. II, pp. 84 y 85.
 57. LOPEZ DE GOMARA, Francisco... *Historia General de las Indias.*— Barcelona, Imprenta de Agustín Núñez, 1954.— Parte I, cap. CXLIII, p. 237 del T. I; y cap. CL, p. 255 del T. cit.
 - ZARATE, Agustín de... *Op. cit.*, Lib. IV, cap. XXII, p. 144.
 58. CARVAJAL, fray Gaspar de... *Op. cit.*
 59. LOPEZ DE GOMARA, Francisco... *Op. cit.*, Parte I, cap. CXLIII, p. 237.
 60. ZARATE, Agustín de ... *Op. cit.*, *Loc. cit.*
 61. BUSTO DUTHURBURU, Jose Antonio del... *El Conde de Nieva, Virrey del Perú.*— Lima, Imprenta Lúmen, 1963.— Cap. IV, p. 180.
 62. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Décadas del Nuevo Mundo.*— Buenos Aires, Imprenta de Bartolomé Chiesino, 1944.— Década II, Lib. I, cap. III, p. 124.
 63. *Ibidem*, Década III, Lib. IV, cap. V, p. 239.
 64. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes.*— Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. II, p. 38.
 65. BERNALDEZ, Andrés... *Historia de los Reyes Católicos.*— Madrid, Imprenta Orbe, 1946.— Cap. CXXVIII, p. 269.
 66. CARDENAS, Juan de... *Problemas y secretos maravillosos de las Indias.*— Madrid, Gráficas Ultra, 1945.— Parte I, Lib. I, cap. I, p. IV.
 67. Los quelonios de Galápagos.
 68. La manta y el pez diablo.
 69. Las aves pescadoras del litoral, especialmente los alcatraces, que acostumbra zambullirse para pescar.
 70. Véase nota 16.
 71. Más adelante tendremos oportunidad de ocuparnos de estos animales en la dimensión que los observadores quinientistas los pudieron apreciar.
 72. CIEZA DE LEON, Pedro... *Tercera Parte de la Crónica del Perú.*— (Cap. XXII), en: Mercurio Peruano, Lima, agosto de 1953, núm. 317, p. 310.
 73. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Historia General y Natural de las Indias.*— Asunción del Paraguay, Imprenta de la Editorial Guaranía, 1945.— Parte III, Lib. XII, cap. XXIX, p. 183, del T. XIV.— En este pasaje relata Oviedo el naufragio que sobrevino a la carabela *Sancti Spiritus*, al estrellarse contra ella una ballena. Según testimonio del cronista, la nao sólo subsistió al impacto un tiempo de "tres Credos reçados bien de priessa".
 74. GARCILAZO INCA DE LA VEGA... *Los Comentarios Reales de los Incas.*— Lima, Imprenta Gil, 1942.— Parte I, Lib. VI, cap. XVII, p. 162 del T. II. Es opinión repetida del Lib. I, cap. X; en el Lib. III, cap. XVI, el Inca vuelve a ocuparse de las ballenas.
 75. ZARATE, Agustín de... *Historia del descubrimiento y conquista del Perú.*— Lima, Imprenta Miranda, 1944.— Lib. I, cap. IV, p. 27.

NOTAS AL CAPITULO

76. COBO S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*.— Lib. III, cap. II, en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.—pp. 109 y 110 del T. I.
77. LOPEZ DE GOMARA, Francisco... *Historia General de las Indias*.— Barcelona, Imprenta de Agustín Núñez, 1954.— Parte I, cap. LIX, p. 95 del T. I.
78. *Ibidem*, Parte I, cap. XI, p. 21 del T. I.
79. ACOSTA S. J., Joseph de... *Historia Natural y Moral de las Indias*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1954.— Lib. III, cap. XV, pp. 73 y 74.
80. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I. pp. 92 y 128; T. II, pp. 145 y 384.
81. SCHMIDL, Ulrico... *Derrotero y viaje a España y las Indias*.— Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera, 1944.— pp. 31 y 137.
82. COLON, Cristóbal... *Los cuatro viajes del Almirante y su testamento*.— Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera, 1946.— p. 22.
83. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. VII, cap. LV, p. 312.
84. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Op. cit.*, Década III, Lib. VIII, cap. I, p. 269.
85. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, Parte III, Lib. VIII, cap. XVII, p. 106 del T. XVI.
86. ZARATE, Agustín de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. IV, p. 26.
87. ELVAS, Fidalgo de... *Expedición de Hernando de Soto a Florida*.— Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera, 1952.— Cap. XXIV, p. 100.
FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Sumario de la Natural Historia de las Indias*.— México, Gráfica Panamericana, 1950.— Cap. LXXXIII, p. 258.
88. CASAS O. P., fray Bartolomé de las... *Historia de las Indias*.— México, Gráfica Panamericana, 1951.— T. II, p. 286.
89. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, cap. cit., p. 259.
90. PIGAFETTA, Antonio... *Primer Viaje en torno del Globo*.— Buenos Aires, Imprenta Linari, 1946.— Lib. II, p. 71.
91. ACOSTA S. J., Joseph... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XV, pp. 72 y 73.
92. *Loc. cit.*
93. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. VII, cap. LXIX, pp. 309 y 310.
94. *Loc. cit.*
95. SCHMIDL, Ulrico... *Op. cit.*, pp. 36 y 138.
96. *Loc. cit.*
97. *Ibidem*, pp. 35 y 138.
98. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. VII, cap. LI, p. 310.
99. *Ibidem*, Lib. VII, cap. L, p. 310.
100. *Ibidem*, Lib. VII, cap. LII, p. 311.
101. *Ibidem*, Lib. VII, cap. LIII, p. 311.
102. ESTETE, Miguel... *Relación de la Conquista del Perú*.— Lima, Imprenta Sanmarti, 1924.— p. 10.
103. ACOSTA S. J., Joseph de... *Historia Natural y Moral de las Indias*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1954.— Lib. III, cap. XXII, p. 82; y Lib. IV, cap. XXX, p. 124.
104. COBO S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*.— en: *Obras del Padre Bernabé Cobo*.— Lib. V, cap. XXVII.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— p. 214 del T. I.
105. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Sumario de la Natural Historia de las Indias*.— México, Gráfica Panamericana, 1950.— Cap. LXXIX, p. 230.
106. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. VI, cap. XCVIII, p. 274.
107. *Loc. cit.*
108. CIEZA DE LEON, Pedro... *Crónica del Perú*.— Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera, 1945.— Cap. LIV, p. 170.
109. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. VI, cap. CXII, p. 279.
110. *Ibidem*, Lib. VI, cap. CXIII, p. 279.
111. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. III, p. 39.
112. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. VI, cap. LX, p. 260.
113. *Ibidem*, Lib. IV, cap. III, p. 160.
114. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. CXII, p. 275.

115. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. VI, cap. LXXVIII, p. 267.
116. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Historia General y Natural de las Indias*.— Asunción del Paraguay, Imprenta de la Editorial Guarania, 1945.— Parte III, Lib. VIII, cap. XVIII, p. 100 del T. XII.
117. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. VI, cap. XXXV, p. 251.
118. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *El Herrero, el Barbero y el Gran Volteador en la Conquista del Perú*.— en: Mercurio Peruano, Lima, número 418, año 1962.
119. COBOS S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. VI, cap. I, p. 255.
120. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. LXVI, p. 193.
121. ACOSTA S. J., Joseph de... *Op. cit.*, Lib. IV, cap. XVIII, p. 112.
122. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. IV, cap. VIII, p. 166.
123. *Ibidem*, Lib. IV, cap. XXIX, pp. 175 y 176.
124. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. LXVI, p. 193.
125. ACOSTA S. J., Joseph de... *Op. cit.*, Lib. IV, cap. XIX, pp. 112 y 113.
126. *Loc. cit.*
127. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. LXVI, p. 193.
128. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. VI, cap. XXVI, p. 249.
129. *Ibidem*, Lib. IV, cap. XXVIII, p. 174.
130. *Ibidem*, Lib. V, cap. VIII, p. 241.
131. *Loc. cit.*
132. ACOSTA S. J., Joseph de... *Op. cit.*, Lib. IV, cap. XXIV, pp. 118 y 119.
133. *Loc. cit.*
134. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Los Comentarios Reales de los Incas*.— Lima, Imprenta Gil, 1943.— Parte I, Lib. I, cap. I, pp. 6 y 7 del T. I.
135. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Sumario de la Natural Historia de las Indias*.— México, Gráfica Panamericana, 1950.— Cap. X, p. 120.
136. Una de las creencias más arraigadas en el siglo XV y principios del XVI, era la de que conforme se descendía al ecuador los hombres se oscurecían hasta convertirse en etíopes, vale decir, negros. A su vez remontándose al polo boreal los hombres se tornaban albinos. Uno y otro caso eran seguidos por la fauna, tiznada o blanquecina según la fuerza del sol. Por estas razones escribió Colón, sorprendido ante el cobrizo americano: "son de la color de los canarios, ni negros ni blancos", insistiendo luego: "ninguno prieto, salvo de la color de los canarios". Es decir, no eran negros hacia el Sur ni amarillos hacia Poniente (COLON, Cristóbal... *Los Cuatro Viajes del Almirante y su Testamento*.— Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera, 1946.— p. 31). Pedro Martín de Anglería, que conoció las apreciaciones del Descubridor, también se sorprendió: "Por cuanto el Almirante afirma con insistencia que en toda aquella navegación no salió nunca de los paralelos de Etiopía, y como hay tanta variedad de naturaleza en los indigenas de una y otra tierra... pues los etíopes son negros crispados, con lana y no con cabellos, pero éstos son blancos, de largos cabellos extendidos...". (MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Décadas del Nuevo Mundo*.— Buenos Aires, Imprenta de Bartolomé Chiesino, 1944.— Década I, Lib. VI, cap. II, p. 665). Gómara ve a los indios "leonados" de color y escribe: "Es también de considerar (que los hombres) son blancos en Sevilla, negros en el Cabo de Buena Esperanza y castaños en el Río de la Plata, estando en iguales grados de la Equinoccial; y que los hombres de Africa y de Asia que viven bajo la zona tórrida sean negros, y no lo sean los que viven debajo de la misma zona en México y Yucatán, Guatemala, Nicaragua, Panamá, Santo Domingo, Paria, cabo de San Agustín, Lima, Quito y otras tierras del Perú que tocan en la misma Equinoccial". (*Historia General de las Indias*.— Barcelona, Imprenta de Agustín Núñez, 1954.— Parte I, cap. VII, p. 363 del T.I.). Pedro Mártir habló ya "de la zona que los antiguos llamaron falsamente tórrida".— *Op. cit.*, Década VIII, Lib. I, cap. II, p. 569), pero su docta malicia no era conocida y mucho menos compartida por los marinos y soldados de la primera mitad del XVI. Por eso Pizarro, al avanzar hacia el Sur, temía que la línea equinoccial lo defraudara.

NOTAS AL CAPITULO

136. Una de las tristes posibilidades con las que podía tropezar Pizarro era la existencia de un país inhabitado, como el que encontró años después Almagro en el desierto de Atacama.
137. *RELACION SAMANO-XEREZ*, en: PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Relaciones Primitivas de la Conquista del Perú*.— París, Les Presses Modernes, 1937.— p. 64.
138. *Ibidem*, p. 65.
139. *Ibidem*, p. 66.
140. ROMERO, Fernando... y ROMERO DE VALLE, Emilia... *Probable Itinerario de los Tres Primeros Viajes Marítimos para la Conquista del Perú*.— México, 1943.— Sobre el número XVI de la Revista de Historia de América, diciembre 1943.— p. 13.
141. Es terminología marinera, empleada por los navegantes del siglo XVI, especialmente por Sarmiento de Gamboa, quien utiliza la expresión "banda" como sinónimo de "parte": "Tomé el altura en un grado de la banda del norte... hoy estamos a la parte septentrional de la equinoccial". (*Viaje al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. I, p. 141).
142. ROMERO, Fernando... y ROMERO DE VALLE, Emilia... *Op. cit.*, p. cit.
143. ZARATE, Agustín de... *Historia del Descubrimiento y Conquista del Perú*.— Lima, Imprenta Miranda, 1944.— Lib. I, cap. IV, p. 25
El descubrimiento de hombres cobrizos en la equinoccial corroboraba la sorpresa de Colón ante los nativos americanos de la Isla de Trinidad: "Y agora que Vuestras Altezas lo han mandado navegar y buscar y descubrir [el globo terráqueo] se muestra evidentísimo, porque, estando yo en este viaje al Septentrión veinte grados de la línea equinoccial, allí era en derecho de Harguín o de aquellas tierras: e allí es la gente negra e la tierra muy quemada, y después que fui a las islas de Cabo Verde, allí en aquellas tierras es la gente mucho más negra, y cuanto más bajo se van al Austro tanto más llegan al extremo en manera que allí en derecho donde yo estaba, que es la Sierra Leona, adonde se me alzaba la estrella del Norte en anocheciendo cinco grados, allí es la gente negra en extrema cantidad, y después que de allí navegué al Occidente tan extremos colores, y pasada la raya de que yo dije, fallé multiplicar la temperancia, andando en tanta cantidad que cuando yo llegué a la isla de la Trinidad, adonde la estrella del Norte en anocheciendo también se me alzaba cinco grados, allí y en la tierra de Gracia hallé temperancia suavísima y las tierras y árboles muy verdes y tan hermosos como en abril en las huertas de Valencia, y la gente de allí de muy linda estatura y blancos más que otros que haya visto en las Indias, e los cabellos muy largos e llanos, e gente más astuta e de mayor ingenio e no cobardes". (COLON, Cristóbal... *Op. cit.*, p. 186).
144. Los tallanes de Tumbes y Piura, vasallos, a la sazón, del Inca.
145. COBO S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*.— Lib. I, cap. V, en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— p. 21 del T. I.
146. ESTETE, Miguel... *Relación de la Conquista del Perú*.— Lima, Imprenta Sanmartí, 1924.— p. 14.
147. *Loc. cit.*
148. RUIZ DE ARCE, Juan... *Advertencias*... en: CANILLEROS, Conde de... *Tres Testigos de la Conquista del Perú*.— Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera, 1953.— p. 85.
149. MENA, Cristóbal de... *La Conquista del Perú*.— en: PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Op. cit.*, p. 79.
150. CIEZA DE LEON, Pedro... *Crónica del Perú*.— Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera 1945.— Cap. XLVI, pp. 149 y 150.
151. ACOSTA S. J., Joseph de... *Historia Natural y Moral de las Indias*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1954.— Lib. II, caps. I a VIII, pp. 39 a 64.
152. CALANCHA O. S. A., fray Antonio de la... *Corónica Moralizada del Orden de San Agustín en el Perú*, en: RIVA AGÜERO Y OSMA, José de la...

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- Los Cronistas de Convento.*— París, Imprenta Deslée, de Brouwer, 1938.— pp. 25 y 26.
153. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Descripción de las Indias.*— Lima, Imprenta Miranda, 1946.— Lib. I, cap. XII, p. 38.
154. CORDOVA Y SALINAS O. F. M., fray Diego de... *Crónica Franciscana de las Provincias del Perú.*— México. Imprenta de la Editorial Jus, 1957.— Lib. I, cap. I, p. 10.— El autor de esta Crónica dice así: “*La provincia de Quito, aunque está debajo de la equinoccial, su cielo y suelo es claro y sereno, antes frío que caliente... Vive en esta región apaciblemente, porque no tiene invierno que apriete, ni verano que aflija*”.
155. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit., Loc. cit.*
El mestizo historiador relata posteriormente la expedición de Pedro de Alvarado y apunta de su penetración en la provincia de Quito: “*Pasaron también unas muy nevadas sierras y maravillándose del mucho nevar que hacía tan debajo la equinoccial. Heláronse allí sesenta personas y cuando fuera de aquellas nieves se vieron, daban gracias a Dios que de ellas los librara y daban al diablo la tierra y el oro tras que iban hambrientos y muriendo*”. (Parte II, Lib. II, cap. II).
156. MURUA O. de M., fray Martín de... *Historia General del Perú.*— Madrid, Imprenta Góngora, 1964.— Lib. III, cap. XVII, p. 209.

Capítulo II

LA VISION REALISTA DEL MAR DEL SUR

EL NOMBRE ORIGINARIO

El mar, tenido en el siglo XVI como “principio y paradero de todas las aguas”¹, era para la piadosa mentalidad de los españoles quinientistas “el lugar a donde hizo el Criador se retirasen y recogiesen las aguas que al principio del mundo cubrían la tierra; la cual no está a un lado del mundo y a otro la tierra descubierta, sino que por todas partes y climas hay agua y tierra. Porque de tal manera compartió Dios estos dos elementos, que quedaron abrazados por igual, haciendo la mar en la tierra muchas entradas con sus senos y brazos, y saliendo la tierra la mar afuera por muchas partes con sus puntas, promontorios, islas y penínsulas, para que deste modo toda la tierra descubierta quedase por todas partes vecina a la mar y gozase de sus comodidades y riquezas, y los vientos y mareas la refrescasen, y fuese regada con las lluvias que de sus aguas se originan”².

Aún así, a pesar de que el grueso de los hombres admitían que los mares eran muchos y muy grandes, los españoles ajenos al arte de navegar —por ejemplo, los soldados— los limitaban a cuatro. Don Alonso Enríquez de Guzmán, el caballero desbaratado, se ufanaba de haberlos conocido, por lo que con gran autoridad se permite señalarlos con su dedo pícaro. Los mares en cuestión, serían éstos: el *Mar de Poniente*, que bañaba Vizcaya, Flandes e Inglaterra; el *Mar de Levante*, Mediterráneo después y antes Mare Nostrum para los latinos; el *Mar del*

Norte, llamado Tenebroso o de los Sargazos por los antiguos, y el *Mar del Sur*, que “*costea por el Perú, el qual está debaxo y en medio de la línea cromucial*”³. Este último océano “*corre hasta el estrecho; por la otra parte corre la costa por Nicaragua y Guatimala y ba a dar a las espaldas de la Nueva España*”⁴. Este gigantesco Mar del Sur, descubierto por un soldado y no por un marino, había merecido varios nombres: Magallanes lo bautizó *Mare Pacificum*, pero Drake lo llamó *Mare Furiosum*⁵; el embajador de Venecia ante Carlos V, Gaspar Contarini, lo llamó *Océano Meridional*⁶, no discrepando mucho con el milanés Pedro Mártir, italiano como él, quien lo nombró *Mar Austral*⁷. Posteriormente, ya en el siglo XVII, no faltaron cartógrafos sajones que lo titularon *Mare Peruviano*. No era de extrañar, porque anteriormente, en 1534, los franceses creían que el Perú era un archipiélago comparable a las Molucas⁸. En fin, véase como se le viere y nómbrese como se les antojare, se estaba hablando siempre del *Mar del Sur*, el mayor de los océanos y el único que bañaba las costas del Perú. Sospechado por Cristóbal Colón⁹, fue hallado por Vasco Núñez de Balboa. Dicen que al avistarlo por primera vez, Vasco Núñez exclamó —como un Aníbal mostrando Italia a sus soldados—: “*He aquí el mar deseado, ved ahí, ¡Oh compañeros de armas y de tantos trabajos!, el de que tantas y tan grandes cosas nos dijeron...*”¹⁰. No se engañaba el jerezano extremeño, porque ese Mar del Sur atesoraba mil secretos novedosos.

El primer secreto, sin lugar a dudas, era el de su nombre. Si se nombraba Mar del Sur no debía rebasar la equinoccial por el Norte, pero entonces ya era evidente que el Mar del Sur llegaba a Nueva España y esto subrayaba un gran error. El nombre, pues, era indebido. La verdad era que con el correr de los años todos habían olvidado el punto de Tierra firme donde Vasco Núñez de Balboa hizo su hallazgo colosal. Desde allí, con la costa a sus espaldas, los españoles vieron extenderse aquel océano al mediodía. Pero las navegaciones y descubrimientos geográficos hicieron variar esta seguridad, por lo que alguien tuvo que hacer la aclaración, justificando el nombre erróneo: “*La división más común y conocida en este tiempo es la que de él [océano del Nuevo Mundo] se hace en mar del Norte y del Sur... El modo más usado como ahora se hace esta división es éste: que a todo el mar que cae al occidente de la América y corre desde sus playas la vuelta del poniente hasta las islas Filipinas, llamamos mar del Sur; en que se incluye grandísimo trecho del hemisferio ártico, cual es el que baña las costas de Tierra Firme y de la Nueva España y lo que corresponde por aquel paralelo hasta las sobredichas Filipinas; y a todo el resto del Océano que cae al oriente de la misma América y desde ella*

corre hacia el oriente nombramos mar del Norte, no embarcante que entra en él gran parte de mar deste hemisferio austral, como es el que ciñe la tierra del Brasil y demás costas orientales de la América hasta los estrechos de Magallanes y de San Vicente, por donde se juntan y comunican estos dos mares del Norte y del Sur"¹¹.

Para el jesuita Acosta, el problema del nombre es muy sencillo: un solo Océano abraza a las Indias; lo forman dos mares, el del Norte y el del Sur. Esto, "*porque la tierra de Indias occidentales, que fue descubierta primero por el océano que llega a España, toda está puesta al norte, y por esa tierra vinieron a descubrir mar de la otra parte de ella, la cual llamaron del sur, porque por ella bajaron hasta pasar la línea y, perdido el norte o polo ártico, descubrieron el polo antártico, que llaman sur. Y de ahí quedó nombrar Mar del Sur todo aquel océano, que está de la otra parte de las Indias occidentales, aunque sea grandísima parte de él puesta al norte...*"¹². Fray Martín de Murúa, apartándose de tanta reflexión sobre los polos añadirá simplemente: "*llámase del Sur porque va derecho esta costa al propio sur, como suelen siempre navegar los pilotos por ella*"¹³. Después de todo, se seguía dando la razón a Vasco Núñez.

EL NOMBRE DEFINITIVO

Descubierto por Vasco Núñez de Balboa el 25 de setiembre de 1513 como Mar del Sur¹⁴, mereció sin embargo, el nombre de Pacífico, apelativo que concuerda con la tranquilidad de sus aguas y que subsiste hasta hoy. Esto empezó, como atrás lo hicimos ver, con el descubrimiento del Estrecho Austral por Hernando de Magallanes, quien al salir del paso descubierto, a fines de 1520, se maravilló con la calma del Mar del Sur y lo llamó *Pacífico*. Antonio Pigafetta, el cronista de su expedición, nos ha dejado el día en que sucedió el rebautizo y así escribe: "*miércoles 28 de noviembre desembocamos del estrecho para entrar en el gran mar, al que en seguida llamamos mar Pacífico, en el cual navegamos durante tres meses y veinte días...*"¹⁵.

La denominación hizo fortuna, porque todos los navegantes estaban de acuerdo en admitir por superior la braveza del Atlántico. Igual sucedería con los corsarios extranjeros, quienes con excepción de Francis Drake —que nombró a nuestro mar *Furiosum*— lo encontraron emporio de tranquilidad. Prescindamos ahora de testimonios especializados para reparar en los que representan al grueso de la opinión perulera al agonizar el turbulento XVI: uno es el agustino fray Antonio de la Calancha, otro puede serlo el mercedario fray Martín de Murúa.



Trugiltu

Cotma

PERU

*Lima.
Chilca*

VV I

Lansca

A

MARE

Arica

Arequipa

Prom. Fortune

Ista

I. S. Toeticis

PACIFICI

Araja

CHILE

Cupa

CVM

Por. Vincentis

El Mar del Sur en versión magallánica. (Grabado
tomado de *Orbis Maritima*, por Bartolomeo
Morisoto. 1643).

El primero nos presenta el mar peruano así: *“Este mar del Sur se llama el Pacifico porque en cotejo del Océano, del Mediterráneo, del Vermejo y Pérsico, lo proceloso es menos bravo, y lo manso es más quieto, las tempestades pocas, y los escollos, bancos o arrecifes moderados, algunos poquisimos que tiene, o no se atraviesan o se conocen, y siendo tres vientos los comunes, no son los dañosos generales; cuando se pierde un navio, la culpa es del piloto, que aprenden poco, porque el mar es seguro, y su confianza es más perjudicial que una tormenta; mar de embriagados, llaman éste, no sé si es porque un dormido puede gobernarle, o porque están muchos pilotos dormidos cuando le gobiernan. Pero qué mucho que este mar se llame Pacifico, y lo sea, pues se gobiernan las naves por un crucero, que son cinco estrellas lquel forman una Cruz hermosa, pronóstico dichoso el predominar Cruz sobre este mar... Es todo este mar y sus costas abundante de peces todo el año, siendo más de cincuenta los géneros que se comen unos más sanos que otros, éstos apetitosos, y aquellos regalados, la abundancia de unos los hace plebeyos, y la estimación de otros los hace cortesanos, que lo bueno por mucho suele avillanarse, y lo poco por raro suele ennoblecerse”*¹⁶.

Parecida opinión pero menos barroca presenta el mercedario Murúa. *“La mar [del Perú] —nos dice— es de bonanza y limpia en toda esta costa, que jamás hay en ella tormenta, sino es por maravilla, ni bajío ni otro impedimento para que las naves no puedan surgir seguramente con sólo una áncora en toda la costa y en muchos puertos buenos que hay en ella...”*¹⁷.

Y con lo expuesto conformémonos por ahora, porque más adelante hablaremos de los *“sordos en bonanza”*, es decir, de *“calmerías”*, aquellas que con el nombre antillano de *“calma chicha”* hacían perder a este mar todo movimiento, convirtiéndolo en verdoso o azulado espejo. Entonces, más que *Mare Pacificum*, merecía el nombre de *Mare Quietus*.

LA EXTENSION

Aunque acostumbrados a medir las superficies líquidas por leguas y aun por millas, ningún navegante quinientista se arriesgó a medir el Mar del Sur. Posteriormente, si algún piloto brindó a España sus cálculos aproximados sobre la extensión de este Océano, la Casa de Contratación de Sevilla los debió guardar en el arcón de siete llaves para evitar que tales cifras cayeran en poder del enemigo. Lo más probable es que esto último nunca llegara a suceder, aunque, a decir verdad, el *Padrón Real* de la Contratación atesoraba maravillas. Cierto o no, lo evidente fue que los marinos españoles nunca presu-

mieron de tener las medidas del Pacífico, conformándose con imaginar su forma y suponerlo el mayor de los océanos conocidos.

Esto y no otra cosa es lo que trata de mostrar la *Descripción de las Indias Occidentales* del cronista mayor Antonio de Herrera y Tordesillas, al iniciar sus inmortales *Décadas*. El testimonio de Herrera es valioso porque representa la suma total de la geografía de su siglo; Herrera tuvo contactos estrechos con el Real y Supremo Consejo de las Indias y también con la Contratación sevillana; Herrera, en fin, fue un hombre muy docto y al mismo tiempo honrado. Esto último, por encima de todo, es lo que alcanza credibilidad a su elegante pluma.

Guiándonos por la carta primera de su *Descripción*, podemos afirmar y con seguridad, que el Pacífico era entonces tan ilimitado por el Norte como por el Sur. Más arriba de California y de la Isla de los Cedros —puntos ambos que los mapas quinientistas ubican algo al Norte del paralelo de la Habana— el único accidente conocido de la América Septentrional es el Cabo de Fortún, sin que su marcada prominencia permita suponer que está insinuando a Alaska. La presencia del Cabo de Fortún es interesante en este mapa, porque al figurar bajo el paralelo de los Bacallaos, probaría algo muy obvio: que los españoles más conocían del Mar del Norte que del Mar del Sur.

Siempre sobre el *Trópico de Cáncer*, el Océano se extiende sin propiciar la unión del Asia con América. Por tal razón, los pueblos amarillos aparecen muy lejanos, lo que imprime al Pacífico un tamaño superior. De este modo, entre California y el Cabo de Fortún, proyectados hacia el Oeste aparecen: el Japón —un conjunto de cuatro islas de la que la más boreal es la mayor—; Corea, mostrada como ínsula y no como península; y el Gran Reino de la China, con su puerto de Cantón.

Entre el *Trópico de Cáncer* y la *Equinoccial*, siempre de Este a Oeste, aparecería en primer lugar el archipiélago de los Ladrones, compuesto de hasta siete islas dispuestas de Norte a Sur. Más adelante están las Islas Filipinas, diez u once; partiendo la Equinoccial a Borneo, las Célebes y las Molucas, ínsulas estas últimas entre las que destaca Gilolo, gran mercado de la Especiería.

Al austro del ecuador solamente están —esta vez de Oeste a Este— Nueva Guinea, Santa Isabel y las Islas Salomón descubiertas desde el Perú por Alvaro de Mendaña. Hay cuatro cabos al sureste de Nueva Guinea que, cuando menos uno de ellos, podría ser el Cabo York, esto es, Australia, pero la sospecha nos interna en conjeturas de difícil explicación. Convengamos en que se trata de tierras sin bautizar, cabiéndole más posibilidad el moderno archipiélago de las Luisiadas. Más abajo, al Sur del

Trópico de Capricornio, nada hay descubierto y todo está por descubrir, excepto el Estrecho de Magallanes y la costa de los araucanos.

En síntesis, esto es lo que se podía decir de la extensión de un Océano a la sazón no medido por el hombre en toda su amplitud. Herrera es español y omite los descubrimientos portugueses, ingleses y holandeses, si bien estos últimos no habían terminado de cristalizar. De todos modos, insiste en ignorar los hechos de los extranjeros, sencillamente porque sólo está abocado a historiar los *"Hechos de los Castellanos en las Indias y Tierra firme del Mar Océano"*. Por eso añade, refiriéndose a los Trópicos de Cáncer y de Capricornio: *"Entre los dos Meridianos señalados se contiene la navegación y descubrimiento que compete a los Castellanos"*¹⁸. La carta, en cuestión, está hecha al finalizar el siglo XVI, porque en ella no figuran las Islas Anegadas y la Insula del Espíritu Santo —donde pensaron los españoles fundar la Nueva Jerusalem— así como el Estrecho Torres, lugares todos descubiertos en 1606, siendo Virrey del Perú el Conde de Monterrey¹⁹. Pero aunque no medido, el Pacífico era el Océano más grande. Ya lo dijo el Padre Acosta: *"El mar verdadero que dice [Platón al hablar de la Atlántida] está junto aquella tierra firme, declaran que es este mar del Sur, y que por eso se llama verdadero mar, porque en comparación de su inmensidad es otros Mares Mediterráneos, y aun el mismo Atlántico, son como mares de burla"*²⁰.

LA PROFUNDIDAD

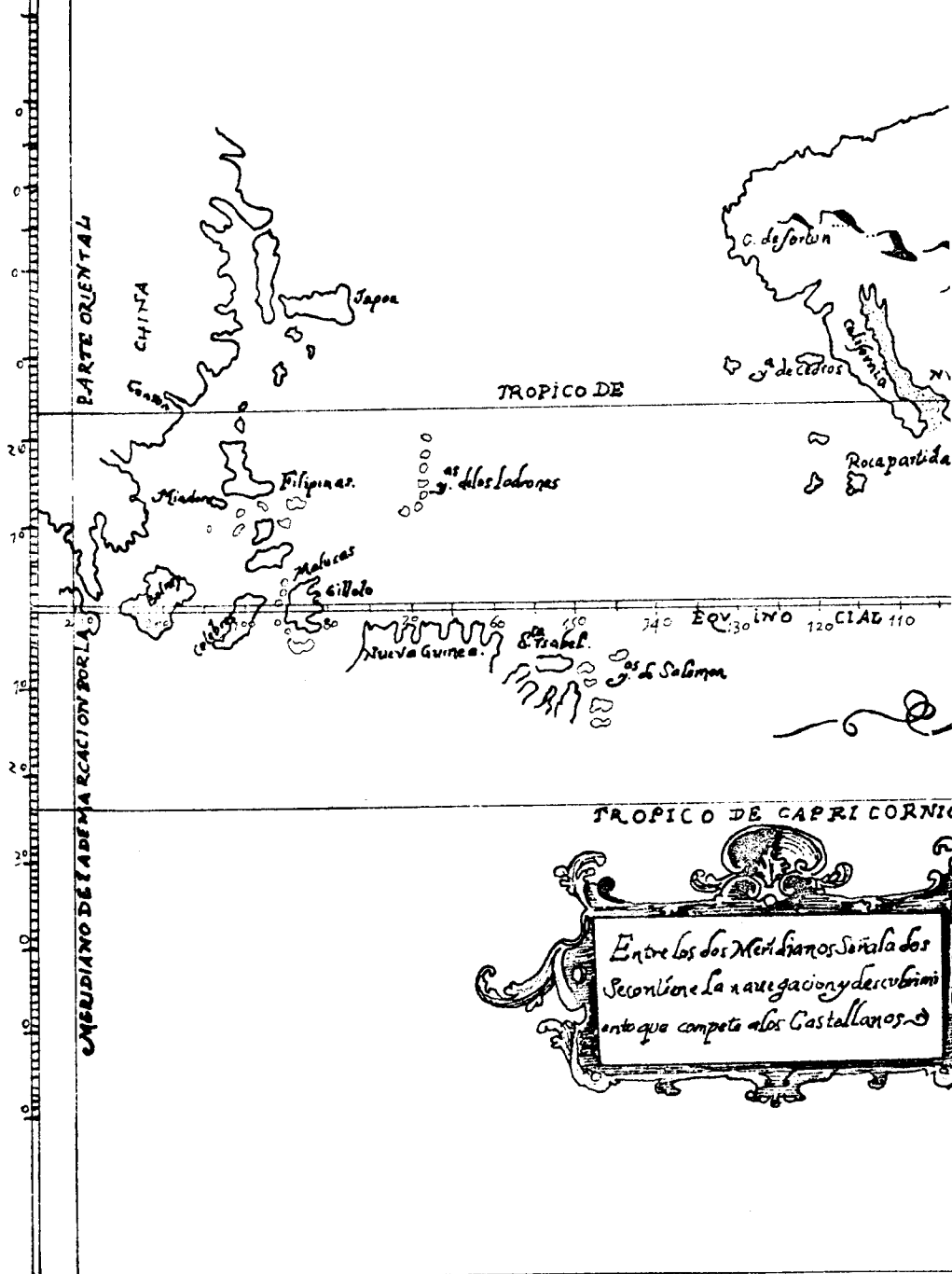
La facilidad que Murúa señala para lanzar el ancla, nos lleva a tratar de la profundidad del Mar Pacífico. Así como la distancia de una nave a la playa se medía por *"tiros de ballesta"* o —si era mucha— por *"tiros de lombarda"*, la medida para medir las aguas profundas era la *braza*, equivalente a dos varas castellanas. Los marinos usaban esta medida para sus cálculos verticales, aunque fueran encima de la superficie, por lo que Sarmiento de Gamboa nos dirá hablando de las velas: *"de noche, porque nos hacíamos con tierra, no llevábamos más de dos brazas izadas de los papahigos"*²¹. Sin embargo, lo usual era utilizar las brazas para medir la profundidad del mar, por lo que Sarmiento volverá a decirnos: *"Hay ocho brazas de fondo entre la baja y la isla"*²². Esto último es ya más apropiado.

El encargado de medir la profundidad era el piloto o un marinero versado en el manejo de la sonda. Lo hacía desde proa de la nao o, mejor aún, adelantándose a ésta en un batel con remeros. Con ambos sistemas —mejor con el segundo— se evitaba el encallar, echándose luego el ánora en el lugar apro-

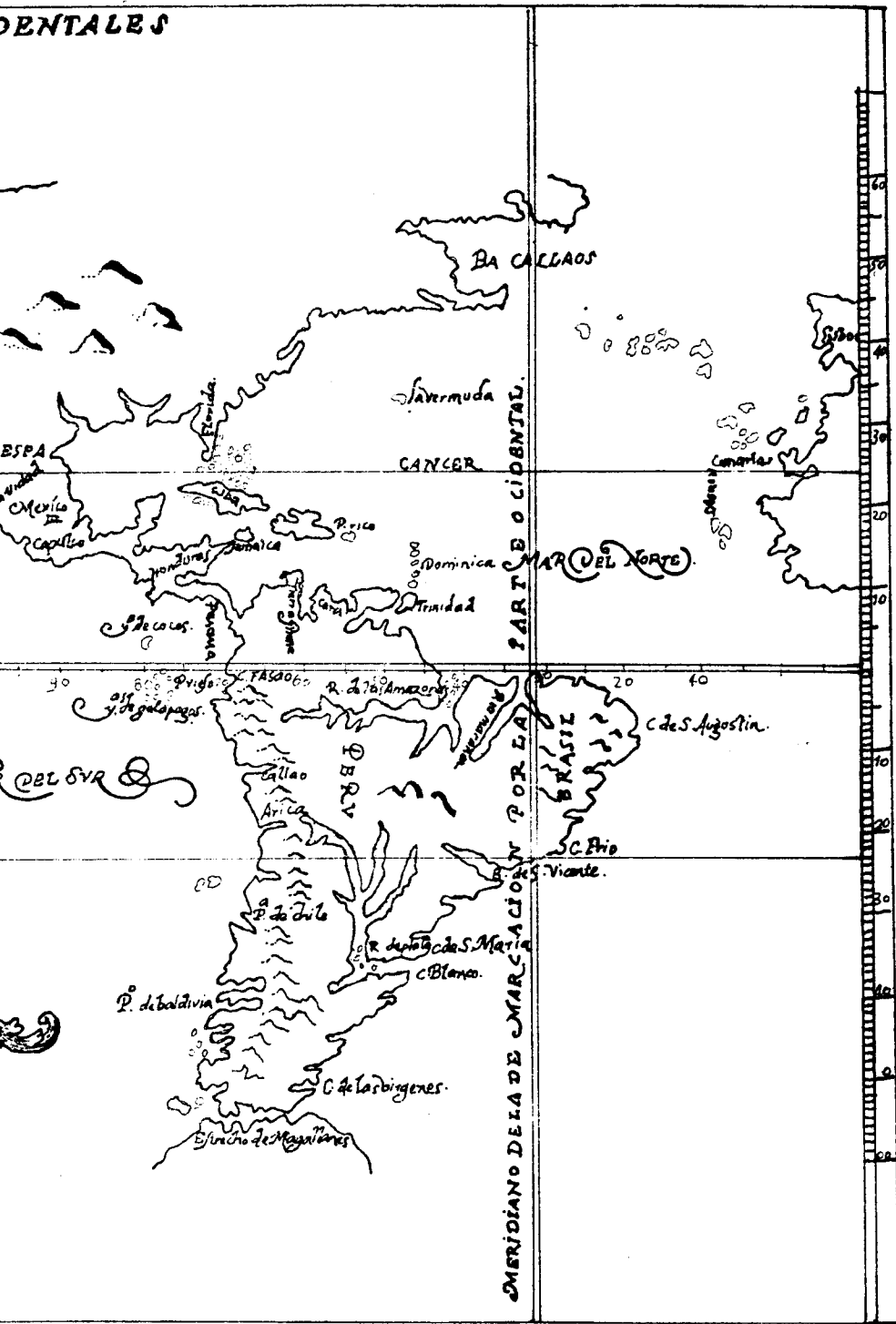
El Mar del Sur en toda su extensión al
finalizar el Siglo XVI.
(Mapa de Antonio de Herrera).

DESCRIPCION DE LAS YNDIAS

I.



OCENIALES



piado. A pesar de todo, había casos en que la bravura del mar imposibilitaba el manejo de la sonda, siendo entonces las anclas las encargadas de efectuar la medición profunda. Esto es lo que sucedió a Magallanes poco antes de salir al Pacífico por el Estrecho recién descubierto, pues anota Pigafetta: *"es muy profundo, hasta el punto de que, aún estando bastante cerca de tierra, no encontraba el ancla fondo en veinticinco o treinta brazas"*²³.

Si la mayoría de los mares presentaban dificultades para su cálculo vertical, el nuestro jamás consintió en el XVI que esta medición se efectuara. La profundidad del mar peruano constituyó, pues, un enigma; en todo caso, los testimonios se resignan a decir que era grande. El refrán *"con la sonda en la mano"*, típicamente marinero y encaminado a conseguir exactitud, en el Perú no regía. Esto porque no había sonda capaz de medir el Mar Pacífico; ninguno como él tan profundo. El jesuita Bernabé Cobo también sufrió de curiosidad frente al problema y después de no poco estudio y experiencias, concluyó que la profundidad del mar peruano no superaba las tres millas, *"y si los mareantes dicen que no hallan fondo en alta mar, es porque las más largas sondas que llevan no tienen de largo una milla"*²⁴. Es decir, la impotencia del XVI, la seguía arrastrando el XVII pues lo dicho por el jesuita era aplicable a todos los mares y lagos del mundo.

LAS MAREAS

Las mareas, por así decirlo, tenían su apogeo en Panamá, puerto del reino de Tierrafirme hacia la Mar del Sur, como decían los españoles. Conozcamos sus pormenores por pluma de los cronistas.

Creía Colón que la marea y la luna en América funcionaban al revés que en Europa²⁵, lo que, hasta cierto punto, corroboraba esa opinión de Gonzalo Fernández de Oviedo sobre que el Mediterráneo no menguaba o menguaba tan poco que sus crecientes y menguantes no deberían tomarse en cuenta. Por el contrario, apunta Oviedo, esto no es tan uniforme en la Mar Océano que rodea al Nuevo Mundo, porque mientras el Mar del Norte imita al Mediterráneo, el Mar del Sur *"crece y mengua tanto, que cuando se retrae casi se pierde de vista; lo cual yo he visto muchos millares de veces"*²⁶.

Y tal como lo asegura, el cronista pasa a narrar el espectáculo al Rey: *"sabrá vuestra majestad que allí, como atrás se dijo, crece y mengua aquella mar del Sur dos leguas y más; de seis en seis horas, y cuando crece, llega el agua de la mar tan junto de las casas de Panamá, como en Barcelona o en Nápoles*

lo hace el mar Mediterráneo. E cuando viene la dicha creciente, viene con ella tanta sardina, que es cosa maravillosa y para no se poder creer la abundancia de ella sin lo ver; y el cacique de aquella tierra, en el tiempo que yo en ella estuve, cada un día era obligado, y le estaba mandado por el gobernador de vuestra majestad que trujese ordinariamente tres canoas o barcas llenas de la dicha sardina, y las vaciase en la plaza... y un regidor de aquella ciudad la repartía entre todos los cristianos, sin que les costase cosa alguna...''²⁷.

Pedro Cieza de León afirma, a su vez, del puerto de Panamá y de sus aguas: *"El flujo y reflujo desta mar es grande, y mengua tanto, que queda la playa más de media legua descubierta del agua, y con la creciente se torna a henchir y quedar tanto, creo yo que lo causa tener poco fondo, pues quedan las naos de baja mar en tres brazas, y cuando la mar es crecida están en siete''²⁸.*

A pesar de todo lo expuesto sobre las grandes fluctuaciones en Tierrafirme, el Padre Cobo no puede decir lo mismo del Perú, porque como bien explica el jesuita: *"En las costas desta mar del Sur experimentamos que sus crecientes son muy desiguales; porque en las costas de Tierra Firme y Nicaragua crece y mengua la mar cuatro o cinco brazas en alto, y en esta costa del Perú es tan poca su creciente, que apenas se echa de ver, porque no debe de llegar a media braza''²⁹.* En resumidas cuentas, esto es lo que apuntan las crónicas y sus cronistas sobre las mareas peruleras.

LA CORRIENTE PERUANA

Ya Garcilaso había dicho: *"desde Panamá a la Ciudad de los Reyes se navega con grande trabajo por las muchas corrientes de la mar...''³⁰ "...holgara saberlas pintar cómo son para los que no las han visto: parecen ríos furiosísimos que corren por tierra con tantos remolinos a una mano y a otra, y con tanto ruido de las olas, y tanta espuma causada del recio movimiento del agua, que pone espanto y temor a los navegantes, porque es peligroso caer en ellas, que se hunden los navíos sorbidos por los remolinos. Muchas corrientes traen el agua turbia con horrura y viscosidad, que parece creciente del río; otras la traen clara como ella es; unas corrientes son muy anchas que toman mucha mar, y otras angostas; pero lo que más me admiraba de ellas era ver tanta diferencia del agua que corría a la que no corría, como si no fuera toda una. De la que corre hemos dicho la ferocidad y braveza con que corre: la otra se está queda y mansa a un lado y a otro de la corriente, como si hubiera algún muro entre la una y la otra. De donde empieza la co-*

*rriente, ni a dónde llegue, ni cual sea la causa de su movimiento, yo no lo alcanzo*³¹.

Sobre las corrientes del Mar del Sur había escrito algo Miguel Estete³², escapando a los demás cronistas ocuparse de ellas. Sin embargo, cronista hubo —aunque no de los primeros— que se refirió a la *Corriente Peruana* y hasta pretendió explicar su origen. Este fue Agustín de Zárate, quien acusando al viento Sud-Oeste de tener origen magallánico, escribe: *“y este viento causa también correr las aguas de aquella mar hacia la parte del norte, como corren, aunque algunos dan para ello otra causa, que como la Mar del Sur va a embocar por el Estrecho de Magallanes, y por ser tan angosto, que no tiene más de dos leguas, no puede caber por él tan gran pujanza de agua, especialmente encontrándose allí con las aguas del Mar del Norte, que le estorban la entrada; y así, no pudiendo caber toda el agua por allí, necesariamente tiene de hacer reflujión y retraerse hacia atrás; y así, es causa de que las corrientes vuelvan atrás contra el norte; de donde nace otro inconveniente, que es ser por esta razón tan dificultosa la navegación de Panamá para el Perú...”*³³.

Desde luego, aunque algunos cronistas apuntan que existen varias corrientes en el Pacífico, ninguno habla del “*orgullo*”³⁴ de una de ellas, voz que significaba su fuerza, y tampoco de los “*hileros*”³⁵ o uniones de dos o más corrientes. No obstante, será el Padre Cobo, quien nos hable específicamente de la gran corriente del Perú. Efectivamente, *“el agua de la mar —resulta para él— tan fría todo el año, que apenas se puede nadar, siendo la de otras partes del mismo mar y clima tan templada, que participa más de calor que de frialdad. Demás desto, casi todo el año es tan continua la corriente que la mar desta misma costa tiene de la parte del sur hacia la del norte, que con sola ella, casi en calma, se hace viaje hacia el septentrión; y, por el contrario, es tan trabajadora la navegación hacia el mediodía, que en menos de doscientas leguas... suelen tardarse las naos a veces cinco y seis meses, no siendo camino de más de seis o siete días”*³⁶. Como se puede advertir, la pintura es perfecta.

Más adelante, culpando también al viento austral, insiste en lo incómodo que resulta nadar en el Mar del Sur a causa de su baja temperatura, concluyendo que a causa de este frío no crían sus playas caimanes. Y concluye narrando una vieja costumbre marinera con el agua potable: *“pónese a enfriar en frascos y botijas dentro de la mar la que se ha de beber”*³⁷, pues la de las pipas pecaba de tibia en el verano y esta era la única forma de lograrla fresca a bordo.

LOS VIENTOS

El viento, corriente de aire producida por la atmósfera y debida a causas naturales, traía su nombre del latín *ventus* y, cuando soplaba impetuoso, merecía ser llamado *colla* por los marineros³⁸. El lugar de donde soplaba este viento se nombraba barlovento; el punto hacia donde iba, sotavento. La primera voz venía del francés *par le vent*; la segunda del latín, *subtus ventus*. Según esto, un barco *sotaventeaba* si iba a favor del viento; por el contrario, *barloventeaba* o navegaba a la bolina, si avanzaba contra él.

Lo interesante es que todos los vientos, precisados y nombrados, se regían por la *Rosa de los Vientos*. Así tenemos que el viento *Norte* era llamado Boreal o Tramontana; el *Sur*, Austral o Mediodía; el *Este*, Solano o Levante; y el *Oeste*, Céfiro o Poniente. Otros vientos registrados eran el *Nor Este*, llamado Aquilón, Griego o Leveche; el *Sur Este* o Jaloque; el *Sur Oeste*, Libono o Africano; y el *Nor Oeste*, más conocido por Maestral o Galerno. Todos tenían ancestro viejo, figurando por ello en el *Ecúmenos* de Claudio Ptolomeo con las siguientes denominaciones: el *Norte* era Bóreas o Septentrio; el *Sur*, el Auster Notus; el *Este*, Sub Solanum; el *Oeste*, Zephirus; el *Nor Este*, Aquilo o Caecias; el *Sur Este*, Vulturinos o Euronotus; el *Sur Oeste*, Libonotus o Africus; y el *Nor Oeste*, Chorus o Circius³⁹.

Pues bien, de todos estos vientos, el del Sur es el que más nos interesa, pues, según Agustín de Zárate, era el único que corría todo el año por la costa del Perú⁴⁰, y tan intensamente, a decir de Garcilaso, que rompía las cadenas de los barcos anclados⁴¹. Era viento que nacía en el Polo Antártico y se le conocía como "*el viento fresco del Perú*"⁴², representando momentos de satisfacción a los acalorados viajeros que venían por mar desde Panamá. Mas si en el océano este viento era poderoso al extremo de romper las cadenas del áncora, en los alrededores de Lima torcía los cipreses "*y así no suben derechos hacia arriba, sino inclinándose a do les impele el viento*"⁴³. El meridional era, pues, un viento fortísimo, aunque sano, mereciendo las simpatías de cuantos tenían oportunidad de conocerlo. A fray Antonio de la Calancha poco le falta para bendecirlo: "*En el Perú —dice— los vientos Australes gobiernan los temperamentos, hay bochornos si ellos no soplan, y hay frío o fresco cuando ellos corren, y así porque es cotidiano el Sur, se conserva una simbolización tan agradable, que no se conoce en la redondez del mundo verano más fresco, ni invierno más templado, o hablando con rigor, ni el invierno aflige, ni el verano apura, porque las sombras son frescas aun en los caniculares, y corriendo vientos son agradables, y en guardándose del aire en días más fríos, son los aposentos templados*

sin necesitar de estufas"⁴⁹. Más adelante añade: "El frío mayor del invierno se defiende con una capa y llega a enfriar el agua, y el calor más penoso del estío no se siente en la sombra, y siempre corren aires Sures frescos desde el mediodía, y nunca es el aire caliente como se ve en Europa"⁴⁵. Y termina reconociéndolo: "viento saludable y de recreo, agradable a los cuerpos humanos"⁴⁶.

Murúa, a su vez, también lo llama saludable en invierno y en verano, especialmente en esta última estación, "que desde medio día para abajo corre un viento sur de hacia la mar tan suave y regalado, que mitiga la furia del sol"⁴⁷. Al respecto Cabello de Valboa lo llama: "padre de las serenidades, y destruidor de nubes"⁴⁸; y Pedro de León Portocarrero, el Judío Anónimo, "amoroso y fresco"⁴⁹. En otras palabras, el viento austral no tiene detractores; y los mareantes podían reconocerlo perfecto, es decir: claro, liviano, limpio y alegre, así como reconfortante para los enfermos⁵⁰.

Sin embargo, nadie opinaba igual del viento Norte, tenido en el Perú por maligno para la salud por ser viento caliente y oriundo de la línea ecuatorial. El Padre Acosta dice que tal viento es "enfermo y pesado"⁵¹; y Cabello se esmera en señalar que sopla trayendo nubes "preñadas", descargando las aguas a su paso, como lo demostraría esa lluvia traicionera que sufrió la ciudad de Trujillo el año de 1576⁵².

Pero entre Sures y Nortes hay un mal mayor, temido, y con razón, por los navegantes: las *calmerías*. Eran desesperantes las calmerías de la Isla de la Gorgona⁵³, porque los viajeros comprobaban con la visión del peñasco su inmovilidad. Los testigos, en estos casos, se sentían impotentes por la falta de viento, sumándose a ello la angustia ante la disminución de las porciones de comida y agua. A la calmería se la llamaba también "calma chicha"⁵⁴, expresión antillana que una vez más hizo fortuna en el Perú. Pero los marinos veteranos empleaban la frase: "Estar como sordos en bonanza", para referirse a las calmas excesivas. Y así Sarmiento de Gamboa nos dirá: "Esta noche estuvimos como sordos en bonanza, la cual no duró mucho"⁵⁵. El marino se refiere al gran silencio que hubo, una de las características desesperantes de la calmería, evidenciándolo más aún cuando al soplar un poquillo los aires dice de otras naves que lo acompañaban: "esa misma noche, sin viento ni corrientes, a la sorda se partieron..."⁵⁶.

Del poderoso viento Sur y su acción sobre los navíos que iban o venían por la costa del Perú —barcos "yentes y vinientes"⁵⁷ en frase del Inca Garcilaso— nos volveremos a ocupar más adelante.

El soplar de los vientos benignos y malignos.
(Grabado tomado de *La Cosmographia*,
por Pedro Apiano. 1575).





LAS LLUVIAS

Siendo las nubes "*paridoras de agua*"⁵⁸, como apunta Miguel Cabello de Valboa, y abundando ellas en el Pacífico las lluvias sobre el mismo deberían haber sido no sólo copiosas sino caracterizarse por su torrencialidad. No es que tales lluvias no cayeran, porque el cronista Estete —contrariando la opinión de los antiguos sobre que en la equinoccial no llovía⁵⁹— nos habla de "*aquellas lluvias*"⁶⁰ tropicales que forzaban a los navegantes a alejarse de tierra; pero, valgan verdades, estas precipitaciones pluviales no ocurrían en mar peruano sino en la costa ecuatorial. En el Pacífico peruano predominaban unas "*nieblas muy espesas, que parece que andan preñadas para llover mucho*"⁶¹ y que tenían el nombre de "*ñeblinas*"⁶² o "*neblinas*"⁶³, pero que jamás devenían en crueles "*turbonadas*"⁶⁴ que obligaran a los marineros a guarecerse bajo cubierta⁶⁵. Cuando mucho, y esto entre junio y agosto, lloviznaba tenuemente, como el "*chiriviri*" en Vizcaya, la "*mollenita*" en Castilla, o el "*calabobos*" en Andalucía. En el Perú este llover tan liviano tomaba el nombre de "*garúa*", derivándose de él el verbo "*garuar*", aunque con poca fortuna.

Cieza habló de la garúa sin nombrarla así, diciendo que se trataba de "*una lluvia tan liviana que apenas moja el polvo*"⁶⁶; Pedro Pizarro habla de la Costa y dice: "*no llueve... sino una mollenita en el invierno, muy poca cosa*"⁶⁷; y Zárate añade que tal lluvia es "*un rocío menudo como las nieblas de Valladolid, salvo que no es dañoso para la salud; antes los que tienen enfermedad de cabeza la lavan con este rocío*"⁶⁸. Cabello también habla de "*un menudo rocío a quien llaman garúa*"⁶⁹, aunque no lo cree tan inofensivo, porque puede pasar los techos ligeros; Murúa, por el contrario, lo llama "*agua mansa no bastante ni suficiente*"⁷⁰, pero termina optimista al afirmar que "*las garúas... refrescan y alegran la tierra*"⁷¹. Calancha, aunque ve a las garúas gruesas, las nota sin truenos y relámpagos, por lo que no pasan de ser lloviznas simpáticas que "*sazonan las mieses y engruesan las comidas*"⁷². Córdova y Salinas se refiere a tal lluvia como benigna, pues no acarrea granizos, haciéndola fluctuar entre "*agua menudilla*" y "*goteroncillos de agua*"⁷³. Finalmente está la opinión del Judío Anónimo, quien con su influencia lusitana describe "*un modo de lluvia que llaman garúa*"⁷⁴, las cuales "*apagan el polvo*"⁷⁵ y no son más gruesas que nieblas. El único marino que en el XVI se ocupa de la garúa, por haberlo mojado una de ellas navegando el mar peruano es Pedro Sarmiento de Gamboa y así deja constancia que el 27 de octubre de 1579, estando frente a la costa de Arequipa, a eso de las ocho de la mañana, "*nos dió el primer aguacerito del susueste, que nos dejó viento fresco en la vela, y con él fuimos al sudueste; y pasado*

el aguacerillo, volvió el viento al sueste bonancible, que nos dejaba ir al susudueste"⁷⁶. Y termina el famoso explorador del Estrecho, como si pretendiera documentar a sus colegas: "*Los aguacerillos no llueven más que un rocío poco y muy menudo, y traen viento fresco*"⁷⁷.

La causa del misterioso fenómeno pluvial, resultaba por demás interesante según el pensar del XVI. Creían todos por entonces, y por tanto también los marineros, que el mar era poroso y que por sus poros se elevaban ciertos vapores imprecisos que luego se convertían en nubes dispuestas a llorar. Jamás lo afirmó ningún cronista, pero no habría sido extraño el descubrir alguno que añadiera ser los poros del Pacífico "*sotiles*" y que por esta razón los vapores emanados eran diminutos, lo que propiciaba esa lluvia fina que con nombre de garúa cubría de rocío el litoral...⁷⁸.

EL CIELO

Los humanistas que vivían en Europa en los albores del siglo XVI creyeron firmemente que el nuestro era un mundo *sublunar*⁷⁹, pero convencidos de que existía un Nuevo Mundo descubierto por Colón, renunciaron a sostener la egoísta hipótesis de que el cielo horizontal sólo se extendía al Mundo Viejo⁸⁰. Posteriormente concluyeron que el cielo era redondo por todas partes y que se movía en torno de sí mismo⁸¹; concepción firmamentista que respetaba esa otra recordada por el Inca Garcilaso de que el cielo era como la piel encargada de recubrir a un animal en toda la integridad de su cuerpo⁸².

Lo cierto fue que cada vez que los marinos veían el cielo tenían la convicción de atravesar con su mirada "*la media región del aire*"⁸³, toda fría y, por ende, imposible de ser alcanzada por las aves. Pero había un aliciente en el seguir apreciando la inmensidad del firmamento, pues sólo así se podían descubrir los planetas calientes o diurnos y los planetas fríos o nocturnos⁸⁴. Unos y otros eran imprescindibles para poder ubicarse el nauta en el océano y continuar con acierto la navegación.

Aún así, como nadie había escrito antiguamente sobre el cielo del Nuevo Mundo, los oídos curiosos escuchaban los más variados disparates. Así se describió a estrellas gigantescas cuyo resplandor iluminaba las noches indianas; también se habló de multitud de pequeñas luminarias que salpicaban un cielo oscuro; repitiéndose finalmente, que así como el Mundo Viejo tenía su estrella polar o *Tramontana*⁸⁵, el Mundo Nuevo poseía otra similar que marcaba el Polo Austral... Mas el piloto Bartolomé Ruiz cruzó la línea equinoccial del Mar del Sur, descubriendo un cielo meridional sin múltiples luminarias ni estrellas desco-

munales; al pasar el Ecuador desapareció atrás la Tramontana, pero en su lugar no surgió ninguna estrella antártica que señalara el Polo septentrional. Esto último fue terrible para ese mundo europeo que aún arrastraba la idea ptolemaica de los equilibrios geográficos. Puede decirse que la omisión de la estrella austral en el cielo, fue una desilusión para todos los estudiosos de astronomía. El cronista Agustín de Zárate trasluce, sobre este punto, su admiración: *"El norte que allí parecía que debe corresponder a nuestro norte, no se parece en aquella tierra ni se conoce mas de por una sola nube chica y blanca que entre noche y día da una vuelta a aquel lugar, donde verisimilmente se cree que está aquel norte que los astrólogos llaman polo Antártico. Y así mismo se parece un crucero con otras tres estrellas que tras él andan, que por todas son siete, a la manera de las siete estrellas que rodean nuestro norte, que los astrólogos llaman Trión y están puestas al compás de las nuestras, sin diferir más que de las cuatro que hacia el mediodía hacen cruz están más juntas allí que en nuestro polo. El nuestro norte se pierde de vista de todo punto poco menos que de docientas leguas de Panamá, llegando debajo de la línea [equinoccial], y entonces se ven desde allí estos dos triones o guardas del norte cuando están más altas sobre las cabezas de los mismos norte, aunque por grande espacio del polo Antártico no se parecen más de las cuatro estrellas que hacen el crucero por el cual se gobiernan los mareantes; y después metiéndose de treinta grados para arriba, vienen a descubrir todas siete"*⁸⁶.

Esta aparición de la Cruz del Sur era para los viajeros motivo de admiración, pues como dicen las crónicas, en especial la del Padre Acosta: *"Creen los ignorantes que este crucero es el polo del sur porque ven a los marineros tomar el altura por el crucero de acá, como allá suelen por el norte, más engañanse. Y la razón porque lo hacen así los marineros es porque no hay de esta banda estrella fija que muestre al polo, al modo que allá la estrella del norte lo hace, y así toman la altura por la estrella que es el pie del crucero, la cual estrella dista del verdadero y fijo polo treinta grados, como la estrella del norte allá dista tres y algo más. Y así es más difícil de tomar acá la altura, porque la dicha estrella del pie del crucero ha de estar derecha, lo cual es solamente a un tiempo de la noche, que en diversas partes del año es a diferentes horas, y a mucho tiempo del año en toda la noche no llega a encumbrar, que es cosa disgustosa para tomar el altura. Y así los más diestros pilotos no se cuidan del crucero, sino por el astrolabio toman el sol, y ven en él el altura en que se halla"*⁸⁷.

No obstante las observaciones minuciosas de cronistas y autores graves sobre el cielo americano del Pacífico meridional, nin-

gunas tan profundas como las del jesuita Bernabé Cobo. Este religioso, verdadero sabio de su época, se expresa así del firmamento peruano: *"Es esta parte del cielo meridional, [con] las noches serenas y claras, no inferior en hermosura a la otra del septentrión, antes me parece que excede en claridad... Causan la hermosura y claridad de este cielo, primeramente los signos del zodiaco, que nos caen más vecinos que a los de Europa; lo segundo y más principalmente, la parte de la Vía Láctea que en él se comprende, con dos constelaciones particulares y otras estrellas grandes y ciertas partes del cielo resplandecientes que acá descubrimos"*⁸⁸.

Y a continuación pasa a ocuparse de la Vía Láctea, a la que considera *"una parte del firmamento y el cielo octavo que lo ciñe al soslayo o de un lado a otro, como faja ancha, o, por mejor decir, a manera de tahalí; vistosa banda o rico collar de piedras preciosas, que le dan notable adorno y hermosura cuya claridad está debajo de opinión entre los astrológos se le viene de cantidad de menudas estrellas de que está cuajada y no alcanza nuestra vista, o de ser aquella parte de cielo más densa que lo demás, en la cual, hiriendo la luz del sol, resurte y reverbera. Ora venga esta claridad de lo primero ora de lo segundo, lo que observamos es que la parte de la Vía Láctea que cae en este hemisferio antártico consta de muchas más estrellas y resplandor que lo que della cae en la parte del norte. Porque, mirando desde nuestro cenit para el uno y el otro polo, descubrimos el semicírculo entero que hace en la banda del sur y por la del norte, a poca distancia de nuestro mismo cenit, se desaparece y no la distinguimos de lo restante del cielo; y mirada desde el hemisferio septentrional, como ya muchas veces lo observé residiendo en la Nueva España, experimentamos lo mismo que la parte de la Vía Láctea comprendida en el hemisferio antártico es mucho más clara que lo que de ella se incluye en el hemisferio ártico. No acaba en semicírculo perfecto esta cinta en este hemisferio, sino en figura óvala, y comienza a mostrarse con más claridad desde el signo de Géminis, la cual va en aumento cuanto más se acerca oblicuamente al polo antártico, declinando algún tanto al oriente por los Signos siguientes hasta el de Escorpión, adonde se remata en el pie del Crucero, treinta grados antes del polo sur, y desde allí revuelve hacia la línea equinoccial y parte del norte por los otros signos que siguen formando el medio círculo sobredicho"*⁸⁹.

"De las dos constelaciones o figuras notables que observamos en este hemisferio —prosigue el Padre Cobo—, la mayor y más principal es la que llamamos Crucero; la cual consta de cuatro estrellas puestas en figura de una perfecta cruz, la cual se endereza y levanta cuando corta nuestro meridiano, respecto de es-

tar Norte Sur las dos estrellas que forman el pie y cabeza de la cruz; las cuales distan un poco más entre sí que las otras dos de que se forman los brazos; de manera que todas cuatro muestran figura de una cruz levantada en alto derecha. La estrella del brazo derecho y más oriental está algo más apartada de la línea que imaginamos desde el pie de la cabeza, que la del brazo izquierdo; y así se muestra el un brazo un poquito más largo que el otro. La magnitud de estas estrellas parece ser aquésta: la estrella del pie, que es la mayor y más propincua al polo antártico, del cual dista treinta grados, es de segunda magnitud; la de la cabeza y la del brazo derecho son ambas de tercera magnitud, y la del brazo izquierdo, de la cuarta. Entre esta y la del pie se muestra otra estrella de quinta magnitud casi igualmente distante de ambas. Por la estrella del pie desta cruz toman de noche la altura los navegantes con la ballestilla, y ella, con la de la cabeza, sirve de reloj de noche, sabida la hora en que se ponen Norte Sur; y es reloj tan cierto como el de la estrella del norte. Cae esta constelación en el signo de Escorpión y fenece en ella la Vía Láctea; y así viene a estar el Crucero respecto della como rico joyel de muy finos y crecidos diamantes, que pende de un collar de piedras preciosas”⁹⁰.*

Prosigue el jesuita: *“Vense en torno desta constelación algunas manchas de la Vía Láctea mucho más claras que lo restante dellas, y entre ellas, particularmente, junto a la estrella del pie del Crucero, dos o tres manchas de cielo mucho más oscuras que el resto del mismo cielo, y gran número de estrellas pequeñas, de las cuales algunas están más cercanas al Polo; y principalmente acompañan al Crucero dos muy grandes estrellas, que van un poco detrás dél, casi en igual altura, a las cuales llamamos Guardas del Crucero: la mayor parece de primera magnitud; está al oriente de la otra, treinta grados distante del polo antártico, y cae en el signo de Sagitario; la menor y más occidental es de segunda magnitud y está en el signo de Escorpión”⁹¹.*

Y la explicación continúa: *“En el sobredicho signo de Sagitario, un poco más al oriente y casi en la misma altura que las Guardas del Crucero, hay tres estrellas que hacen figura triangular perfecta: la más oriental de ellas parece de la tercera magnitud, y las dos, de la cuarta; todas tres, con la mayor de las Guardas del Crucero, forman otra figura de cruz”⁹².*

“A la otra constelación —insiste Cobo— han puesto nombre de Fiducia: compónese de cuatro estrellas puestas en hilera Noroeste Sueste, cuando la mayor, que es la más occidental y septentrional, se pone sobre el meridiano. No están todas en igual distancia unas de otras ni son de una misma grandeza: la más apartada del polo austral, que es la mayor, dista de él treinta

grados; es de segunda magnitud y está más cercana a la segunda que las otras entre sí; la segunda dista lo mismo de la tercera que ésta de la cuarta; la tercera es de la quinta magnitud y las otras dos de la cuarta. Están todas exentas y desacompañadas de otras estrellas, de suerte que se divisa muy distintamente esta figura, salvo que a los lados de la tercera se ven algunas estrellas pequeñas de la quinta y sexta magnitud. Caen todas las estrellas desta constelación en el signo de Aries y entre las dos manchas blancas, de que luego diré, y las dos primeras estrellas della sirven de reloj de noche. Es cosa muy singular y notable de este hemisferio austral dos manchas blancas a manera de nubecillas que descubrimos en el cielo estrellado, semejantes a las partes blancas y claras de la Via Láctea. Entrambas están en la zona fría, y la una es mayor que la otra. Muéstrase la menor a nuestra vista del tamaño de un pellejo de buey tendido; está en el signo de Acuario, en el mismo meridiano que la estrella mayor de la Fiducia, al occidente de la mancha mayor y catorce grados distante del polo. Debajo de esta mancha está una estrella de cuarta magnitud diez grados apartada del polo y un poquito más occidental que la misma mancha, y así viene a caer en el signo de Capricornio. Más abajo de esta estrella están otras dos pequeñas, que no las descubrimos sino cuando están sobre nuestro meridiano, las cuales distan del polo de cinco a seis grados y son las más propincuas a él en este hemisferio. La otra mancha blanca es dos veces mayor que la primera; está apartada del polo dieciocho grados. Está encima de ella, casi en el mismo meridiano, una estrella de primera magnitud, que está desviada del polo treinta y ocho grados; y mancha y estrella se incluyen en el signo de Cancro. Otra estrella se ve junto a esta mancha, que parece estar en el mismo círculo antártico, y otras muchas pequeñas en torno della. Las demás estrellas que descubrimos en este hemisferio cerca del polo son las siguientes: en la parte que del signo de Tauro cae en la zona fría, se ven algunas de la cuarta y quinta y sexta magnitud, entre las dos manchas blancas y casi en la misma altura de ellas. Y, finalmente, en los demás signos son muy pocas las estrellas que se incluyen dentro del círculo antártico, y ésas muy pequeñas; pero fuera del círculo, en la zona templada y entre el trópico de Capricornio y la línea equinoccial son innumerables que resplandecen por todo el cielo¹⁹³. Después de esta lección de astronomía vieja sólo queda repetir: *Magister dixit*.

NOTAS AL CAPITULO

1. COBO S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*.— Lib. I, cap. XII, en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— p. 37 del T. I.
2. *Loc. cit.*
3. ENRIQUEZ DE GUZMAN, Alonso... *Libro de la Vida y Costumbres de Don Alonso Enriquez de Guzmán*.— Valencia, Tipografía Moderna, 1960.— p. 163.
4. *Loc. cit.*
5. LLOYD, Christopher... *Drake*.— Madrid, Gráfica Tejarío, 1958.— Cap. V, p. 72.
6. CONTARINI, Gaspar... *Relación de su estancia en España*, en: *Viajes de Extranjeros por España y Portugal*.— Madrid, Imprenta Sánchez Leal, 1952.— p. 904.
7. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Décadas del Nuevo Mundo*.— Buenos Aires, Imprenta de Bartolomé Chiesino, 1944.— Década III, Lib. VI, cap. II, p. 252.
8. En 1534 se publicó en Lyon, Francia, la obra *Nouvelles certaines des isles du Pérou*. (Véase: PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Las Relaciones Primitivas de la Conquista del Perú*.— Paris, Les Presses Modernes, 1937.— p. 33).
9. CASAS O. P., Bartolomé de las... *Historia de las Indias*.— México, Gráfica Panamericana, 1951.— Lib. II, cap. XX, pp. 275 y 276 del T. II.
10. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Op. cit.*, Década III, Lib. I, cap. III, p. 201.
11. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, *loc. cit.*
12. ACOSTA S. J., Joseph de... *Historia Natural y Moral de las Indias*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1954.— Lib. III, cap. X, p. 67.
13. MURUA O. de M., fray Martín de... *Historia del Origen y Genealogía de los Reyes Incas del Perú*.— Madrid, Imprenta Bermejo, 1946.— p. 377.
14. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Décadas del Nuevo Mundo*.— Buenos Aires, Imprenta de Bartolomé Chiesino, 1944.— Década III, Lib. I, cap. III, p. 201.
15. PIGAFETTA, Antonio... *Primer Viaje en torno del Globo*.— Buenos Aires, Imprenta Linari, 1946.— Lib. II, p. 70.
16. CALANCHA O. S. A., fray Antonio de la... *Corónica Moralizada del Orden de San Agustín en el Perú*, en: RIVA AGÜERO Y OSMA, José de la... *Los Cronistas de Convento*.— Paris, Imprenta Desclee de Brouwer, 1938.— p. 28.
17. MURUA O. de M., fray Martín de... *Historia del Origen y Genealogía de los Reyes Incas del Perú*.— Madrid, Imprenta Bermeo, 1946.— p. 377.
18. HERRERA Y TORDESILLAS, Antonio de... *Descripción de las Indias Occidentales*.— Buenos Aires, Imprenta Continental, 1944.— Carta I.
19. *Loc. cit.*
20. ACOSTA S. J., Joseph... *Historia Natural y Moral de las Indias*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1954.— Libro I, cap. XII, p. 22.
21. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. I, p. 26.
22. *Ibidem*, p. 36.
23. PIGAFETTA, Antonio... *Primer Viaje en torno del Globo*.— Buenos Aires, Imprenta Linari, 1946.— Lib. I, pp. 64 y 65.
24. COBO S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*.— Lib. I, cap. XIII, en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— p. 40 del T. I.
25. COLON, Cristóbal... *Los Cuatro Viajes del Almirante y su Testamento*.— Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera, 1946.— p. 65.

NOTAS AL CAPITULO

26. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Sumario de la Natural Historia de las Indias*.— México, Gráfica Panamericana, 1950.— p. III.
27. *Ibidem*, pp. 175 y 176.
28. CIEZA DE LEON, Pedro... *La Crónica del Perú*.— Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera, 1945.— Cap. II, pp. 37 y 38.
29. COBO S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*.— Lib. I, cap. XII, en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— p. 38 del T. I.
30. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Los Comentarios Reales de los Incas*.— Lima, Imprenta Gil, 1941.— Parte I, Lib. I, cap. VII, p. 26 del T. I.
31. *Ibidem*, Parte II, Lib. I, cap. X, p. 275 del T. III.
32. ESTETE, Miguel... *Relación de la Conquista del Perú*.— Lima, Imprenta Sanmarti, 1924.— p. 13.
33. ZARATE, Agustín de... *Historia del Descubrimiento y Conquista del Perú*.— Lima, Imprenta 'Miranda, 1944.— Lib. I, cap. VII, pp. 32 y 33.
34. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. I, p. 51.
35. *Ibidem*, T. I, pp. 99 y 145.
36. COBO S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*.— Lib. I, cap. XII, en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— p. 38 del T. I.
37. *Ibidem*, Lib. II, cap. IV, p. 58 del T. I.
38. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. I, p. 279.
39. BALLESTEROS BERETTA, Antonio... *Génesis del Descubrimiento*.— Barcelona, Imprenta Hispano Americana, 1947.— Cap. II, pp. 112 y 113.
40. ZARATE, Agustín de... *Historia del Descubrimiento y Conquista del Perú*.— Lima, Imprenta Miranda, 1944.— Lib. I, cap. VII, p. 132.
El autor apunta en esta oración que el viento del Mediodía era llamado Sudoeste por los marineros, siendo "tan impetuoso, que no deja parar ni levantar las nubes o vapores de la tierra ni de la mar a que lleguen a congelarse a la región del aire... y este viento causa también correr las aguas de aquella mar hacia la parte del norte..."
41. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Los Comentarios Reales de los Incas*.— Lima, Imprenta Gil, 1944.— Parte II, Lib. III, cap. XI, p. 257 del T. IV.
42. COBO S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*.— Lib. II, cap. IV, en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— p. 58 del T. I.
43. *Ibidem*, Lib. X, cap. XXVII, p. 403 del T. I.
44. CALANCHA O. S. A., fray Antonio de la ... *Corónica Moralizada del Orden de San Agustín en el Perú*, en: *Los Cronistas de Convento*.— Paris, Imprenta Descles Brouwer, 1938.— p. 25.
45. *Ibidem*, pp. 69 y 70.
46. *Ibidem*, p. 103.
47. MURUA O. de M., fray Martín de... *Historia General del Perú*.— Madrid, Imprenta Góngora, 1964.— Lib. III, cap. I, p. 143; cap. XIII, p. 194 del T. II.
48. CABELLO DE VALBOA, Miguel... *Miscelánea Antártica*.— Buenos Aires, Imprenta López, 1951.— Parte III, cap. IV, p. 224.
49. ANONIMO, Judío... *Descripción del Virreynato del Perú*.— Santa Fe, Imprenta de la Universidad Nacional del Litoral, 1958.— p. 55.
50. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 298.
51. ACOSTA S. J., Joseph de... *Historia Natural y Moral de las Indias*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1954.— Lib. III, cap. III, p. 56.
52. CABELLO DE VALBOA, Miguel... *Op. cit.*, loc. cit.
53. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, Parte I, Lib. I, cap. VII, p. 27 del T. I; y Parte II, Lib. I, cap. V, p. 257 del T. IV.
54. Chicha era el nombre del licor de maíz que elaboraban los indios antillanos, añadiendo Zárate sobre tal bebida: "Tiénesse por mejor y más recio lo que se hace con agua embalsada que con la que corre. Este brebaje se llama comúnmente chicha en lenguaje de las Islas, porque en

- lengua del Perú se llama azúa...".* (Lib. I, cap. VIII). Se destacó, pues, una curiosa relación entre la *calma chicha* de los mares y el agua embalsada que se usa en la fabricación del licor de maíz.
55. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro...*Op. cit.*, T. I, p. 79.
 56. *Ibidem*, T. II, p. 139.
 57. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, Parte I, Lib. I, cap. III, p. 13 del T. I.
 58. CABELLO DE VALBOA, Miguel... *Miscelánea Antártica*.— Buenos Aires, Imprenta López, 1951.— Parte III, cap. IV, p. 224.
 59. PIGAFETTA, Antonio... *Primer Viaje en torno del Globo*.— Buenos Aires, Imprenta Linari, 1946.— Lib. I, p. 48.
 60. ESTETE, Miguel... *Relación de la Conquista del Perú*.— Lima, Imprenta Sanmarti, 1924.— p. 13.
 61. CIEZA DE LEON, Pedro... *Crónica del Perú*.— Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera, 1945.— Cap. LIX, p. 181.
 62. COBO S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*.— Lib. II, cap. XV y XVI, en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estados Artes Gráficas, 1956.— pp. 89 y 91 del T. I.
 63. *Ibidem*, Lib. II, cap. XIV, p. 86 del T. I.
 64. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. I, pp. 144, 145, 146, 147, 179, 199, 302 y 319.— La palabra marinera *turbonada* (que significa fuerte chubasco de viento y agua, con truenos, relámpagos y rayos) también se escribe *torbonada* o *torboada*. Es voz que parece venir de turbio, turbioso y turbulento en su sentido de revuelto. Llámase al aguacero y viento fuerte menos violento que la turbonada.
 65. Uno de los motivos que se tenía en América para encubertar las naos fue la lluvia, pues de otro modo los marineros estaban a la intemperie y enfermaban. En la expedición a Omagua y Dorado que sacó Lope de Aguirre al Atlántico, se verá clara esta necesidad, pues los toldos que suplían a la cubierta se deterioraban con las lluvias.
 66. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, *loc. cit.*
 67. PIZARRO, Pedro... *Relación del Descubrimiento y Conquista de los Reinos del Perú*.— Buenos Aires, Imprenta La Mundial, 1944.— p. 84.
 68. ZARATE, Agustín de... *Historia del Descubrimiento y Conquista del Perú*.— Lima, Imprenta Miranda, 1944.— Lib. I, cap. VII, p. 34.
 69. CABELLO DE VALBOA, Miguel... *Op. cit.*, Parte III, cap. IV, p. 226.
 70. MURUA O. de M., fray Martín de... *Historia General del Perú*.— Madrid, Imprenta Góngora, 1964.— Lib. III, cap. II, p. 148.
 71. *Ibidem*, Lib. III, cap. III, p. 152.
 72. CALANCHA O. S. A., fray Antonio de la... *Corónica Moralizada del Orden de San Agustín en el Perú*, en: RIVA AGÜERO, José de la... *Los Cronistas de Convento*.— Paris, Imprenta Desclee Brouwer, 1938.— p. 100.
 73. CORDOVA Y SALINAS O. F. M., fray Diego de... *Crónica Franciscana de las Provincias del Perú*.— México, Imprenta de la Editorial Jus, 1957.— Lib. I, cap. I, p. 8.
 74. ANONIMO, Judío... *Descripción del Virreynato del Perú*.— Santa Fe, Imprenta de la Universidad Nacional del Litoral, 1958.— pp. 44 y 45.
 75. *Loc. cit.*
 76. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, Lib. VII, T. I, p. 19.
 77. *Loc. cit.*
 78. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Décadas del Nuevo Mundo*.— Buenos Aires, Imprenta de Bartolomé Chiesino, 1944.— Década II, Lib. VII, cap. III, p. 187.
- Más detalles sobre la garúa podrán encontrarse en la *Historia del Nuevo Mundo*, del jesuita Cobo (Lib. II, caps. XV y XVI) y en la *Historia Natural y Moral de las Indias*, del Padre Acosta (Lib. II, caps. III a X; y Lib. III, cap. XX y XXI).

NOTAS AL CAPITULO

79. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Décadas del Nuevo Mundo*.— Buenos Aires, Imprenta de Bartolomé Chiesino, 1944.— Década III, Lib. V, cap. I, p. 241.
80. ACOSTA S. J., Joseph de... *Historia Natural y Moral de las Indias*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1954.— Lib. I, cap. I, p. 5.
81. *Ibidem*, Lib. I, cap. II, p. 6.
82. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Los Comentarios Reales de los Incas*.— Lima, Imprenta Gil, 1941.— Parte I, Lib. I, cap. I, p. 6 del T. I.
83. *Ibidem*, Parte II, Lib. II, cap. XX, p. 87 del T. IV.
84. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Op. cit.*, Década III, Lib. I, cap. IV, p. 206.
85. La estrella polar se perdía de vista al pasar la línea equinoccial hacia el Sur, como lo comprobó Bartolomé Ruiz en el Mar del Sur —según la *Relación Sámano Xerez*— cuando bajó hasta los tres grados y medio de latitud meridional. A su vez, aparecían nuevas estrellas, hijas de un cielo desconocido como las que sorprendieron al jinete Juan Ruiz de Arce, el de las *Advertencias*.
86. ZARATE, Agustín de... *Historia del Descubrimiento y Conquista del Perú*.— Lima, Imprenta Miranda, 1944.— Lib. III, cap. II, p. 84.
87. ACOSTA S. J., Joseph de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. V, p. II.
88. COBO S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*.— Lib. I, cap. VIII, en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— pp. 27 a 31.
89. *Loc. cit.*
90. *Loc. cit.*
91. *Loc. cit.*
92. *Loc. cit.*
93. *Loc. cit.*

Capítulo III

LOS HOMBRES DE LA MAR

EL CAPITAN GENERAL

La palabra *Capitán* —derivada del italiano *capitano* y esta voz, a su vez, del latín *caput* o *capitis*, vocablo que servía para designar cabeza— se aplicó primeramente a los caudillos de ejércitos de tierra; pero andando los años el término dejó la playa y entró en el mar, designándose como Capitán de Mar y Guerra al que mandaba un navío de armada. Al Capitán de todos estos capitanes de naves guerreras se le llamó en la España Imperial de Carlos V con el sonoro apelativo de Capitán General, cargo que también admitió otras denominaciones como las de Capitán Mayor, Capitán Superior y Jefe de Armada¹. No embarcante lo dicho, hubo un nombre que le prodigaron con frecuencia. Este nombre, dado casi a diario, fue el de General².

Advirtiéndose que el siglo XVI fue una época en la que valía más el nombre que el hombre, el oficio se alcanzó preferentemente a varones de noble cuna. El desastre de la Armada Invencible tendría así su explicación en el incapaz Duque de Medina Sidonia, Capitán General de las naves españolas³. En la mencionada centuria el cargo jamás se confirmó a plebeyo. Pero para alcanzarlo o merecerlo tampoco se requería haber nacido noble. Bastaba con ser hidalgo y, mejor aún, marino. Capitanes Generales que reunieron estos dos requisitos lo fueron los asturianos Pero Menéndez de Avilés y Diego Flores de Valdés; el sevillano Pedro de las Roelas; y el castellano Blasco Núñez Vela, natural de Avila de los Caballeros, vale decir, la ciudad espa-

ñaola más alejada del mar. Su nombre, sin embargo, nos resulta conocido por haber sido el primer Virrey del Perú⁴.

El Capitán General que más tuvo que ver con nosotros lo fue el de la carrera de las Indias. Este era el que traía la armada y flota anual desde Sevilla y Sanlúcar al puerto panameño del Nombre de Dios. Los Capitanes Generales del Mar del Sur, a diferencia de los del Mar del Norte, se conformaron con mandar "armadillas". Uno de ellos, por ejemplo, lo fue Francisco Pizarro, que sin ser marino fue el Capitán General de esas tres armadas pequeñas a las partes del Levante que determinaron el descubrimiento del Tahuantinsuyo⁵. Pero el de Pizarro es ya un caso ajeno al anterior, porque su misión era de *descubrimiento*. Más adelante tendremos oportunidad de ocuparnos de este nuevo tipo de Capitanes Generales.

El arquetipo del Capitán General, repetimos, era el que guiaba la armada y flota de las Indias. Lo nombraba el Rey (previa recomendación del Real y Supremo Consejo de las Indias) mediante una provisión que refrendaba su Secretario. Este papel se despachaba generalmente desde Valladolid (o cualquier otra ciudad donde estuviese la Corte) hasta Sevilla, donde los oficiales de la Casa de Contratación esperaban que se apersonara el elegido para recoger su nombramiento. Entonces, los oficiales y el Presidente de la Casa le entregaban también una *Instrucción*, con cargo de que la guardase fielmente durante todo el viaje que iba a emprender. Lo que mandaba esta Instrucción a lo largo del siglo XVI podría resumirse en los siguientes puntos principales⁶:

1. Jurar su Capitanía General en la Corte o ante los funcionarios de la Casa de Contratación.
2. Constatar que las naves estuvieran todas reunidas en el puerto de salida y, además, en perfecto estado, según los certificados de las tres visitas de rigor.
3. Cerciorarse de la suficiencia y buen estado de los víveres y agua.
4. Revisar la artillería y arcabucería de a bordo cuidándose de surtir la "santabárbara".
5. Recibir las certificaciones de los maestros en los que se daba cuenta de estar todo en orden para zarpar.
6. Notificar a los capitanes subordinados, maestros, pilotos y tripulantes, el día y la hora de la partida.
7. Hacer que todos los hombres a su mando oyeran misa y, de ser posible, comulgaran el día de zarpe.
8. Notificar a los pilotos la forma y orden en que debían de sacar las naos del puerto.
9. Dirigir esta última maniobra desde la proa de la nao capitana.

LOS HOMBRES DE LA MAR

10. Tomar la delantera, izar la enseña, y hacerse seguir por todas las demás embarcaciones.
11. Detenerse a la salida del puerto, debiendo hacer lo mismo las naos que lo siguieran.
12. Revisar la ubicación que entre la capitana y la almiranta correspondería en el viaje a cada barco.
13. Prevenir el último despliegue de las velas.
14. Disponer que todos los hombres se encontraran en sus puestos.
15. Dar la definitiva orden de partida⁷.

Respecto a la salida del puerto —como en el caso de Sanlúcar de Barrameda— no siempre había vientos o brisas suficientes para poderse trasponer la barra. Entonces, para remolcar las pesadas naves estaban las galeras. Se lanzaban cables, se alcanzaban por medio de bateles, luego el chasquear del rebenque y los galeotes hacían el resto⁸. Sacadas las naves barra afuera, las galeras se soltaban con la venia del Capitán General y regresaban al puerto. Aquí era que hacía éste detener su nao capitana y pasaba revista desde la proa; constatado el orden, se volvían a largar las velas. Entonces el Capitán General consideraba cumplida la primera parte de su misión, dejaba todo en manos del Piloto Mayor, y se retiraba a la cámara de popa a descansar⁹.

Iniciada la navegación en alta mar, la *Instrucción* lo obligaba a los siguientes compromisos principales:

1. Ejercer la autoridad en nombre del Rey.
2. Velar por la religión, la moral y las buenas costumbres en la armada o flota a su cargo.
3. Defender los intereses de la Corona.
4. Tomar la delantera y hacerse seguir por las demás embarcaciones.
5. Mantener a todas las naves en conserva, penando con la muerte al piloto o maestre que se apartase intencional y culpablemente del agrupamiento.
6. Efectuar consultas con los pilotos y el Piloto Mayor, a bordo de la capitana, dentro de la mayor frecuencia posible.
7. Hacer farol todas las noches para que las demás naos pudieran seguir sin dificultad a la capitana.
8. Disparar la artillería en situación de peligro, pudiendo ser un disparo en caso de fuego a bordo o dos disparos si se descubriera la presencia del enemigo. Esta facultad era común a cualquier capitán de nao en la armada o flota.
9. Avistado el enemigo debía izar la enseña de guerra y hacer cumplir las posiciones de combate.

10. Perseguir, hundir o apresar a cualquier nave corsaria que se avistara, colgando de las antenas de la capitana a los jefes prisioneros y reduciendo a cautiverio a sus tripulantes para ser posteriormente entregados a la Casa de Contratación y forzados a remar como galeotes.
11. Fijar el santo y seña de cada día, única identificación para los bateles que se acercaran a una nao en la oscuridad.
12. Llevar un Libro en que se registrara la ruta recorrida diariamente, firmando cada *singladura* o navegación de mediodía a mediodía ante el Escribano Mayor de la Armada y dos testigos.
13. Hacer leer en público diariamente y a la misma hora, con fe de escribano y dos testigos, las anotaciones de este Libro que se referían a la *singladura* vencida, siendo éste el único sistema por el que los marineros conocerían su posición en el océano.
14. Tomar, por separado del Almirante y pilotos, la altura, así por el sol como por las estrellas, para luego concordarla con éstos en las Juntas.
15. Convocar y presidir las Juntas de capitanes de nao, de pilotos o de maestros.
16. Convocar y presidir el Consejo de Guerra.
17. Disponer el socorro de cualquiera de sus naves en peligro.
18. Presenciar la ejecución o castigo de los sentenciados por delitos graves.
19. Verificar el cumplimiento de todos los puntos de la *Instrucción*¹⁰.

La más sencilla y sincera descripción de los Capitanes Generales la encontramos en el soldado alemán Ulrich Schmidl, quien la describió a raíz de su interesante viaje al Río de la Plata en 1534. Dice así el germano aventurero:

“Ahora hay la costumbre sobre el mar que los marineros y patronos hacen un capitán general... este gobierna todos los barcos; y lo que él quiere que se haga sobre el mar, eso lo deben hacer los patronos y prestarle un juramento que ninguno se apartará del otro, porque Su Cesárea Majestad ha ordenado que no deben viajar menos de veinte barcos desde España... a causa del rey de Francia porque ahora guerrean entre ellos. Así es también la costumbre en el mar que ningún patrono debe viajar [más allá] de una legua de camino del otro y cuando sale o entra el sol, los barcos deben reunirse y los barcos deben saludar [al Capitán General] con tres o cuatro tiros todos los días por dos veces. [Este], por su parte... debe [tener] en su barco dos linternas, hechas de hierro; esto se llama un farol, estas deben dejarlas encendidas durante toda la noche y las coloca atrás en el barco, así todos los demás deben navegar tras la

Los hombres de la mar.

143





luz y no deben distanciarse o navegar por separado... el [Capitán General] a su vez dice todas las noches a los marineros qué camino piensa seguir, para que en caso que viniere una tormenta sobre el mar, ellos sepan qué camino o viento ha tomado... para que no se pierdan los unos de los otros"¹¹.

Tratándose de expediciones de descubrimiento, el Capitán General tenía, además de las ya vistas, otras obligaciones. Ellas solían ser:

1. Observar y anotar las corrientes y vientos, tierras, islas, arrecifes, ríos, puertos, ensenadas, ancones y bahías.
2. Imponerle nombres a los accidentes que se descubrieren.
3. Levantar una carta de marear de la región explorada, en la que se hiciera constar los accidentes citados con sus nombres.
4. Clavar cruces altas en los puntos visibles para que sirvieran de señales a los navegantes que vinieran después.
5. Tomar posesión en nombre de la Corona de todos los puntos descubiertos.
6. Procurar entrar en contacto con los naturales de las nuevas tierras.
7. Averiguar todo lo tocante a su religión, cultura, sistema de gobierno y riquezas del país; también los valores de su fauna y flora; y, por último, averiguar si poseían o habían oído hablar de las especias.
8. Prohibir toda apropiación ilícita de los marineros frente a estos nativos, siendo la única vía permitida la permuta, por no contradecir la voluntad de ninguna de las partes.
9. Los objetos de trueque en estos casos deberían ser: tijeras, peines, cuchillos, anzuelos, botones de colores, espejos, cascabeles y cuentas de vidrio.
10. Procurar tomar un nativo para enseñarle la lengua de Castilla y lograr que dé cuenta, en ella, de todo lo pertinente a su tierra y países aledaños.
11. Escribir una Relación del viaje por cuadruplicado (una para el Rey, otra para el Consejo de Indias, la tercera para la Casa de Contratación y la última para el mismo Capitán General), la que se procuraría enviar a España por vías diferentes para evitar su pérdida.
12. Regresar al puerto de partida.

El primer Capitán General de la Mar del Sur estaba destinado a serlo Vasco Núñez de Balboa, su Descubridor, por haber iniciado la construcción de los primeros barcos para navegarlo, pero la muerte truncó su propósito, pasando esa gloria a Gil Gonzales Dávila y al licenciado Gaspar de Espinosa, quienes exploraron desde Panamá toda la costa hasta Nicaragua. Por esta razón —al no llevar a cabo sus proyectos Francisco Bece-

rra, Juan de Basurto y Pascual de Andagoya— el primer Capitán General del Mar Peruano lo fue Francisco Pizarro. También utilizaron el cargo Sebastián de Belalcázar, Hernando de Soto, Diego de Almagro y el Adelantado Pedro de Alvarado, este último con mayor razón que los anteriores, por haber venido al frente de la primera armada. Sucesivamente el oficio se dio a hombres que casi no tuvieron oportunidad de desempeñarlo; es el caso de Francisco Martín de Alcántara —el medio hermano del Marqués Pizarro— y Diego Alvarez Cueto, el cuñado del primer Virrey. En la gran rebelión de Gonzalo Pizarro descolaron como Capitanes Generales, primero al servicio de los rebeldes y luego de la Corona, Pedro Alonso de Hinojosa y Lorenzo de Aldana, naturales de Extremadura; correspondiéndole la siguiente vez a Jerónimo de Silva, el fundador de Huancayo, quien tuvo a su cargo la Armada Real durante la revuelta de Girón. Este, en realidad, fue el último Capitán General de las Guerras Civiles. También fueron Capitanes Generales en el mar peruano cada uno de los virreyes que arribaron a nuestra costa en el siglo XVI, pues el cargo lo detentaban desde que se hacían a la vela en Panamá hasta arribar a Paita, Huanchaco o el Callao. Así mismo, los gobernantes de Chile que iban o venían a esa provincia por el mar. Por último, los encargados de la persecución de los corsarios ingleses infiltrados por el Estrecho de Magallanes y, del mismo modo, Pedro Sarmiento de Gamboa, el marino que salió desde el Perú a explorar y “ponerle puertas” al Estrecho.

EL ALMIRANTE

Originariamente fue la almirantía el cargo que en las cosas de mar tenía jurisdicción con mero mixto imperio y con mando absoluto sobre las armadas, navíos y galeras; pero en la época que nos ocupa se daba el título de Almirante al que mandaba la armada o flota después del Capitán General, lo que hacía equivaler su dignidad a la de Teniente General, de los ejércitos de tierra. El título venía del francés y provenzal antiguos *Almiral*, que a su vez reconocía su origen en la voz árabe *Amir*, que se empleó para designar a los caudillos¹².

El oficio pasó a un segundo plano a raíz del Descubrimiento de América, sencillamente porque el cargo de Almirante de Castilla y el de Almirante de la Mar Océano, se convirtieron en títulos nobiliarios, honoríficos y vinculados. De este modo el almirantazgo cedió su puesto a la capitanía general, refugiándose en el último navío de la armada o flota¹³.

Conocemos la *Orden* del Capitán General Pedro Sarmiento de Gamboa dirigida a su Almirante Juan de Villalobos, fechada

el año de 1579, y por ella estamos al tanto de lo que significaron las obligaciones mayores de los Almirantes y sus naos almirantas en esta Mar del Sur. Todas se podían sintetizar así:

- 1) Navegar a popa de la capitana o detrás del último barco, pues su misión era recoger a las naos que se iban quedando rezagadas y prestarles el auxilio que hayan menester.
- 2) Procurar que en todo momento de la navegación las naos fueran en conserva.
- 3) Hacer farol por las noches para cumplir mejor su misión.
- 4) Mantener la disciplina militar necesaria a bordo de los barcos de la armada o flota.
- 5) Velar para que no se efectuaran "*pecados públicos*" a bordo, como lo serían las blasfemias y juramentos.
- 6) Cuidar que todos los días, a las horas acostumbradas, los marineros cantaran masivamente la Salve y rezaran sus oraciones.
- 7) Prohibir terminantemente el juego, en especial de armas y ropas.
- 8) Sancionar severamente las pependencias y disensiones, "*y si acaso, lo que Dios no quiera, procure lel Almirantel con brevedad y sumariamente castigalla por la ley de la milicia como el caso lo requiere, sin demandas ni respuestas de procesos, más de aquello que baste para averiguación y testimonio. Y si acaso fuere menester castigo presencial, antes lo castigue con la espada que con palabras pesadas, porque de esto se siguen muchos bienes y enmiendas, y quedan los hombres menos agraviados*"¹⁴.
- 9) Arrimar con el crepúsculo su nao a la capitana para pedir el santo y seña que se guardaría esa noche para conocerse en la oscuridad.
- 10) Variar el rumbo previsto sólo cuando la capitana encendiera dos faroles en vez de uno, lo que haría siguiendo siempre a la nave del Capitán General, pues por alguna razón de prudencia habría decidido éste variar la ruta.
- 11) Disparar una pieza de artillería en cualquier situación de peligro, y dos si se necesitaren hombres de refuerzo.
- 12) Llevar siempre izada la bandera de la almirantía todo el tiempo que se pudiera ver y, por la noche, los faroles de rigor.
- 13) Tener señalado un punto de reunión en caso de que la armada o flota se dispersase por causa de los elementos.
- 14) Llegada la almiranta a este punto, redoblar la vigilancia y apostar señales que sirvieran a las naos que acudieren tarde.
- 15) Esperar quince días, quedando luego en libertad para proseguir su derrota.

- 16) Marcharse cumplido este plazo no sin antes dejar grabadas cruces en los árboles y otras de palo plantadas en las peñas, así boyas livianas de madera fijadas con pequeñas potalas y en algunas de estas últimas, cruces erectas y cartas escritas.
- 17) Recoger toda señal de naufragio que evidenciara un mal fin en las naves que partieron en conserva.
- 18) Escudriñar atentamente las costas en procura de hogueras y candeladas que señalaran la presencia de naufragos.
- 19) Regresar al punto de partida, o seguir al puerto de destino.

Demás está decir que, desaparecido el Capitán General, era el Almirante —como su lugarteniente— el que tomaba su puesto, conservando la capitanía de su nao almirante convertida en capitana, y nombrando una nueva almiranta luego de crear otro Almirante. El nuevo Almirante era, generalmente, el capitán de los soldados embarcados. Restablecido el mando de este modo, la mermada escuadra o flota podía proseguir. Si bien las “*armadillas*” de los conquistadores no estilaron traer Almirante ni almiranta, durante las guerras civiles —sobre todo en la Gran Rebelión de Gonzalo Pizarro— la abundancia de soldados de la armada insurgente reemplazó al segundo de ella con el nombre de Teniente de General. No obstante, cuando el Presidente Pedro Gasca tornó a España luego de derrotar a Gonzalo Pizarro, en su viaje del Nombre de Dios a Sanlúcar de Barrameda llevó por Almirante al conquistador del Perú y fundador de Lima, capitán Jerónimo de Aliaga, quien por ello resultó el primer Almirante salido del Perú¹⁵.

LOS MAESTRES

El nombre de maestro provenía del latín *magister*, vocablo que se traducía maestro y representaba, en este caso, a la persona a quien correspondía antiguamente el gobierno de las naves mercantes. Era, por decirlo así, el capitán de la nao, pero para evitarle el guerrero apelativo, los españoles le asignaron el maestrazgo de su barco con el nombre mencionado. No obstante, también se le conoció al maestro con la denominación *de arráez*¹⁶, *patrón de barco*¹⁷ y *señor de navío*¹⁸.

Para llegar a maestro se tenía que ser hombre de la mar, haber servido de contramaestre o, cuando menos, de marinero. En un comienzo el aprendizaje consistía en acudir a la morada del Piloto Mayor y tomar allí clases de navegación en teoría, pero posteriormente intervino la Casa de Contratación de Sevilla y obligó a todos los aspirantes al cargo a rendir un exa-

men ante un jurado especial integrado por el Piloto Mayor, los cosmógrafos de la Contratación y una representación de los pilotos menores de Sevilla. Terminado el examen se procedía a la calificación del mismo en votación secreta y usando en ella habas y altramuces: el que obtenía mayor número de habas, era aprobado, y por el contrario, el que más altramuces, suspenso. A continuación un escribano público levantaba el acta y el examen se daba por terminado, notificándose su resultado al concursante¹⁹.

Demás está decir que la Casa de Contratación fue la madre nutricia de esa Universidad de Mareantes que funcionó en Sevilla para el estudio de las cosas de la mar, y que a sus clases estaban obligados de asistir los aspirantes a pilotos y maestros. Sólo después de intensivos estudios, el aspirante se atrevía a solicitar le nombrasen un jurado. El jurado, en un principio, lo designaba la Contratación, pero posteriormente este derecho parece haberse centrado en el Palacio de San Telmo, nombre que tenía esta Universidad de Mareantes²⁰.

Requisito de primer orden para ser maestro era el haber nacido en España. Así lo hace ver cierta Ordenanza fechada en 28 de setiembre de 1534. Estaba referida a los maestros que hacían la carrera de las Indias, porque de ser extranjeros se corría el riesgo que pasaren a servir posteriormente a una potencia enemiga y brindarle sus experiencias y conocimientos. Se creía, un tanto ingenuamente, que los enemigos nunca optarían por contratar a un maestro español y en caso de capturarlo, tampoco se confiarían de lo que les dijere²¹.

El recio calificar del jurado examinador no estimuló demasiado a los aspirantes al maestrazgo, por lo que en la segunda mitad del siglo XVI la armada y flota de las Indias se vio en la terrible necesidad de confesar la escasez de pilotos y maestros españoles examinados, abriéndose así una puerta de esperanza para los mareantes extranjeros. Se entiende que los primeros en aventurarse lo fueron ciertos súbditos del rey de Portugal que habían servido a la Corona española en la carrera de las Indias. De todos modos, la Contratación se tomaba la molestia de hacer las indagaciones pertinentes para evitar que fuera el solicitante servidor secreto de los ingleses o franceses, procediendo a examinarlo sólo si la averiguación lo dejaba limpio de toda mala sombra de sospecha, para lo cual era recomendación estar casado y residir con su mujer en España por lo menos un tiempo de dos años. Esto último, el dejar familia en tierra, era la mejor garantía de que el maestro extranjero se portaría bien en su oficio y regresaría siempre al puerto de partida²².

Sin embargo, a fines del XVI los maestros españoles examinados empezaron a planear ciertas peticiones que sólo pudieron cristalizarlas legalmente en 1609. Pidieron primeramente no pagar pechos los que tuvieran nave de doscientas toneladas; que este privilegio se guardase siempre a quienes hubieren servido diez años en la carrera de las Indias y por vejez no pudieran seguir navegando; que las pagas fueran justas y puntuales, cancelándose los saldos al retorno de cada viaje; que se concediera a los maestros empréstitos especiales para construir sus naves conforme a las ordenanzas; que se prefiriera para cargar a las naos de los maestros que hubieran cumplido seis años en la carrera indiana; que los maestros sirvieran siempre la guerra por mar y nunca por tierra; que en los puntos de internada no tuvieran obligación de alojar soldados; que pudieran usar arcabuz; que a los que fueren hijosdalgo se les guardasen las prerrogativas acostumbradas. Todas estas peticiones y algunas más fueron aceptadas por la Corona, que para ello extendió una Real Cédula el 19 de marzo de 1609²³.

Conocidos los privilegios de los maestros, veamos ahora sus obligaciones. Era deber primordial del maestro tener su nave aprestada para el momento de la partida y elevar una constancia o certificado al Capitán General, exponiéndole el orden en que su barco esperaba. Seguidamente juraba ante el mismo Capitán General obedecerlo en todo, especialmente en seguirlo a lo largo de la navegación y no perder de vista la nave capitana, sobreentendiendo que le esperaba la pena de muerte y pérdida de sus bienes si hacía tal cosa injustificadamente. Otra prerrogativa, si no se quiere entender como obligación, era el aceptar la carga y acomodarla en las bodegas, extendiendo un recibo al dueño de la misma y anticipándole que, salvo imprevistos o motivo mayor, él se comprometía a depositarla íntegra en el puerto de destino. En el caso de ser la carga peligrosa o factible de descomposición, podía rechazarla alegando que atentaba contra la seguridad o salubridad de los pasajeros. En cambio, las cargas aceptadas sólo se darían en el puerto de destino a la persona competentemente autorizada para recibir las, a cambio de una carta de entrega firmada por el destinatario. Si lo que portaren los maestros en el viaje de retorno fuera oro de Indias, debían entregarlo todo a la Contratación, indicando cuál era el oro del Rey y cuál de los particulares. Igual comportamiento tendrían con los presos que se les confiaren, debiendo mantenerlos bajo cubierta y engrillados hasta entregarlos en la cárcel de la Contratación²⁴.

Por otro lado, el maestro era el encargado de suplir al piloto en caso de necesidad, cabiéndole, además, el deber de ser el último en abandonar su nave en caso de naufragio. Para pre-

venir no naufragios pero sí encuentros con el enemigo, los maestros deberían dar la orden del *cubre-fuego*, apagándose con ella toda lumbre o farol a bordo. Esto hacía que la tripulación y pasajeros cenaran a la hora del crepúsculo, porque luego las luces podían ser delatorias y atraer a los corsarios. Como si ello fuera poco, la orden del *cubre-fuego* estaba encaminada a evitar incendios. Más de uno se debió a los devotos pasajeros rezadores de su grueso *libro de horas* a la luz de un candil clandestino. Los maestros debían prevenirlo todo y obrar con mano fuerte en caso necesario²⁵.

También era de su incumbencia la moralidad de a bordo. No debían permitir prostitutas que ejercieran su oficio durante el viaje, porque de descubrir alguna tenían la obligación de remitirla presa a la Contratación de Sevilla; también combatirían los amancebamientos entre los viajeros, amenazando a los infractores con entregarlos a la autoridad terrestre; pero en lo que verdaderamente centraban su atención era en el caso —poco frecuente— de presentarse vicios nefandos a bordo. Entonces sí no deberían entrar en mayores averiguaciones sino echar el guante a todos los sospechosos y sus cómplices, quedando a la Contratación la misión de averiguar lo cierto y aun de ahorcar a los infractores (en el caso de ser tripulantes), de las antenas de sus navíos²⁶.

Por lo demás, el maestro era el representante de la ley y como tal el encargado de hacerla cumplir a bordo. Esto se evidenciaba en el caso de los enfermos graves. El maestro entonces hacía actuar al confesor y seguidamente al escribano del barco para que el desahuciado hiciera su testamento. Si no había escribano podía nombrar para el cargo a quien más conocimientos mostrase para desempeñarlo, correspondiéndole al actuario no sólo atender al testador en su última voluntad sino inventariar sus bienes ocurrido el fallecimiento. Ya que se habla de deceso, también se obligaba al maestro a presidir el sepelio y a velar por el ritual. A falta de capellán o fraile pasajero, le tocaba rezar las preces de difuntos, y dar la orden de arrojar el cuerpo amortajado al mar. Sólo en el raro caso de ser el occiso un personaje de campanillas se le abría y salaba, depositándose luego su cuerpo en una bodega de popa en un ataúd clavado y sellado²⁷.

Tratando de cerrar estas noticias con los nombres de los primeros maestros que surcaron el mar peruano, tendríamos que lo habrían sido Gil de Montenegro, Pedro Gregorio y Domingo de Soraluze —este último *Trece del Gallo*—; Juan de Vallejo y Lorenzo Hernández de Soria también lo pudieron ser, pero no está claro si sólo fueron los propietarios de sus barcos. Los dos primeros, en cambio, estuvieron como maestros de las naves

de su propiedad y actuaron como proveedores de Francisco Pizarro²³.

LOS PILOTOS

El nombre de piloto derivaba del italiano *piloto*, que a su vez provenía de *pedotto*, voz que reconocía su origen en cierta palabra griega equivalente a gobernalle. Era piloto el marreante que sabía pilotar, y pilotaba sólo el que había estudiado pilotaje, vale decir la técnica y el arte propios para conducir un barco. En síntesis, merecía el título de piloto el que sabía gobernar y dirigir un barco durante la navegación, también a la entrada o salida de los puertos y barras, pero, sobre todo, en lugares donde no hubiera sino los astros como puntos de referencia. El que era capaz de hacer esto último en alta mar, tomaba el nombre de *piloto de altura*.

Los pilotos fueron en la España quinientista de dos clases: los *Pilotos Mayores* y los *Pilotos Menores*. El cargo de Piloto Mayor lo otorgaba la Casa de Contratación al más destacado rutero de su tiempo. Era una autoridad que merecía integrar los jurados calificadores de maestros y pilotos comunes, tenía a su cargo el Padrón Real y gozaba de innumerables privilegios. El primer Piloto Mayor lo fue Américo Vespucio, nombrado por Real Cédula de 22 de marzo de 1508 y muerto el 22 de febrero de 1512; el segundo, Juan Díaz de Solís, el descubridor del Río de la Plata, nombrado el 25 de marzo de 1512 y fallecido trágicamente en 1516; el tercero, Sebastián Caboto, nombrado el 5 de febrero de 1518, habiéndose marchado a Inglaterra en 1548 murió diez años después; el cuarto, Alonso de Chávez, nombrado el 11 de julio de 1552, quien tomó posesión el 1 de octubre de 1552, muriendo el 28 de agosto de 1587; el quinto, Rodrigo Zamorano, nombrado el 13 de abril de 1586, cesó el 12 de noviembre de 1596 para ser nuevamente designado el 14 de abril de 1598, muriendo el 24 de junio de 1620; y el sexto y último de la centuria, Andrés García de Céspedes, nombrado el 15 de mayo de 1596, tomó posesión el 12 de noviembre del mismo año y murió en 1598²⁴.

Hubo, sin embargo, aparte del oficio de Piloto Mayor de la Casa de Contratación de Sevilla, el título especial de *Piloto Mayor del Mar del Sur*, conferido en Toledo el 26 de julio de 1529 al noguereño Bartolomé Ruiz de Estrada, el piloto de Pizarro que venciera de Norte a Sur la línea equinoccial en el Océano Pacífico. La misión de Bartolomé Ruiz en el Mar del Sur era similar —aunque subordinada— a la del Piloto Mayor de la Contratación de Sevilla en el Mar del Norte. Podía dictar clases a los aspirantes a maestros y pilotos, aceptarlos al exa-

men y conferirles el cargo al que postulaban. El sueldo de Ruiz por todo esto fue de 75,000 maravedises debiendo exhibir ante el Tesorero del Rey, para cobrarlos, una constancia del juramento que prestó ante el Gobernador Francisco Pizarro y que aparecía refrendada por su Escribano de Gobernación. La presentación de tal papel debió efectuarse cada año, porque los 75,000 maravedises eran cadañeros, es decir, constituían un sueldo anual³⁰.

Pasando a los pilotos comunes —esos antes llamados Pilotos Menores— los encontramos haciendo la carrera de las Indias, por el Mar del Norte, o la carrera del Perú, por el Mar del Sur. Para aspirar al título se tenía que haber nacido en España, ser mayor de veinticinco años, nada afecto a la blasfemia ni al vicio de tomar vino, tener experiencia náutica y saber tratar bien a los marineros. Cuando todo esto se poseía, el aspirante a piloto se dirigía a la casa del Piloto Mayor y le pedía lo admitiese por su discípulo. Se inscribía entonces su nombre en el libro de los matriculados y se comprometía a asistir a clases. Esto fue en un primer momento, luego las clases se dictaron en la Capilla de la Casa de Contratación. En el caso de los Pilotos Mayores del Mar del Sur, las asignaturas que llevaron se dictaron en Lima, en el Hospital del Espíritu Santo, que era el de los mareantes³¹.

Los estudios duraban nada menos que tres años, aunque posteriormente se disminuyó el término. Pero antes de la reforma el *Primer Año* abarcaba la Esfera de Sacrobosco, las cuatro reglas de aritmética, la regla de tres, la raíz cuadrada y la cúbica, así como algunas operaciones de quebrados. Esto era desde setiembre a Navidad, porque desde Navidad a abril se enseñaban las teorías de Purbaquio, y desde principios de mayo hasta vacaciones las Tablas de Alfonso el Sabio. El *Segundo Año* tomaba hasta febrero los seis primeros libros de Euclides; en marzo se estudiaba arcos y cuerdas, senos rectos, tangentes y secantes, y en abril el Libro IV de “*los triángulos esferales*” de Juan de Monte Regio y lo que se alcanzara del *Almagesto* de Ptolomeo. El *Tercer y último año* exigía desde setiembre a Navidad el estudio de la Cosmografía y arte de la navegación, luego se explicaba el uso del astrolabio y desde Pascua de Resurrección en adelante se observaban los movimientos del sol y los planetas, y efectuándose prácticas en los diversos aparatos náuticos, ocupación ésta que a veces tomaba el tiempo de las vacaciones³².

Posteriormente, la enseñanza práctica de la geografía la hacían los aprendices de pilotos en sus viajes, manejando también los instrumentos y aplicándolos en alta mar. Estos fueron tiempos comprendidos en la reforma de los estudios, esa que esti-

pulaba que las vacaciones fuesen desde el día de la Magdalena hasta el de la Natividad de la Virgen, y las clases desde el 1 de octubre hasta el Sábado de Ramos de nueve a once de la mañana y desde el lunes siguiente al Domingo de Cuasimodo hasta fines de setiembre de ocho a diez de la mañana. Esta reforma fue ya de 1675³³.

Vencidos los estudios profesionales y hechas las prácticas de rigor, el aspirante solicitaba se le nombrara un jurado para rendir su examen final y poder obtener el *título de piloto*. Por 1527 era costumbre que se rindiera en la morada del Piloto Mayor, asistiendo con facultad de hacer preguntas al graduando todos los pilotos que estuvieran en Sevilla. Poco después tales pruebas se hicieran en la Casa de Contratación y en días de fiesta para que no adujeran pretextos de trabajo los miembros del jurado examinador. Para entonces —estamos en 1539— había una multa de 50,000 maravedises al Piloto Mayor si dejaba de citar a los cosmógrafos y pilotos que tenían salario para tal acto. No obstante lo mandado, era tanta la tradición, que los Pilotos Mayores seguían por 1556 tomando los exámenes como les parecía, más aún, los tomaban en su casa. Volviendo a los exámenes de la Contratación, tenemos que se iniciaban con una solicitud del interesado, una hoja en la que constaban los servicios prestados en el mar y una información de limpieza de sangre por la que quedara claro que el pretendiente no tenía sangre de moro ni de judío, tampoco de penitenciado por el Santo Oficio de la Inquisición. Aprobado el expediente, se reunía el jurado, y habiéndose constatado que todo estaba en orden —en especial lo de la limpieza de sangre (que también implicaría ningún parentesco con ingleses o franceses)— se fijaba el día y una hora para la prueba. En el lugar y fecha señalados se reunían el Piloto Mayor, los cosmógrafos de la Contratación y los pilotos asalariados. Parece que para los impuntuales había una pena de cuatro reales, de los cuales uno era para el portero que los había citado y los otros tres para los presos de la cárcel de la Contratación. Lo cierto es que instalado el tribunal examinador, el Piloto Mayor podía hacer todas las preguntas que quisiera, los cosmógrafos no tantas como deseaban, y los pilotos sólo dos. Pero cada uno debería buscarse los problemas que considerase más difíciles, quedando al postulante la obligación de resolverlos con la mayor lucidez posible. Después de esta prueba que duraba horas, el jurado pasaba a deliberar, habiéndose antes retirado el examinado de la sala. Puestos de pie y prontos a solucionar el caso, los miembros del tribunal recurrían a la votación secreta. Una vez más salían a relucir las habas y los altramuces; si más habas, se cantaba victoria por el concursante; si más altramuces, era un momento

de singular deshonor. Demás está asegurar que la desapro- bación del aprendiz de piloto lo regresaba a su primitiva condi- ción de *pilotillo* —ayudante del piloto— o de simple marinero³⁴.

Copiamos, por considerar interesante, un *titulo de piloto menor* de la carrera de las Indias, a pesar de que no es del siglo XVI sino de comienzos del siguiente:

"En el nombre de las santisima Trinidad Padre, Hijo y Espí- ritu Santo, tres personas y un sólo Dios verdadero, sepan todos los que este público instrumento vieren cómo en la ciudad de Sevilla en la Casa de Contratación de las Indias della, lunes primero día del mes de março deste año de mill seiscientos y veintisiete, estando en la Sala de la Real Audiencia de la dicha Casa el licenciado Antonio Moreno, Cosmógrafo de Su Majestad y su Catedrático de la Casa de la Contratación de las Indias desta ciudad de Sevilla e Piloto Mayor della y de los pilotos que en bastante número a ellos se hallaron presentes en presencia de mi Rodrigo Pérez de Rivera, Escribano del Rey Nuestro Señor e propietario de la Casa de la Contratación de las Indias desta dicha ciudad pareció presente Alonso Pérez, natural que parece ser de la villa de Huelva, en el Condado, para ser examinado de piloto de la provincia de Nueva España, Puerto Rico, Santo Domingo y la Habana, conforme al pe- dimento que ante el dicho Piloto Mayor tiene fecho y habiendo precedido el examen riguroso e todas las demás cosas e requisitos necesarios que se contienen en las Or- denanzas de la dicha Casa, el dicho Alonso Pérez salió aprobado por todos los dichos pilotos lo cual visto por el dicho licenciado Antonio Moreno le dió en presencia de todos el grado de piloto de la dicha provincia de Nueva España y demás partes susodichas por mandado del dicho Piloto Mayor, yo el presente Escribano tomé e recibí juramento conforme de derecho del dicho Alonso Pérez so cargo del cual prometió que guardará y cumplirá todas las cosas a que está obligado como tal piloto es su Majestad tiene mandado por sus reales ordenanzas de la dicha Casa e que no dará bandera ni en manera alguna enagenará la carta de marear ni los demás instrumentos de la navegación a ningún extranjero de fuera de estos Reinos ni menos les enseñará las particularidades delajas [sic] bancos, corrien- tes y fondos de los puertos, bahías y ensenadas de Su Majestad ni las entradas ni derrotas, conocimiento de ellos ni en qué tiempos correrán vientos a propósito para nave- garlos y absolviendo el dicho juramento prometió de lo cumplir y guardar así en testimonio de lo cual por man- dado del dicho Piloto Mayor di el presente firmado de su

nombre y refrendado, signado y firmado de mi el dicho Escribano, en Sevilla, en la dicha Casa, en el dicho día, mes y año.— Antonio Moreno (rubricado). Rodrigo Pérez de Rivera (rubricado)"³⁵.

A pesar de que los pilotos examinados, es decir, con título, no eran pocos, la verdad es que resultaban insuficientes para la gran cantidad de naves que iban y venían por el Mar Océano. Ello forzó a evitar algo que estaba prohibido expresamente por Real Cédula del 22 de octubre de 1576: que ningún extranjero se eximiera de piloto ni maestro. Pero era tanta la necesidad de los tales en las armadas y flotas que hacían la ruta de Poniente que pronto se desconoció la prohibición. Además, desde 1560 los extranjeros abundaban en los cargos de pilotaje, en especial los lusitanos e italianos, aunque predominaban los naturales de la isla de Córcega. En lo que sí no se cedió jamás fue en abrir la puerta a los pilotos franceses y británicos³⁶.

Las obligaciones de todo piloto a bordo de la nave que se le había confiado eran, entre otras, las siguientes:

- 1) Ordenar sus cartas de marear en atención a la ruta por seguir.
- 2) Tener en perfecto estado de conservación sus instrumentos.
- 3) Jurar ante el Capitán General seguirlo a lo largo de toda la navegación, no perdiendo su bandera o farol de vista.
- 4) Tomar constantemente la altura y anotarla.
- 5) Acudir puntualmente a las juntas de pilotos en la capitana.
- 6) Supeditar su parecer al prevaleciente en estas juntas, dejando constancia del por qué de sus discrepancias.
- 7) No arriesgar su nave por puertos, bahías o ensenadas que no hubieran sido previamente sondeados desde un batel.
- 8) Permanecer cerca del timón o gobernalle en todo momento de peligro; pasado éste podía confiarlo a un *pilotillo* o timonel después de hacerle repetir sus instrucciones y conmiéndolo a que no se durmiera.
- 9) Establecer los turnos o velas para los citados timoneles o *pilotillos*.
- 10) Dejarse reemplazar por el maestro en el caso de que por enfermedad o accidente no pudiera seguir desempeñando el cargo³⁷.

Los primeros pilotos que navegaron el mar peruano —aparte del célebre Bartolomé Ruiz— fueron Hernán Pérez Peñate, Juan Fernández, Machín de Bermeo, Juan de Avendaño, Bartolomé García, Juan Cabezas (que también se nombró Juan de Grado), Pedro Corzo, Cristóbal Quintero y Francisco Martín Quintero³⁸. Por otra parte tenemos fundadas sospechas para creer que Bartolomé Sánchez, hombre de la mar y soldado de Pizarro,

fue el único de los captores de Atahualpa que llegó al oficio de piloto menor³⁹.

LOS CONTRAMAESTRES

El Contraмаestre era el segundo de a bordo (si se considera primero al маestre) y, por tanto, el encargado de reemplazarlo cuando no podía continuar al frente de su маestrazgo. Los contraмаestres admitían graduación dentro de la misma nao, por lo que al primer contraмаestre seguía el segundo contraмаestre, a continuación el tercero y acaso luego un cuarto. Los маestres descargaban en ellos sus responsabilidades, no escatimándoles el tratamiento de маestres subordinados, razón por la que en un mismo barco figuran debajo del маestre principal el маestre de jarcia (encargado de la jarcia y cabos de la nave), el маestre de raciones (encargado de la provisión y distribución de los víveres a bordo), y hasta el маestre de la plata, siendo la misión de este último recibir, guardar durante el viaje y entregar la plata al final de éste, a la Casa de Contratación⁴⁰.

El Contraмаestre formaba parte de la oficialidad de abordо, y si bien constituía el último escalón, no por ello le faltaban prerrogativas⁴¹. El primer contraмаestre conocido en este Mar del Sur se llamó Pedro de Hojeda, el cual lo era de la capitana de Pedro Sarmiento de Gamboa en la expedición que partió para el Estrecho a fines de 1579; el contraмаestre de la almiranta carecía de apellido, siendo nombrado en los documentos simplemente como Guillermo⁴².

LOS MARINEROS

Los marineros, llamados en la centuria quinientista con el rumboso nombre de "*hombres de la mar*", siempre procedieron de los más humildes estratos sociales. Los mejor reputados solían ser los de Sevilla, en especial los nacidos en el barrio de Triana, a la sombra del campamento de Santa Ana, la afamada parroquia marinera en que se solían reunir las cofradías de mareantes y cuyo suelo era tumba de маestres y pilotos. Los marineros de Triana eran hombretones bronceados y fornidos con el clásico pañuelo en la cabeza. Abundaban entre ellos los cojos y los tuertos, también los que tenían el rostro lleno de cicatrices, defectos adquiridos casi siempre en el servicio de Su Majestad. Desde pequeños estaban familiarizados con la armada y flota de las Indias, porque entre Sevilla y Triana corría el Guadalquivir famoso —el Betis de los antiguos—

donde se mostraban anclados y con las velas recogidas multitud de galeoncetes y galeoncillos, carabelas y pataches, prontos a zarpar al Nuevo Mundo... Nacer en Triana equivalía a vivir marinero; los trianeros que no morían en Triana era por haber perecido en el mar⁴³.

Pero al lado de Triana estaban los mareantes de Coria, Brenes y Lora del Río —todos junto al Guadalquivir— siguiendo los de Sanlúcar de Barrameda, Puerto de Santa María, Algeciras y Gibraltar, ya en tierras gaditanas, donde el propio puerto de Cádiz era famoso por sus pilotos y maestros. Un tercer lugar correspondía en esta carrera de las Indias a los marineros de Huelva, junto al río Tinto, y el Odiel, así como a los de Moguer y Palos; también los había de Lepe y Ayamonte, en la cuenca navegable del Guadiana; sumándose a cierta distancia los mareantes de Málaga, Granada y Almería; los levantinos de Alicante, Valencia y Castellón; los gallegos de Vigo y Pontevedra; los asturianos de Villaviciosa y Cudillero; los montañeses de Santoña y Santander; los vascos de la ría de Bilbao o de Marquina; y algún catalán de Barcelona o murciano de Cartagena infiltrados en el Atlántico por haber renegado del Mediterráneo. Estos fueron los "*hombres de la mar*" con que contó España en el siglo XVI; aquellas ciudades portuarias fueron las cunas que los supieron mecer al punto que pronto los niños se familiarizaron con el vaivén de la embarcación. Con estos marineros España alcanzó el predominio del mar. El XV había sido de los portugueses y el XVII estaba señalado para los ingleses y holandeses, pero el siglo XVI —desde el punto de vista indiano y marinero— perteneció a los españoles⁴⁴.

Si alguna vez tuvo la Corona necesidad de mareantes extranjeros, prefirió a los portugueses, genoveses y napolitanos, sin desdeñar a los de la isla de Córcega⁴⁵. Estos últimos antepusieron entonces a sus apellidos isleños la palabra "*corzo*", hecho que sucedió con inusitada frecuencia; mientras los italianos hacían lo propio con su ciudad natal: *Pietro de Génova*, *Marcos de Nápoles*, *Vicente de Pisa*. En los pocos casos en que los marineros españoles y extranjeros sabían firmar, lo hicieron a su manera, añadiendo al último apellido el oficio que desempeñaban a bordo⁴⁶. A pesar de saber firmar y, a veces, cobrar muy buenos dineros, siempre estuvieron catalogados como gente ruin, de la misma estofa villana que los tratantes de molinos. Por eso nos dirá el cronista Agustín de Zárate, censurando la gran afición de Francisco Pizarro por el juego: "*algunas veces se estaba jugando a la bola todo el día, sin tener cuenta con quien jugaba, aunque fuese un marinero o un molinero*"⁴⁷. El oficio de mareante debía estar desprestigiado, porque en cierto litigio que tuvieron los inquisidores con el obispo de Tucumán fray Fran-

**Américo Vespucio, descubridor intelectual
del Nuevo Mundo.**



cisco de Victoria, el prelado apostrofó a los Inquisidores malamente diciéndoles que podían haber sido sus criados, a lo que los miembros del Tribunal respondieron que Su Ilustrísima no tenía mucho de qué gloriarse, porque "*siendo mozo, vino a esta tierra por grumete*"⁴⁸.

Colaboraba a esta fama su presentación exterior. Ordinariamente los marineros vestían ropa burda, barata y abrigadora, cuando los mares por navegar eran fríos. Desde España hasta las Canarias o al regreso, conforme los navíos se iban acercando a las Azores, los marineros vestían el típico blusón de caperuza y el gorro colorado de lana; con frecuencia iban descalzos y la inmensa mayoría barbudos. Esta imagen captada en pleno siglo XVI no difiere en nada de la que antes presentaban los marineros de Colón⁴⁹. La ropa interior era la llamada ropa de lienzo, la exterior se nombraba ropa de paño⁵⁰. El frío en muchos casos hizo a la ropa insuficiente, por lo que los marineros —habiendo tiempo y ocasión— bajaban a tierra y encendían fogatas, arriándose tanto a ellas que a veces las prendas terminaban chamuscadas por el fuego⁵¹. Pero cuando se acababan los lienzos y paños o sus muchos agujeros hacían su abrigo insuficiente, le tocaba el turno al grueso cordellate, tejido basto de lana, cuya trama formaba cordoncillo. Pedro Sarmiento en las frías soledades del Estrecho se refiere a los "*cordellates para cubrir las carnes a los desnudos*"⁵², y más adelante habla con palabras de satisfacción al referirse a "*una casaca de paño bajo cordellate*"⁵³.

Sin embargo este atuendo de las costas magallánicas o de los helados mares septentrionales, cedía escandalosamente conforme los barcos se acercaban a la línea equinoccial. Entonces todo ropaje parecía mucho y los marineros quedaban semidesnudos usando unos pañetes —los mismos que se ponían en momentos de peligro— que los dejaban con mayor libertad de movimientos⁵⁴. Un cuchillo al cinto y un sombrero en la cabeza hacían todo lo demás⁵⁵. Los más viejos calzaban alpargatas, los mancebos se preciaban de trepar por la arboladura ayudándose con los dedos del pie, es decir, iban descalzos⁵⁶.

Ropas y calzados duraban muy poco, no tanto por el desgaste que supone el mucho uso o el recio aire de mar, cuanto por la gran afición por el juego que existía a bordo. Los dados y barajas eran los encargados de vestir y desvestir a la tripulación, tripulación que siempre estaba mal vestida de antemano. Por eso salían siempre perdedores los "*hombres de la mar*" cuando se les comparaba con los soldados de tierra, bravucones de otra laya, "*con calzas y jubón de colores, recamado de oro y muy lucido, y con plumas y cuera, y su arcabuz al hombro*"⁵⁷. Además, no consta en los documentos pero se malicia de su lectura, los marineros también eran mal vestidos por no saberse

vestir. Cuando querían presentarse elegantes lo hacían recargando su atuendo en forma grotesca, por lo que lejos de lucir decorosos se mostraban ridículos... Ellos conocían esto pero se cuidaban poco de cambiar sus ropas de mareantes, haciendo gala de importarles una higa su presentación en público. Cubiertos por prendas que no hacían un conjunto, con el pañuelo en la cabeza y barbudos por añadidura, los marineros del siglo XVI eran en todo similares a los bucaneros, filibusteros y piratas del Caribe.

Sus pocas ropas las guardaba el marinero en las llamadas "*canastas marineras*" —los "*banastos*" de los vizcaínos y las "*habas*" de los soldados de Tierra firme⁵⁸— donde se juntaba la prenda sucia con la limpia sin mayor discriminación. Pasado un tiempo se sacaban todas y en *bateas*, como cuenta el Padre Cobo, se entregaban los mareantes a su lavado, utilizando la greda blanca de manchas pardas a manera de jabón⁵⁹. Luego las ropas se ataban en las jarcias para que el viento las secase, flameando y mostrándose a lo lejos como pobres gallardetes que encarnaban la miseria.

En lo tocante al adorno personal, sólo hemos encontrado dos noticias en estos hombres faltos de pretensión. Una se refiere a cierta sortija de plata⁶⁰, la otra a una danza vascongada: cuando los marineros de Magallanes bajaron a la isla de Massana, lo hicieron intencionalmente preparados para una fiesta, por lo que llevaron ciertas armas. Y el cronista apunta descuidadamente: "*Después de la misa comulgaron algunos de los nuestros, y en seguida, por orden del capitán, ejecutamos una danza de espadas que agradó muchísimo a los dos reyes*"⁶¹. La cita tiene su mérito, no tanto por insinuarnos que los mareantes bajaron a tierra posiblemente ataviados y adornados, cuanto por mostrarnos una de las raras veces en que los marineros repararon en quiénes los miraban y quisieron agradar.

Los delitos de a bordo tampoco merecen pasar inadvertidos. El primero de todos —y sin duda considerado el mayor— era la blasfemia, pecado "*con que Dios Nuestro Señor tanto se ofende*"⁶². Se había moderado un tanto con la creencia nacida en las guerras civiles del Perú de que los blasfemos morían por la boca, fuera por estocada o disparo de arcabuz⁶³, pero a pesar de tal convicción, más que de soldados la blasfemia siguió siendo típico pecado de mareantes. Los maestros tenían facultad para imponer gruesos castigos a los infractores, siendo el más trillado la pena de azotes, sanción que se aplicaba a la vista de todos en cubierta, recibéndola el reo en sus espaldas. El veredicto en estos casos era casi siempre un negro esclavo del patrón de la nao⁶⁴.

Igual pena, aunque inferior en cantidad, era la asignada al que tenía la costumbre de prorrumpir en juramentos⁶⁵. Era eso de marinos el jurar en forma inconsciente y habitual, pero eran juramentos que no merecían cumplirse en vista de las necedades que prometían, razón por la que sólo podían ser interpretados como un reto al cielo, el mismo que más tarde devolvía la moneda en forma de tempestades. Parece que entonces se culpaba públicamente a los perjuros y venía la sanción, si es que antes ya no había sido aplicada⁶⁶. Era pecado común en las armadas y flotas de la carrera de las Indias.

El tercer lugar lo ocupaban las riñas o camorras entre tripulantes, las que se tornaban peligrosas por los puñales que esgrimían los contrincantes y las espadas que en algunas ocasiones llegaban a desenvainar. Tenían el nombre de *pendencias* y *disensiones*, pero eran verdaderas batallas que terminaban con muertos y heridos. Conocemos el tenor de una Instrucción que dice lo siguiente: "*Iten, que se eviten pependencias y disensiones entre la gente de la dicha almiranta, porque se conserven como amigos y de una nación en concordia. Y si acaso, lo que Dios no quiera [acontecieran], procure [la autoridad de la nao] con brevedad y sumariamente castigarlas por la ley de la milicia como el caso lo requiere sin demandas ni respuestas de procesos, más de aquello que baste para averiguación y testimonio. Y si acaso fuere menester castigo presencial, antes lo castigue con la espada que con palabras pesadas, porque de esto se siguen muchos bienes y enmiendas, y quedan los hombres menos agravados*"⁶⁷.

Esto último porque las riñas y camorras acostumbraban a los hombres a la sangre, despertándose a veces ansias demasiado ambiciosas de independencia, las que terminaban en corrillos y murmuraciones que a la larga devenían en monipodios y amotinamientos⁶⁸. Cuando esto sucedía, la muerte esperaba a los conjurados, siendo la de horca la más común. A falta de patíbulo estaban las antenas de las naos, colgándose de ellas a los revoltosos ante sus propios compañeros que contemplaban todo sin decir palabra. Era de buen gusto, en estos casos, morir insultando al maestre, aunque a decir verdad había poco tiempo para ello, porque el reo era guindado prestamente, y a veces para prevenir este último desafuero, amordazado⁶⁹. Seguidamente venía el castigo de los menos culpados, a éstos se les desterraba, vale decir, se les desembarcaba juntos o por separado en alguna isla desierta o, mejor aún, en tierra de indios. Lo último tenía la ventaja de lograr muchas veces un intérprete, pues los indios no siempre mataban a los abandonados, brindándoles acogida y enseñándoles su lengua. Con el tiempo podía regresar un barco español a ese punto, en cuyo caso el abando-

nado servía de *lengua* o faraute, mereciendo por ello que se le levantara el destierro y, en la primera oportunidad, lo retornaran a España⁷⁰. Aparte de los desterrados, otras veces los que se quedaban entre los indios eran simples desertores, como ocurrió en el Segundo Viaje de Pizarro, estando su nao en Huanchaco⁷¹.

Sin embargo, los desertores de este tipo eran raros; por lo general desde antes la mayoría de ellos padecían persecución de la justicia en los puertos de origen y habían escapado fugitivos, inscribiéndose clandestinamente. Lo frecuente se daba en la carrera de las Indias. Allí, en connivencias con algún maestre de nao, muchos se inscribían por grumetes y como tales se embarcaban. Pero llegada la armada y flota a Santa Marta, Cartagena de Indias o Nombre de Dios, con la primera bajada a tierra se despedían del barco. En los días sucesivos, mientras permanecía anclada la armada y la flota, se leían varios bandos por las plazas y calles de la ciudad, amenazándose a los vecinos que acogiesen un marinero desertor. Lo cierto era que jamás delataba nadie a los paisanos, amigos o parientes que tenían en casa, por lo que las naos tornaban a España con sus tripulaciones mermadas. Alguien quiso remediar esto pagando el grueso de su salario a los marineros a su vuelta a Sanlúcar, pero la previsora medida parece que no dio resultado⁷².

Pecados manidos a bordo constituyeron también el contrabando, el hurto, el rescatar con los indios baratijas y el dormirse en sus puestos de guardia. No es que fueran delitos que se perdonaban, pero sí los más frecuentes. En cambio, los verdaderamente infrecuentes eran el delito de herejía y el de sodomía. El primero, como a su tiempo lo veremos, corría a cargo de la Inquisición; el segundo, de la Casa de Contratación. Cuando en el barco se descubría un "*marica*", se le engrillaba y con sus cómplices era enviado a la cárcel de la Contratación de Sevilla. Allí se le juzgaba duramente para terminar condenándosele a muerte de horca en su navío, barco al que regresaba a pie, escoltado por soldados y entre los redobles de un tambor destemplado. Llegando al muelle subía a la nave por una tabla. La gente que presenciaba todo desde las dos orillas del Guadalquivir, guardaba un silencio significativo. El tambor seguía tocando y el verdugo ponía al condenado la soga al cuello; se acentuaban los redobles del tambor y, a una voz, el infeliz era izado de la antena del palo mayor. Esta era la muerte que se daba a los marineros culpados de vicio nefando⁷³.

Lo que ocupaba el último lugar entre todos los delitos enunciados, era el juego. Lo había de naipes y de dados; las apuestas se hacían sobre el sueldo cobrado o por cobrar, también apostaban prendas de vestir y armas blancas, otras veces se jugaba

el oro que con los jugadores enviaban a España sus amigos. La Contratación tuvo que volverse tolerante y dividir los juegos en dos categorías o clases: los permitidos y los vedados. Ignoramos cuáles eran unos y otros. A pesar de la ordenanza el vicio no amainó, creciendo entre los pilotos y maestros, con lo que se dio el caso de que éstos se jugaran los instrumentos náuticos⁷⁴.

Parece que unido al juego a bordo —o por lo menos vinculado a la mucha afición que por el vicio lúdico sentían los marinos— se trajo al Perú la riña de gallos. Pudo ser el causante de ello algún navío de Acapulco procedente de Manila o los barcos portugueses que arribaban al Brasil. Por lo menos esto último nos hace pensar Sarmiento de Gamboa cuando se queja de la larga permanencia en Río de Janeiro y dice: "*parece que no vinimos sino a correr gallos*"⁷⁵. Nosotros, a pesar de la afirmación, nos inclinamos más al navío de Manila.

Habiendo llegado el momento de enunciar a los primeros marineros del mar peruano, creemos que la lista debe empezar con Pedro Catalán —quien parece haberlo sido del Primer Viaje de Almagro en 1524—, así como por Andrés de Bocanegra —el que desertó de Huanchaco en el Segundo Viaje—, y un Ginés o Morillo —si no Ginés Morillo— hombre del piloto Bartolomé Ruíz en el reconocimiento de la costa peruana en 1528. Pero los verdaderamente representantes de los "*hombres de la mar*" en el Perú de la Conquista fueron esos marineros que, el 16 de noviembre de 1532, asistieron como soldados de tierra a la captura de Atahualpa. Otra vez encabezaría la lista el ya visto Pedro Catalán, siguiéndolo Pedro Martín Bueno, que había sido maestro en el Atlántico. Pero Martín de Moguer, el descubridor del lago Titicaca, Bartolomé Sánchez, que parece haber terminado de piloto en Sevilla; y el belicoso Jorge Griego, primer marinero extranjero que avistara las costas del Perú⁷⁶.

NOTAS AL CAPITULO

1. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. I, pp. 4, 5, 6, 13, 14, 16, 30, 31, 32 y 43. Resulta duro aceptar hoy que el título y grado de Capitán General fuera superior al de Almirante y hasta se piensa que la almirantía que llevó Colón al descubrimiento de América parece contradecir lo afirmado. Baste decir en contra de ello que el título y grado de Capitán General no nació con Colón (conductor de una expedición marinera), sino con Pedrarias Dávila en 1514 (primer conductor de una expedición marinera y conquistadora en el Nuevo Mundo). A raíz del zarpe de Pedrarias es que empieza el Capitán General a ser el verdadero jefe de todos, incluso del Almirante que vendría a ocupar el segundo puesto en la armada o flota. Desde López de Velasco hasta Herrera y Tordesillas en el siglo XVI dejan esto totalmente esclarecido, recogiendo entre nosotros el tema D. Manuel Moreyra y Paz Soldán, actual Director de la Revista Histórica de la Academia Nacional de la Historia, quien nos trae una larga lista con todos los Capitanes Generales que anualmente mandaban la armada o flota de las Indias. Incluso en Lima tenía más prestigio y autoridad el Capitán General de la Armada del Mar del Sur que no el Almirante, como lo demuestran hasta la saciedad los Diarios de Suardo y Mugaburo en el siglo XVII. La razón es muy sencilla: la Almirantía había caído en el mas completo desprestigio y se trataba de anularla convirtiéndola en título nobiliario. Recuérdese el caso del Almirante Mayor de Castilla que, por ser descendiente del Rey Alfonso XI y no por otra razón, fue investido con ella y facultado para transmitirla a sus sucesores en la rama principal de la familia Enríquez, a la que pertenecía. Ningún Enríquez, a partir de entonces, se hizo famoso en el mar. Igual sucedió con los Colón, que detentaron el título de Almirantes de las Indias desde 1492. Aparte del Descubridor ninguno de ese apellido figura en la historia naval o marítima española. Sin embargo, hoy vive todavía el XVII poseedor del título, quien se llama Cristóbal Colón de Carvajal y Maroto y Pérez del Pulgar, que añade a su almirantía los títulos de Duque y de Marqués. El título y grado de Almirante incluso fue suprimido en España para la vida naval efectiva en el siglo XVIII y reemplazado por el máximo de Jefe de Escuadra, cabiéndole la gloria al arequipeño, José Eulalio Antonio de Peralta y Rivera de las Roelas, VII Marqués de Casares, de ser el primer peruano que ocupó tal puesto. En cambio, mientras España suprime los títulos y cargos de Almirante multiplica los de Capitán General, pues logra tanto éxito con ellos que la Corona crea cuatro Capitanías Generales en América (Cuba, Guatemala, Venezuela y Chile). Los propios Virreyes del Perú fueron al mismo tiempo Gobernadores y Capitanes Generales (sobreentendiéndose que de mar y tierra), pero a ninguno de ellos se les concedió el título de Almirante de la Mar del Sur, grado que correspondió al segundo de la Armada dentro del Virreinato. Sobre todo lo referente al Capitán General en el mar consúltese la gran obra de Huguette y Pierre Chaunu, *Seville et l'Atlantique* (1504-1650), que consta de varios tomos impresos en París en 1965.
2. *Ibidem*, T. I, pp. 27, 28 y 30.— No obstante —debido a la vieja costumbre española de llamar Almirante al Jefe de Armada, título que tomó para sí el Descubridor Colón— muchos serán los que sigan llamando en el siglo XVI a la Capitanía General con el nombre de Almirantía (SCHMIDL, Ulrico... *Derrotero y Viaje a España y las Indias*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1944.— pp. 141 y 142). Sobre el

- General y el Almirante véase la *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias* (Título XV, Lib. IX) aunque casi todo está referido al siglo XVII.
3. LLOYD, Christopher... *Drake, Corsario y Almirante*.— Madrid, Gráficas Tejarío, 1958.— Cap. VIII, pp. 131 y 132.— Este último autor dice así, hablando de la Invencible: "El mando fue conferido al primo del Rey, D. Alfonso Pérez de Guzmán el Bueno, duque de Medina Sidonia. Este hizo cuanto pudo por declinar tan inoportuno honor, basándose en que, al revés de lo que ocurría con Iel Marqués del Santa Cruz, su experiencia en asuntos marítimos era en extremo limitada; pero la estructura jerárquica de la sociedad española de entonces exigía que fuese puesto "un noble" de la más alta jerarquía al frente de la mayor escuadra española que jamás surcó el mar. Se le dijo que podía contar con el Consejo de varios marinos profesionales que le acompañarían —Recalde, Oquendo y D. Diego Flores de Valdés— el último de los cuales actuó como capitán efectivo de la Flota hasta caer prisionero de Drake" (*Loc. cit.*).
 4. La larga lista de Capitanes Generales que desde 1521 mandaron las armadas y flotas a Indias durante todo el siglo XVI puede verse en la obra de Guillermo Céspedes del Castillo titulada *La Avería en el Comercio de Indias* (Sevilla, Imprenta de la Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1945.— p. 141).
 5. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *Francisco Pizarro, el Marqués Gobernador*.— Madrid, Artes Gráficas Marisal, 1966.— Cap. III, pp. 23 y 27; y Cap. V, p. 53.— Francisco Pizarro, según lo que hemos dicho, sería el primer Capitán General no sólo desde el punto de vista terrestre sino también marítimo que tuvo el Perú.
 6. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *El Conde de Nieva, Virrey del Perú*.— Lima, Imprenta Lumen, 1963.— Cap. II, p. 107.
En los casos en que era un Virrey el que viajaba en la armada y flota de las Indias, en él recaía el título y cargo de Capitán General, si bien es verdad que el desempeño de las funciones corría a manos de un marino experimentado, el que a su vez retornaba las naves al puerto de partida investido con la Capitanía General.
 7. Todas estas maniobras se cumplían, por lo general, en Sanlúcar de Barrameda, puerto señalado para zarpar a las Indias del Mar Océano. Tal salida demandaba especial pericia que hacía necesaria la intervención de los "pláticos" del lugar, porque sin estos pilotos las naves corrían el riesgo de encallar en la gran barra de arena que había en la entrada del puerto. Tenía, pues, que conocerse de mareas, brisas, fases de la luna y otros secretos marineros para alcanzar el objetivo.
 8. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. II, p. 78.
 9. El castillo de popa encerraba la *cámara de popa*, lugar donde quedaba no sólo el dormitorio del Capitán General y de los oficiales superiores, sino también el comedor principal. Esta disposición vigente desde los tiempos de Cristóbal Colón siguió rigiendo todo el siglo XVI. La cámara de popa, en toda clase de nao, era la morada de quienes la gobernaban.
 10. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 6.
Extractamos todas estas disposiciones de la *Instrucción* no sólo de la que entregó el Virrey Francisco de Toledo a Sarmiento de Gamboa en 1579, sino —sobre todo— de las que regían en tiempos que el Virrey Diego López de Zúñiga se embarcó para Tierrafirme en 1560.
 11. SCHMIDL, Ulrico... *Op. cit. loc. cit.*
Otros cargos subordinados inmediatamente al Capitán General aunque sin posibilidad de sucederle en el mando, eran el de *Vicario* —cuyo nombramiento recaía siempre en un eclesiástico secular o regular que hubiera recibido órdenes mayores—, el de *Alférez* —hidalgo encargado de portar el estandarte de la Corona en las ceremonias de los puertos o en la toma de posesión de lugares descubiertos—, y el *Escribano Mayor*, encargado de dar fe de todas las Juntas o decisiones importantes, así como de redactar los testamentos e inventarios de bienes de los que fallecían en el mar. El primer Vicario en nuestras costas lo fue el dominico fray Vi-

cente de Valverde, natural de Extremadura, pues no está claro que antes lo hubiera sido su hermano de hábito fray Reginaldo de Pedraza; el primer Alférez conocido lo fue Antón de Carrión, natural de Carrión de los Condes y uno de los Trece del Gallo; sin embargo, para encontrar al primer Escribano Mayor tenemos que avanzar hasta 1579, en que aparece como tal en la Armada de Sarmiento de Gamboa al Estrecho de Magallanes el actuario Juan de Esquivel, que lo era de la capitana, al que seguía Francisco de Trejo, que desempeñaba el mismo cargo en la almiranta y estaba subordinado al anterior.— Otros cargos, aunque no subordinados al Capitán General, eran los de *Tesorero*, *Contador* y *Veedor*. Estos tres personajes se nombraban Oficiales Reales, por representar a la Corona, y estaban señalados para recaudar el quinto real: atesorarlo, contarlo y velarlo para que no corriera peligro. Estos tres no eran oficiales de a bordo sino *Oficiales del Rey*, pudiendo estar o no estar en las armadas y flotas, aunque lo frecuente fue que no los hubiera en la carrera de las Indias y sí en las expediciones de descubrimiento. Precisamente en la expedición de Magallanes tales Oficiales Reales tramaron un complot y así nos dirá Pigafetta: "*Apenas anclamos en este puerto, cuando los capitanes de los otros cuatro navios tramaron un complot para asesinar al capitán general. Los traidores eran Juan de Cartagena, veedor de la escuadra; Luis de Mendoza, tesorero; Antonio de Coca, contador...*". En el Perú existieron estos cargos en los tres viajes de Pizarro pero nunca los desempeñaron los hombres de mar sino los soldados de tierra; pasada la Conquista, surgirá un cuarto Oficial Real: el *Factor*, que se encargará de aprovisionar las naves que están por zarpar para cumplir un servicio a la Corona. Por 1535, los Oficiales Reales están completamente alejados del mar e instalados en tierra.

12. Sobre la historia del oficio que estudiamos consúltese el trabajo de Florentino Pérez Embid, *El Almirantazgo de Castilla hasta las Capitulaciones de Santa Fe*, publicado en Sevilla el año 1944 por la Escuela de Estudios Hispano Americanos. Véase también la *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias* (Libro IX, título XV), aunque casi todo versa sobre el Almirante en el siglo XVII.
Respecto al nombre de Almirante, no todas las naciones lo aceptaron desde el comienzo. Así tenemos que los italianos —genoveses, pisanos y venecianos— lo llamaron *Prefecto Marítimo* (Pedro Mártir de Angleria: *Décadas del Nuevo Mundo*, Década V, Lib. IV, cap. I); y los ingleses *Fitz-Roy* (Pedro Sarmiento de Gamboa: *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. II, pp. 81, 83, 91, 93, 94, 96, 97, 99 y 101).
13. Don Luis Colón, III *Almirante* y Adelantado Mayor de las Indias, primer Duque de Veragua y Marqués de la Jamaica, inició la vinculación de sus títulos nobiliarios con la almirantía de su abuelo. Un descendiente de ambos, Don Cristóbal Colón de Carvajal y Maroto y Pérez del Pulgar, XVII Duque de Veragua, XV Duque de la Vega de la Isla de Santo Domingo, XX Marqués de Aguafuente y XVI Marqués de la Jamaica, ostenta en la actualidad el título de *Almirante* y Adelantado Mayor de las Indias (ver: ATIENZA, Julio de... *Nobiliario Español*.— Madrid, Industrias Gráficas España, 1948.— p. 1702).
Entre nosotros es un constante ejemplo de la conversión de la almirantía en título nobiliario u honorífico, la famosa *Casa del Almirante* existente en la ciudad del Cusco, cuyos propietarios fueron tres Almirantes titulados que, posiblemente, murieron sin conocer el mar.
14. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, pp. 14 a 16.
15. Para mayores datos sobre el Almirante Jerónimo de Aliaga véase la biografía que de él ofrecemos en esta *Historia Marítima del Perú* (Diccionario).
16. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. II, p. 398.
FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Historia General y Natural de las*

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- Indias*.— Asunción del Paraguay, Imprenta de la Editorial Guaranía, 1945.— Parte III, Lib. XII, cap. XXVII, p. 178 del T. XIV.
17. Se aplicó esta denominación a los maestros que gobernaban embarcaciones pequeñas, dando origen al refrán: *Donde hay patrón, no manda marinero*.
 18. LOREDO Y MENDIVIL, Rafael... *Los Repartos*.— Lima, Imprenta Miranda, 1958.— p. 35.
 19. PULIDO RUBIO, José... *El Piloto Mayor*.— Sevilla, Imprenta de la Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1950.— Caps. VI y VII, pp. 131 a 204.
 20. *Loc. cit.*
 21. *Loc. cit.*
 22. *Loc. cit.*
 23. *Loc. cit.* Véase también, en la misma obra, las pp. 239 a 244.
 24. *Loc. cit.* Véase también, en la citada obra, las pp. 197 a 211.
SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. II, pp. 17 y 56.
GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Historia de la Florida*.— México, Gráfica Panamericana, 1956.— Lib. I, cap. VII, p. 25.
 25. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Comentarios Reales de los Incas*.— Lima, Imprenta Gil, 1946.— Parte II, Lib. VIII, cap. III, p. 289 del T. VI.
 26. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *El Conde de Nieva, Virrey del Perú*.— Lima, Imprenta Lumen, 1963.— Cap. III, pp. 136 y 137.
 27. *Loc. cit.* En el caso de estar en la proximidad de alguna isla desierta, se imponía al maestre desembarcar el cadáver amortajado para —en lugar de arrojarlo al mar— darle cristiana sepultura. Esto, insistimos, no rezaba con los personajes importantes, para quienes existía la "caja clavada" que se depositaba en la bodega de popa.
 28. Raúl Porras Barrenechea en la nota número 26 a la *Relación del Descubrimiento del Reyno del Perú*, escrita por el soldado Diego de Trujillo, ofrece los nombres mencionados como de los proveedores de Francisco Pizarro en sus tres viajes al Perú (Sevilla, Imprenta de la Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1948.— pp. 83 y 84).
BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *Francisco Pizarro, el Marqués Gobernador*.— Madrid, Artes Gráficas Marisal, 1966.— Cap. V, p. 56.
 29. PULIDO RUBIO, José... *El Piloto Mayor*.— Sevilla, Imprenta de la Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1950.— p. 979. Sobre el Piloto Mayor y Pilotos Menores, también sobre los Cosmógrafos, véase la *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias* (Lib. IX, título XV).
 30. PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Cedulario del Perú*.— Lima, Imprenta Torres Aguirre, 1944.— T. I, p. 42.
 31. Posteriormente los estudios para pilotos y maestros se llevaron a cabo en el Hospital de Mareantes de Lima, por otro nombre Hospital del Espíritu Santo, en la calle de esta última denominación, jurisdicción de la parroquia de San Sebastián.
 32. PULIDO RUBIO, José... *Op. cit.*, cap. IV, p. 79 y cap. V, p. 87.
 33. *Loc. cit.*
 34. *Ibidem*, cap. VI, p. 131; cap. VII, p. 145 y ss.
 35. *Ibidem*, cap. VII, p. 189.
 36. *Ibidem*, cap. III, p. 61; y cap. VII, pp. 173 a 175.
 37. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. I, pp. 8, 11, 12, 24, 26, 128, 213 y 216; y T. II, p. 429.
BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *El Conde de Nieva, Virrey del Perú*.— Lima, Imprenta Lumen, 1963.— Cap. III, pp. 134 y 135.
 38. PORRAS BARRENECHEA, Raúl... Nota 21 a la *Relación del descubrimiento del Reyno del Perú*.— Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1948.— p. 75.
 39. PULIDO RUBIO, José... *Op. cit.*, cap. IV, p. 81.— En 1554 un Bartolomé Sánchez, homónimo si no el propio marinero que fue soldado de Pizarro en el Perú, firma como piloto asalariado de la Contratación de Sevilla una petición al Rey sobre que se prolongue el tiempo de estudios de los

- maestres y pilotos, por ser gente pobre que vive de su trabajo y no tener medios suficientes para subsistir en Sevilla.
40. Estos últimos contra maestres recurrían con frecuencia al fraude para introducir clandestinamente el oro a Sevilla, siendo la forma más usada la de ocultar un tejuelo bajo una tabla del piso de su nao. Otro sistema clandestino de descargar el oro de Indias era arrojar parte de él —la que quería ocultar de los Oficiales de la Casa de Contratación para que no fuese quintada— a un batel que lo esperaba a la altura de Coria, en el Guadaquivir. En el Archivo de Indias se conservan infinidad de expedientes que tratan de casos semejantes. La tercera forma de evadir el quinto de la Corona era desembarcar en las Azores o pasar el metal fino a una nave de pabellón portugués que arribara a Lisboa. Esto era bastante frecuente, porque el Rey de Portugal no exigía los mismos subidos derechos que el Rey de Castilla en lo tocante al oro que venía de las Indias. Luego este oro se introducía en Castilla dolosamente por la Raya de Portugal que era la frontera lusitana por el lado de Zamora, Salamanca y Extremadura.
 41. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. I, pp. 16 y 17.
 42. *Loc. cit.*
 43. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *El Conde de Nieva, Virrey del Perú*.— Lima, Imprenta Lumen, 1963.— Cap. III, p. 115. Todavía pueden verse en el suelo de la iglesia de Santa Ana de Triana, las piedras con epitafios que cubren los sepulcros de los maestres, pilotos y marineros de la carrera de las Indias. Con la desviación del Guadalquivir el barrio ha perdido toda su tradición mareante, quedando como restos de ella dos embarcaderos que ya casi nadie utiliza —entre los puentes de San Telmo e Isabel II— y el popular culto de la gente del barrio a la Virgen de la Esperanza que se guarda en la iglesia dominica de San Jacinto, imagen que al ser sacada en procesión la Semana Santa es vivada como “la Virgen Marinera”.
 44. No obstante la tradición marítima de todos los puertos que acabamos de mencionar, los marineros de la carrera de las Indias fueron preferentemente andaluces, en segundo lugar vascongados y en tercero gallegos. En las Guerras Civiles del Perú abundaron los marineros vascos, acogidos por el Mar del Sur en las naves de patronos como Máchin de Bermeo o Machin de Zubizarreta, vascongados de nación que regían el comercio de estas costas.
 45. Los flamencos y balcánicos fueron muy pocos, aunque uno de estos últimos —el marinero Jorge Griego— fue tripulante de las naves de Pizarro en el Tercer Viaje y posteriormente captor de Atahualpa en Cajamarca.
 46. Esta costumbre de origen artesanal no quedó en los marineros sino que pasó a maestres, pilotos, contra maestres, lombarderos, carpinteros y calafates.
 47. ZARATE, Agustín de... *Historia del Descubrimiento y Conquista del Perú*.— Lima, Imprenta Miranda, 1944.— Lib. IV, cap. IX, p. 122.
 48. MEDINA, José Toribio... *Historia del Tribunal de la Inquisición de Lima*.— Santiago de Chile, Imprenta Nascimento, 1956.— T. I, p. 167.
 49. MORALES PADRON, Francisco... *Historia del Descubrimiento y Conquista de América*.— Madrid, Aldus S. A. Artes Gráficas, 1963.— Cap. III, p. 63.
 50. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 63; y T. II, pp. 30, 246 y 414.
 51. *Ibidem*, T. I, p. 63.
 52. *Ibidem*, T. II, p. 121.
 53. *Ibidem*, T. II, p. 241.
 54. A estos pañetes de los marineros se refiere el Inca Garcilaso en su *Historia de la Florida* (Parte II, Lib. VI, cap. XII), si bien entonces los achaca a la necesidad y hambre que pasaban los españoles en sus bergantines.

55. Este cuchillo, "que de ordinario solía traer en la cinta", salvó la vida al marinero náufrago Pedro Serrano, según el Inca Garcilaso (*Comentarios...* Parte I, Lib. I, cap. VIII). Lo de los sombreros no sólo funcionó en los trópicos y así tenemos a los mareantes que exploraron el Estrecho en 1579 que "vieron por el campo muchos alverjones y uvas de espino sabrosas y de sustento, de los cuales cogieron y pusieron en los sombreros para mostrar en las naos a la gente". (SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 15.
56. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, pp. 33, 50 y 63; T. II, pp. 30, 44, 45, 246, 393 y 394.— Las alpargatas —calzado barato de marineros y soldados— tenían capellada de lona y suela de cañamo o esparto (Garcilaso... *Comentarios...* Parte I, Lib. VI, cap. XXV). Era calzado de bravos, pues afirma el Inca historiador: "Que entonces y aún muchos años después, yo lo alcancé, era gala y bravosidad usar en la milicia alpargates antes que zapatos". (*Ibidem*, Parte II, Lib. III, cap. IX).
57. ZARATE, Agustín de... *Op. cit.*, Lib. IV, cap. XV, p. 133.
58. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Sumario de la Natural Historia de las Indias*.— México, Gráfica Panamericana, 1950.— Cap. LXXX, p. 241; y cap. LXXXI, p. 247.
59. COBO S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*. (Parte I Lib. III, cap. VI; Lib. IV, cap. XXVIII; y Lib. VI, cap. CVII), en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— pp. 115, 175 y 277.
60. COLON, Cristóbal... *Los cuatro Viajes del Almirante y su Testamento*.— Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera, 1946.— p. 117.
61. PIGAFETTA, Antonio... *Primer Viaje en torno del Globo*.— Buenos Aires, Imprenta Linari, 1946.— Lib. II, p. 86.
62. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 15.
63. GARCILASO INCA DE LA VEGA, en sus *Comentarios Reales* (Parte II, Lib. IV, cap. XXI), apunta: "Los que eran notados por tales blasfemos, que yo conocí algunos, todos murieron de heridas por la boca, que les dieron, así en pendencias singulares que tuvieron riñendo... o de estocadas en la boca".
64. En las *Instrucciones* dadas a Diego García, Juan de Sandoval y Gonzalo Hernández Platero, para el viaje que iban a efectuar al Río de la Plata, se les señala: "Otro sí: vos encargamos que tengais mucho cuidado al tiempo que, placiendo a Dios, partiéredes para seguir vuestro viaje, de mirar que no lleveis en vuestra compañía ninguna persona que conoscidamente tenga costumbre de renegar [de Dios], porque los tales no es mi voluntad que anden en cosa de nuestro servicio, ni es bien que vayan en el armada, y esto vos encargamos más que otra ninguna cosa que sea nuestro servicio, porque así cumplir se haga por lo que toca a la honra e servicio de Dios; e si por caso llevádeses alguno que lo haga e renegase e diese pesar de Dios, castigadle conforme a las leyes destos reinos, según las palabras que dijere".
65. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 15.
66. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, Parte II, Lib. IV, cap. XXI, p. 105 del T. V.— Dice el Inca historiador al respecto que el jurar era frecuente en la carrera de las Indias pero que los soldados del Perú impusieron la costumbre de no hacerlo: "Y esta buena costumbre que en el Perú se usa, ha salido fuera de sus términos; que en la carrera de Indias, en ambos viajes de México y Perú se tiene por infamia el jurar, principalmente entre los soldados; que al que jura [por castigo riguroso] le hacen desdecirse del juramento; porque tenga cuidado de no jurar otra vez".
67. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, pp. 15 y 16.
68. *Ibidem*, T. I, pp. 15, 87, 197 y 255; T. II, pp. 109 y 441.
69. Si el amotinado era hijodalgo se le trocaba la pena de horca por la de degollación, como lo estipulaba ya el Derecho viejo de los romanos. La pena de muerte siempre era firmada por el Capitán General y refrendada por su Escribano Mayor.

NOTAS AL CAPITULO

70. PIGAFETTA, Antonio... *Op. cit.*, Lib. I, pp. 62. y 63.— Este autor dice así: "El complot fue descubierto: el primero fue descuartizado y el segundo apuñalado. Se perdonó a Gaspar de Quesada, que algunos días después meditó una nueva traición. Entonces, el capitán general, que no se atrevió a quitarle la vida porque había sido nombrado capitán por el mismo emperador, le expulsó de la escuadra y le abandonó en la tierra de los patagones con un sacerdote, su cómplice". Pedro Sarmiento de Gamboa (*Op. cit.*, T. I, p. 161), desterró también aunque en mejores circunstancias a dos hombres de su tripulación.
71. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *Francisco Pizarro, el Marqués Gobernador*.— Madrid, Artes Gráficas Marisal, 1966.— Cap. III, p. 39. Pedro Pizarro en su *Relación del Descubrimiento y Conquista del Perú* (Buenos Aires, Imprenta La Mundial, 1944.— p. 27), afirma que Andrés de Bocanegra, el marinero que desertó en Huanchaco, dejó escrito un papel que entregaron unas indias, sus criadas, en la isla de Puná, donde se podía leer: "Los que a esta tierra viniéredes, sabed que hay más oro y plata en ella que hierro en Vizcaya".— El primer desertor del Pacífico lo fue Gonzalvo de Vigo, marinero de Magallanes que se quedó en la Isla de los Ladrones.
72. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *El Conde de Nieva, Virrey del Perú*.— Lima, Imprenta Lumen, 1963.— Cap. III, pp. 140 y 161.
73. El nombre de "marica" se aplicaba en el XVI al hombre afeminado y por extensión a los invertidos sexuales, como hasta hoy se les nombra en Portugal. La palabra la usa Sarmiento de Gamboa para ponerla en labios de un sargento poseído por el miedo: "Yo me meo en la cama y llámome marica y no quiero ir al Estrecho". *Op. cit.*, T. I, p. 283).— Los expedientes por sodomía no son muchos, pero en lo que concierne a marineros y mozos de servicio en la armada y flota de las Indias se conservan algunos en la Sección Justicia del Archivo General de Indias de Sevilla. Hablando del vicio nefando entre los Gigantes de Santa Elena, el dominico fray Reginaldo de Lizárraga añade que para los sodomitas no hay más remedio que el fuego, lo que lleva a considerar el por qué de las penas tan severas que se aplicaban a los pecadores contra natura de la carrera de las Indias.
74. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 15; y T. II, p. 246.— En la mencionada *Instrucción* a Diego García y su armada destinada al Río de la Plata, se dice: "Otrosi: vos encargo que defendais a todas las personas que en el armada fueren, que no jueguen a naipes ni dados, porque de los semejantes se puede recrecer daño y escándalo y enojo e no es servicio de Dios que lo semejante consintais, ni es provecho del armazón".
75. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 189.— Las riñas de gallos han merecido la siguiente apreciación por parte de Antonio Pigafetta, el cronista de la expedición de Magallanes: "Crian —en la isla de Palaoán, archipiélago de las Filipinas— unos gallos grandes, que no se los comen por superstición, pero los adiestran en combatir, haciendo apuestas y ganando premios los propietarios de los vencedores". (*Op. cit.* Lib. III, p. 116).
76. Todos estos marineros serán debidamente estudiados en un trabajo que preparamos sobre los compañeros de Pizarro y que titularemos: "Los de Cajamarca".

Capítulo IV

LOS BARCOS QUINIENTISTAS

Con los nombres imperfectos de *naos* y *navíos*, mencionan las crónicas quinientistas a todos aquellos barcos que van del bergantín a la galera. Nosotros, por seguir demasiado a los cronistas, hemos incurrido alguna vez en la misma tentación. No obstante, dispuestos a subsanar el yerro, presentamos aquí a los diversos tipos de naves que de una manera directa o indirecta tuvieron que ver con el Perú en el transcurso de la décimasexta centuria. Perseguimos con esto, clarificar un panorama que de puro viejo y especializado no siempre se ve con nitidez. Empezaremos con la *galera*, obsesión de los virreyes de estos reinos, quienes siempre tuvieron una o un par en el Callao, listas para salir a combatir a los corsarios con los que de cuando en vez los regalaba Isabel de Inglaterra; continuaremos con la *carraca*, lenta y pesada pero muy segura para el transporte de tropas y mercaderías; luego la *carabela*, con perfil de adolescente a pesar de su experiencia lusitana y berberisca, así mismo amiga de los soldados y comerciantes; finalmente el *galeón*, enorme, lento, señorial, y primordialísimo integrante de las flotas de Indias, aquellas que partían de Sanlúcar y arribaban al Nombre de Dios, dejando allí a los pasajeros que venían a estas tierras peruleras. Cerrando filas en esta formación boyante y marinera estaban los barquichuelos que entonces nombraban *fragata*, *patache*, *zabra*, *galeota* y *bergantín*. Los veremos en aguas marinas, lacustres y fluviales, pero siempre navegando este Perú que tanto se prestaba a los descubrimientos. Y así, unos por sus velas, otros por sus bogadores, se acercarán esta vez hasta nosotros para mostrarnos de verdad cómo fueron.

LA GALERA

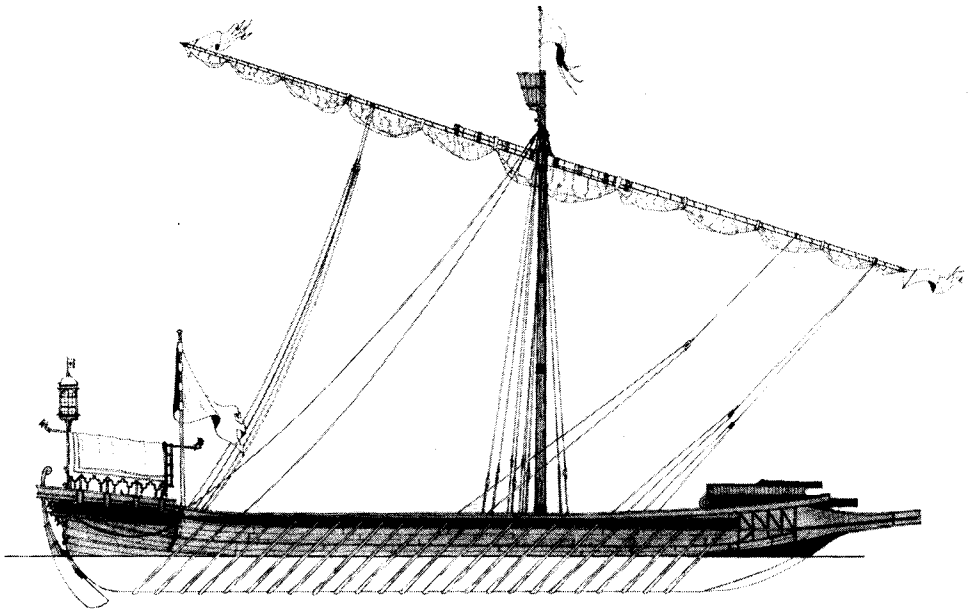
Hija del *trirreme* romano, nieta de la *hekatontora* griega, y bisnieta del *kepen* egipcio, la galera de los medievales fue la *Reina del Mediterráneo*¹. Su largo cuerpo —semejante al de una escolopendra gigante de cincuenta extremidades— tenía un avanzar lento y majestuoso; sus mástiles siempre estaban adornados con alegres banderolas y graciosos gallardetes; las velas, lucían los más preciados emblemas, si no escudos o imágenes sagradas; la alta popa, un señorío imponente; la proa con espolón, lo mejor de su defensa. De este modo, olvidándonos de los galeotes que remaban en su vientre de madera y maldecían a los cuatro vientos el rebenque del cómitre, la galera llegó puntual y golosa al combate de Lepanto. Allí —año 1571—, conoció la plenitud de su gloria, vivió su cenit naval, pero luego de esta gran actuación se adentró en la decadencia, subsistiendo enferma y agónica hasta mediados del siglo XVIII. Entonces, la más temible nave de guerra cesó de surcar el Mediterráneo para fondear en los puertos y convertirse en cárcel. Se siguió escuchando el ruido de las cadenas, pero cesó el chapalear de los remos. Y mientras el Rey de España firmaba su famoso edicto suprimiendo el cargo de General de las Galeras Reales (1748), las gloriosas naves, aquietadas ya por la vejez, envidiaron el apogeo del navío. Así acabó la galera, la *Reina del Mediterráneo* a través de muchos siglos de Historia².

Según los versados en este tipo de naves, la galera quinientista, tenía en España 47 metros de eslora y 142 cuadernas separadas 25 centímetros, formando así, con la quilla, el costillaje. *“Las cabezas de las cuadernas se unían al durmiente, y entre sí, las correspondientes a una misma cuaderna, mediante baos. Seis varengas equidistantes y paralelas al durmiente completaban la trabazón de lo que formarían el casco con doble forro, y la cubierta, empleándose en el conjunto, maderas de encina, abeto, haya, roble y pino. De la roda salía el espolón, afirmado a ella por el tajamar y constituido por un tronco de abeto de 5 a 6 metros de longitud, cuya finalidad a cosa de un metro de la línea de flotación, era embestir a las naves enemigas aprovechándose también para amurar en él la vela del trinquete. El triángulo formado por el bao a cuatro metros de la roda, constituía un espacio denominado tamboreta y desde el cual se hacía la maniobra de anclas, en las galeras llamadas ferros; en combate se situaban allí los artilleros y los proeles que tenían la misión de lanzar los garfios de presa a la galera contraria. A popa, la línea transversal a seis metros del codaste, señalaba la cara proel de la carroza o alojamiento del capitán, oficiales y personas de distinción... Entre la carroza y la tamboreta quedaba una plataforma de 37 metros de largo por 8 de ancho,*

denominada talar, rectángulo cuyos lados transversales compuestos por dos gruesas piezas de madera unidas a la cubierta y saliendo de la borda cuatro metros, eran los yugos, enlazados a banda y banda, en sentido longitudinal, por las postizas o vigas, unidas así mismo a la cubierta mediante 57 piezas llamadas bacallares o bacalaos, armazón cubierta por último con tablas. A lo largo del talar, o sea en el sentido proa-popa, y separadas un metro, se levantaban las sobrepujias hasta la altura también de un metro, resultando el compartimiento rectangular conocido por crujía, destinado a guardar velas y pertrechos, y cuya cara superior se cerraba con cuarteles, quedando un pasillo para circulación de soldados y marineros, así como para que el cómitre, sotacómitre y alguaciles vigilaran la boga de los galeotes; la estampa de la crujía con el cómitre azotando a la chusma para aumentar el ritmo de la boga, ha sido muy divulgada. Por la cara de popa de la tamboreta, en la extremidad proel del talar, había otro espacio llamado corulla, y era la batería de la galera. Sobre la corulla y apoyada en puntales hasta dos metros por encima de la cubierta, había la arrumbada, plataforma de combate y asalto³.

De los mástiles, velas y banderines se llega a decir lo siguiente: "El número de palos (árboles) fue aumentando de uno hasta tres, recibiendo los nombres de trinquete, maestro y mesana. El maestro, tres metros a proa del centro de la galera, por ser el de más robustez y altura (unos 23 metros); el trinquete, a proa, atravesando la arrumbada, tenía alrededor de 17 metros de largo. Las antenas donde se envergaban las velas estaban formadas por dos piezas, car y pena. En las galeras de dos palos (las de tres eran poco frecuentes) dichas antenas tenían la misma longitud de 30 metros y la superficie máxima de velamen solía ser de 500 metros cuadrados; las velas eran de distintos tamaños, y largaban según la intensidad del viento y se les daba los nombres de gran marabuto, marabutin, burda, bastarda, pollaca y treo, esta última, cuadra, y para navegar en popa con viento duro. De los palos y antenas pendían banderas de variado colorido, recibiendo, según la forma y el lugar donde se izaban, los nombres de gallardete, pinola, tordano, flámula y estandarte"⁴.

Finalmente los galeotes, que se dividían en "remeros de buena boyá" o voluntarios; "forzados" o condenados por delito, los cuales eran temporales o perpetuos; por último, los esclavos, casi siempre prisioneros de guerra. "Es muy conocida la disposición de los remeros encadenados a los bancos, dejando espacio a crujía para el cómitre (arráez de los árabes y berberiscos), que 'mosqueaba' con el rebenque (en las galeras, corbacho) al galeote que no siguiera la boga del espalder, remero de espal-



La Galera
(Composición de Luis Toscano).

das a popa, que marcaba el compás cuando no lo hacía el propio cómitre... La cámara de boga ocupaba 32 metros de talar, con 26 bancos por banda de 2.38 metros de longitud, 0.17 de anchura y 0.14 de espesor, separados 1.24. Los bancos, forrados de piel de vaca, formaban un pequeño ángulo respecto al través a fin de que los remeros pudieran desarrollar mayor fuerza; durante la boga un pie lo mantenían en la plataforma llamada banquetta y otro lo adelantaban al travesaño conocido por remiche, que les servía de apoyo. Sobre las postizas iban los toletes de encina, donde se apalancaba cada remo, unido a dicha cabilla por un anillo de cabo llamado estroba, como ahora. La longitud de los remos, al aumentar para darle mayor brazo de palanca, llegó a dimensiones de 15 metros. En las galeras ordinarias cada remo, construido de haya, tenía 12 metros, siendo su punto de apoyo a 8.5 metros del extremo de la pala, manejándolo cinco o seis hombres el más próximo a la crujía empuñándolo por el extremo y los otros por unos asideros en el guión llamados manetas. La boga se hacía, como se ha dicho, por el espalder a golpe de pito del cómitre, y los métodos empleados eran: boga a pasar el banco o haciendo que el guión del remo rebasase la bancada de delante al llevar la pala hacia proa; boga por dentro del banco, en la cual el guión no llegaba al banco citado, siendo una boga lenta y de menor amplitud de palada; boga a tocar el banco, usada en revistas y exhibiciones, que consistía en bajar el guión hasta que tocara el banco delantero antes de meter la pala en el agua, resultando así que toda la palamenta describía una curva muy vistosa; pasa-boga o lo mismo que la boga a tocar el banco, pero más rápida. El ritmo de boga dependía de las ocasiones, y éste y la velocidad correspondiente, eran: 28 paladas por minuto, media hora a ocho nudos; 24 paladas por minuto, dos horas a cuatro nudos, y 22 con relevos, ocho horas a tres nudos. En esta boga con relevos, conocida con el nombre de bogar por cuarteles, bogaba la mitad de proa de una banda y la mitad de popa de la otra, cambiándose luego al contrario, el relevo siguiente. En la banda de babor de la galera había un banco menos, es decir, 25 en lugar de 26, y el puesto que hubiera correspondido al banco, el noveno a partir de la proa, lo ocupaba el fogón; a la otra banda, estribor o diestra, como se decía en las galeras (la de babor, era la siniestra), iba el esquife, embarcación de ocho metros de eslora por dos de manga y seis remos a cada banda"⁵.

Componían la dotación de una galera: el capitán, el piloto, cómitre y sotacómitre, tres o cuatro alguaciles, un capellán, un escribano, calafate, carpintero y varios ayudantes; treinta o cuarenta marineros, un cabo bombardero y hasta diez artilleros, 116 soldados que en las galeras de Malta aumentaban a 280, y

los galeotes. Estos últimos eran 255 en una galera ordinaria (51 bancos con cinco hombres cada uno) y en las galeras reales 366 (61 bancos con seis hombres cada uno). La galera, pues, antes del combate, podía tener unos 430 hombres, si era común, y hasta 705, si estaba asignada a un monarca⁶.

Por un lienzo atribuido a Cornelis Anthoniszoon (1500-1555), podemos apreciar cómo fueron las galeras portuguesas. Tenían unos 40 metros de eslora por 8 de manga, palo mayor y mesana, cada una con su cofa y vela latina; proa baja con bauprés y una pieza de artillería. La carroza era una tienda de lona a dos aguas; el pabellón lucía en el mastelerillo mayor, haciéndole escolta cuatro banderas en la proa y otras tantas en la popa. Los galeotes remaban protegidos por escudos adargados⁷.

La galera francesa —famosa ya en 1270 bajo el reinado de San Luis— también es posible reconstruirla mediante pinturas del Renacimiento. Era de proa muy alta, con las cubiertas proyectadas hacia ella; la popa, en cambio, estaba dirigida hacia atrás y carecía de carroza, supliéndola un simple castillete de madera cubierto de lona. Galera hubo con un palo de vela cuadra y doce remos por banda; otra, de dos palos con velas también cuadradas, luce nueve remos a cada lado. Esta economía de remos lleva a sospechar que el pintor se ha tomado licencias artísticas. Los modelos se han escogido en este caso, de tallas francesas de 1518 y 1522, pero están referidas a galeras de la Edad Media (siglo XIII). Hacemos la salvedad porque desconfiamos de esta reconstrucción arqueológica⁸.

Las galeras pontificias —según dibujo de Brùeghel el Viejo y grabado de Fr. Huys en 1550— median 25 metros de eslora por 6 de manga; la proa era baja y descubierta con una gran pieza de artillería al centro de ella, dos regulares a sus lados y otras pequeñas en los extremos, sumando el total siete bocas de fuego, todas "*piezas gruesas*". La popa estaba coronada por un falso castillete que asomaba sobre el agua a manera de repisa, el cual era abierto, con estructura de madera, tendal de lona a dos aguas y bordas con saeteras para descargar los arcabuces. El único mástil es grueso y sostiene una gran vela latina. Las bandas son de 20 remos, estando los galeotes defendidos por un cobertizo de madera, inclinado hacia adentro. El pabellón flamea a la entrada del castillete, campeando en él las llaves cruzadas de la Iglesia de Pedro; banderolas menores se ven en el mástil y en el extremo superior de la antena⁹.

Por el cuadro de la batalla de Lepanto conservado en el Palacio del Duque de Híjar, descubrimos a la galera turca. Es nave más bien baja, de un solo palo, con espolón y caseta en la proa, encerrando tal caseta un cañón grande y dos pequeños. La carroza es un castillete entoldado a dos aguas; las banderas lucen

todas la Media Luna agarena; los remos por banda suman dos docenas. Otra pintura que se conserva en el Museo de Greenwich representa a las galeras del Gran Turco con 25 y 30 remos por banda y dos galeotes por remo, estando protegidos estos últimos —como en el caso de la galera papal— por un cobertizo de madera inclinado hacia el interior. La medida de una galera turca común sería 30 metros de eslora por 5 o 6 de manga¹⁰.

Regresemos a las galeras españolas. Eran, a lo que se aprecia, muy recias: un combate entre barcos holandeses y galeras del Rey Católico en la costa de Flandes en 1602 nos muestra la solidez de estas galeras. Allí se aprecia a una de ellas desarbolada y hundiéndose mientras que los remeros engrillados se van al fondo con ella. La carroza, con castillete de madera de techo calado para cubrirse con lona, era otro de los baluartes de la arcabucería, asomando entre las nubes de pólvora el estandarte real y, como remate de la popa, un gran fanal de cristales dedicado a las señales nocturnas. Este fanal, propio de todas las galeras, se confeccionaba muy decorativo¹¹. De la expedición de Carlos V a Túnez en 1535 hay un grabado de la época que se refiere al asalto y toma de La Goleta. Allí las galeras están “*codo a codo*”, con las proas hacia tierra y descargando su artillería sobre la sitiada fortaleza. Les han quitado los mástiles, cada nave luce seis banderas; hay escudos redondos y cuadrados para proteger a los remeros; dos cañones por proa es la dotación de fuego por galera. Tienen 25 o 30 remos por banda; el cómitre, desnudo de la cintura para arriba, acciona un rebenque de hasta dos metros de largo¹². En Lepanto las galeras españolas eran casi todas de un árbol, castillete de proa con uno o dos cañoncillos y 23 remos por banda; las velas portan la cruz, las banderas el águila bicéfala de la Casa de Austria. Los arcabuceros están disparando en las bordas, carroza, y castillete o caseta artillada de proa mientras los alabarderos esperan la hora del abordaje, aprestándose a combatir cuerpo a cuerpo¹³. Esta era la parte bélica del espectáculo, a la que seguía la victoria festejada igual que un día de regocijo. Pero por mucho alborozo que se desplegara aunque luciera dorada la *Reina del Mediterráneo*, el negro mundo de su interior era letra de otro cantar. Don Quijote y Sancho tuvieron oportunidad de conocer una “*cadena de galeotes, gente forzada del Rey*”¹⁴, destinada a las “*gurapas*”¹⁵, nombre que daba el populacho a las galeras; y también un día de fiesta en Barcelona, puerto donde estas naves de forzados vivían momentos de alegría: “*Tendieron don Quijote y Sancho la vista por todas partes; vieron el mar, hasta entonces de ellos nunca visto... vieron las galeras que estaban en la playa, las cuales, abatiendo las tiendas, se descubrieron llenas de flámulas y gallardetes, que tremolaban al viento, y be-*

saban y barrian el agua; dentro sonaban clarines, trompetas y chirimías, que cerca y lejos llenaban el aire de suaves y belicosos acentos. Comenzaron a moverse y a hacer modo de escaramuza por las sosegadas aguas, correspondiéndoles casi al mismo modo infinitos caballeros que de la ciudad sobre hermosos caballos y con vistosas libreas salían. Los soldados de las galeras disparaban infinita artillería, a quien respondían los que estaban en las murallas y fuertes de la ciudad, y la artillería gruesa, con espantoso estruendo, rompía los vientos, a quien respondían los cañones de cruja de las galeras. El mar alegre, la tierra jocunda, el aire claro, solo tal vez turbio del humo de la artillería, parece que iba infundiendo y engendrando gesto súbito en todas las gentes. No podía imaginar Sancho cómo pudiesen tener tantos pies aquellos bultos, que por el mar se movían"¹⁵. Pero por muchas fiestas y salvas de cañón no mejoraba el vivir de los remeros, bogando a tocar el banco como era uso en revistas y exhibiciones. Sobre ellos poco vamos a hablar ahora; sírvanos recordar, para acercarnos a su penoso mundo, la exclamación del pícaro Guzmán de Alfarache puesto al remo de por vida: "*Galeote soy, rematado me veo...*"¹⁷.

La vida del galeote no podía ser más desdichada: moscas de día y chinches de noche, trabajo a cualquier momento y latigazos por añadidura. Era, como lo dice Miguel de Cervantes, la muerte civil. Valga, sin embargo, el pasaje, paña volver a visitar a los remeros. Eran, como vimos, de tres categorías: las *buenas boyas* o galeotes voluntarios que remaban a sueldo o por cumplir un voto religioso; los *forzados* o condenados por delincuentes; y los *esclavos* que no eran otros que los piratas cautivos, principalmente turcos, berberiscos e ingleses. *Perro viejo* se denominaba al galeote veterano o *andado en galeras*, como se decía; los otros eran *bisoño*.; todos juntos se nombraban *chusma* y también *ratas de sentina*.

Aunque los galeotes en el Perú fueron muchos luego de la derrota de Gonzalo Pizarro, ninguno quedó aquí por enviarse todos a España. Es verdad que para entonces —como lo veremos a su tiempo— existía en nuestro mar una galera y que en ella hizo su viaje (o parte de él) el licenciado Pedro de la Gasca, pero ésta tenía su tripulación completa y no dio cabida a ningún galeote gonzalista. Posteriormente los virreyes soñaron con fabricar galeras y poder repeler a los corsarios isabelinos, pero si bien esto llegó a cristalizar, las tales galeras resultaron un fracaso marino, terminando a mediados del siglo XVII convertidas en cárceles de negros y mulatos, como nos contará después ese Pedro de León Portocarrero a quien nosotros seguimos llamando el Judío Anónimo. Este nos relatará que las galeras del Callao no pasaban de dos y que de allí se sacaban los presos

para servir en las obras públicas que el Rey tenía en tierra... Sin embargo, el mayor sueño que forjarse pudo con las galeras del Mar del Sur lo tuvo Lope de Aguirre. Cuando conocamos la Segunda Navegación del Amazonas y el proyecto del Fuerte Caudillo de los Marañoses de tomar Panamá para construir allí varias galeras y venir en ellas a capturar el Perú, entonces estaremos frente al momento que anunciamos.

LA CARRACA

Fue el buque de mayor porte de su tiempo, según las Partidas del Rey Alfonso X, *el Sabio*, aunque sobre esto hay opiniones que dudan al entender que eran más grandes los navios redondos medievales. De todos modos, la carraca es recordada así por el *Rey Sabio*: "*Navios para andar sobre el mar son de muchas guisas e por ende pusieron a cada uno de aquellos su nombre, según la faición en que es fecho; ca a los mayores que van a dos vientos, llámanlos carracas, e destos y a de dos mastes e de uno*"¹⁸.

La carraca, pues, era el buque mercante por excelencia. "*Pesado, sin rasgos de elegancia, todo lo sacrificaba al interés del transporte. No constituía, por lo demás, un tipo distinto de nave. Al perfeccionarse la construcción, lo que había sido carraca para los autores de las Siete Partidas, era coca medio siglo después. En 1315, Barcelona las tenía de dos y de tres puentes, en tanto que las Ordenanzas de 1228 hablaban sólo de embarcaciones de dos puentes. A fines del siglo XIV los documentos oficiales de la Corona de Aragón, examinados diligentemente, por D. Antonio Capmany, mencionaban los navios de tres mil salmas, correspondientes a cuatrocientas toneladas. El historiador catalán habla del encuentro que en 1334 tuvieron diez galeras genovesas con cuatro naves de Barcelona al pasar por el canal de Mallorca. Y dice que las cuatro naves catalanas iban a Cerdeña llevando mil ochocientos soldados, lo que correspondía a quinientos hombres por cada buque. Se refiere también al naufragio de otra nave catalana que en 1353 llevaba cuatrocientos ochenta genoveses prisioneros de guerra, lo que con sus ochenta hombres de tripulación hace un total de quinientas sesenta personas a bordo. Mateo Villani dice que en aquel mismo año, la armada que partió de Cataluña contra genoveses, tenía tres grandes cocas encastilladas, con 400 combatientes cada una. Por los años de 1417 —prosigue Capmany— el corsario catalán Pedro Santón tenía infestado el Archipiélago y los mares de Siria con una nave de novecientas botas, que llevaba a su bordo quinientos hombres, de modo que los venecianos hubieron de armar una escuadra de galeras para*

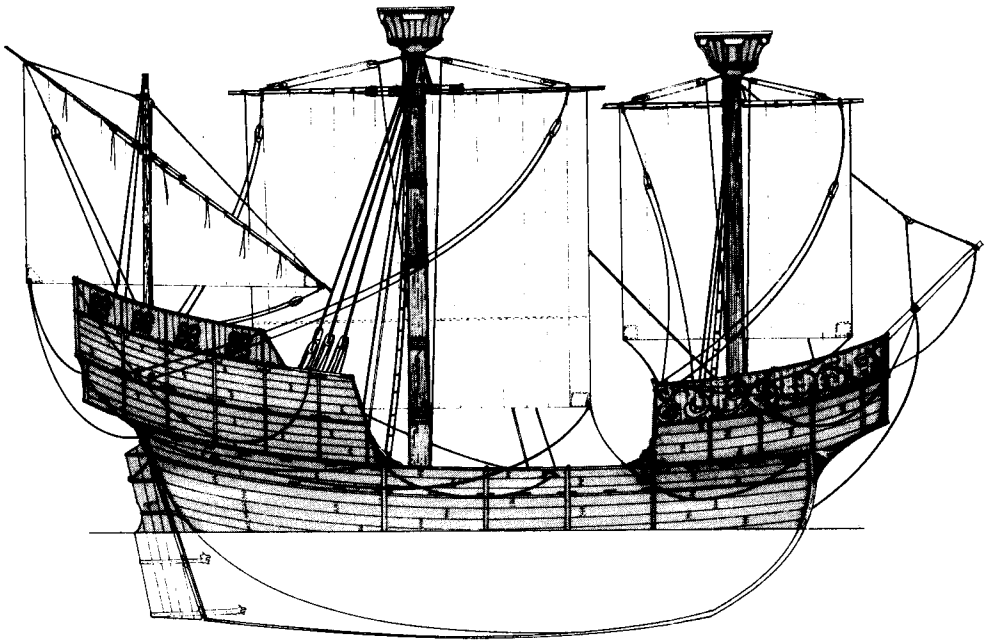
*perseguirle. También nos refieren los Anales de Bonicontrio que estando el rey Don Alfonso de Aragón en el sitio de Gaeta, llegó una nave de Cataluña con setecientos ballesteros; bien podemos suponerle unos ochocientos hombres con la tripulación. De este mismo rey dicese que poseía una nave de cuatro mil botas, cuyo ejemplo imitó Venecia, y que después mandó construir otras dos, las mayores que se vieron surcar el Mediterráneo*¹⁹.

Apreciada la capacidad de la carraca, pasaremos a describirla tal como se construía en Génova, Venecia, España, Francia, Portugal y Flandes. *“Caracterizaban a la carraca sendos castillos volantes a proa y popa, cubierta con castillo, combés y toldilla; en el combés había una gran escotilla de carga; el palo mayor era bastante más alto que el trinquete, y éste a su vez que el de mesana; en el palo mayor izaban una gran vela cuadra, y latina la de mesana; disponían de cofas, donde iban honderos, arqueros y tropa armada de falconetes; el costado lo tenían reforzado por gruesos cinturones y bulárcamas; la popa, por encima del timón, era cuadrada*²⁰.

Nuestra admiración sube de punto cuando apreciamos que la *Charente*, carraca francesa mencionada en la *Chronique de Louis XII*, era capaz de portar mil doscientos soldados y trescientas piezas de artillería. En el siglo XV, la carraca oscilaba entre las 200 y 600 toneladas; a fines del siglo XVI los lusitanos las tenían de 2,000 para su tráfico con las Indias Orientales²¹. No en vano Pedro Mártir de Anglería reconocerá a la carraca: *“nave de carga monstruosa”*²². Estas grandes carracas tomaban el nombre de *carracones*. *“Francisco I de Francia poseyó una de estas carracas de gran porte, célebre por la catástrofe que la destruyó, en 1545, cuando aparejaba en el Havre para ir a luchar contra los ingleses frente a la isla de Wight; según cuenta Martin du Bellay en sus memorias, era el mejor buque de la mar poniente, muy velero y con capacidad para 800 toneladas de carga; el rey había mandado preparar un espléndido festín, al que invitó a las nobles damas de su séquito, pero una imprudencia de los cocineros motivó el incendio que lo redujo a cenizas, lográndose recuperar tan sólo sus 100 cañones de bronce”*²³.

Sospechamos que el famoso *“Galeón de los Gobernadores”*, propiedad de Pizarro y Almagro, fue una *carraca* de poco tonelaje, aunque a decir verdad, era el más pesado buque de su tiempo mecido por el Mar del Sur. Conviene aclarar, sin embargo, que de ser carraca fue construida en Panamá, porque hasta entonces ninguna carraca española había vencido el Estrecho de Magallanes. La presunta carraca perulera, caso único en nuestro quinientista Mar del Sur, desapareció sin pena ni gloria pues se ignora su final.

La Carraca
(Composición de Luis Toscano).



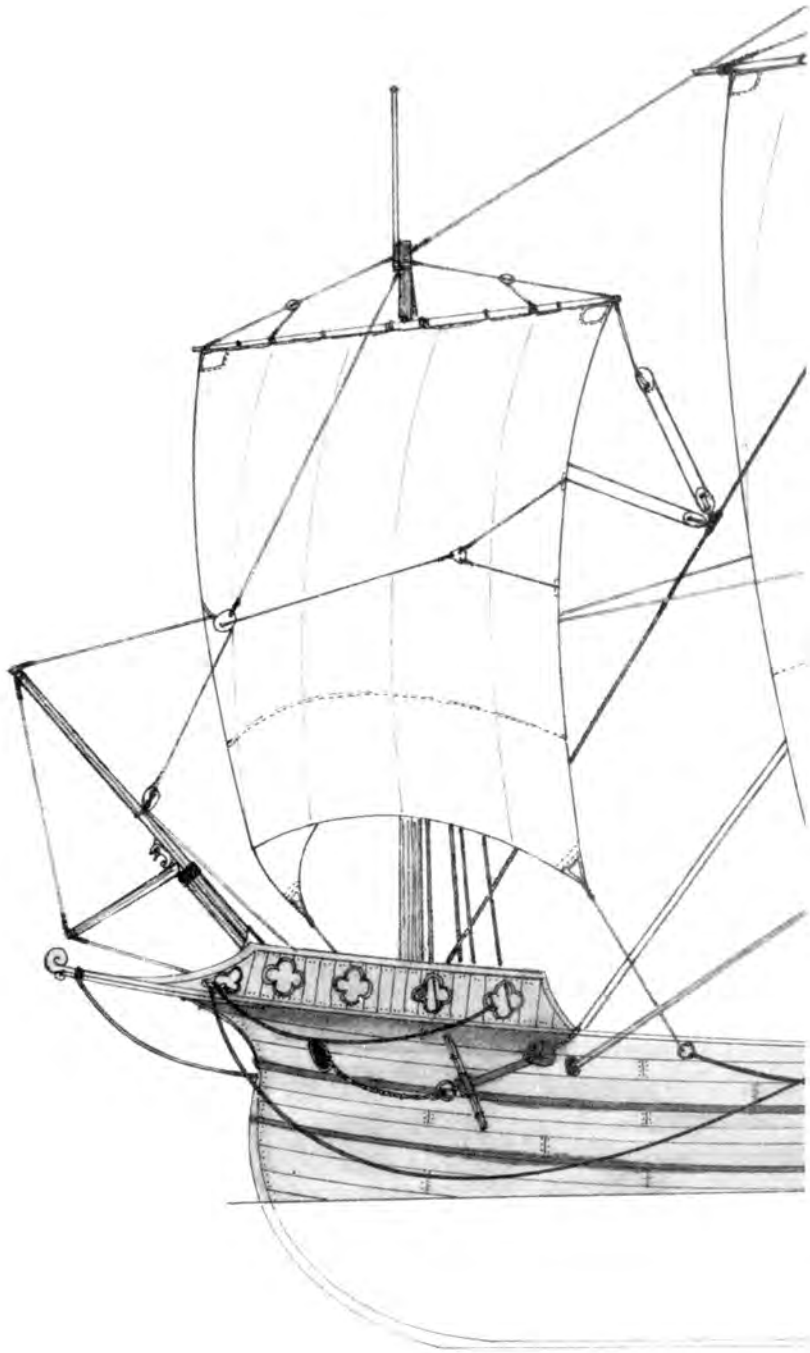
LA CARABELA

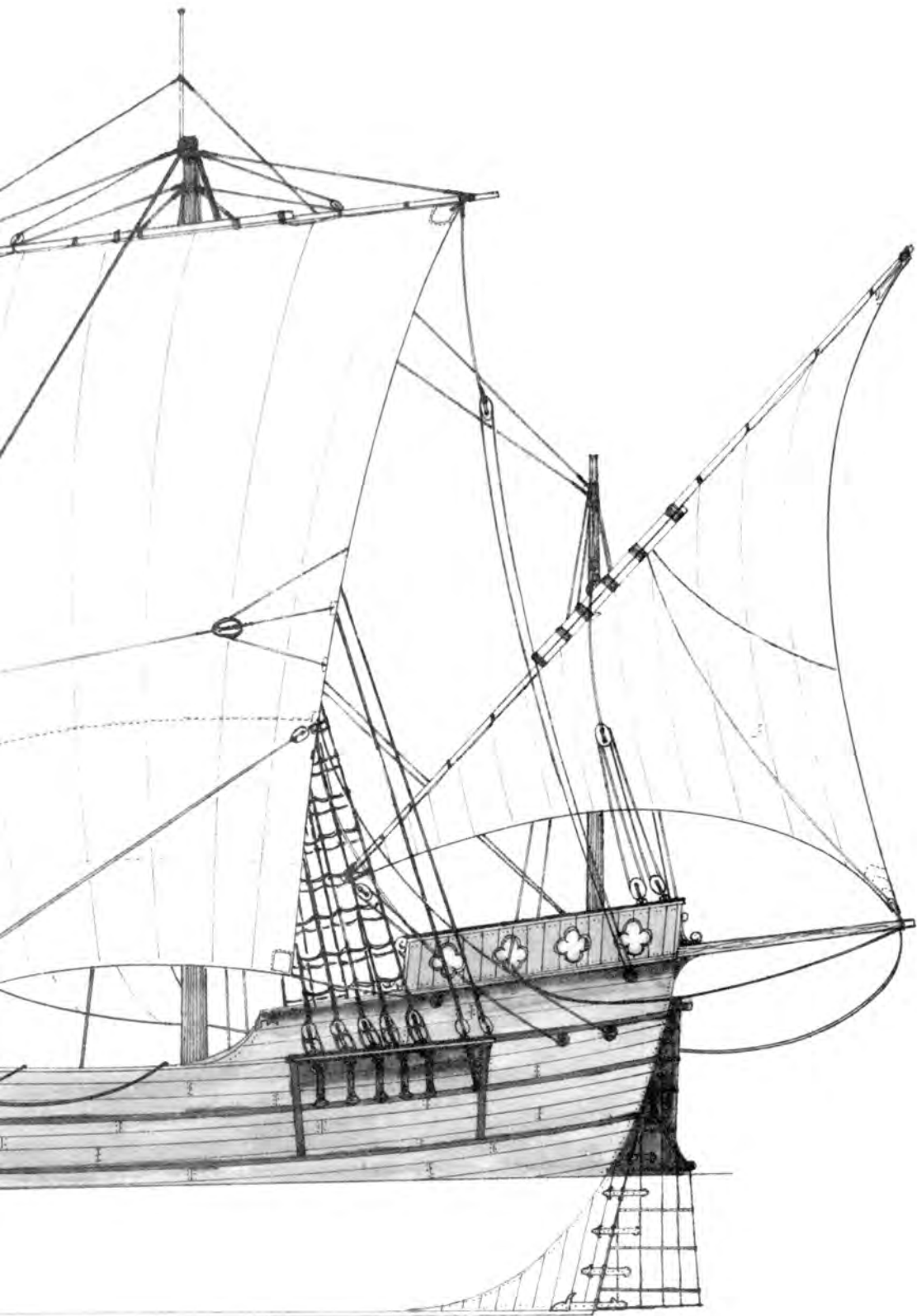
Hija del *carabo* berberisco y del *barinel* lusitano, la carabela se lanzó a los mares para convertirse en la dominadora de un instante decisivo y famoso: el de los descubrimientos geográficos.

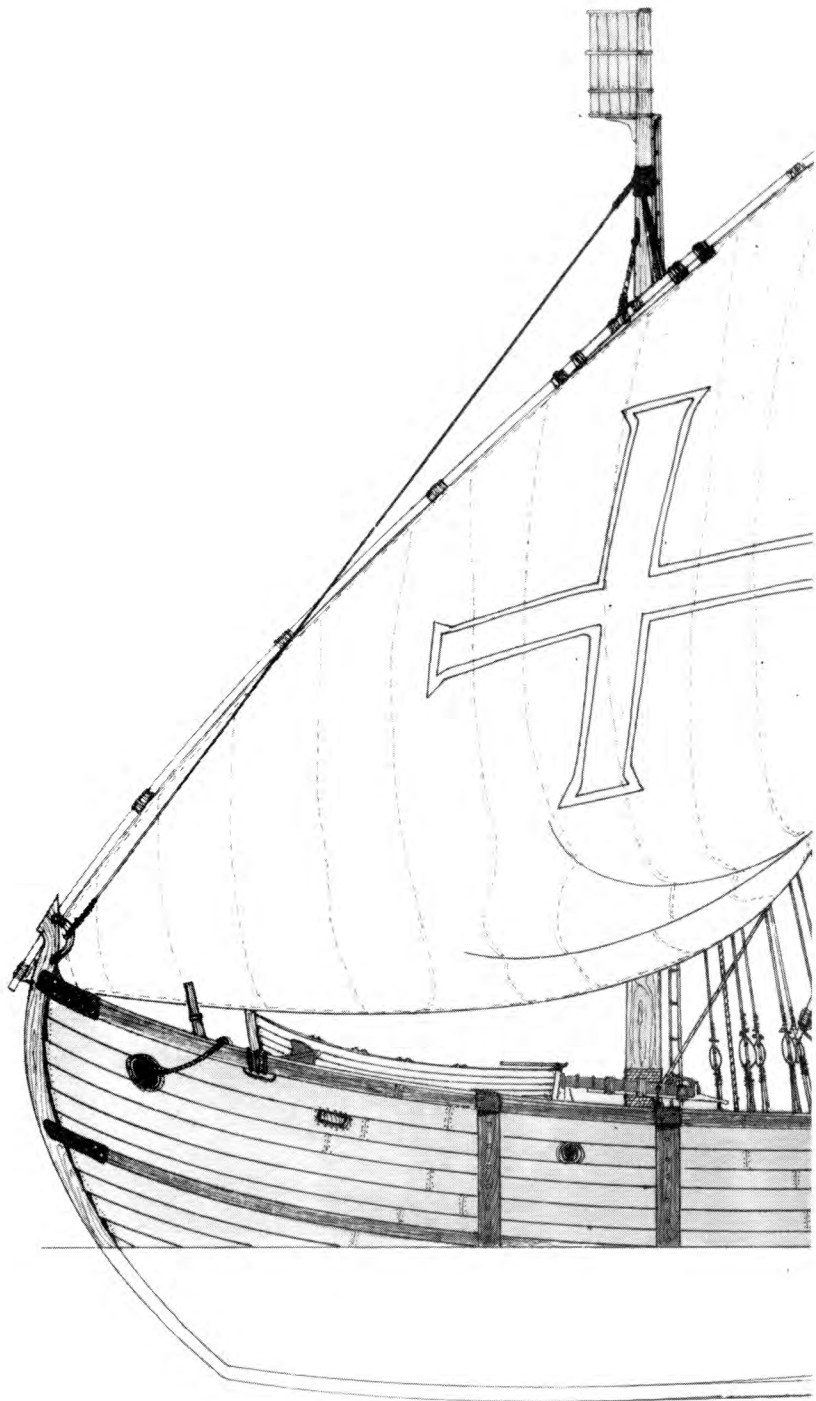
*"La típica carabela lusitana tenía un desplazamiento de 60 toneladas, 75 pies de eslora entre perpendiculares, 25 de manga, dos o tres palos con velas latinas, sin bauprés y sin trinquete; el mayor, en la medianía, izaba una antena de longitud igual a la eslora. En el siglo XIII había en Portugal carabelas latinas dedicadas a la pesca y al comercio de cabotaje. Después, en el siglo XV, los mismos portugueses las perfeccionaron a la vista de la experiencia de sus viajes a lo largo del continente africano. Grandes maestros en el arte de la construcción y gobierno de carabelas; guardaban celosamente en secreto cuanto a ellas se refería; sin embargo, las gentes marineras de la Baja Andalucía también las conocían bien. Para evitar intromisiones extranjeras en las aguas y costas que iban explorando, los portugueses hicieron correr la voz de que sólo carabelas podían emplearse en aquellas navegaciones y que a los navíos redondos les era imposible dar vuelta, en el supuesto de que lograran arribar a Guinea. A propósito de esto se cuenta que en la expedición de Diego de Azambua, la cual salió de Lisboa el 12.12.1481, figurando en ella hombres que tanto habían de destacar, como Bartholomeu Dias y Joao Alfonso de Aveiro, iban, aparte de noventa carabelas, dos urcas de transporte convoyadas por Pedro de Evora, con el encargo de unirse a la armada en la bahía de Bazeguiche, al sur de cabo Verde: tales urcas, de 400 toneladas, habían cargado artillería, piedra y madera para la construcción de fortalezas en Mina; cumplido el objetivo se destruyeron para dar apariencia de realidad a la leyenda de que únicamente las carabelas volvían de allí. Relacionado con lo mismo, se dice que durante cierta comida, el Rey de Portugal hablaba sin darle aparentemente importancia, de que si algún barco de aparejo redondo se atrevía a emprender viajes parecidos a los de las carabelas, jamás regresaría. Al escuchar esto el célebre piloto Pero de Alenquer, contestó que él se comprometía a la vuelta con cualquier clase de navío por grande que fuera, lo cual refutó enseguida el soberano diciendo que ahí estaba el ejemplo de lo que sucedió a las urcas, y ante la insistencia de Alenquer, manifestando que se hallaba dispuesto a probarlo, le atajó con brusquedad, diciéndole: A un pecho villano no hay cosa que no le parezca que hará, y al fin no hace nada. Terminada la comida, el rey mandó llamar a Alenquer y reservadamente le dió la razón, aunque recomendándole silencio acerca del asunto, pues así convenía a su real servicio"*²⁴.

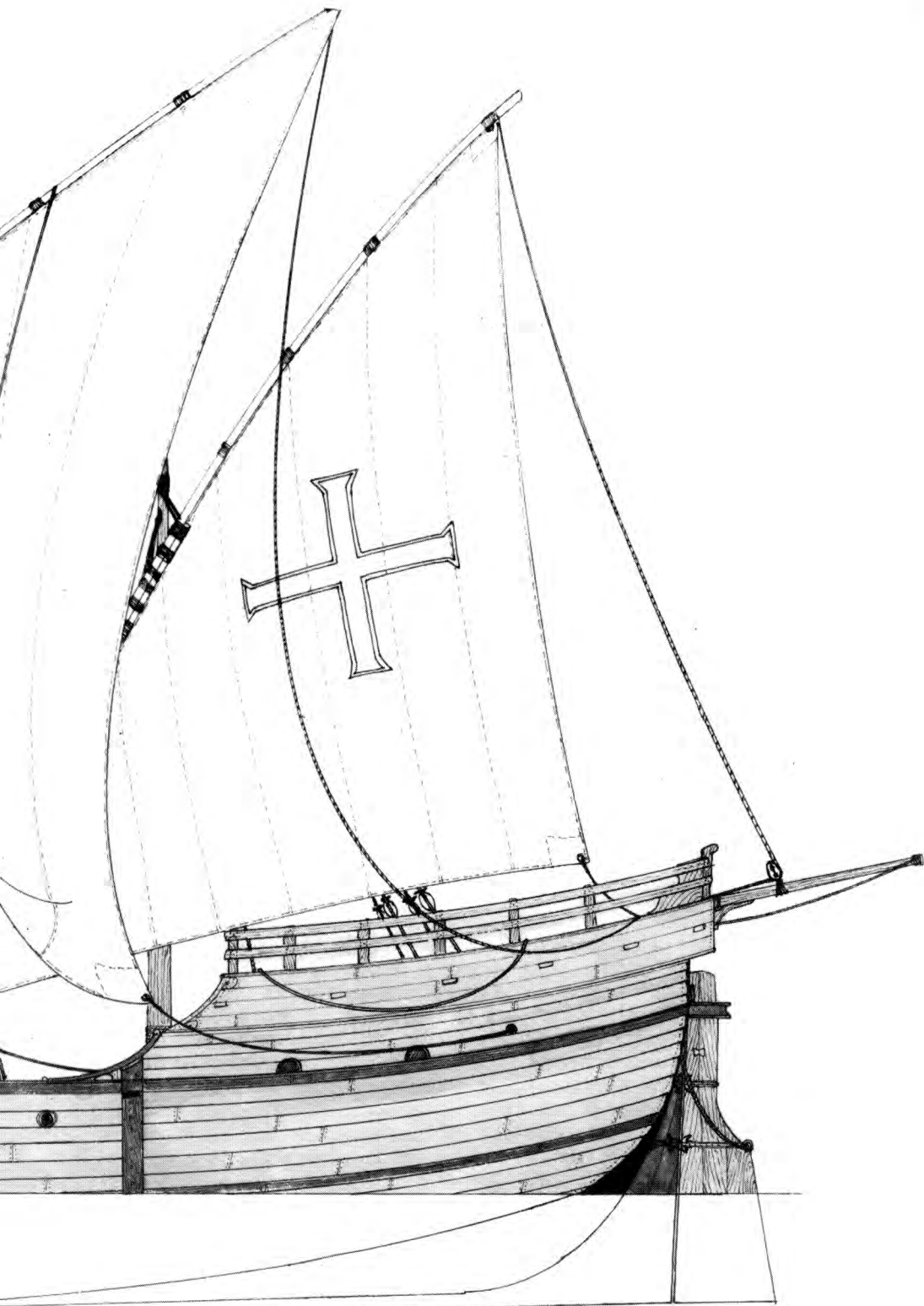
Carabela Redonda
(Composición de Luis Toskano).

Carabela Latina
(Composición de Luis Toskano).









Prosigue la fuente que consultamos: *“Comparadas con las naos, las carabelas tenían superior alargamiento y carecían de castillo. En el siglo XV izaban velas latinas en todos los palos, cualquiera que fuese el número de ellos, si bien, en determinadas circunstancias de viento por la popa, también largaban treos. Más adelante se las ve con cofa y aparejo redondo, ya sólo en el trinquete o en éste y en el mayor, llamándose las últimas, en opinión de Quirino de Fonseca y de Guillén, carabelas redondas o carabelas de armada... La carabela es conocida desde el siglo XIII, y si bien empleóse en expediciones militares, su cometido ordinario fue como buque de transporte o comercio; el ocaso de la carabela se apunta a finales del siglo XVI y consuma en el XVII”*²⁵.

Admitió la carabela al *carabelón* y al *carabelín*, o lo que es lo mismo, una versión grande y otra pequeña de su propia estampa. Al *carabelón* llamaban los mareantes cariñosamente *carabeloncilla*, y al *carabelín* *carabelilla*²⁶.

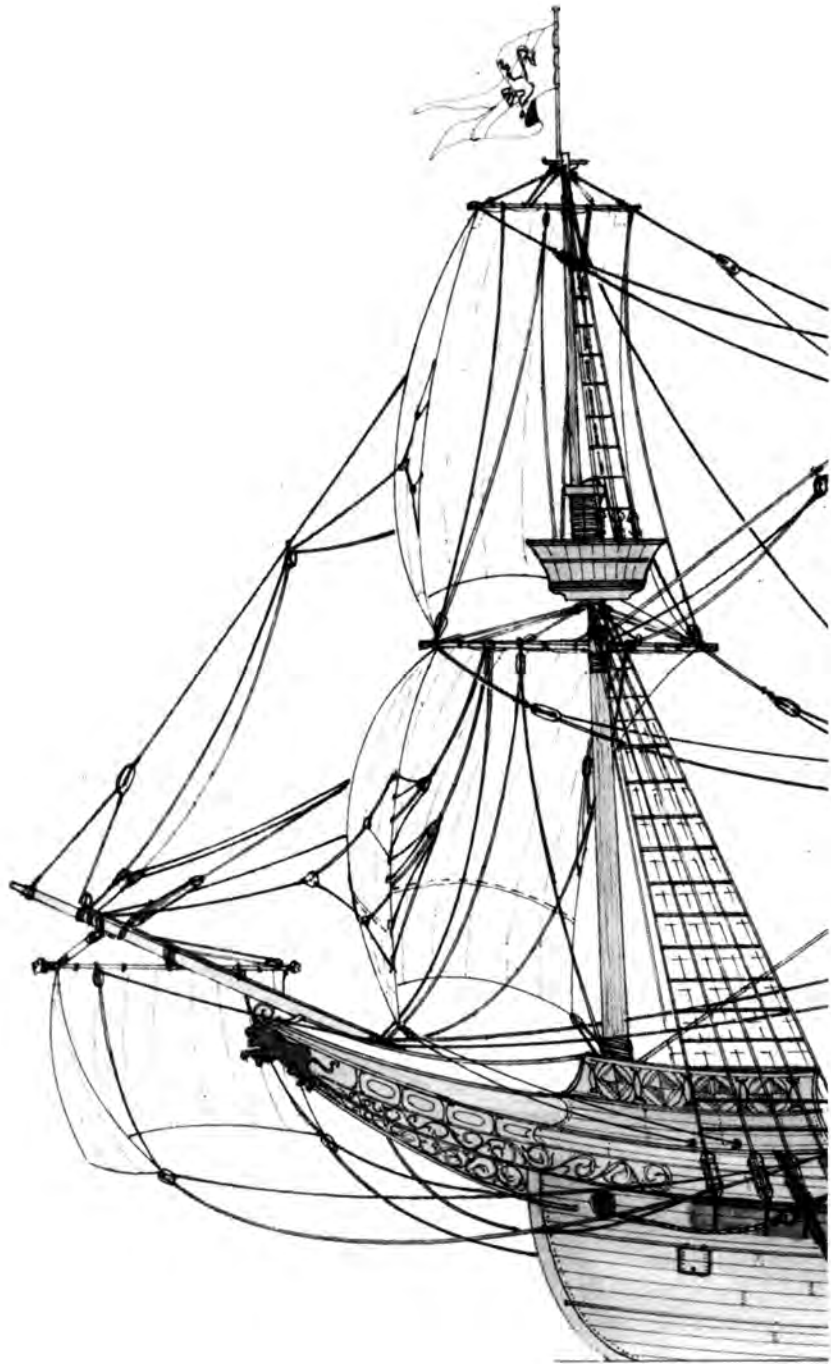
Las carabelas que primeramente tuvieron que ver con el Perú fueron las que pasaron a Indias a muchos de los conquistadores compañeros de Pizarro, pero el contacto más directo del Mar del Sur peruano con dicho tipo de barco debió darse en los tres viajes de descubrimiento que hizo el Marqués Gobernador, especialmente los primeros, donde figuran el *Santiago* y el *San Cristóbal*. No sabemos si fueron carabelas de verdad, pero ambas naves parecen haberse inspirado en ellas al tiempo de su construcción. Más adelante tendremos ocasión de comprobar su calidad marinera. Por ahora conformémonos con saber que las carabelas, carabelones y carabelines siguieron ligados al Perú (aunque indirectamente) casi hasta finalizar el siglo XVII, como lo demostrarían las flotas que anualmente salían de Sanlúcar y llegaban a Tierrafirme.

EL GALEON

Su nombre provino, a modo de aumentativo, de la palabra *galea*, que, según las *Siete Partidas*, servía para denominar antiguamente a la galera. Era, a decir de los conocedores, un *“bajel de alto bordo, más largo y estrecho que la nao, pero más corto y ancho, siempre en proporción que la galera. Señala el tránsito a los navíos de las carabelas y las naos, alcanzando su apogeo en el siglo XVI, cuando es la nave española del Atlántico, al demostrarse que los buques iniciadores de los grandes descubrimientos, las susodichas carabelas y naos, y menos aún las galeras y galeazas, no reunían condiciones para las largas derrotas transoceánicas. Y así, también los portugueses, muy partidarios de las carabelas en la primera época de sus*

El Galeón
(Composición de Luis Toscano).

195





exploraciones geográficas, luego de doblar el cabo de las Tormentas o de Buena Esperanza, dejaron de emplearlas en la navegación a las Indias Orientales.— En los galeones, sin remos, alterosos, pareciendo arrufados por la curva que señalaban el castillo y la toldilla respecto al combés, la proporción de manga a eslora oscilaba de uno a tres, cuatro o cinco. La forma de su casco tenía cierta semejanza con las galeras y de ahí el nombre. Su desplazamiento fue respetable comparado con el corriente en las naos y galeras. El San Martín, de 1582, llegaba a las 1,200 toneladas.— El aparejo general de estos buques solía ser: una cebadera en el bauprés, velas cuadradas en el trinquete y mayor, y latinas en el mesana y contramesana, de arbolar cuatro mástiles. Las velas latinas en antena o verga cangreja continuaron hasta mediados del siglo XVIII en los navios. Se cuenta del capitán de un barco inglés al que se le había roto la de su buque algo más abajo de la cruz, que cortó el paño sobrante a proa y obtuvo tan buenos resultados que por ellos se generalizó como vela cangreja, y el trozo de antena superior pasó a ser el pico de nuestros días.— Los galeones fueron navios tanto de guerra como mercantes, aunque, en particular, muchos de los que formaban parte de los convoyes al Nuevo Mundo eran, en nuestro concepto actual, mercantes armados. Pero el calificativo de galeón acostumbra a darse en su tiempo a todo buque de guerra poderoso, cual ocurriera con el célebre galeón de Venecia, que en realidad era una nave muy grande y sobrecargada de artillería; tanto es así, que el año 1569, sorprendida por un duro chubasco en el fondeadero de Malamocco, escoró de pronto, hasta dar la vuelta y perderse. En Francia, y en época de Francisco I, el nombre de galeón aplicóse a las galeazas construidas en El Havre y en la de Richelieu, a todos los navios de línea. En cambio, en Inglaterra el nombre de galeones se daba a los hombres de mar de los tiempos de la reina Isabel.— En las líneas de los galeones españoles influyó mucho el que fuera Sevilla el principal puerto de partida y llegada de las flotas del Nuevo Mundo. Las condiciones del río limitaban el calado, y de ahí el motivo porqué se construyeron muy panzudos. Como las obras muertas no sólo continuaban igual, sino que hasta ganaron en altura, era forzoso, para lograr buena estabilidad, la disminución gradual de la manga a partir de la línea de flotación, resultando, vistos de popa, de una silueta en forma de violín.— El motivo ornamental fue casi siempre el religioso, hasta bien entrado el siglo XVII. Durante toda la centuria anterior se acusó una influencia holandesa, viéndose corrientemente dos, y hasta en raras ocasiones tres galerías, y pletórico todo, luego, de exaltaciones barrocas hasta las vueltas de los jardines. Antes el espejo se pintaba o esculpía a medio relieve, muy seve-

LOS BARCOS QUINIENTISTAS

*ramente; en el centro, imágenes o escudos del Imperio, rematando el coronamiento artísticos fanales. En las capitanas el alarde ornamental alcanzó proporciones tan extraordinarias que se dictaron leyes restrictivas, pero aún así y con todo, hubo almirantes que costearon del peculio propio un lujo al que se consideraban obligados en honor a su alta representación*²⁷.

Cuando hablemos de la derrota de las Indias, volveremos a ocuparnos de los galeones.

LA FRAGATA

Se denominó fragata a todo buque de tres palos con cofas y vergas en todos ellos, proviniendo el nombre del griego *aphracta* que se aplicó primero a una embarcación pequeña y mediterránea usada hasta después de la batalla de Lepanto. Dicen que tenía doce bancos y un solo palo, en cada remo bogaba un hombre, y generalmente carecía de cubierta, vale decir, era una embarcación *abierta*, que esto y no otra cosa quiere decir la voz helena *aphracta*²⁸.

Esta fragata (omitidos los remeros) la encontramos en el Perú del siglo XVI en diferentes oportunidades. Tenían reputación de ser menores que galeazas y mayores que naos, conociéndose también con el nombre de *fregatas*²⁹. El perulero Melchor Verdugo las utilizó en su ataque al Nombre de Dios³⁰ y el ex-gonzalista Lorenzo de Aldana trajo una en su famosa armada que fondeó frente al Callao³¹. Posteriormente en los siglos XVII y XVIII, hubo fragatas en la costa de Arica, Tacna, Moquegua y Arequipa para el transporte de guano³².

EL PATACHE

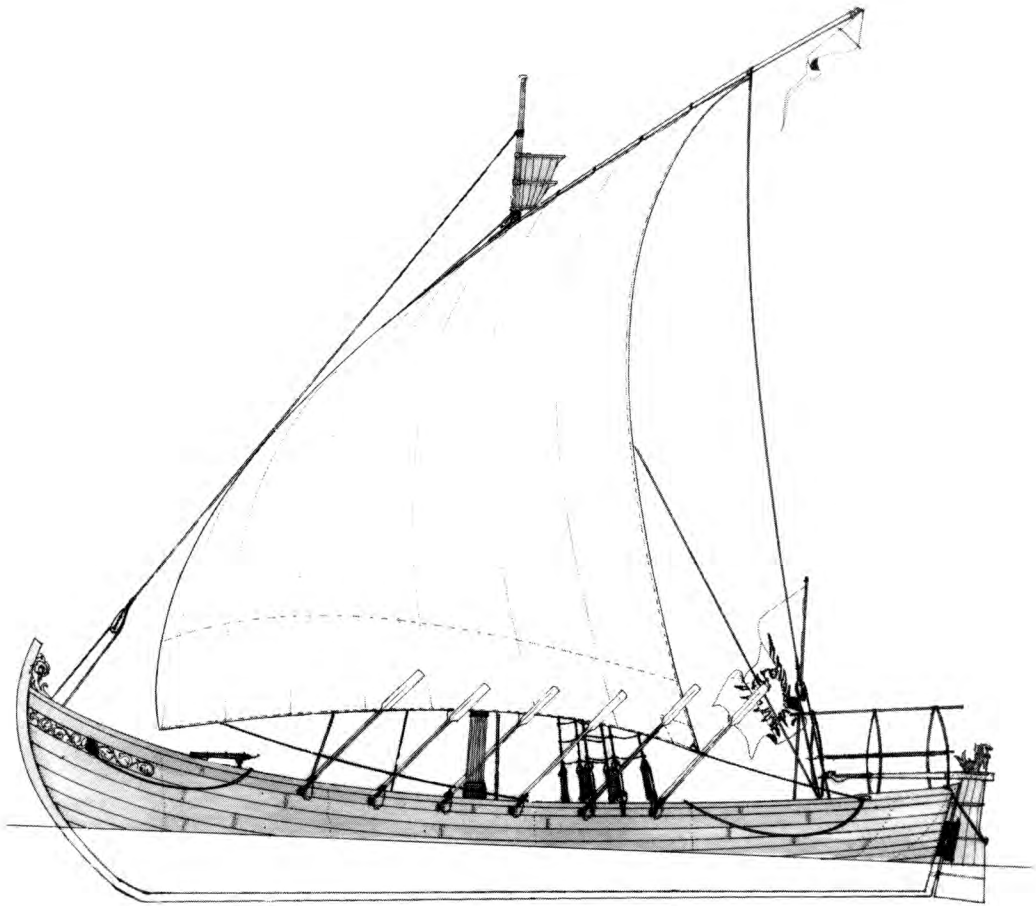
En italiano se nombró *patachia*, en francés *patache*, y en español se inició como *patax* o *pataje*. Era una "embarcación de dos palos, y antiguamente de guerra, que se empleaba de escampavía y en las escuadras para llevar avisos, reconocer las costas y guardar las entradas de los puertos"³³. El cronista Lizárraga llamaba desdeñosamente, *pataches*, a los buques pesados y faltos de cualidades marineras que integraban la armada de la Mar del Sur a fines del XVI³⁴.

LA ZABRA

Fue embarcación relativamente pequeña, de ahí que los árabes la llamaran originariamente *záurac*. Posteriormente creció hasta pasear 160 toneladas por las costas del Cantábrico me-

Fragata
(Composición de Luis Toskano).

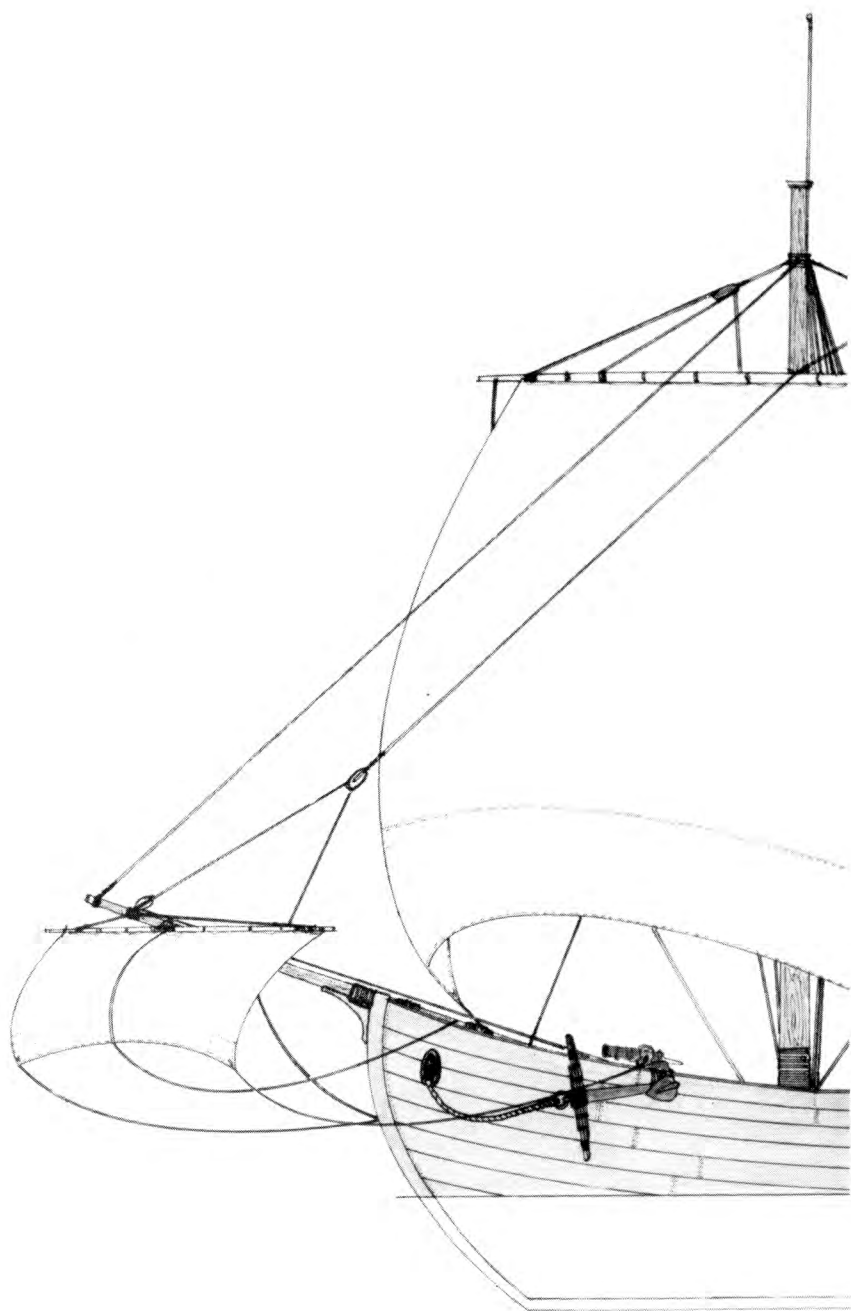
Patache
(Composición de Luis Toskano).

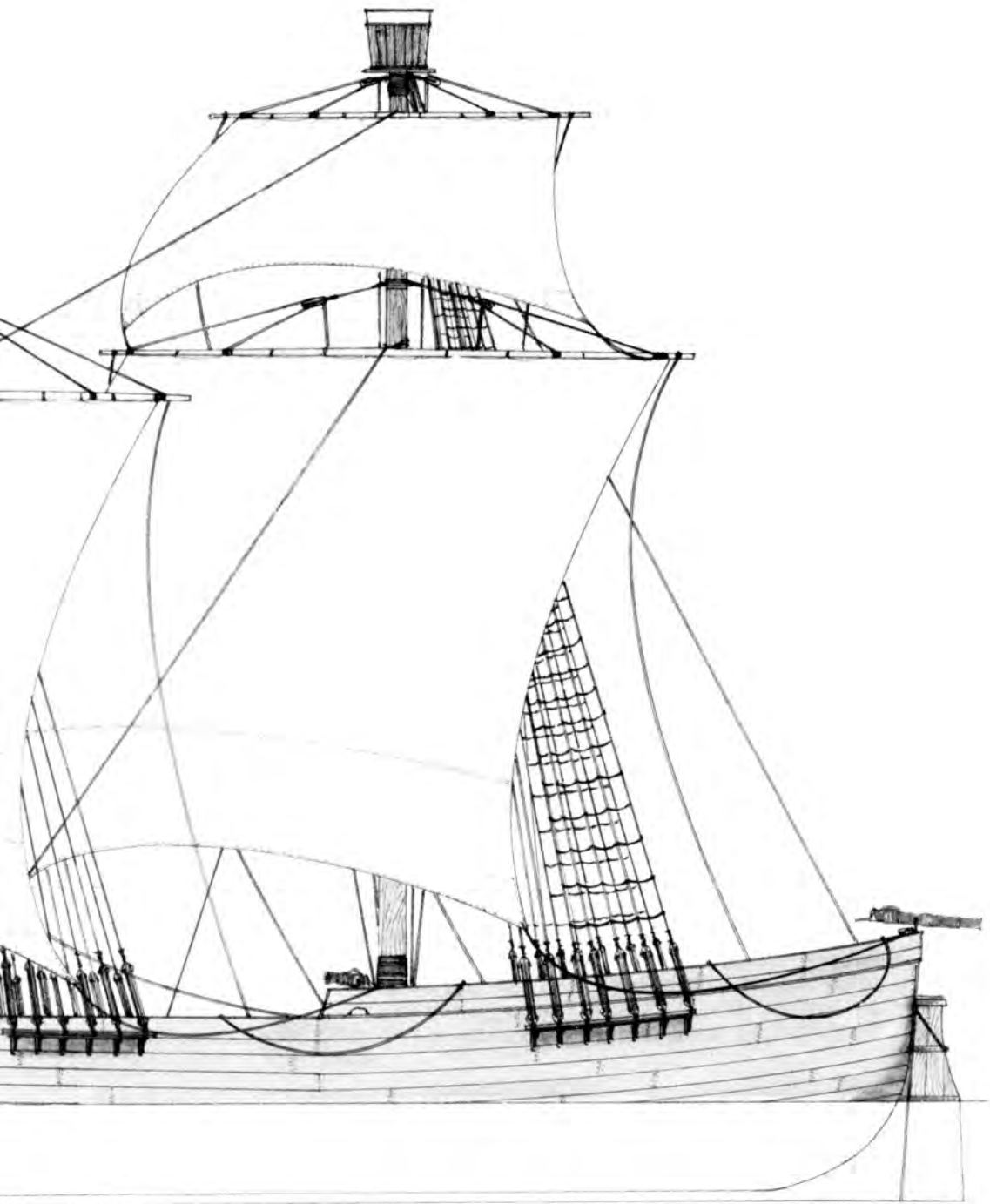




Zabra
(Composición de Luis Toscano).

203





dieval. En el siglo XVI se encuentran zabras de hasta 600 toneladas, llegándoseles a considerar antes que los pataches en la lista de buques que integraban la Armada Invencible. La mayor de esa lista era la de *Santiago*, cuya dotación la componían 40 marineros y 60 soldados, la cual poseía 19 bocas de fuego; la menor nombrábase *Julia* y albergaba 57 hombres y 13 piezas³⁵. En el Perú nunca hubo zabras y la única embarcación de este tipo vinculada a él data de los tiempos de la Conquista. Efectivamente, después de firmada la Capitulación de Toledo, una crónica nos dirá que Francisco Pizarro "*se vino a la ciudad de Sevilla donde se fletó en dos navíos y una zabra para traer la gente que le era mandado trujese*"³⁶. Se cree que eran barquichuelos de dos árboles.

LA GALEOTA

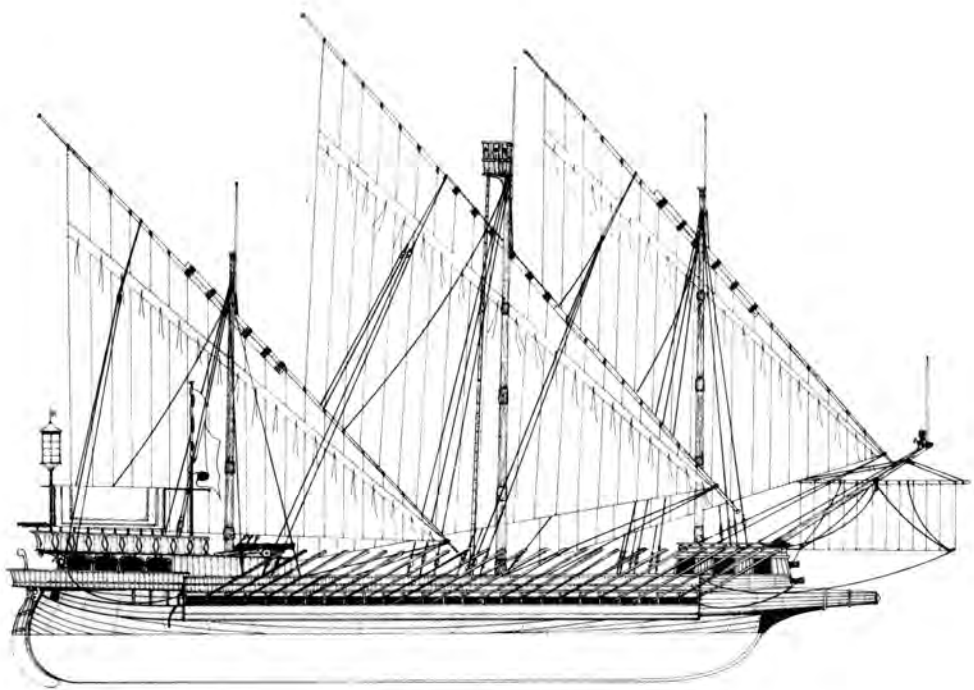
La galeota no hizo mayor fortuna en los mares del Perú, si bien es justo recordar que una de ellas cumplió un papel decoroso en el descubrimiento de las Marquesas por Alvaro de Mendaña, marino que zarpó del Callao. Era la galeota de esta historia un barco con características mercantes, sin duda inspirado en esos buques de origen flamenco que se usaron en el XVI para navegar los mares de Holanda, Francia y Alemania. Este tipo de galeota tenía el casco menguado, notándose en ella la proa y la popa redondeadas, botalón largo, orzas de deriva y ocultos fondos planos. La borda lucía baja y el aparejo era en todo similar al del bergantín. Su porte cobraba alguna importancia porque era de ciento cincuenta toneladas. Por lo cual se conjetura que así fueron todas las galeotas que llegaron al Perú. No pasaban de ser barcos mercantes convertidos en barcos de guerra por su mucha artillería, todavía más cuando servían para conducir soldados en expediciones de descubrimiento. No era, pues, la galeota clásica, porque ella era una galera menor de dieciséis o veinte remos por banda y un galeote en cada remo, gozando de un solo mástil y largando vela latina. En la galeota clásica, insistimos, no pudo llevar Mendaña soldados a Polinesia, por lo que nos acogemos a la descrita en primer lugar³⁷.

EL BERGANTIN

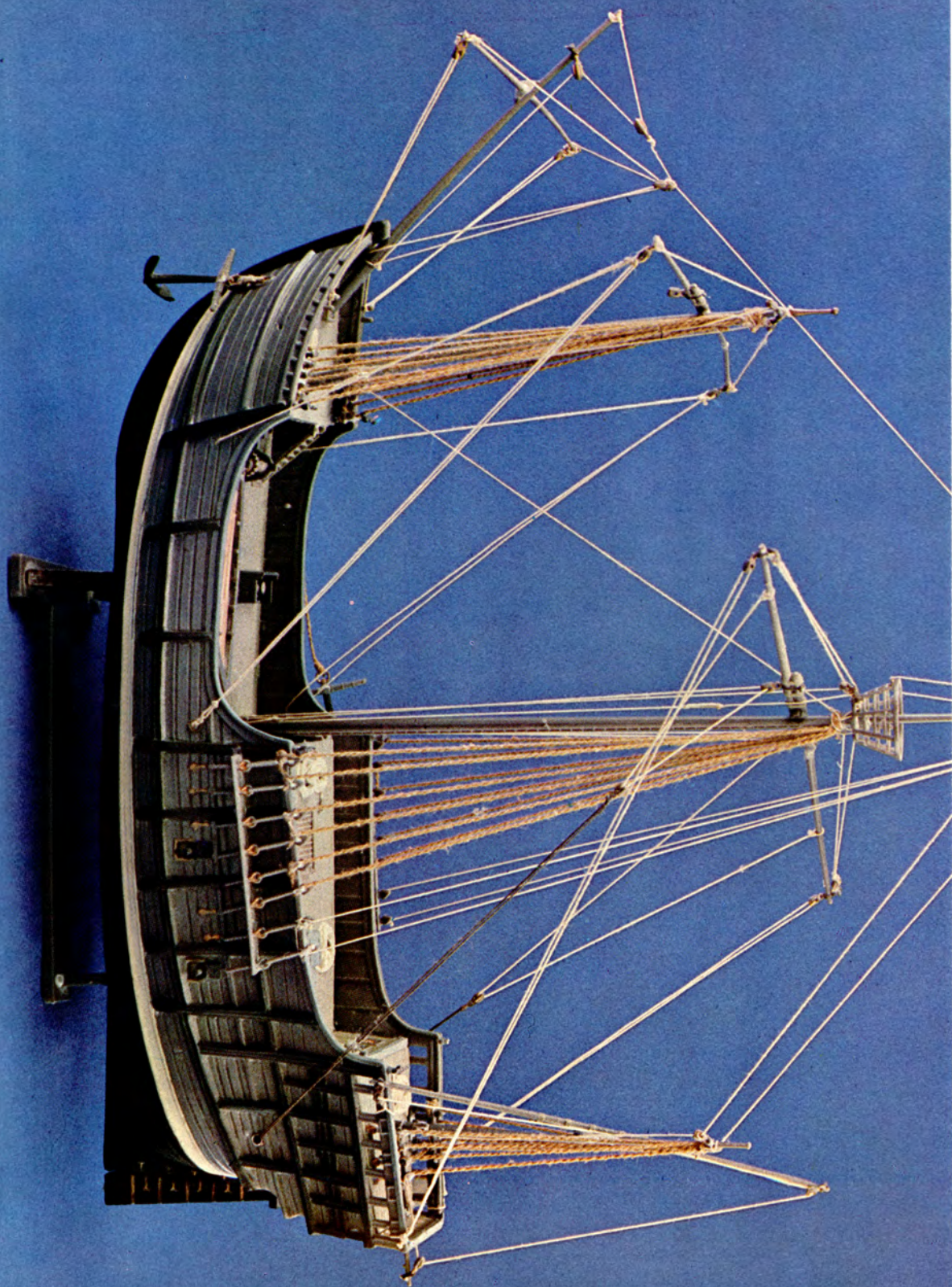
También era nave de dos palos, pero menor que pataches y zabras. Tomó su nombre del bajo latín: *brigantinus*; sus palos eran mayor y trinqueté, además del bauprés, con velas cuadas en ambos. En el mayor usaba también una cangreja, aunque otros lucían una vela más grande y redonda para aprovechar

Galeota
(Composición de Luis Toskano).

207



La carabela española.
(Foto: Manuel Romero)

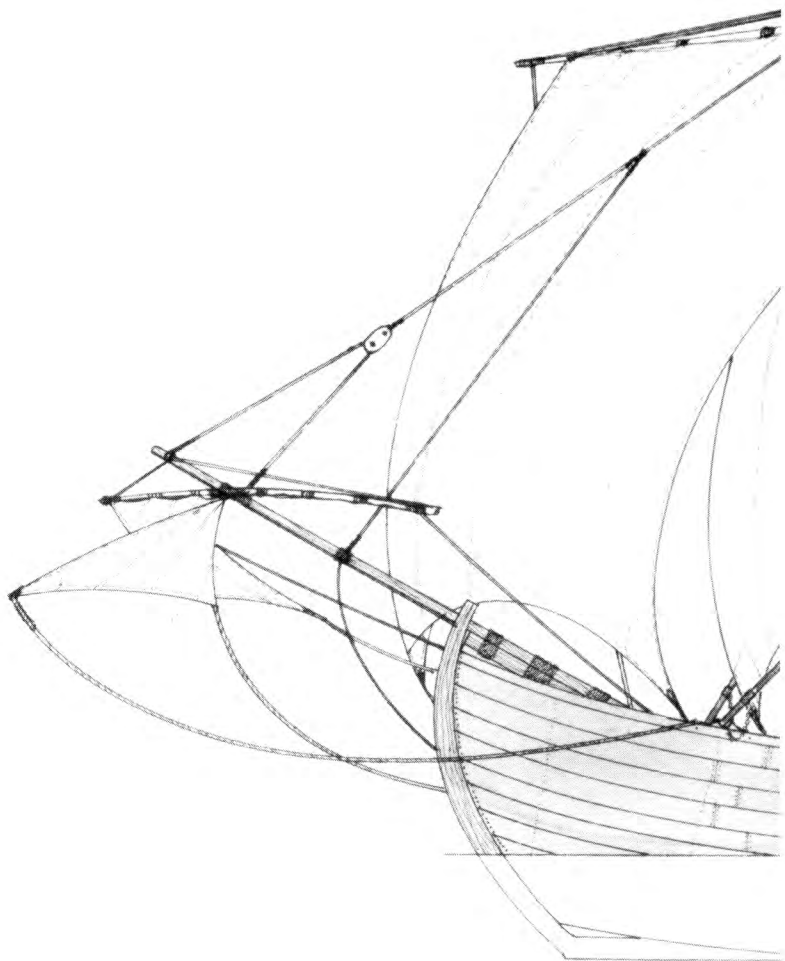


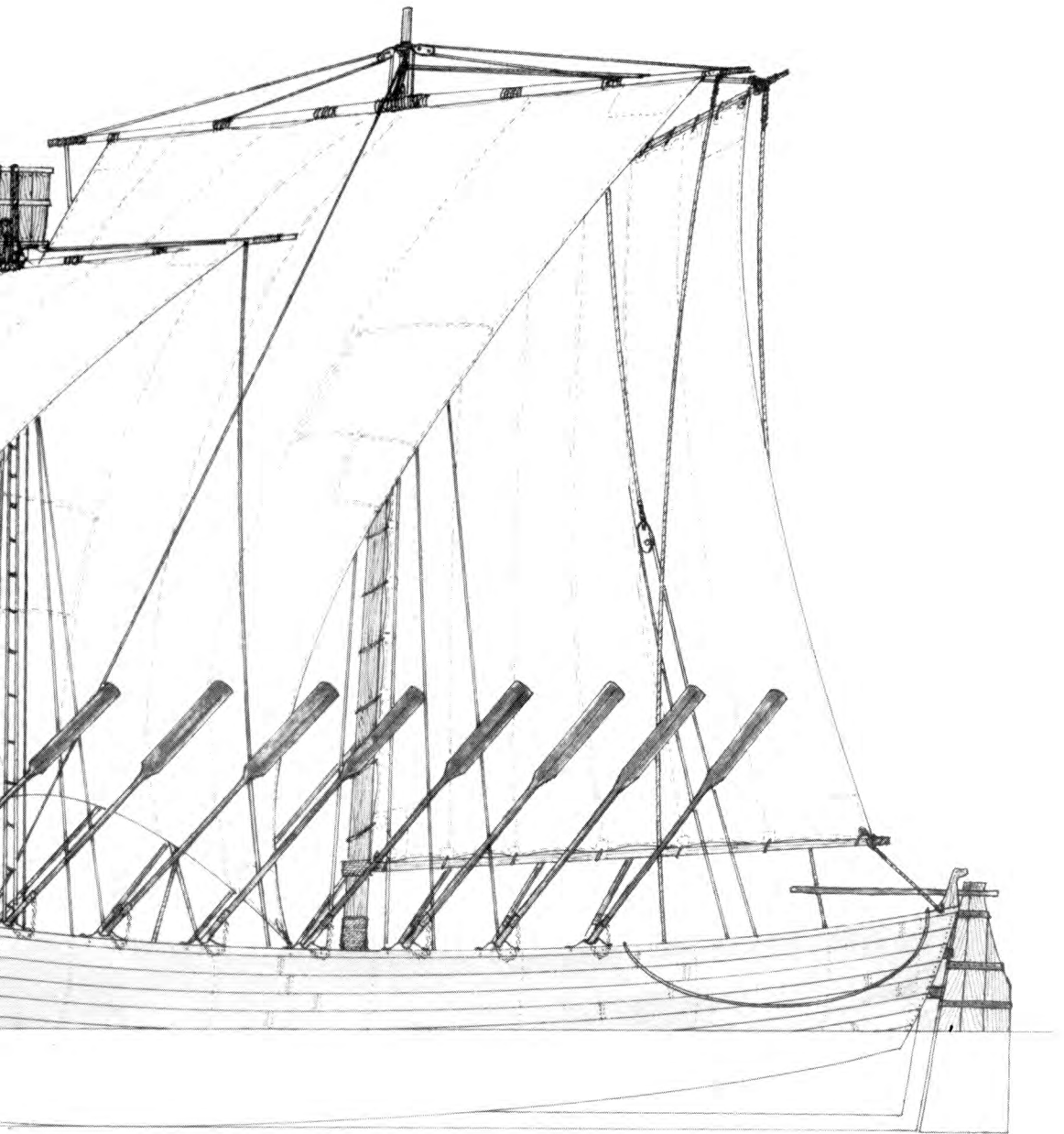


Theatrum Orbis Terrarum, de Abraham Ortelius.
1592. (Biblioteca Nacional, Departamento
de Investigaciones.
Foto: Manuel Romero).

Bergantín
(Composición de *Luis Toscano*).

215





mejor los vientos a un largo o en popa. Este tipo de velero era el *bergantín redondo* y debió ser muy similar a esos que labró Balboa o que poseyó Francisco Pizarro³⁸. Sin embargo, el bergantín perulero más famoso, el *San Pedro* de Francisco de Orellana, estaba emparentado con la galera, porque tenía unos ocho remeros por banda³⁹. Con este barquillo se navegó por primera vez el río Amazonas en 1542, corroborando a esta fama el hecho de haber sido construido en las orillas del Coca⁴⁰. Más adelante Orellana construyó otro con el nombre de *Victoria*⁴¹, imitándolo Pedro de Ursúa y Lope de Aguirre cuando les correspondió navegar por segunda vez el Amazonas⁴². Los bergantines del Perú, pues, se immortalizaron en los ríos, avanzando por la selva. El secreto debió estar en su ligereza y agilidad. Cada remo lo empuñaba un hombre, siendo casi imposible que estos remos superaran los dieciséis, por lo que suponemos a los bergantines fluviales de una eslora inferior a 20 metros y una manga no mayor de 3 y medio. El modelo debió ser el bergantín veneciano o, mejor aún, el berberisco de origen turco⁴³. Aparia la Menor, Aparia la Mayor y Topesana, serían los primeros astilleros fluviales en territorio peruano, descontando ese lugar del lago Titicaca (posiblemente Capachica) donde el conquistador Diego de Peralta Cabeza de Vaca construyó ese otro bergantín —que algunos nombran fragata— con el que inauguró la navegación mercante y lacustre del Perú⁴⁴.

NOTAS AL CAPITULO

1. La palabra galera es italiana y procede del griego *kalon*, que significa barco. Aparte de la genealogía que le hemos asignado, son también antepasados de la galera quinientista la *triera* y la *liburna* latinas, el *dromon* bizantino y las naves normandas conocidas como *dragones* y *serpientes* por sus proas zoomorfas. En España la galera empezó a conocerse como *galía* o *galea* y fue definida como nave exclusivamente militar en las *Partidas* de Alfonso X, el Sabio.
2. El mismo fin que las galeras europeas tuvieron las galeras del Perú. Aparte de los *Diarios* de Suardo y Mugaburo que ya se ocupan de ello, apunta el Judío Anónimo: "*Tiene el Callao una galera que no sirve sino de cárcel para malhechores y para negros, y aquí los sacan a trabajar en las obras del rey*" (*Descripción del Virreynato del Perú*.— Santa Fé, Imprenta de la Universidad Nacional del Litoral, 1958.— p. 68). A decir verdad, en el Perú murieron las galeras un siglo antes que en Europa. *Enciclopedia General del Mar*.— Barcelona, Imprenta de Agustín Núñez, 1958.— T. III, p. 509.
3. *Enciclopedia... cit.*, T. III, pp. 502 a 504.
4. *Ibidem*, T. III, p. 505.
5. *Ibidem*, T. III, pp. 506 y 507.— Dice la obra que citamos: "*Entre los bancos y la borda quedan sendos corredores de unos cuarenta centímetros de anchura y en ellos se apostaban los arcabuceros en combate. Después de la cámara de boga, antes de llegar a la carroza, había una plataforma de dos metros de longitud por ocho de anchura, denominada espalda, a modo de vestíbulo y con dos escalas de embarque. El espacio entre esta plataforma y la cubierta se aprovechaba para estibar los barriles de agua de la marinería, pues los de los remeros iban debajo de los bancos. Más a popa se encontraba el escandalar o tabernáculo, destinado a la aguja náutica o brújula. La carroza quedaba entre el yugo de popa y el dragante o pieza firme al cadaste; en su interior una mesa, butaca para el capitán, bandines y armarios; y debajo del piso de la misma, iban las armas. El techo era soportado por un armazón curvo, semejante al de los carros antiguos, y sobre él un pasillo de madera servía a los pilotos de puente de navegación. Encima de la carroza se armaba un toldo o tendal, de lana y grueso en invierno, y de algodón o seda en verano. Por último, en la parte alta de la popa se encontraba la timonera o lugar de gobierno de la embarcación.— La cala de la galera quedaba dividida en once compartimentos por medio de mamparas transversales. El de más a popa, debajo de la carroza, era el camarote del capitán; luego seguía una camareta para oficiales; el tercero era para viveres y efectos del capitán y oficiales; el cuarto o compañía, pañol de vino y viveres de la dotación, excepto pan y legumbres secas; el quinto o panera, pañol de pan y galleta; el sexto, santabárbara o pañol de pólvoras, y se entraba en él por el séptimo o taberna, donde el cómitre guardaba vino y viveres para la venta a la chusma y soldados; el octavo, para legumbres secas; el noveno, pañol de efectos de maniobra; el décimo, enfermería, y en esta también guardaban los alguaciles los grilletes, y el undécimo era la carbonera. Más abajo, entre la quilla y la sobrequilla iba el lastre, unas quince toneladas de piedra y cascajo, así como las municiones: 620 balas de 36 a 42 libras para el cañón de cruja; 120 de a 8 libras para los bastardos, y otras 120 de a 6 libras para los medios; a estos cinco cañones Cervantes los llamó "cinco ministros de la muerte".*
6. *Ibidem*, T. III, p. 507.
7. SAVANT, Barjot Jean... *Historia Mundial de la Marina*.— Madrid, Editorial Continente, 1965.— p. 59.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

8. *Ibidem*, pp. 47 y 51.— En realidad pueden ser estas presuntas galeras *galeotas* o *galerillas* que se caracterizaban por sus 16 a 20 remos por banda y un solo hombre en cada remo, un mástil y vela latina. En otros casos carecía de mástil y media 18 metros de eslora por 4 de manga, proa algo alta apta para cureñar una pieza de artillería servida por tres hombres. Un dibujo de 1515 nos hace ver que fue nave común en Flandes. Las grandes galeras, en cambio, se llamaron *galeazas* y tuvieron su apogeo en la segunda mitad del XVI, pero fracasaron por su pesadez. Se caracterizaron por tener 52 metros de eslora, 10 de manga, cubierta corrida para abrigar a los remeros (que bogaban a la intemperie en las galeras y galeotas) y sendos castillos exageradamente artillados en proa y popa. Las galeras nacieron en Venecia y el noble veneciano que se hacía cargo del mando de una de ellas debía jurar que no rehuiría el combate frente a veinticinco galeras.
9. *Ibidem*, p. 80.
10. *Ibidem*, pp. 87 y 88.
11. Este *fanal* o farol servía para que todas las galeras siguieran de noche a la del General sin riesgo de perderse o apartarse de ella, empleándose también para hacer señales en caso de pedir socorro o indicar la aparición del enemigo.
12. SAVANT, Barjot Jean... *Op. cit.*, pp. 63 a 66.
BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *El Conde de Nieva, Virrey del Perú*.— Lima, Imprenta Lumen, 1963.— T. I, cap. I, p. 45.
13. SAVANT, Barjot Jean... *Op. cit.*, pp. 87 y 88.
14. CERVANTES SAAVEDRA, Miguel de... *El Ingenioso Hidalgo Don Quijote de la Mancha*.— México, Imprenta Edimec, 1954.— Parte I, cap. XXII, p. 129.
15. *Ibidem*, pp. 130 y 131.
16. *Ibidem*, Parte II, cap. LXI, pp. 657 y 658.
17. ALEMAN, Mateo... *Guzmán de Alfarache*.— Barcelona, Gráficas Ramón Sopena S.A., 1959.— Parte II, Lib. III, cap. VIII, p. 471.
18. PEREYRA, Carlos... *La Conquista de las rutas oceánicas*.— Madrid, Imprenta de la Editorial Aguilar, 1940.— p. 82.
19. *Ibidem*, pp. 82 y 83.
20. *Enciclopedia... cit.*, T. III, p. 84.
21. *Loc. cit.*
22. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Décadas del Nuevo Mundo*.— Buenos Aires, Imprenta de Bartolomé U. Chiesino, 1944.— Década VIII, Lib. V, cap. II, p. 592.
23. *Enciclopedia... cit.*, T. III, p. 84.
24. *Enciclopedia... cit.*, T. II, p. 51.
25. *Ibidem*, pp. 51 y 52.
26. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Talleres de la Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. I, pp. 170 y 173.
27. *Enciclopedia... cit.*, T. III, pp. 497 y 498.
28. *Enciclopedia... cit.*, T. III, p. 457.
29. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 195 y T. II, p. 427.
30. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *El Capitán Melchor Verdugo, encomendero de Cajamarca*, en: *Revista Histórica*, Lima, 1959.— T. XXIV, p. 437.
31. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Los Comentarios Reales de los Incas*.— Lima, Imprenta Gil, 1945.— Parte II, Lib. V, cap. XV, p. 283 del T. V.
32. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *La Casa de Peralta en el Perú*.— Lima, 1953; 360 pp; texto mecanografiado; tesis (Bachiller); Pontificia Universidad Católica del Perú; Facultad de Letras; 1953; p. 236.
33. *Enciclopedia... cit.*, T. V, p. 206.
SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. II, p. 444.
34. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Descripción de las Indias*.— Lima, Imprenta Miranda, 1946.— Lib. II, cap. XLV, p. 211.

NOTAS AL CAPITULO

35. *Enciclopedia... cit.*, T. VI, p. 902.
36. PIZARRO, Pedro... *Relación del descubrimiento y conquista del Perú*.— Buenos Aires, Imprenta La Mundial, 1944.— p. 20.
37. *Enciclopedia... cit.*, T. III, p. 499.
38. MENDEZ PEREIRA, Octavio... *Núñez de Balboa*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1940.— Cap. XXXVII, pp. 152 y 153; y cap. XXXVIII, p. 158.
39. CARVAJAL O. P., fray Gaspar de... *Relación del Nuevo Descubrimiento del famoso Río Grande de las Amazonas*.— México, Imprenta del Fondo de Cultura Económica, 1955.— p. 44.
40. *Loc. cit.*
41. *Ibidem*, pp. 61 a 63.
42. VAZQUEZ, Francisco... *Jornada de Omagua y Dorado*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1944.— pp. 35 y 71.
43. *Enciclopedia... cit.*, *loc. cit.*
44. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Descripción de las Indias*.— Lima, Imprenta Miranda, 1946.— Lib. I, cap. LXVIII, pp. 118 y 119.

Capítulo V
LA VIDA
DE A BORDO

LA RELIGIOSIDAD

Si atendemos a que tanto los marineros como los pasajeros se confesaban y comulgaban antes de zarpar, tendremos ya una idea de lo que representó la religión para esos hombres que se veían expuestos a los mil peligros del océano. La copla moderna no hace sino calcar el miedo ancestral cuando dice:

*El que no sepa rezar
Que vaya por esos mares
Y verá qué pronto aprende
Sin enseñárselo nadie¹*

Era que la navegación en el XVI se mostraba temible en todos sus aspectos. En primer lugar, la gente sufría mucho con los cambios de clima, ganando molestas "pechugueras" y tenaces "romadizos", viejos nombres que entonces tenían los catarros. A esto seguía el cambio en la alimentación. La calidad de la comida no era superior; la de la bebida, sencillamente, era mala. Las dolencias digestivas, llamadas "mal de cámaras", eran las diarreas incurables que postraban en su lecho al pasajero sin poderse defender. Los niños y los viejos eran las primeras víctimas; los hombres adultos, también. Estos subían a la nao sonrosados y llenos de vida, pero terminaban su navegación —si es que la terminaban— con los rostros "azafranados" por la debilidad. Esta última se debía al mareo, cuyo segundo escalón era la pérdida del apetito con la subsiguiente desnutri-

ción. Los vómitos se hacían incontenibles y la gente los combatía negándose a comer. Casi todas las semanas se arrojaba al mar un cadáver, cumpliendo así con su tributo que aterraba a los que quedaban con vida. Los hombres se quitaban los sombreros, las viejas se santiguaban, los niños no veían la hora de avistar el Nombre de Dios, puerto principal de Tierra Firme. Pero para llegar al Nombre de Dios, tenían que vencerse otras dificultades. Además, no siempre los barcos resultaban victoriosos, y el feliz arribo era imposible por los temporales, naufragios e incendios, espantosas *calmas chichas*, encuentros con corsarios; también por acabar perdidos en una isla desconocida donde los que bajaban por agua terminaban devorados por los caribes antropófagos... Para evitar todo esto se impetraba la ayuda del cielo y todos se confesaban y comulgaban la víspera de embarcar. Así lo disponía, además, una Real Cédula del Católico Rey de los hispanos. Los españoles acababan de ganar España a los infieles y seguían impregnados de su activo cristianismo militar: España, era el baluarte de la Cristiandad; quien no estaba con España —según los españoles— estaba contra Cristo; España, finalmente, tenía el imperativo mesiánico de cristianizar al mundo y nadie la podía detener... Y los barcos se alejaban cargados de pasajeros rezadores en torno a un fraile predicador; los soldados también vivían su cristianismo agresivo bebido en la guerra contra el moro, por eso pasaban al Nuevo Mundo a luchar, hacerse ricos, a cobrar fama y, de paso, propiciar la predicación del Evangelio.

Como era de esperar, los marinos participaban plenamente de este panorama místico. La religiosidad marinera se trazó un itinerario de prácticas piadosas imposible de eludir. Por eso, cuando el barco se hacía a la vela y la gente del puerto gritaba: "*Dios y la Virgen les lleven con bien*"², el capitán de la nave escribía en el libro de a bordo: "*En el nombre de la Santísima Trinidad, Padre y Hijo y Espíritu Sancto, tres personas y un solo Dios verdadero, nos hicimos a la vela y partimos del puerto...*"³.

Los marineros, que ya se habían dejado oír cantando coplas de piadosa rudeza al levar áncoras, se santiguaban y hacían oración por el éxito del viaje. Invocaban, en éstos y en peores casos, a la Virgen de la Antigua, y a la Virgen de los Navegantes, cuyas imágenes se veneraban en la Catedral de Sevilla⁴; a la Virgen del Valle, también advocación hispalense⁵; a la Virgen de la Rábida, famosa entre los mareantes desde los días de Colón y los Pinzones⁶; a la Virgen de Guadalupe, devoción extremeña muy difundida entre marinos⁷; y, por último, a Nuestra Señora de los Mares, culto de origen portugués, lo mismo que el de Nuestra Señora del Buen Viaje⁸.

Las naves no iban a la zaga en esto de apelativos religiosos. En la flota que condujo a Tierrafirme al Virrey del Perú D. Diego López de Zúñiga encontramos nombres por demás significativos como el navío "*Santa Cruz*"; la "*Santa María de Begonia*", de marcado origen vasco; la "*María de los Remedios*", de oriundez sevillana; la "*Santa María de Guía*", nombre a todas luces marino; el barco llamado "*Los Tres Reyes*", vinculado a la fiesta de la Epifanía; el "*San Juan*", el "*San Pablo*" y el "*San Jorge*" seguidos por el "*Santo Antón*"; y la "*Magdalena*", también nombrada "*Santa María Magdalena*" por una collación de Sevilla. El único barco cuyo apelativo era ajeno al tema religioso se llamaba "*El León*". El promedio resulta así grandilocuente: de once naves conocidas, diez tenían nombre sacro⁹.

Desde el amanecer comenzaba a imperar la honestidad a bordo y la nota piadosa la daba a esta hora el capellán, quien cantaba la *misa del alba* con nutrida asistencia de marinos y pasajeros. Esta Misa no se hacía muy temprano, pues, a pesar de su nombre, se celebraba a eso de las 7 de la mañana. El horrible bramido del mar, en la noche que acababan de vencer, cooperaba al aumento de la concurrencia. El capellán era un clérigo o un fraile que nada tenía que ver con la nao; cuando mucho era un pasajero que no pagaba fletes a cambio de sus servicios religiosos. Tal era el tráfico de hombres de sotana en esa época, que nunca faltaba uno que ejerciera la capellanía de la nave¹⁰.

Los marineros lo miraban con respeto, porque ante el sacerdote revestido se hacían los votos en las naves, especialmente en situación de peligro, cuando amenazaba el barco naufragar¹¹. Entonces se seguía una *misa de petición*. Al respecto, escribe fray Gaspar de Carvajal, el dominico que ofició de capellán en el bergantín descubridor del Amazonas: "*y con parecer del capitán, dije yo una misa, como se dice en la mar, encomendando a Nuestro Señor nuestras personas y vidas, suplicándole, como indigno, nos sacase de tan manifiesto trabajo y perdición...*"¹². Estas misas de marinos desesperados eran muy frecuentes y antes de ellas, o a mitad de su celebración, era que el capitán o los tripulantes hacían sus votos. Por todo esto el Capellán tenía una figuración destacada y se le guardaba un sitio entre la oficialidad de a bordo¹³.

Sin embargo, prescindiendo del capellán, los mareantes tenían sus prácticas piadosas. Por ejemplo, se abstendían de beber vino si amenazaba faltar el de la misa¹⁴; otros depositaban sus dinerillos en ciertas alcancías clavadas en el mástil para el aceite de la lámpara de alguna imagen venerada en tierra¹⁵. Los pocos que sabían leer rezaban en su *libro de horas* las oraciones canónicas del día¹⁶, pero la inmensa mayoría de marean-

tes era gente analfabeta, por lo que se limitaba a repetir el *Credo*, la *Salve*, el *Padrenuestro* y el *Ave María*, las llamadas "*cuatro oraciones del cristiano*"¹⁷. El *Credo* o Símbolo de los Apóstoles era la oración de los creyentes viejos y en sus labios sonaba como una pública manifestación de fe. Se rezaba en latín y en español, también se cantaba. "*Andar con el Credo en la boca*" era vivir una situación de peligro, estar en amenaza de tormenta, en riesgo de naufragio¹⁸. Pero si el *Credo* estaba dirigido al Padre, al Hijo y al Espíritu Santo —esa Trinidad a la que también eran tan devotos los marinos— la devoción mariana se centraba en la *Salve*. El cronista Oviedo escribe sobre ella: "*Yo me acuerdo que una noche, estando la gente toda del navio cantando la Salve, hincados de rodillas en la más alta cubierta de la nao, en la popa...*"¹⁹; y la costumbre no era nueva porque Colón y sus hombres la rezaron la víspera del Descubrimiento: "*por lo cual, cuando dijeron la Salve, que la acostumbran decir e cantar a su manera todos los marineros y se hallan todos...*"²⁰. En otras palabras, esta vieja práctica mariana era la preferida de los mareantes, y medio siglo después del Descubrimiento de América "*por las noches, después de la cena y antes del rutinario paseo de los pasajeros por cubierta, los marineros encaramados en los más alto del castillo de popa, aún guardaban la costumbre de cantar la Salve*"²¹. Sobre el *Padrenuestro* hay poco que decir, debiendo ser la oración obligada a la hora de la comida para agradecer "*el pan nuestro de cada día*"; pero el *Ave María* llevó, por ser muy corta, a la devoción del rosario, por lo que era uso y costumbre de los hombres de mar y guerra tenerlos hechos de pabilos anudados, como las viejas pobres de Castilla²².

Mas donde se manifestaba en toda su extensión la piedad marinera era en las circunstancias apremiantes. Entonces, vislumbrándose el temporal y arreciando el peligro de naufragio (sin necesidad de misa subsiguiente) todos hacían sus votos. Estos votos de mareantes eran muy espectaculares: unos prometían limosnas a las alcancías de la nave, otros oír misa siempre que estuvieran en puerto, algunos ofrecían masivas procesiones de la tripulación en pleno, ataviada con camisa de dormir, descalza y con un cirio en la mano hasta la primera iglesia, no faltando la ocasión en que todos se ponían de acuerdo para enviar un peregrino en traje de romero a un santuario famoso o jurar castidad por un año²³. Así mismo era usual prometer una gran fiesta a la Virgen, entregándole para su templo un cable que había jugado un papel principal en el salvamento de la nao o el madero que salvó una vida en el naufragio. Estos eran los votos y promesas "*como acostumbran los marineros*"²⁴. Hubo casos especiales en que se prometían esclavos²⁵ y hasta sabemos de un na-

vegante que ofreció un caimán seco y salado a Santiago de Galicia²⁶. Todavía puede apreciarse otro ejemplar en la puerta de la Catedral de Sevilla, que, detrás de la Giralda, lleva al Patio de los Naranjos. La verdad es que, hecho el voto se creía que surgía la tranquilidad por medio de los fuegos santos: entonces se iluminaba la parte alta del palo mayor y todos vivaban a San Telmo; cuando se encendía el trinquete se vivaba a Santa Clara, vivándose a San Nicolás cuando la luminosa irradiación coronaba el mesana²⁷. El curioso fenómeno eléctrico se interpretaba como perdón del cielo, mientras los rezos se sucedían para dar gracias a Dios²⁸. Calmada la primera furia de la tempestad todos recobraban la perdida alegría²⁹ y algunos lloraban de placer³⁰, repitiéndose el llanto con la primera tierra a la vista³¹. Sobre este llanto de alegría existen muchas páginas escritas en los hechos de los navegantes. Es el momento en que el capitán de la nave salvada anota en su libro de bitácora: "*Gloria a Dios que la libró... a El sean dadas infinitas gracias. Amén*"³².

EL LENGUAJE

El lenguaje de los marineros, que tanto sorprendía a quienes lo oían por primera vez, ha dejado en el habla española una cantidad considerable de vocablos que hoy se conocen por *marinerismos*. Estos vocablos son los únicos sobrevivientes de aquella *fabla marinera* que se escuchaba en los puertos, la aprendían los grumetes, la empleaban los marineros, la dominaban los maestros y la voceaban los pilotos para hacerse obedecer. Por eso es digno de atención este lenguaje de los mareantes, no sólo por su vigencia en la actualidad, sino por haber ofrecido muchos nombres a la Historia, entre otros el famoso de *Callao*, que detenta nuestro primer puerto³³.

El habla de los marineros españoles, valga la paradoja, no siempre fue el español. Los vascos se expresaban en vascuence, y los valencianos (por otro nombre levantinos), también lo hacían en su habla regional. Por eso, cuando se daba la orden de salir del puerto y los marineros levantinos empezaban a largar las velas, se escuchaba la voz del mayoral que cantaba, para luego ser coreado por todos:

*"buiza
o Dio
ayuta noi
ó que somo
servi soy
o voleamo
ben servir*

*o la fede
mantenir
o la fede
de cristiano
o malmeta
lo pagano
sconfondi
y sarrahin
torchi y mori
gran mastin
o fillioli
dabrahin
o non credono
que ben sia
o non credono
la fe santa
en la santa fe di Roma
o di Roma
está el perdón
o san Pedro
gran varón
o san Pablo
son compañón
o que ruegue
a Dio por nos
o por nosotros
navegantes
en este mundo
somos tantes
o ponente
digo levante
se leva el sol
o ponente
resplendor
fantineta
viva lli amor
o jóvel home
gauditor”³⁴.*

A cada versillo de éstos que cantaba el mayoral, respondían los marineros levantinos: *¡Oh, Oh!*... soltando al mismo tiempo las fustagas para que trabajaran las velas.

Seguidamente pasaban todos a la lengua de Castilla para poderse entender con el piloto que, sentado en su silla de madera, mostraba gran autoridad para hacerse obedecer de los marineros, en primer lugar del que gobernaba la barra: *“botá; no bo- teis; arribá, no guiñeis; goberná la ueste cuarta al sueste; cargá*

El Callao:
nombre originado en un marinerismo.

Caljou d



Lima,

N. II.



sobre el pinzote, que no quebrára el grajao; botá delo"³⁵. Luego gritaba a los marineros comunes, esos que asesorados por los grumetes, tenían los ojos puestos en el piloto: *"guindá el joanete, amainá el barriquete; izá el trinquete; no le amureis al bataló; enmará un poco la cebadera; levá el papahigo; empalomadle la boneta; entren esas badasas aprisa por esos ollaos; desencapillá la mesana; agoladla a la verga con los peniceos; tomá las fustagas; untá la pasteca: ligá la tricia al guindaste; tirá de los escotines de gabia; suban dos a los penoles; ayuden a las tricias que corran por los montones; sustentá con los amantillos; untá los vertellos, correrán las liebres; vía de las trozas; abrazara el racamento al mástil; así de la relinga de la vela mayor; dejad las cajetas; tomad aquel puño; hala la escota; dad vuelta al escaldrame; haced un pajaril a filovento; atesá con la bolitia; ayudaos del verdago; levá el gratil por aquel medio i alzá aquel briol; haced un palanquin; tirá aquella braza; dad vuelta; amarrad aquellas burdas; dejad las chafaldetas; tesá los estayes; meté aquel cazonete, que se sale aquella veta; tocad la bomba; meté bien el zuncho; juegue al guimbalete para que la bomba achique; escombrá esa dala; zafá los embornales"³⁶.*

A las voces del piloto, con diligencia y presteza los marineros ejecutaban sus órdenes: unos subían por las escalas de cuerda, otros bajaban por la jarcia tejida, éstos semejaban monos ágilísimos, aquéllos arañas inspeccionando sus telas. En fin, *"unos en los baos de la gabia; otros subiendo por los afechates asiéndose a los obenques; otros caballeros en las antenas; otros abrazados con el calcés; otros con los masteleos; otros pegados con la carlinga, asidos a los tamboretas; otros asidos de las escotas halando y cazando; y otros trepando y cajándose de una a otra parte por las otras jarcias..."*³⁷.

Llegado el mediodía se tendían los manteles en el combés, ponían los platos de madera y al lado los pequeños trozos de bizcocho, mientras un paje gritaba para que lo oyeran todos: *"tabla, tabla, señor capitán y maestro, y buena compañía. Tabla puesta; vianda presta; agua usada para el señor capitán y maestro y buena compañía. ¡Viva el Rey de Castilla por mar y por tierra! quien le diere guerra que le corten la cabeza, quien no dijere amén que no le den a beber. Tabla en buena hora; quien no viniere que no coma"*³⁸. Los marineros contestaban: "amén", y se lanzaban con sus cuchillos desenvainados a cortar la carne salada. En mesa aparte comía el capitán, el maestro, el piloto, el escribano y el capellán; en otras mesas los pasajeros. Algunos pasajeros, por reirse del lenguaje de los mareantes improvisaban conversaciones en ficticia jerigonza náutica. Eugenio de Salazar se esmera en contarnos su experiencia: *"Y no es de maravillar que yo sepa algo en esta lengua, porque me he pro-*

curado ejercitar mucho en ella, tanto que en todo lo que hablo se me va allá la mía. Y así para pedir la taza, muchas veces digo: larga la escola. Cuando pido alguna caja de conserva, digo: saca la cebadera. Si pido una servilleta, digo: daca el pañol. Si llego al fogón, digo: bien hierven las ollaos. Si quiero comer, o cenar en forma, digo: ponla mesana. Cuando algún marinero trastorna mucho el jarro le digo: ¡Oh! cómo achicais. Cuando otro tira un cuesco (que pasa muchas veces), digo: ah de popa. Así que ya no es en mí dejar de hablar esta lengua³⁹.

De este modo transcurría el día, mientras los pasajeros dormitaban en su camarilla, que era el nombre que tenía el camarote. Con el crepúsculo salían para contemplar el ocaso del sol; y por la noche, cuando cenados todos daban el paseo por cubierta con intención de cansarse algo y dormir mejor, entonces aparecía el paje que llevaba la lumbre a la bitácora, el cual venía diciendo a manera de pregón: “Amén, y Dios nos dé buenas noches; buen viaje, buen pasaje haga la nao, señor capitán y maestro y buena compañía⁴⁰”. Luego algunos rezos, los de siempre —Pater Noster, Ave María, Credo y Salve Regina— terminados los cuales se despejaba la cubierta. Entonces, cuando sólo se oía el romper de las olas y el crujir de los maderos del casco, entraban dos pajes a velar la ampolleta o reloj de arena, para que por tal instrumento se midieran las guardias de la noche. Y al situarse junto al artefacto de vidrio, ambos se ponían a cantar con la rudeza propia del lenguaje marinero:

“Bendita la hora en que Dios nació,
Santa María que le parió,
San Juan que le bautizó.
La guarda es tomada;
La ampolleta muele,
Buen viaje haremos,
Si Dios quisiere⁴¹”.

A continuación vigilaba un paje y el otro dormía. Cuando acababa de pasar la arena de la ampolleta, el que velaba decía:

“Buena es la que va,
Mejor es la que viene,
Una es pasada
Y en dos muele;
Más molerá,
Si Dios quisiere;
Cuenta y pasa,
Que buen viaje faza;
Ah de proa, alerta,
Buena guardia⁴²”.

Entonces los marineros que estaban de turno en la proa respondían con un grito o gruñido, dando a entender que no dor-

mían. Y a cada ampolleta que pasaba, que duraba media hora, hacían otro tanto hasta la mañana. La única variante se daba a medianoche, hora en que los pajes se relevaban, por lo que ambos gritaban llamando a los que habían de acudir a velar el cuarto que comenzaba:

*"Al cuarto, al cuarto,
Señores marineros de buena parte;
Al cuarto,
Al cuarto en buena hora de la guardia del señor piloto,
Que ya es hora;
Leva, leva, leva"*⁴³.

LA COMIDA

En lo que concierne a la comida de a bordo hay bastante que decir. Cuando una nave estaba bien surtida de ella se le decía, en el lenguaje mariner, *avituellada* o *fornida*⁴⁴; los viajeros subían confiados y hablando de los muchos viveres; la tripulación tratándose de comida se refería al *bastimento*⁴⁵. Las provisiones se guardaban en el *pañol*, compartimiento o depósito que, por lo común, quedaba en la bodega de la nao. En los grandes barcos había varios pañoles, siendo los principales el pañol del bizcocho, el de la harina, de las menestras y de los cereales⁴⁶. Estos pañoles casi siempre se comunicaban entre sí, por lo que anegado uno se corría el riesgo de inundarse otro⁴⁷. El capitán de la nao tenía que visitar frecuentemente estos pañoles, aunque, a decir verdad, esta obligación la delegaba en los *despenseros*.

Los dispenseros eran los encargados de mantener el orden dentro de los mencionados depósitos. En los recuentos que hacían los *visitadores* antes de que la nave zarpara, confesaban lo que sus pañoles guardaban, luego de juramentar su declaración. Un caso interesante sería el siguiente:

*"Fue recibido juramento de un hombre que estaba en la dicha nao, que se nombró Andrés Martín, dispensero de la dicha nao, vecino de Cales, e preguntado so cargo del juramento cuánto vino había en la dicha nao para provisión... dixo que había doze botas o pipas e que ayer se cargaron cuatro otras. Preguntado qué anchovas había, dixo que había veinte barriles de ellas. Preguntado cuántas sardinas, dixo que una pipa de sardinas y ciento veinte rollos. Preguntado qué vinagre había dixo que había veinte y dos botijas de vinagre de arroba cada una e otras tres pipas de vinagre que dize que tiene. Preguntado qué pipas de agua, dixo que había diez e ocho pipas de agua y otras tres para agua de los caballos que iban en la nao"*⁴⁸.

Una vieja devoción marinera: La Virgen de la
Rábida. (Colección del autor.
Foto: Manuel Romero)

El Santiago Matamoros se trocó en Santiago
Mata Indios para dar su nombre a la Isla
de Puná. (Museo Nacional de Historia.
Colección Yábar - Escuela Cuzqueña.
Foto: Fernando La Rosa)









La Virgen de la Antigua, Patrona de los
Navegantes (Sala Capitular de San Francisco
El Grande de Lima. *Foto: Manuel Romero*)

Estos despenseros estaban considerados oficiales de ínfima clase sin que su oficialidad fuera en este caso argumento para dejar de pertenecer a la marinería. Llevaban la llave de los paños atada al cuello y estaban prohibidos de confiarla a nadie⁴⁹. El jefe de todos los despenseros de una armada se nombraba *Tenedor de Bastimentos* y pertenecía a la clase de los oficiales⁵⁰. En las expediciones militares, las que llevaban soldados, el oficio de despensero correspondía a los alfereces menores y el de Tenedor al Alférez Mayor. En este caso, los alfereces tenían obligación de saltar en tierra por comida, tornándose a embarcar con ella para depositarla en los paños⁵¹.

La cantidad de provisiones consumidas diariamente por un marinero se nombraba *ración*; la consumida a lo largo de un mes tomaba el nombre de *alqueire*⁵². Había casos en que a cada tripulante se le entregaba una porción para dos días, especialmente en situaciones de peligro; en momentos de recelo los marineros acudían a comer por cuadrillas; en horas de tranquilidad comían todos a una mesa. La ración, debía de ser *honesta*, para lo cual se sometía el bizcocho a la balanza y el vino se tomaba por medida. En caso de prolongarse el viaje demasiado por haber surgido imprevistos, el capitán estaba facultado para acortar las raciones⁵³.

Una relación de las bastimentos por consumir era lo corriente en toda navegación. He aquí una de ellas:

"Para cien hombres, para seis meses de viaje, y para otros doce [meses] para quedar allá mientras se hace y provee de otra parte, será menester lo siguiente:

De bizcocho ordinario, dando libra y media de ración a cada uno cada día, como se acostumbra, con refacción del 10 por ciento por mermas y mazamorra, serán menester novecientos quintales poco más o menos.

Vino, a medio azumbre a cada uno cada día, como es costumbre con la refacción, para las mermas, 140 pipas, poco más o menos.

Aceite cien y cuarenta arrobas en 280 botijas, poco más o menos.

Vinagre, trescientas y veinte arrobas en catorce pipas.

Haba y garbanzo cien hanegas por mitad en quince pipas viejas.

Arroz, seis quintales para dar un día en la semana.

Queso, diez y ocho quintales en sus barriles.

Vaca salada 63 quintales, dado dos días en la semana domingo y jueves.

Atún y bacallao por mitad 63 quintales dos días en la semana.

Pipas para aguada por tres meses, cuarenta pipas.

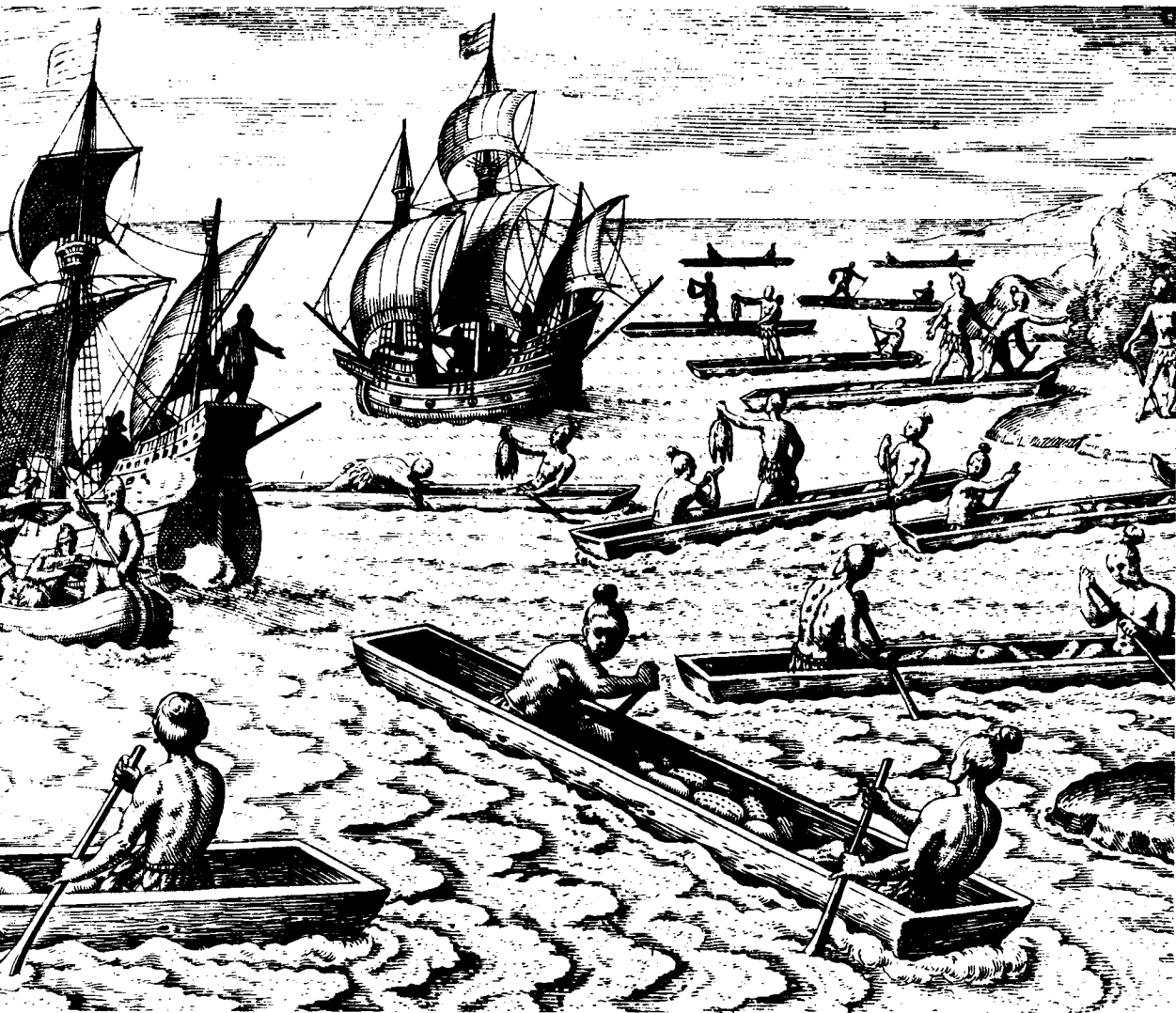
Para cada pipa de vino, agua y vinagre, ocho arcas de hierro que son arcos con novecientos y tantos arcos poco más o menos.

Para estos cien soldados y treinta marineros, y para los bastimentos dichos, será menester un avío de doscientos toneles, que son trescientas toneladas y a este respecto serán los bastimentos y naos, según la gente que se hubiere de enviar”⁵⁴.

Demás está decir que para la mejor conservación de los alimentos se empleaban siempre toneles y muy pocas veces sacos o costales, porque en la bodega y pañoles abundaban las ratas. El bastimento no sólo debería ir guardado para todo el viaje sino previsto para el tornaviaje⁵⁵.

Pero a pesar de las muchas previsiones, la comida de a bordo era monótona. Una relación que copia los hábitos marineros del año 1560 nos puede dar una luz: *“El domingo y el jueves eran los únicos días que se servía carne de vaca. Arroz tan sólo una vez a la semana, el miércoles o viernes; y los lunes, martes, miércoles y sábados había atún, garbanzos y habas con aceite, siendo también martes, jueves y domingos los días señalados para el queso. Toda la semana, con una religiosidad y rutina inconfesables, el bizcocho, la carne salada y el tocino no faltaban de la mesa, a no ser los días de abstinencia. Estaba calculado todo en tal forma, que una arroba de vinagre debía consumirse al mes entre cinco personas, existiendo también un sistema de racionamiento para los ajos, de los que estaban prohibidos los enfermos, para los que había bizcocho blanco, gallina y otras ‘cosas de botica y dietas que son pasas, lentejas y azúcar’. El consumo de agua era ilimitado mientras no se diera orden obligando a lo contrario”⁵⁶.* Esto, en buena cuenta, era el comer de los pasajeros. Habían otras instrucciones sobre lo que se debía dar de comer a los marineros, a quienes sólo se podía disminuir las raciones cuando el capitán *“biese alguna causa justísima para ello”⁵⁷.* Estas raciones de los tripulantes estaban integradas en su mayoría por bizcocho, cecina, vinos, tocinete, carne salada y rara vez carne fresca; como a los pasajeros, se les trocaba la carne por pescado los días de abstinencia⁵⁸.

La monotonía para el paladar de los viajeros se veía recompensada en los puertos. Aquí bajaban todos a tierra y se hartaban de comer las sabrosas viandas del lugar; luego, si no era el puerto de destino, tornaban a embarcarse y a proseguir la navegación. Esto era frecuente en las Islas Canarias, archipiélago africano donde todos se despedían de la comida europea para enfrentarse a la exótica y picante del Nuevo Mundo. Una vez en Indias, los viajeros pisaban tierra con desconfianza, pero los lugareños —casi siempre españoles o portugueses envejecidos allí— les presentaban viandas provocativas y los re-



El aprovisionamiento de viveres corrió muchas veces a cargo de los nativos.

cién llegados sucumbían a la tentación. Los precios eran subidos, pero su recuerdo se borraba pronto con la mala digestión que la vianda ocasionaba. Y de este modo, las sensaciones gustativas agradables y desconocidas, se pagaban con creces por parte de los "chapetones" o recién venidos de Castilla. Sarmiento recuerda a los portugueses del Brasil quienes con sus esclavos "pescaban y hacían comida que vendían"⁵⁹; el Padre Cobo habla de la juta, sabrosa ave doméstica que ofrecían desde sus piraguas los indios de Puerto Viejo⁶⁰; mientras Zárata y Lizárraga se ocupan con verdadero placer del pan bizcochado de maíz amasado en la costa de Manta⁶¹.

Luego los viajeros volvían a zarpar y se reiniciaba la navegación con su comida de rutina. Encabezaba la lista de los alimentos a bordo, el bizcocho con razón llamado el *pan de los mareantes*. Era un pan medio fermentado, amasado en forma de torta pequeña y cocido dos veces para secarlo y evitar su fermentación en la larga travesía. Había días que estaba tan duro que se le tenía que remojar, porque de otro modo no podían ingerirlo los marineros que, por causa del escorbuto, habían perdido los dientes. Pero este pan —también llamado *galleta*— se hinchaba de gusanos si se le mantenía guardado mucho tiempo, por lo que en ciertos casos desesperados se acostumbó repartir el bizcocho por la noche, de modo que fuera comido en la oscuridad y los marineros no vieran los insectos, cocidos o vivos, que venían en la miga endurecida⁶². No se ha dicho lo peor ni mostrado el más angustioso de los casos. El caballero Antonio Pigafetta refiere con mal semblante debido a una mueca de asco, sus recuerdos de la alimentación por el Mar Pacífico: "*La galleta que comíamos no era ya pan, sino un polvo mezclado con gusanos, que habían devorado toda la substancia y que tenía un hedor insoportable por estar empapado en orina de rata*"⁶³.

En América, las naves no siempre tuvieron bizcocho, por lo que se vieron precisadas a cargar *cazabe* o pan de yuca⁶⁴, del que decía un cronista: "*y en no pocas partes lo hacen y comen hoy los españoles*"⁶⁵. También se llamaba *torta* o *pan de harina de mandioca* y se le almacenaba por millares en los paños de los navíos⁶⁶. Su consumo fue obligado a todos los que navegaron las Antillas, la costa magallánica y el calmado Mar del Sur. Otro alimento común a los que surcaron estos mares fue el maíz, llamado en un comienzo *milho*, por los portugueses, *millo* en las Canarias, y *mijo* en Asturias⁶⁷. En el Perú se nombró *sara*, alcanzándosele el poético sobrenombre de "*trigo de los Incas*"⁶⁸. Se cargaba en cantidad en todos los puertos, porque también se daba de comer a los caballos, aunque éstos tardaban en acostumbrarse a tal clase de comida. Lo cierto es que fue —como

el *cazabe*— un alimento compensatorio para los tiempos en que escaseaba el bizcocho. En las expediciones militares del Descubrimiento del Perú fue el maíz el principal alimento de los soldados; pero, al igual que la galleta dura, difícil de comer para los hombres que habían perdido los dientes⁶⁹. Las malas lenguas decían que se parecía al panizo de Lombardía⁷⁰. Los marineros acostumbrados al maíz, sabían diferenciarlo en viejo y nuevo, según el sabor cobrado en los paños⁷¹.

La carne debía ser, si bien no lo era, el segundo alimento de a bordo. En los tiempos de abundancia cada tripulante recibía dos libras de carne fresca por semana; en tiempos peores la ración se convertía en una libra de carne fresca y otra de carne salada. En los días misérrimos los marineros, fustigados por el hambre, supieron reemplazarla por zapatos, correajes, y aun el cuero de vaca que oficiaba de fuelle en la bomba⁷². Existía la división de carne de vaca seca y carne de vaca salada fresca, pero no está clara la diferencia⁷³. El Padre Cobo decía de la carne de vaca: "*Della se hace gran cantidad... para matataje en las navegaciones*"⁷⁴, por lo que pasado el primer tiempo de la travesía, el *carnaje* o *tasajo* era lo obligado, conociéndose también como *cecina* y, entre los pasajeros del Perú, con el nombre quechua de *charqui*⁷⁵.

A la carne de vaca seguía en importancia la de cerdo, sin duda por representar la vianda de los cristianos viejos⁷⁶. Los tocinos aparecen en nuestra costa —juntamente con los quesos— en el Segundo Viaje de Pizarro, sin que ello signifique dar una fecha definitiva⁷⁷. En épocas de carestía se conoció la cecina de *manati*⁷⁸, *danta*⁷⁹ y *pecari*⁸⁰, aunque por equivaler a carne fresca los pasajeros prefirieron los *guadaquinajes*, especie de liebres que ellos mismos se divertían cazando con ballesta en los desembarcos ocasionales⁸¹. La carne del *cuy* o conejillo de las Indias parece haber sido patrimonio de los puertos, donde acudían los indios a venderlos ante la repugnancia de los "*chapetones*", quienes creían ver en tales roedores a unas ratas sin cola⁸². Los venados, en cambio, eran un atractivo poderoso de la isla de Puná⁸³, donde también podía conseguirse carne de tortuga⁸⁴. En Panamá y litoral del Perú eran ya comunes las "*gallinas de papada*" o pavos procedentes de la Nueva España⁸⁵, mereciendo las alabanzas ilimitadas de aquellos a quienes la necesidad había puesto alguna vez en trance de comer alcatraces y otros pájaros marinos cuya carne, aseguraban, guardaba un marcado sabor a marisco⁸⁶. Dieran gracias de comer pavos los que podían, porque el hambre había hecho a muchos navegantes comer jaguares⁸⁷, osos hormigueros⁸⁸, ratas⁸⁹ y aun murciélagos gigantes con carne de ficticio sabor a pollo⁹⁰. Al oír la fanfarronada marinera, los

pasajeros hacían gestos de repugnancia, horrorizándose las mujeres y persignándose las viejas.

Y así, entre carnes frescas y saladas, galleta dura andaluza y tortas indianas de maíz, el barco seguía su navegación ofreciendo algunas veces mazamorras⁹¹, ensaladas⁹² y menestras⁹³, y, a manera de indiana novedad, multitud de frutas desconocidas que despertaban mil comentarios en los pasajeros deslumbrados, quienes no siempre las sabían diferenciar de otros productos; y así vemos exclamar a D. Alonso Enríquez de Guzmán maravillado: *“Ay frutas; unas se llaman vatatas y otras ajís, y otras piñas y otras pitahayas, otras guanavanas y clacos, y otra ojarva, otra mamaya, otra mamey, y otra guayava, otra corocos, otra plátanos, otras autias y otros géneros de frutas”*⁹⁴. Y el mal informado pasajero sigue anotando: *“De las de Castilla no se a hallado en la tierra sino cidras y naranjas. Y esta fruta ay la mejor que en España”*⁹⁵. Igualmente entusiasmado descubrirá los frutos indianos otro viajero quinientista, el desconocido Fidalgo de Elvas⁹⁶.

La sorpresa que representaba Tumbes para los viajeros era, por su parte, inenarrable. El conquistador Juan Ruiz de Arce exclamará: *“Esta es tierra buena, de mucha comida. Habia muchas ovejas y muchos patos y muchos conejos y faisanes y pavos... es tierra de muchas frutas”*⁹⁷. Era que bajando la equinoccial y entrando a la tierra perulera, *“se da gran cantidad de maíz y yuca y ajos o batatas, y otras muchas maneras de raíces provechosas para la sustentación de los hombres. Y también hay gran cantidad de guayabas muy buenas, de dos o tres maneras, y guabas y aguacates y tunas de dos suertes, las unas blancas y de tan singular sabor, que se tiene por fruta gustosa; caimitos y otra fruta que llaman cercillas. Hay también gran cantidad de melones de los de España y de los de la tierra, y se dan por todas partes muchas legumbres y habas, y hay muchos árboles de naranjos y limas y no poca cantidad de plátanos, y se crían en algunas partes singulares piñas; y de los puercos que solía haber en la tierra hay gran cantidad, que tenían (como conté hablando del puerto de Urabá) el ombligo junto a los lomos... y la carne destos es muy sabrosa. También hay de los puercos de la casta de España y muchos venados de la más singular carne y sabrosa que hay en la mayor parte del Perú. Perdices se crían no pocas manadas dellas y tórtolas, palomas, pavos, faisanes y otro gran número de aves, entre las cuales hay una que llaman xuta, que será del tamaño de un gran pato; a esta crían los indios en sus casas y son domésticas y buenas para comer. También hay otra que tiene por nombre maca, que es poco menor que un gallo, y es linda cosa ver las colores que tiene y cuán vivos... En las quebradas y montes*

hay grandes espesuras, florestas y árboles... en lo interior de algunos dellos crían abejas, que hacen en la concavidad de los árboles panales de miel singular..."⁹⁸. En fin, la del Perú era una tierra que si por sus perdices y miel recordaba a los marinos y pasajeros de las naos la bíblica abundancia de otros tiempos, por la cantidad y calidad de ellos llevaban a evocar la dichosa Edad Dorada. El Perú era la *Tierra de Jauja*, no cabía duda, y los pasajeros comprenderían el por qué decían los marinos: *¡Vale un Perú!* cada vez que se referían a algo rico y abundante, como era el caso de la comida. Por eso escribiría el Judío Anónimo, añorando un país en el que no sólo las perdices y la miel llevaban a pensar en la tierra prometida de Canaán: *"Ganas de comer faltan en el Perú que comida siempre sobra. Bendito sea Dios y alabado que tanto bien dió en aquellas tierras"*⁹⁹.

LA BEBIDA

El agua de a bordo se repartía diariamente a cada tripulante en cantidad de un azumbre. Era el azumbre una medida equivalente a cuatro cuartillos, algo más de dos litros, y se utilizaba no solamente para repartir el agua sino también el vino: la proporción era un azumbre de agua por medio azumbre de vino¹⁰⁰.

La aguada o acto de aprovisionarse de agua en la costa siempre que se navegara a su vera, debería hacerse cada tres días¹⁰¹, por lo cual escribía Pedro Sarmiento la manera de ubicar los manantiales: *"En estas quince leguas no hay río dulce que salga a la mar, aunque hay arroyos pequeños de buena agua, que corren hasta dos o tres picas, y menos, de la mar, y en llegando a la arena de la playa se hunden. Y pasábamos por entre los arroyos y la mar salada sin mojarnos, y donde hay barrancas altas, que no se ven arroyos de agua escondida, que si no van avisados [los navegantes] no la hallarán; por tanto el que por aquí caminar, si tuviera necesidad de agua, mire a las barrancas altas, y donde viere manchas negras, sepa que es tierra mojada de agua dulce; y llegando al pie de estas barrancas, hallará pozos della en mucha cantidad, y allí se sume y va a salir a treinta y a cuarenta pasos más abajo, dentro del agua salada; y cuando baja la mar salen muchos ojos y arroyos de esta agua dulce; esto es bien tener en la memoria para proveerse de bajar de agua, porque de pleamar quedan cubiertos"*¹⁰². Esto, que acontecía en las tierras magallánicas, era totalmente distinto en la costa ecuatorial, donde los marineros tenían que cavar pozos para aprovisionarse de agua¹⁰³, pero, en cambio, muy parecido al problema que surgía en la costa de los Quiximíes, subiendo hacia Panamá donde los ríos

tenían agua dulce sólo corriente arriba, porque cerca de su desembocadura estaba mezclada con el agua de mar. En este caso tenía que remontarse el río en batel, lo que entrañaba el gravísimo peligro de adentrarse en la tierra¹⁰⁴.

El dar algunas calas con la nao para "*proveerse de agua*"¹⁰⁵ representó, en más de un caso, la pérdida de vidas entre los "*mozos de aguada*" o mancebos encargados de llenar las pipas. El más temido de todos los desembarcos de este género era en la Dominica. Allí, los flecheros caribes emboscados esperaban pacientemente a que llenaran la última pipa, pero cuando los servidores se preparaban a cargarlas con trabajo, los indios les disparaban sus saetas y venablos matándolos sin compasión. El terror cundía entre los mozos, quienes no atinaban a defenderse, por tener las manos ocupadas, y menos a correr. Finalmente todos huían a la carrera, mas siempre quedaban varios heridos que terminaban en los vientres de los antropófagos. La Dominica, por esta razón, era la madrastra de los "*mozos de aguada*", quienes reclamaban la constante ayuda de arcabuceros que los protegieran en sus desembarcos¹⁰⁶.

La verdad es que la aguada de la Dominica era inevitable, porque el agua cargada en las islas Canarias estaba ya casi imposible de beber o se había terminado. Por eso los viajeros oteaban la isla como mira el sediento al cántaro repleto, más todavía desde que el Mar de las Antillas era caluroso y lleno de sol. Conozcamos el estado de la poca agua que quedaba a bordo.

Embarcada en grandes botijas y llevada al puerto en lomo de camello, el agua era *empipada*¹⁰⁷ en Canarias por los toneleros de a bordo y bajada a la bodega. La bodega era el sitio más oscuro del barco y por tanto más defendido del sol. Además, y ésta era creencia muy socorrida, el frescor de la bodega se atribuía a su próximo contacto con el mar. Al principio, beber esta agua daba mucho gusto a todos, pero corriendo los días cobraba muy mal sabor. Los que bajaban a la bodega aseguraban que el agua estaba hedionda y "*mareada*" por el movimiento de la nao. "*Se creía que esta alteración del agua era un fenómeno natural de la navegación; un mareo que sufría, como los seres vivos. El hecho es que se volvía turbia y hedionda, y sólo antes de morir de sed consentían, abrasadas ya las fauces, en beberla los tripulantes. Al cabo de unos días solía aclararse, sin duda por el progreso y declinación del proceso fermentativo*"¹⁰⁸. Aún así, según una relación quinientista, "*quando aquí llegamos sentimos el agua dañada de manera que no se podía beuer de amarga y hedionda*"¹⁰⁹. Otro testimonio asegura que el agua siempre estaba "*pútrida y hedionda*"¹¹⁰. Esto último sólo se refería al sabor y al olor, pero para el que



El embarque de las pipas de agua.

se tomaba la molestia de indagar dentro del tonel surgía un agua viscosa y mal oliente en la que nadaban incontables cucarachas. Los repugnantes insectos colorados habían anidado con fortuna en los toneles. Y los pasajeros y viajeros bebían esta agua, colada en cedazo, y servida en vasos nada transparentes, maliciando que las cosas no debían ser tan buenas como se esmeraban en hacérselas creer.

En los mejores casos los viajeros se confiaban a la *tinaja*¹¹¹. Era ésta “*el depósito de barro en la popa del barco, que siempre está lleno de agua fresca, caben en él cinco o seis cubos de agua*”¹¹². La tinaja presentaba la consoladora ventaja de no ocultar su contenido a nadie y eso hacía acudir confiados a sus consumidores; pero lo que éstos ignoraban era que por la noche la tinaja se llenaba con el agua colada de las pipas que viajaban en la bodega. En otras palabras, la treta consistía en el engañoso cambio de recipiente, porque en lo tocante al agua no cambiaba un ápice su calidad malsana. Uno de los engañados parece haberlo sido el germano Ulrico Schmidl, gran elogiador del agua de la tinaja¹¹³.

Sin embargo, los *pipotes*¹¹⁴ —barriles con capacidad de cuatro pipas— y las *pipas* o *toneles* junto con la tinaja no eran los únicos recipientes del ansiado líquido. Los documentos nos hablan también de las *vasijas*, dándonos a entender que existían regulares cántaros de barro cocido, algo menores que las botijas de aceite, donde el líquido se conservaba fresco. *Adobar la vasija* era prepararla de modo que todos los cántaros estuvieran en inmejorable estado¹¹⁵. Los mejores cántaros eran los de Lima, acaso los salidos de las ollерías de Ate, donde decenas de oficiales vivían entregados a la fabricación de azulejos, conventuales ollas caseras y vasijas para aguada. El Judío Anónimo menciona las limeñas ollерías al decirnos: “*Tiene Lima hornos donde labran vidrio y tienen hornos donde se faz mucha loza de barro y botijas y tinajas y toda suerte de loza*”¹¹⁶; por lo que tenemos derecho a afirmar que de tales sitios procedía la *vasija de la aguada* que se expendía en el Callao a los patrones de nao. Esto recuerda, de paso, la coplilla aquella que campea en los posibles azulejos criollos de San Francisco el Grande de Lima:

“*Nuebo oficial trabaxá,
Que todos gustan de ueros,
estar haziendo pucheros
del barro de por acá*”.

Otros recipientes, aunque menos afamados que los limeños, eran los de Supe¹¹⁷, ocupando el tercer puesto los cántaros de Natá de los Caballeros, en la provincia de Tierrafirme¹¹⁸. El conquistador Miguel de Estete llegará a decir que, por carecer de

vasijas, Pizarro no descubrió antes el Perú¹¹⁹. Acaso tenga razón, porque entonces los mayores cántaros eran los de Nicaragua, nada grandes como su fama confirma.

Por todo lo dicho, no debió ser poca la alegría de los expedicionarios descubridores del Amazonas cuando, en vísperas de salir al mar, pisaron ese pueblo en el que hallaron la cerámica omagua. La pluma del cronista mezcla la admiración con el alborozo cuando anota: *"En este pueblo estaba una casa de placer, dentro de la cual había mucha loza de diversas hechuras, así tinajas como cántaros muy grandes de más de 29 arrobas, y otras vasijas más pequeñas, como platos y escodillas y candeleros. Esta loza es la mejor que se ha visto, porque lo de Málaga no se iguala con ella, porque es de toda vidriada y esmaltada de todas colores, tan vivas que espantan, y demás de esto los dibujos y pinturas que en ella hacen son tan compasados que naturalmente labran y dibujan todo como lo romano, y allí nos dijeron los indios que todo lo que en esta casa había de barro, lo había la tierra adentro de oro y de plata y que ellos nos llevarían allá que era cerca"*¹²⁰. La tentación debió ser enorme, pero reconociendo la triste situación en que se hallaba, Francisco de Orellana y sus hombres tuvieron que seguir el río abajo sin confirmar la existencia de los cántaros de finísimo metal. No obstante, se debieron de llevar bastante loza, porque sólo se atrevieron a salir al océano *"metida agua en nuestros bergantines en cántaros y tinajas"*¹²¹, no habiendo dicho que antes la hubieran recogido en otro sitio. Algo similar ocurrió tres lustros después con los *"marañones"* que sacó del Río Grande de las Amazonas el fiero Lope de Aguirre¹²².

Oficiaron también de vasijas, sin pertenecer al arte alfarero, ciertos recipientes que en el Mar Caribe los españoles nombraron calabazas¹²³ y en el Perú, los indios, *mates*¹²⁴. Los mates eran de todo tamaño y una vez abiertos admitían agua sin comunicarle ningún sabor y menos corromperla. Los había pequeños, que se llevaban al cinto a manera de cantimploras, del tamaño de un gran melón, y también de gigantescas dimensiones sólo comparables a las bateas de lavar ropa. Otros recipientes para el agua lo fueron las botas¹²⁵ y ciertas cañas¹²⁶. Así mismo se acostumbó a llevar cocos, los que viajaban apilados en la cubierta de la nave esperando a la sedienta persona que se interesare por su refrescante contenido¹²⁷.

Para terminar con las bebidas de a bordo sólo quedaría hablar del vino, del vinagre y del chocolate. El vino viajaba en pipas o en odres¹²⁸; su reparto diario era de dos cuartillos factibles de disminución en caso de necesidad¹²⁹; y se le reputaba beneficioso para los enfermos, a quienes devolvía los colores al rostro y la alegría jovial¹³⁰. Los españoles nunca se ponían de acuerdo sobre

cuál vino era el mejor de España, por lo que cada uno se contentaba con gloriarse el de su tierra; en lo que sí estuvieron unánimes fue en afirmar que el vino americano era inferior al peninsular. Tampoco transigieron con las bebidas fermentadas de los indios, que los españoles tuvieron que beber casi por fuerza en actitud compensatoria al faltar el vino de uva¹³¹. Los indios les pagaron el desaire con creces, como en el caso de esos que descubiertos por Sarmiento de Gamboa e invitados a beberlo, terminaron por arrojarlo al suelo considerándolo de mal gusto al probarlo¹³². Cosas como éstas sacaban de quicio a los marineros.

El vinagre era entonces no sólo ingrediente de cocina, sino remedio para muchos males y líquido cuya virtud excitante era muy ponderada¹³³. Su consumo desde este último ángulo correspondió a los galeotes, entre los cuales llegó a considerarse como estimulante ante sus muchos dolores y fatigas junto al remo. Para los forzados a galeras, valga la paradoja, esta bebida representó un avinagrado consuelo¹³⁴.

Por último el chocolate, propio de las noches frías, que nació en México, se extendió por toda América, y logró seguir a España. Por haber oficiado el cacao de moneda entre los aztecas, se llamó a la planta que lo producía "*árbol monedero*"¹³⁵. "*El principal beneficio de este cacao —dice el Padre Acosta— es un brebaje que hacen, que llaman chocolate, que es cosa loca lo que en aquella tierra (de México y aun de Indias) le precian, y algunos que no están hechos a él les hace asco, porque tiene una espuma arriba y un borbollón como de heces, que cierto es menester mucho crédito para pasar con ello. Y en fin, es la bebida preciada, y con que convidan a los señores que vienen o pasan su tierra los indios; y los españoles, y más las españolas hechas a la tierra, se mueren por el negro chocolate. Este sobre-dicho chocolate dicen que hacen en diversas formas y temples, caliente, y fresco, y templado. Usan echarle especias... también le hacen en pasta, y dicen que es pectoral, y para el estómago y contra el catarro*"¹³⁶. Y concluye el desconfiado jesuita: "*Sea lo que mandaren, que en efecto los que no se han criado con esta opinión no le apetecen*"¹³⁷. Pero el Judío Anónimo, ajeno ya al bíblico hidromiel y por demás indianizado, comenta con pluma golosa: "*El chocolate se faz del cacao, y le juntan clavo y canela, pimienta y achicote y agua de olor y algunos le echan almizcle y ámbar. Es una bebida de grande sustancia, caliente, y sustenta mucho. Ayuda mucho a la complección, hace desflemar, da buen color al rostro, provoca mucho el cuerpo. Cuando hay necesidad hace engordar... También le hechan azúcar. Todos los hombres ricos y regalados lo beben y se hallan bien*

con él"¹³⁸. Demás está decir que el chocolate había llegado al Perú navegando en las naos del Mar del Sur.

EL CAMASTRO

Cuando en las relaciones de viaje o en los registros de embarque se habla del lugar donde han de dormir los que navegan, debemos hacer la salvedad de que se está hablando de tres sitios diferentes: el de los pasajeros, el de los tripulantes, y el de los soldados.

Los pasajeros ilustres, dada su situación privilegiada a bordo de los incómodos barcos, gozaban de la mejor habitación: *el castillo de popa*. Aquí compartían el sueño, en distintos y pequeños camarotes, con el capitán y altos oficiales de la nao. Los pasajeros comunes parece que dormían bajo el castillo. A unos y otros la cama que les correspondía era la "*litera*", algo dura en su primer momento, pero a la larga estable e imposible de cambiar. La litera tenía el fondo de tabla y debajo la cavidad intencionalmente hecha para que el pasajero guardara, entre otros objetos de uso diario, la mortaja con la que sería vestido en caso de fallecer y ser arrojado al agua. Estos dormitorios carecían de ventanales al exterior, por lo menos en su mayoría, y estaban relativamente bien ventilados por la brisa marina infiltrada por los pasillos, pero padecían de poca iluminación. A pesar de ello, estaba terminantemente prohibido el tener candiles o velones, porque propiciaban los incendios; en caso de urgente necesidad, un marinero se encargaba de portar un farolillo por los pasajes; también hacía esto para constatar que todos estuvieran dormidos después de obedecer el "*clubrefuego*". El Inca Garcilaso nos relata, precisamente, cierto incendio que ocurrió a causa de una vieja rezadora que se olvidó de apagar el candil y fue vencida por el sueño¹³⁹.

Distinto era el panorama en los barcos en que —como los que hacían la carrera de las Indias— abundaba la tripulación. "*En tales barcos, un marinero, avanzando desde el farol de popa, podía descender a la cubierta intermedia... Desde el palo mayor, bajando por una escala, se llegaba al combés de la nave y, subiendo de nuevo, se alcanzaba el sollado, en el que iba alojada la mayoría de la tripulación y donde pendía la campana del barco*"¹⁴⁰. El *sollado*, pues, era el sitio donde los marineros solían dormir. A primera vista no se descubría mucho: acaso unas banquetas de tabla y nada más, porque a pesar de que en aquel compartimiento se dormía, pocos camastros o literas se mostraban allí. Esto último tenía su explicación: los marineros usaban poco la *tarima*, por lo menos en estas partes de América, por haber descubierto las *hamacas*. Por eso, bajo la gruesa alcaiyata

de hierro clavada en la cuaderna, la "cama tejida" yacía enrollada como una red de pescar. En Europa la hamaca no hizo fortuna por el clima frío, pero en el Nuevo Mundo, sí. Aquí estaba prestigiadísima entre los hombres de la mar, siendo un marino de la talla de Colón el primero que la descubrió sorprendido. En efecto, habiendo visto algunas en su Primer Viaje, las definió el Almirante como "camas y paramentos de casas que son como redes de algodón"¹⁴¹, por lo que pronto los indios empezaron a venderlas a los marinos¹⁴². Pedro Mártir las llamó "camas colgaduras de gosipo rústico, que el vulgo español llama algodón, y el italiano bombaso"¹⁴³; mientras Américo Vespucio habla de los indios y las "redes que ellos tienen para dormir"¹⁴⁴ y Pigafetta se conforma con señalarlas "mallas de hilo de algodón llamadas hamacas, colgadas por los dos extremos"¹⁴⁵. Cieza de León las encuentra entre los nativos de Urabá, de quienes nos dice: "dormían y duermen en hamacas; no tienen ni usan otras camas"¹⁴⁶. El comentario suena desdeñoso por provenir de un soldado, hombre ajeno al uso marinerero, porque el soldado duerme donde lo toma la noche, mientras el nauta tiene de antemano un sitio para dormir. Pero, valgan verdades, a estas alturas los marineros señalaban ya a la hamaca como el mejor lecho de abordaje y meciéndose en ella, al compás de los vaivenes del barco, no la cambiaban por el mejor camastro de tierra. Además, había otra ventaja: era la única cama que el marino podía echarse al hombro, conteniendo ropa y oficiando de bolsa, para trasladarla sin mayores dificultades al nuevo barco en que tenía que servir.

Sin embargo, cuando los soldados viajaban por mar, la hamaca era desplazada impunemente por el *colchón*, la *estera* o el *hato de hierba*. Sobre el uso de los colchones tenemos el iracundo episodio de Lorenzo de Salduendo en la jornada de los Maraños, cuando por subir a los bergantines algunos de ellos para acomodar a sus amantes, incurrió en el castigo de Lope de Aguirre. Esta vez unos colchones a bordo fueron causa de que perdiera la vida un soldado¹⁴⁷. Los colchones, dicho sea de paso, tenían mala fama entre los soldados del Perú, pues aparte de traslucir molicie y engreimiento (nada acordes con la vida militar), eran señalados como los portadores de un sin fin de enfermedades¹⁴⁸. El mismo Lope de Aguirre, Fuerte Caudillo de los Maraños, terminará apuñalando a su hija para que no termine siendo "colchón de ruin jente"¹⁴⁹. Aunque usados por los soldados bisoños, los colchones eran desdeñados por los soldados baquianos: para éstos, el mejor lecho era el suelo.

Respecto a las esteras, trata de ellas en muy buenos términos el Fidalgo de Elvas, en su *Expedición de Hernando de Soto a la Florida*. En efecto, al referirse a la vida en los bergantines en que lograron escapar de la muerte los expedicionarios escribe:

"los cristianos traían esteras para echar debajo de sí, las cuales eran dobladas y muy tupidas y fuertes, que ninguna flecha las pasaba"¹⁵⁰. La verdad es que con tal dureza a más de abrigo eran una seguridad, por lo que las imaginamos más rígidas que los afamados *petates* mejicanos de ese siglo y algo parecidas a nuestros lacustres tejidos de totora.

Por último (a falta de hamacas, colchones y esteras) estaban las "*camas de hierba*", baratas a más no poder. A ellas se refiere Gómara sin duda cuando apunta: "*se crían allí cañas, juncos, espadañas y otras hierbas semejantes de mucha verdura para tomar por cama*"¹⁵¹. Parece tratarse de una cama muy común en los barcos que hacían la ruta del Perú. No está demás señalar que este mullido lecho vegetal fue más de una vez el forraje para los caballos que viajaban en la nao.

Volviendo a los soldados que con Orellana y Ursúa partieron en el bergantín *San Pedro* y otros a descubrir la Amazonía, tenemos que carecieron de litera y hamaca, colchón y estera, también de hato de hierba; por eso dormían sobre las tablas de la cubierta o pasaban la noche doblados contra las paredes internas de los bergantines sin encubertar: su techo era el cielo, su cama cualquier lugar de la embarcación de madera. Esto hizo que los tales se hartaran de dormir sobre agua y, dispuestos a reposar con quietud, buscaran con ilusión una lengua de tierra, de preferencia verde y en todo caso segura, donde poder saltar y echar una siesta antes de que cayera el sol. Y los hombres desembarcados rendidos por el remo y la fatiga, apostaban unos pocos centinelas para que les velaran el sueño y mantuvieran encendidas las hogueras cuyo humo ahuyentaba a los insectos... Pero antes del crepúsculo, estando ya a hora de vísperas, los centinelas daban voces y todos tenían que ponerse de pie porque estaba prohibido pasar la noche en tierra. Y así, despidiéndose de la orilla que tan gentilmente los había acogido, volvían todos a su nave a restregar sus huesos contra los maderos y a propinarse incontables bofetones que espantaban de una vez por todas a las insufribles nubes de mosquitos. Parece que para estos soldados de tierra, el dormir a bordo no era lo mejor¹⁵².

LAS SUPERSTICIONES

Los marineros quinientistas, aunque hay pocas noticias para asegurarlo, fueron muy supersticiosos. Sus estrafalarias creencias tuvieron por cuna los mitos marinos de la centuria anterior, pero, valgan verdades, los que navegaban ahora no eran tan ignorantes y habían llegado a superar la mayor parte de sus tétricos recuerdos. Sin embargo, el horror a lo desconocido siempre tuvo un fervoroso adepto en el marinero del Siglo XVI, quien

no por pensar distinto a sus abuelos había dejado de creer en “la santa Compañía”, escalofriante procesión nocturna que animaba los mares de Galicia y que estaba integrada por todos los muertos y desaparecidos en el mar, Mar Tenebroso que ahora los devolvía andando sobre las olas y envueltos en sus fantasmales sudarios blancos¹⁵³. Otra creencia fue la que afirmaba la existencia de ciertos personajes que podían dominar los vientos y, por tanto, regular la navegación de aquella época. Andrés Bernáldez refiere en su *Historia de los Reyes Católicos* al hablar de la toma de Orán y del Arzobispo de Toledo: “Ovo en esta Tomada de Orán grandes milagros e misterios en este santo pasage, que así para la ida como para la vuelta que el Arzobispo volvió, no parecía sino que él llevaba el viento que era menester en la manga, que tal cual lo quería, tal se lo daba Dios; e así lo decían públicamente los marineros”¹⁵⁴. El Arzobispo tomador de Orán no era otro que el famoso Cardenal Cisneros.

Hablando ya de la carrera de las Indias, tendríamos que gran parte del terror depositado en los viejos mitos pasó a las olas embravecidas y vientos huracanados —verdaderos monstruos y manos de Satanás que arrastraban al fondo del mar a los navíos— y también a las muchas islas de caribes, antropófagos cobrizos que, aunque no ogros mitológicos, eran verdaderos devoradores de hombres. El miedo a los caribes fué terrible y hasta nació una duda sobre el porvenir del alma de sus víctimas el día del Juicio Universal: si cada hombre estaba llamado a resucitar con el cuerpo que paseó en este mundo ¿los cristianos que habían terminado como vianda de antropófagos resucitarían como estaban al momento de morir o formando parte de los canibales a quienes habían servido de alimento? La duda era barata y no resistía la crítica de un teólogo, pero los que creían en ella no eran teólogos, de allí la fuerza de la dubitación¹⁵⁵.

Por todo esto más de un marinero y viajante debió creer en agüeros, pues otro medio de adivinación lo penaba el Santo Oficio de la Inquisición. Los agüeros tenían carta de ciudadanía en Castilla desde muy atrás y no se consideraba pecaminoso creer en ellos, más aún desde que muchos hidalgos de la Reconquista los habían convertido en apellido¹⁵⁶.

Pero si bien la mayoría de los viajes terminaban sin novedad, hubo otros en los que, además de temporal y peligro de naufragio, se sumaron las fuerzas sobrenaturales. Por lo menos así lo explicaron en su tiempo los marineros y víctimas de la escalofriante experiencia. Sarmiento de Gamboa, marino culto y de ningún modo ignorante de su oficio, llega a confesar que en cierta ocasión, habiendo sacudido un terremoto la Isla de San Jorge, “sobre esto decían llos europeos insularesl que oían claramente voces de demonios y otras cosas de espanto”¹⁵⁷, simultá-

neas al movimiento sísmico. Pero es el cronista Oviedo el que más se ocupa de estos casos truculentos y temidos. Así, al relatar el naufragio del licenciado Alonso Zuazo frente a las Islas de los Alacranes, mientras todos rezaban aquello de:

"Monstra te esse matrea..."

vieron los tripulantes y pasajeros *"muchas toñinas grandes o pescados de aquella manera como puercos cebones, que parecía que volaban por el ayre alrededor del navio, con otras señales horribles y espantosas"*¹⁵⁸. Más adelante el mismo cronista recuerda el caso de tres naos que escaparon de un vendaval y escribe: *"Muchas veces he oydo a hombres de la mar o a otras personas que han navegado e halládose en naufrágios e grandes tormentas, que han oydo voces como humanas hablar en el ayre en los tiempos que más peligro tenían, e han visto cosas espantables e demonios... Esta tormenta les tomó día de las once mill Vírgenes... Viéronse muchas veces debaxo de las ondas de la mar anegados; e llamando a Nuestro Señor e a su gloriosa Madre, parecía que del profundo de las aguas subían para arriba, e como aquellos pecadores decían: 'Oh, Madre de Dios, Virgen María' e con lágrimas e grand atención pedían su socorro, oyeron en el ayre decir: '¿Qué la quereys?'. '¿Qué la quereys?'. E assi replicarlo algunas veces a los demonios, los cuales afirman sin dubda aver algunos visto"*¹⁵⁹. Como si esto fuera poco, se deja entender que hubo pasajero asustado que llegó a divisar *"los adversarios diablos"*¹⁶⁰.

Tal como lo insinuó el cronista, más adelante refiere el mal fin que tuvo la carabela de las Taviras. *"En esta carabela iban dos mugeres, que se llamaban las Taviras, e otras personas; pero éstas en especial, según los que allí se hallaron dixeron, fueron muchas sus lágrimas, e de todos generalmente. E vieron diablos muy fieros y espantables puestos a la proa e popa de la nao, e oyeron en el ayre que decía uno dellos: 'Tuerce la via' como que debiera otro tal estar sobre el timón o gobernalle, dando estorbo a la salvación de aquella gente para que se anegassen. El qual respondió: 'No puedo'. E desde a poco oyeron otra voz que decía: 'Echala a fondo; anégala'. Respondió otra voz, diciendo 'No puedo, no puedo'. E tornó a replicar el que parecía que mandaba: '¿Por que no puedes?'. E aquella maldita voz dixo: 'No puedo, que va aqui la de Guadalupe'"*¹⁶¹. Después de esto, al naufragar sanos y salvos en una isla, todos dieron gracias a la Virgen de Guadalupe por haber impedido la mala intención de los demonios.

En estos casos en que al terror se unía la piedad desesperada, la presunta visión de fuerzas infernales se confundió frecuentemente con animales marinos gigantescos. De este modo los ma-

reantes "afirmaban que vian venir unos pescados como grandes toñinas o delphines, e assían con los dientes de las cintas de la carabela, que son aquellas tablas con que se cubren las costuras o junturas de los navios e las despegaban e arrincaban, e por allí les entraba tanta agua que no se podían valer"¹⁶². El diablo, pues, según los náufragos, no reparaba en convertirse en agresivo pez si con ello causaba la ruina de los pecadores. Eran los días en que Satanás capitalizaba todo el mal. En conclusión, la superstición marinera del siglo XVI había convertido a Neptuno en Lucifer, o mejor aún, en maese Leonardo, como llamaban al diablo las brujas de Zugarramurdi, en España.

LOS SEPELIOS

Atrás hemos esbozado la participación principal de los maestros en el acto del sepelio a bordo de su nao; ahora, tratando de ampliar lo entonces dicho, añadiremos otros pormenores. La verdad es que todos se embarcaban preparados a bien morir. No sólo porque subían al barco confesados y comulgados, sino por que cada pasajero —no así los tripulantes— llevaba consigo su mortaja¹⁶³. Llevar la mortaja consigo era evidencia de pensar siempre en la muerte y reflexionar en la muerte traslucía salvación. Por eso todos se embarcaban con la mortaja doblada y los virreyes, a más del fúnebre hábito, con el famoso "*pliego de mortaja*" encargado de esclarecer la sucesión en el gobierno.

Como es de suponerse, el sepelio a bordo era el forzado epílogo a la larga enfermedad. Fue casi un acto de rutina en las armadas y flotas del Mar Océano. Esto, porque el escorbuto, las fiebres y el mal de cámaras, la mayor parte de las veces sólo terminaban con la muerte de su víctima. La escena podría referirse así, tratándose de un pasajero principal, como fue el caso del Trece del Gallo Domingo de Soraluze a bordo del *San Jerónimo*, a fines de 1536. En primer lugar, vista la gravedad del enfermo el maestro hacía actuar al capellán y luego al escribano para que se llevase a efecto el testamento¹⁶⁴. El escrito lo otorgaba el doliente rodeado de dos o tres testigos, cerrándose en sobre lacrado para que no fuera abierto hasta después del deceso. Personajes que también asistían a la otorgación de la última voluntad podían ser los albaceas, si bien no era requisito imprescindible como sucedía con los testigos. Ordenada el alma y ordenados los bienes materiales, el enfermo quedaba en manos de personas piadosas que pugnaban por ayudarlo a bien morir. Por eso, junto al camastro del agonizante se apostaban cuatro o cinco viejas, rosario en mano y con un acetre de agua bendita, dispuestas a rezar por él y ahuyentar al maligno. Se rezaba intermitentemente durante horas, organizándose turnos entre las

que velaban. Las jaculatorias y los exorcismos llenaban la habitación. Todas las viejas estaban listas para el momento supremo. Entonces la más cercana al moribundo debía musitarle los *jesuses*¹⁶⁵, mientras otra, encendiendo una candela de cera, la acomodaba entre los dedos del agónico mortal. Si había un clérigo presente, lo mismo un fraile, rezaba el oficio de difuntos; como lo común era estar siempre alguno, el rezar del tonsurado era seguido con devoción. Luego el momento supremo, las bascas y los estertores, después el cuerpo quedaba quieto para toda la eternidad. Ocurrido el deceso, al muerto se le ataban las quijadas y cruzaban los brazos sobre el pecho. El cadáver no debía ser lavado, tampoco se le rapaba la barba¹⁶⁶. No tardaba en aparecer la burda mortaja y manos piadosas procedían a vestir con ella el cuerpo. Hecho esto se le tendría sobre el suelo, amortajado y con la capucha subida, empuñando los manos el rosario o una cruz. Si tenía parientes a bordo seguían los llantos, si no los tenía sólo se oían las lamentaciones y suspiros. El acetre de agua bendita, depositado a los pies del muerto, servía para que todos los que los visitasen le hicieran aspersiones con el hisopillo¹⁶⁷.

A continuación se oía martillar al carpintero. Estaba haciendo la caja o ataúd para el cadáver, porque siendo personaje de campanillas no merecía ir al mar. Terminada la caja se colocaba dentro de ella al difunto, a quien el cerero de a bordo había extraído las vísceras y "*salado*" para evitar la putrefacción cadavérica. Si ambas prácticas se habían omitido por no haber quien fuera capaz de efectuarlas, el muerto pasaba al ataúd y éste terminaba repleto de cal o arena que en los próximos días absorbieran los hedores. Luego la caja se clavaba y se llevaba a una profunda bodega, en la parte más baja de popa. Allí quedaba depositado el cadáver hasta su desembarco en el puerto¹⁶⁸.

Por el contrario, si el difunto era un tripulante o pasajero sin importancia, aparte de la mortaja, era el mar el encargado de servirle de sudario. Las relaciones de a bordo confiesan frecuentemente: "*Este mismo día, que fueron 15 de hebrero, se hecharon tres hombres muertos a la mar...*"¹⁶⁹. Otro testimonio mariner confesará: "*echábamos cada día a la mar un hombre...*"¹⁷⁰. El caballero Antonio Pigafetta, cronista de la expedición de Magallanes, tras confesar las muchas muertes de a bordo tuvo tiempo para hacer alguna observación sobre los cadáveres: "*Navegamos en seguida hacia el Noroeste, durante dos meses enteros, sin descanso, y en este intervalo perdimos veintiún hombres, cristianos e indios. Hicimos una observación curiosa al arrojarlos al mar: los cadáveres de los cristianos quedaban siempre cara al cielo, y los de los indios, boca abajo, cara al mar*"¹⁷¹.

En América se usó, además de la mortaja, envolver el cadáver en un serón de paja. Un susto del cronista Gonzalo Fernández de Oviedo nos ha proporcionado la noticia. Efectivamente, estando haciendo una pésima navegación por el Mar de las Antillas, cuenta el episodio siguiente: *“Finalmente, nos vimos en tanto peligro que de hora en hora esperábamos la muerte; e yo más que otro, porque demás de lo que he dicho yba muy enfermo: tanto que queriendo un marinero aprovecharse de un serón de esparto, que allí estaba debaxo de un colchón, en que yo yba echado, le dixo un criado mío: ‘No tomés el serón, que ya veys quel capitán está muriéndose, e muerto no hay otro en que envolverlo y echarlo a la mar’. Lo qual yo oy y entendí muy bien, e assenteme en la cama enojado con mi criado, e dixe: ‘Saca esse serón de ahí e dásele a esse hombre: que no tengo de morir en la mar, ni querrá Dios que me falte sepultura en su sagrada iglesia’. Y desde essa hora tuve alguna mejoría”*¹⁷².

Sólo en el poco frecuente caso de estar frente a una isla deshabitada, el maestre podía prescindir del sepelio en el mar para enterrar al tripulante o pasajero en ella. Tal fue el caso del filósofo Codro, sepultado por el piloto Juan Cabezas en la isla de Zebaco, en el Mar del Sur¹⁷³; y del propio maestre San Juan de Ermua, a quien su tripulación enterró en la Isla de la Mona, en el Mar del Norte¹⁷⁴. En estos casos, *“el principal hombre que allí avía, servía de capitán e capellán... e... aunque no tenía órdenes les decía los responsos”*¹⁷⁵. La sepultura entonces se hacía al pie de un árbol grande, que pudiera ser fácilmente reconocido en otra oportunidad. Oviedo refiere la visita que hizo con Juan Cabezas a la solitaria tumba de Codro: *“Yo estuve con el mesmo piloto en la mesma isla, e me enseñó un árbol, en la corteça del tronco del qual estaba hecho una cruz cortada, e me dixo que al pie de aquel árbol avía enterrado a dicho Codro...”*¹⁷⁶.

NOTAS AL CAPITULO

1. La versión quinientista registrada por Gonzalo FERNANDEZ DE OVIEDO en su *Historia General y Natural de las Indias* (Parte III, Lib. XII, Proemio) es:

*"Si quieres saber orar,
aprended á navegar"*

2. ARCINIEGAS, Germán... *El Caballero de El Dorado*.— Buenos Aires, Imprenta de Bartolomé U. Chiesino, 1950.— Cap. IV, p. 68.
3. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. I, p. 17.
La costumbre era partir en nombre de la Santísima Trinidad y retornar en nombre de la Virgen, usándose dedicar a "*la Sacratísima Reyna de los Angeles*" el reinicio de la navegación a partir de cualquier puerto de paso.
4. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Historia General y Natural de las Indias*.— Asunción del Paraguay, Imprenta de la Editorial Guarania, 1945.— Parte III, Lib. XII, cap. II, p. 251 del T. XIII.
El cronista OVIEDO habla de la "*sancta ymagen del Antigua, que está en una capilla de la iglesia mayor de Sevilla, donde ha fecho muchos miraglos*". Esta imagen que todavía se conserva en la catedral hispalense, se tomó por modelo para la copia que existe en la catedral limeña, en la capilla de su nombre, nave del evangelio.
5. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 112.
6. Esta Virgen conserva todavía su fama marinera en el convento franciscano de Nuestra Señora de la Rábida, en Huelva, cerca de Palos de Moguer (hoy Palos de la Frontera), frente a los ríos Tinto y Odiel (ver: SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 20).
7. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, pp. 51, 77 y 83.
FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, Parte III, Lib. XII, cap. XXII, p. 99, y cap. XXVII, p. 177 del T. XIII.
8. VARGAS UGARTE S. J., Rubén... *Historia del Culto de María en Iberoamérica y de sus Imágenes y Santuarios más celebrados*.— Madrid, Imprenta Jura, 1956.— T. II, pp. 405 y 414.
9. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *El Conde de Nieva, Virrey del Perú*.— Lima, Imprenta Lumen, 1963.— Cap. III, pp. 133 y 134.
10. *Ibidem*, p. 137.
11. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. II, p. 50.
12. CARVAJAL O. P., fray Gaspar de... *Relación del Nuevo Descubrimiento del Famoso Río Grande de las Amazonas*.— México, Imprenta del Fondo de Cultura Económica, 1955.— p. 46.
13. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, pp. 7, 16 y 20.
14. VAZQUEZ, Francisco... *Jornada de Omagua y Dorado*.— Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera, 1945.— p. 55.
15. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, pp. 20, 133 y 154.
LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Descripción de las Indias*.— Lima, Imprenta Miranda, 1946.— Lib. I, cap. XLIV, p. 87.
Al respecto anota este último autor: "*Todos los hombres de la mar tienen singular devoción a esta imagen y convento [dominico de Limal]. Los navios que salen, llevan sus alcancías para pedir limosna para Nuestra Señora, y cuando vuelven, acuden con la recogida con mucho amor*".
La costumbre de leer el *Libro de Horas* era tanto de mar como de tierra, siendo frecuente el marinero y el soldado rezadores de las Horas

- Canónicas del día, aunque, a decir verdad, más frecuente era entre los segundos que entre los primeros.
16. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Los Comentarios Reales de los Incas*.— Lima, Imprenta Gil, 1943; Parte II, Lib. IV, cap. XXII, p. 261 del T. V.
 17. Andrés BERNALDEZ, el Cura de los Palacios, explica en su *Historia de los Reyes Católicos* cómo los marineros de Colón eran imitados en sus rezos y prácticas piadosas por los indios: "e cuanto vian que facian los christianos, todo lo hacian ellos, e fincar las rodillas, poner las manos, decir el Pater noster, el Ave Maria, e las otras devociones, e santiguarse..." (Cap. CXX).
 18. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 50.
GARCILASO INCA DE LA VEGA... *La Florida del Inca*.— México, Gráfica Panamericana, 1956.— Lib. VI, cap. XII, p. 420.
 19. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Sumario de la Natural Historia de las Indias*.— México, Gráfica Panamericana, 1950.— p. 261.
 20. COLON, Cristóbal... *Los Cuatro Viajes del Almirante y su Testamento*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1946.— pp. 29, 147 y 177.
 21. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *Op. cit.*, cap. III, p. 137
 22. MOLINA, Cristóbal de... *Fábulas y Ritos de los Incas*.— Lima, Imprenta Miranda, 1943.— p. 18.
COBO S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*.— (Lib. IV, caps. X y CIII) en: *Obras del Padre Bernabé Cobo*.— Madrid, Estados Artes Gráficas, 1956.— T. I, pp. 167 y 197.
 23. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, pp. 6, 29, 76, 78, 154 y 276; y T. II, p. 454.
COLON, Cristóbal... *Op. cit.*, pp. 144, 147, 148, 153, 196 y 210.
PIGAFETTA, Antonio... *Primer Viaje en Torno del Globo*.— Buenos Aires, Imprenta Linari, 1946.— Lib. I, p. 47, y Lib. III, p. 127.
ELVAS, Fidalgo de... *Expedición de Hernando de Soto a Florida*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1952.— Cap. XL, p. 148; y cap. XLII, p. 150.
GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, Lib. I, cap. XIII, p. 38.
GOMES DE BRITO, Bernardo... *Historia Trágico Marítima*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1948.— p. 103.
FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Historia General y Natural de las Indias*.— Asunción del Paraguay, Imprenta de la Editorial Guarania, 1945.— Parte III, Lib. XII, cap. X, p. 22 del T. XIV.
 24. VESPUCCIO, Américo... *Viajes de Américo Vespucio*.— Madrid, Imprenta de la Editorial Espasa Calpe, 1941.— Navegación Tercera, p. 119.
 25. Esta costumbre fue introducida por los portugueses que venían de la India a través del Cabo de Buena Esperanza, los cuales ofrecían esclavos malayos a la Virgen de la Consolación para que los sacara con bien del viaje.
 26. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. V, p. 29.
La devoción marinera deparaba cables y trozos de navío a los templos guardadores de imágenes milagrosas (SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.* T. I, p. 83), quedando para el Perú la costumbre de obsequiar a las iglesias de los puertos pequeñas reproducciones de las naves salvadas del temporal. La iglesia de Paita conserva varios ejemplares de estos artísticos barcos, ofrenda de los mercaderes. También en San Francisco de Lima se guarda un ejemplar vinculado a la vida de San Francisco Solano.
 27. PIGAFETTA, Antonio... *Op. cit.*, Lib. I, pp. 49, 55 y 64; Lib. III, pp. 116 y 127.— Dice el autor citado: "Durante las tempestades vimos frecuentemente lo que se llama Cuerpo Santo, esto es, San Telmo. Una noche muy oscura se nos apareció como una hermosa antorcha en la punta del palo mayor, en donde flameó por espacio de dos horas, lo que fue un gran consuelo en medio de la tempestad. Al desaparecer, proyectó una lumbrarada tan grande que nos dejó, por decirlo así, cegados. Nos creimos

- perdidos; pero el viento cesó en aquel instante*". Estos fuegos en la antigüedad fueron denominados por los romanos, como Cástor y Pólux. A su vez, los ingleses del Siglo XVIII forjaron del fenómeno un duendecillo que llamaron Davy Jones. Hoy los físicos han descubierto que estas luces no son otra cosa que electricidad de las tempestades. Sarmiento de Gamboa escribirá en alguna navegación accidentada: "y también se sacó otra limosna para aceite a la capilla del Cuerpo Santo, abogado de los mareantes en Sevilla" (T. I, p. 133), lo que indica la relación entre el curioso fenómeno eléctrico y la devoción a San Telmo, Patrono de los Navegantes hispalenses.
28. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, pp. 51, 77 y 128; T. II, p. 27.— Este era el momento en que los tripulantes "las manos puestas y descubierta la cabeza", imploraban a Dios su salvación, al tiempo que se hacían los más importantes votos y promesas.
 29. COLON, Cristóbal... *Op. cit.*, p. 137.
 30. PIGAFETTA, Antonio... *Op. cit.*, Lib. I, p. 67.
LANDIN CARRASCO, Amancio... *Vida y Viajes de Pedro Sarmiento de Gamboa*.— Burgos, Imprenta Aldecoa, 1945.— Cap. VIII, p. 56.
 31. ELVAS, Fidalgo de... *Op. cit.*, cap. XLI, p. 149.
 32. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, pp. 43 y 66.
Las expresiones de los pasajeros son también de acción de gracias al terminar la navegación. Así el pícaro don Alonso Enriquez de Guzmán exclama: "Doy las gracias a Nuestro Señor y Salvador Jesu Cristo" (*Libro de la Vida y Costumbres de Don Alonso Enriquez de Guzmán*.— Valencia, Tipografía Moderna, 1960.— p. 137); mientras el germano Ulrico Schmidl escribe: "A Dios loor, honor y gracias en eternidad que El me ha concedido un feliz viaje" (*Derrotero y Viaje a España y las Indias*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1944, p. 144).
 33. Sobre el origen y etimología de la palabra "Callao", prepara una interesante monografía al Dr. Enrique Carrión Ordóñez, Catedrático de Filología en la Pontificia Universidad Católica de Lima.
 34. *Cartas de Eugenio de Salazar*, en: *Epistolario Español*, tomo LXII de la Biblioteca de Autores Españoles.— Madrid, Imprenta de la Editorial Atlas, 1952.— T. II, pp. 291 a 297.
 35. *Loc. cit.*
 36. *Loc. cit.*
 37. *Loc. cit.*
 38. *Loc. cit.*
 39. *Loc. cit.*
 40. *Loc. cit.*
 41. *Loc. cit.*
 42. *Loc. cit.*
 43. *Loc. cit.*
 44. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. II, p. 426.
 45. *Ibidem*, T. II, p. 402.
 46. *Ibidem*, T. II, p. 443.
 47. *Ibidem*, T. I, pp. 70, 77 y 314.
 48. CARVAJAL, O. P., fray Gaspar de... *Relación del Nuevo Descubrimiento del famoso Río Grande de las Amazonas*.— México, Imprenta del Fondo de Cultura Económica, 1955.— Apéndice, p. 149.
 49. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, pp. 16, 70 y 161; T. II, pp. 459 y 420.
 50. *Loc. cit.*
 51. CARVAJAL O. P., fray Gaspar de... *Op. cit.*, p. 71.
 52. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 248; y T. II, pp. 240 y 241.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

53. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Historia General y Natural de las Indias*.— Asunción del Paraguay, Imprenta de la Editorial Guaranía, 1945.— Apéndice, T. XIV, p. 265.
- SCHMIDL, Ulrico... *Derrotero y Viaje de España y las Indias*.— Buenos res, Compañía General Fabril Financiera, 1944.— p. 44.
54. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op cit.*, T. II, p. 240.
55. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op cit.*, *loc. cit.*
56. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *El Conde de Nieva, Virrey del Perú*.— Lima, Imprenta Lúmen, 1963.— Cap. III, p. 136.
57. *Loc. cit.*
58. *Loc. cit.*
59. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 225.
60. COBO S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo* (Lib. VIII, cap. XLIV), en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estados Artes Gráficas, 1956.— T. I, p. 327.
61. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Descripción de las Indias*.— Lima, Imprenta Miranda, 1946.— Lib. I, caps. III y IV.
62. MARANON, Gregorio... *Vida e Historia*.— Madrid, Imprenta de la Editorial Espasa Calpe, 1958.— pp. 99 a 102.
63. PIGAFETTA, Antonio... *Primer Viaje en Torno del Globo*.— Buenos Aires, Imprenta Linari, 1946.— Lib. II, p. 70.
64. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. II, p. 411.
- ELVAS, Fidalgo de... *Expedición de Hernando de Soto a Florida*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1952.— Cap. V, p. 39; y cop. VI, p. 41.
65. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. IV, cap. VII, p. 164.
66. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 240; y T. II, p. 234.
67. *Ibidem*, T. I, p. 161; y T. II, p. 440.
68. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Los Comentarios Reales de los Incas*.— Lima, Imprenta Gil, 1943.— Parte I, Lib. VIII, cap. IX, p. 39 del T. III.
- COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. IV, cap. III, p. 159.
- ACOSTA S. J., Joseph de... *Historia Natural y Moral de las Indias*.— Madrid, Estados Artes Gráficas, 1954.— Lib. IV, cap. XVI, p. 109.
69. En las peticiones de los conquistadores al Rey son frecuentes los argumentos relacionados con el maíz; lo que costó hacer desembarcos para conseguirlo, la pérdida de valiosos caballos que no se acostumbraron a comer dicho grano, el puñado de maíz que se daba a cada hombre como máxima ración en épocas de hambruna y, sobre todo, el hecho de haber perdido los dientes todos los comedores de maíz que de espaldas ya a la juventud se veían precisados a comerlo para no morir. Esto último fue tópico común a los pretensores de encomiendas.
70. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Décadas del Nuevo Mundo*.— Buenos Aires, Imprenta de Bartolomé Chiesino, 1944.— Década VII, Lib. II, cap. II, p. 507.
71. ELVAS, Fidalgo de... *Op. cit.*, cap. XXIV, p. 99; y cap. XLIV, p. 154.
72. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *Francisco Pizarro, el Marqués Gobernador*.— Madrid, Imprenta Marisal, 1966.— Cap. III, p. 24.
73. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, pp. 240, 241 y 248.
74. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. X, cap. III, p. 382.
75. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. II, p. 418.
- GARCILA INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, Parte I, Lib. VI, cap. VI, p. 126 del T. II; y Parte I, lib. IX, cap. XVII, p. 164 del T. III.
76. Los cristianos viejos hacían gala de comer carne de cerdo, por ser alimento vedado a los judíos y los moros.
77. TRUJILLO, Diego de... *Relación del Descubrimiento del Reino del Perú*.— Sevilla, Imprenta de la Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla, 1948.— p. 48.
78. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. VII, cap. XIV, p. 293.
79. CIEZA DE LEON, Pedro... *Crónica del Perú*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1945.— Cap. VI, p. 50.

NOTAS AL CAPITULO

- ENRIQUEZ DE GUZMAN, Alonso... *Libro de la Vida y Costumbres de Don Alonso Enriquez de Guzmán*.— Valencia, Tipografía Moderna, 1960.— p. 135.
80. Los pecaris son los puercos zainos pequeños con un presunto ombligo en el espinazo, de los que más adelante menciona Cieza; las dantas parecen ser los tapires.
81. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. IX, cap. LIV, p. 363.
ACOSTA S. J., Joseph... *Op. cit.*, Lib. IV, cap. XXXVIII, p. 133.
Estos autores llaman a este animal *guadatinajas*, discrepando de Cieza y Herrera que los llaman *guadaquinaxes* o *guadaquinajes*.
82. ACOSTA S. J., Joseph... *Op. cit.*, *loc. cit.*
83. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *Op. cit.*, cap. V, p. 61.
TRUJILLO, Diego de... *Op. cit.*, p. 132.
84. ENRIQUEZ DE GUZMAN, Alonso... *Op. cit.*, pp. 131 y 135.
85. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. II, p. 428.
86. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Sumario de la Natural Historia de las Indias*.— México, Imprenta del Fondo de Cultura Económica, 1950.— p. 177.
GARCILASO INCA DE LA VEGA... *La Florida del Inca*.— México, Gráfica Panamericana, 1956.— Lib. VI, cap. XI, p. 418.
87. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, *loc. cit.*
MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Op. cit.*, Década V, Lib. IX, cap. I, p. 450.
ACOSTA S. J., Joseph de... *Op. cit.*, Lib. IV, cap. XXXIV, p. 129.
88. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Op. cit.*, Década VIII, Lib. VII, cap. II, p. 604.
89. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, p. 155.
PIGAFETTA, Antonio... *Op. cit.*, Lib. II, p. 70.
90. *Ibidem*, Lib. II, p. 89.
91. MARANON, Gregorio... *Op. cit.*, p. 101.
SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. II, p. 351; y T. II, p. 438.
COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XXVII, p. 128; Lib. cit., cap. XXIX, p. 130; y lib. IV, cap. III, p. 161.
92. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Los Comentarios Reales de los Incas*.— Lima, Imprenta Gil, 1943.— Parte I, Lib. VI, cap. VI, p. 127 del T. II.
93. MARANON, Gregorio... *Op. cit.*, p. 100.
GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, Parte I, Lib. VII, cap. IX, p. 42 del T. III.
94. ENRIQUEZ DE GUZMAN, Alonso... *Op. cit.*, p. 131.
95. *Loc. cit.*
96. ELVAS, Fidalgo de... *Op. cit.*, cap. V, pp. 38 y 39.
97. RUIZ DE ARCE, Juan... *Advertencias*, en: CANILLEROS, Conde de... *Tres Testigos de la Conquista del Perú*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1953.— p. 92.
98. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. XLVI, p. 151.
99. ANONIMO, Judío... *Descripción del Virreinato del Perú*.— Santa Fe, Imprenta de la Universidad Nacional del Litoral, 1958.— p. 53.
100. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. I, p. 241; y T. II, p. 400.
101. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *La Florida del Inca*.— México, Gráfica Panamericana, 1956.— Lib. VI, cap. XII, p. 419.
102. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. II, p. 37.
103. RUIZ DE ARCE, Juan... *Advertencias*, en: CANILLEROS, Conde de... *Tres Testigos de la Conquista del Perú*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1953.— pp. 85 y 86.
104. TRUJILLO, Diego de... *Relación del Descubrimiento del Reino del Perú*.— Sevilla, Imprenta de la Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1948.— pp. 125, 128 y 129.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

105. SAMANO-XEREX, *Relación...* en: PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Las Relaciones Primitivas de la Conquista del Perú*.— Paris, Les Presses Modernes, 1937.— p. 65.
106. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio de... *El Conde de Nieva, Virrey de Perú*.— Lima, Imprenta Lumen, 1963.— Cap. III, pp. 139 y 140.
107. *Ibidem*, cap. III, p. 132.
SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. II, p. 421.
108. MARAÑÓN, Gregorio... *Vida e Historia*.— Madrid, Imprenta de la Editorial Espasa Calpe, 1958.— pp. 102 y 103.
109. LANDÍN CARRASCO, Amancio... *Vida y Viajes de Pedro Sarmiento de Gamboa*.— Burgos, Imprenta Aldecoa, 1945.— p. 220.
110. PIGAFETTA, Antonio... *Primer Viaje en Torno del Globo* — Buenos Aires, Imprenta Linari, 1946.— Lib. I, p. 62; y Lib. II, p. 70.
111. SCHMIDL, Ulrico... *Derrotero y Viaje a España y las Indias*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1944.— p. 34.
112. *Loc. cit.*
113. *Loc. cit.*
114. ELVAS, Fidalgo de... *Expedición de Hernando de Soto a Florida*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1952.— Cap. XXXVI, p. 135.
La importancia de los toneleros o fabricantes de toneles en la época que estudiamos fue muy grande. Baste decir que su trabajo influía en la salida de las armadas y flotas, pues si no estaba lista la *piperia* ningún barco se atrevía a zarpar. Caso que corrobora lo que decimos fue el que protagonizó Francis Drake, por 1587, cerca del Cabo de San Vicente. En su marcha fue capturado y hundiendo a muchos pequeños barcos costeros, lo cual tuvo un efecto inesperado, pues muchas de estas embarcaciones transportaban las duelas de barril con que los toneleros de Lisboa fabricaban los toneles para el agua, y al destrozarse estos cargamentos no sólo se causó retraso en la armada española sino que constituyó uno de los factores en contra que la condujeron al desastre.— Entre nosotros se puede considerar no sólo el primer tonelero del Perú sino también el tonelero más importante, a Pedro Palomino, uno de los captores de Atahualpa.
115. COLON, Cristóbal... *Los Cuatro Viajes del Almirante y su Testamento*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1946.— p. 178.
116. ANONIMO, Judío... *Descripción del Virreinato del Perú*.— Buenos Aires, Imprenta de la Universidad Nacional del Litoral, 1958.— p. 74.
117. *Ibidem*, p. 30.
118. COBO S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo* (Lib. III, cap. VI), en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— T. I, p. 114.
119. ESTETE, Miguel... *Relación de la Conquista del Perú*.— Lima, Imprenta Sanmartí, 1924.— p. 5.
120. CARVAJAL O. P., fray Gaspar de... *Relación del Descubrimiento del Famoso Río Grande de las Amazonas*.— México, Imprenta del Fondo de Cultura Económica, 1955.— p. 81.
121. *Ibidem*, p. 117.
122. VAZQUEZ, Francisco... *Jornada de Omagua y Dorado*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1945.— pp. 86, 90 y 92.
123. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Sumario de la Natural Historia de las Indias*.— México, Imprenta del Fondo de Cultura Económica, 1950.— p. 217.
124. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Los Comentarios Reales de los Incas*.— Lima, Imprenta Gil, 1943.— Parte I, Lib. VIII, cap. X, p. 44 del T. II.
125. CARVAJAL O. P., fray Gaspar de... *Op. cit.*, pp. 145 y 148.
126. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, p. 231.
ZARATE, Agustín de... *Historia del Descubrimiento y Conquista del Perú*.— Lima, Imprenta Miranda, 1944.— Lib. II, cap. X, pp. 73 y 74.

NOTAS AL CAPITULO

127. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Décadas del Nuevo Mundo*.— Buenos Aires, Imprenta de Bartolomé Chiesino, 1944.— Década I, Lib. III, cap. V, p. 36; Década V, Lib. VII, cap. V, 435; y, Década V, Lib. VII, cap. II, p. 452.
- FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, p. 207.
128. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, pp. 241, 247 y 288.
129. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 241; y T. II, p. 400.
130. Las últimas raciones de vino se guardaban para la misa y los enfermos.
131. CASAS O. P., fray Bartolomé de las... *Historia de las Indias*.— México, Gráfica Panamericana, 1951.— T. II, p. 292; y T. III, p. 375.
132. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 46.
133. MARAÑON, Gregorio... *Op. cit.*, p. 101.
134. *Loc. cit.*
135. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Op. cit.*, Década V, Lib. IX, cap. IV, p. 457.
136. ACOSTA S. J., Joseph de... *Historia Natural y Moral de las Indias*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1954.— Lib. IV, cap. XXII, pp. 116 y 117.
137. *Loc. cit.*
138. ANONIMO, Judío... *Op. cit.*, p. 54.
139. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Los Comentarios Reales de los Incas*.— Lima, Imprenta Gil.— Parte II, Lib. VIII, cap. III, pp. 287-290 del T. VI.
140. LLOYD, Christopher... *Drake*.— Madrid, Imprenta Tejarío, 1958.— Cap. I, p. 18.
141. COLON, Cristóbal... *Los Cuatro Viajes del Almirante y su Testamento*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1946.— p. 40.
142. *Ibidem*, p. 54.
143. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Décadas del Nuevo Mundo*.— Buenos Aires, Imprenta de Bartolomé Chiesino, 1944.— Década I, Lib. II, cap. II, p. 15.
144. VESPUCIO, Américo... *Viajes de Américo Vespucio*.— Madrid, Imprenta de la Editorial Espasa Calpe, 1941.— Primera Navegación, p. 52.
145. PIGAFETTA, Antonio... *Primer Viaje en Torno del Globo*.— Buenos Aires, Imprenta Linari, 1946.— Lib. I, p. 51.
146. CIEZA DE LEON, Pedro... *La Crónica del Perú*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1945.— Cap. VI, p. 50.
147. VAZQUEZ, Francisco... *Jornada de Omagua y Dorado*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1945.— p. 78.
148. PIZARRO, Pedro... *Relación del Descubrimiento y Conquista de los Reinos del Perú*.— Buenos Aires, Imprenta La Mundial, 1944.— p. 25.
Este autor dice al respecto que en Coaque "se hallaron muchos colchones de lana de ceyva que son unos árboles que la crían que, así se llaman. Aconteció pues que algunos españoles que en ellos se echaban, amanecían tullidos; que si el brazo estaba doblado o la pierna al dormir no la podían desdoblar sino era con muy gran trabajo y beneficios; esto aconteció a algunos y aún se entendió que esto fue el origen de una enfermedad que dió de verrugas por todo el cuerpo..."
149. JOS, Emiliano... *La Expedición de Ursúa al Dorado*.— Huesca, Imprenta Campo, 1927.— p. 241.
150. ELVAS, Fidalgo de... *Expedición de Hernando de Soto a Florida*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1952.— Cap. XXXVIII, p. 142.
151. LOPEZ DE GOMARA, Francisco... *Historia General de las Indias*.— Barcelona, Imprenta de Agustín Núñez, 1954.— Parte I, cap. CXCIV, p. 327 del T. I.
152. CARVAJAL O. P., fray Gaspar de... *Relación del Nuevo Descubrimiento del Famoso Río Grande de las Amazonas*.— México, Imprenta del Fondo de Cultura Económica, 1955.— p. 110.
- VAZQUEZ, Francisco... *Op. cit.*, p. 40.
153. La tradición marinera gallega y, sobre todo, la pescadora, ha conservado hasta hoy la creencia en la *Santa Compañía*. Cualquier pescador de las

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- rías gallegas podrá referir hasta el mínimo detalle la terrorífica proce-
sión de las almas en pena de aquellos hombres que perdieron la vida en
el mar.
154. BERNALDEZ, Andrés... *Historia de los Reyes Católicos*.— Madrid, Im-
prenta Orbe, 1946.— Cap. CCXIX, p. 422.
 155. Igual o muy parecida duda existía en torno a los negros convertidos al
cristianismo, para quienes parecía imposible aparecer en el Juicio Final
hermosos, blancos y resplandecientes habiendo sido públicamente feos y
oscuros en el criterio de los medievales y renacentistas que atribuían
las mismas características al demonio. Los españoles podían ser muy
bien los *Hijos de la Luz*, no así los guineos que siempre recordaban a
los *Hijos de las Tinieblas*.
 156. ATIENZA, Julio de... *Nobiliario Español*.— Madrid, Industrias Gráficas
España, 1948.— p. 136.
 157. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.—
Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. I, p. 165.
 158. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Historia General y Natural de las
Indias*.— Asunción del Paraguay, Imprenta de la Editorial Guaránia,
1945.— Parte III, Lib. XII, cap. X, p. 9 del T. XIV.
 159. *Ibidem*, Parte III, Lib. XII, cap. VIII, p. 271 del T. XIII.
 160. *Loc cit.*, p. 273.
 161. *Ibidem*, Parte III, Lib. XII, cap. IX, p. 274 del T. XIII.
 162. *Loc cit.*, p. 275.
 163. PIGAFETTA, Antonio... *Primer Viaje en Torno del Globo*.— Buenos Aires,
Imprenta Linari, 1946.— Lib. I, p. 64.
 - ENRIQUEZ DE GUZMAN, Alonso... *Libro de la Vida y Costumbres de Don
Alonso Enriquez de Guzmán*.— Valencia, Tipografía Moderna, 1960.—
p. 128.
 - SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.—
Buenos Aires, Imprenta de la Compañía Impresora Argentina, 1950.—
T. I, p. 14.
 - FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Historia General y Natural de las
Indias*.— Asunción del Paraguay, Imprenta de la Editorial Guaránia,
1945.— Parte III, Lib. XII, cap. V, p. 249 del T. XIV.
 - VESPUCIO, Américo... *Viajes de Américo Vespucio*.— Madrid, Imprenta
de la Editorial Espasa Calpe, 1941.— p. 23.
 - LANDIN CARRASCO, Amancio... *Vida y Viajes de Pedro Sarmiento de
Gamboa*.— Burgos, Imprenta Aldecoa, 1945.— Apéndice, p. 216.
 164. ARCHIVO GENERAL DE INDIAS. Justicia 365 y 366.
 - BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *El Conde de Nieva, Virrey
del Perú*.— Lima, Imprenta Lumen, 1963.— Cap. III, p. 136.
 165. Decir los *jesuses* equivalía en el siglo XVI a pronunciar el nombre del
Redentor en los oídos del agonizante, para que las últimas palabras que
percibiera en este mundo lo llevaran a pensar en Dios. Esta curiosa cos-
tumbre se perdió a lo largo del siglo XVIII, quedando solamente "los
jesuses del día de la Cruz", que aún repiten algunas viejas en la Lima
antigua y que se rezaba con rosario para cumplir con el millar de in-
vocaciones al Santo Nombre. Esta piadosa práctica limeña encaminada a
pedir una cristiana muerte exigía repetir cada diez "*jesuses*": "*Si en la
hora de la muerte, me tentare el enemigo, le diré no puedes conmigo,
porque el día de la Santísima Cruz, dije mil veces Jesús*".
 166. El lavar el cuerpo del difunto, raparle la barba o coser los vestidos que
llevaría a la tumba eran señales inequívocas de judaísmo.
 167. Existía la costumbre de hacer reposar el cuerpo en el suelo hasta que
se trajera el ataúd aunque los personajes importantes merecían ser de-
positados en la cama o en una mesa hasta ser introducidos en la caja.
 168. Los testamentos de a bordo, en el caso de los viajeros importantes, rue-
gan a los maestros que conserven los cadáveres de los testadores hasta el
próximo puerto, donde deberían recibir cristiana sepultura en la iglesia
del lugar. Quedaba a los albaceas hacer, posteriormente, el traslado de

NOTAS AL CAPITULO

los huesos a la tierra del difunto, no pudiendo hacerse esto antes de un año por razones de salubridad.

169. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 297.
170. LANDIN CARRASCO, Amancio... *Op. cit.*, p. 55.
171. PIGAFETTA, Antonio... *Op. cit.*, Lib. IV, p. 164.
172. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, Parte III, Lib. XII, Proemio, pp. 245 y 246 del T. XIII.
173. *Ibidem*, Parte III, Lib. I, cap. II, pp. 19 y 20 del T. XI.
174. *Ibidem*, Parte III, Lib. XII, cap. VIII, p. 271 del T. XIII.
175. *Ibidem*, Parte III, Lib. XII, cap. X, p. 17 del T. XIV.
176. *Ibidem*, Parte III, Lib. XII, cap. VIII, p. 271 del T. XIII.

Capítulo VI

LA TRAGEDIA MARITIMA

HOMBRE AL AGUA

El embarque en el siglo XVI es cosa de contarse por su originalidad y porque desde él se vislumbra ya el comienzo de una tragedia de mar. Subidos en un pequeño bote los pasajeros eran conducidos al barco; muchos viajaban intranquilos porque, presintiendo lo que los esperaba al momento de trepar por la tan difamada escala de cuerda, se angustiaban por anticipado. Y no era para menos, ya que mientras para las mujeres, ancianos y niños se descolgaba una silla y subían "guindados", los varones en plenitud se veían comprometidos a dar ejemplo de hombría trepando por la escala de cuerda. Efectivamente, acercado el bote al navío, los remeros del batel lo mantenían alejado con sus remos y unas lanzas, providencia que evitaba a la pequeña embarcación estrellarse contra el casco. Entonces era que venían los apuros: se descolgaba la escala, los mozos de la lanza daban gritos alertando a la gente y el agua del mar subía y bajaba con alarmante e inesperada frecuencia. Ora abajo, ora arriba, los pasajeros del batel veían acercarse y alejarse la borda del navío. Ignorantes del movimiento de las olas, ajenos a las precauciones a tomar con el batel, el instante para ellos era terrible, porque los mozos de la lanza querían gobernarlo todo y gritaban a los pasajeros que estuvieran listos, que saltaran a la escala. Mas cuando llegaba el momento ya era tarde y había que esperar otra ocasión. Ahora se aprestaba uno a dar el salto y lanzándose hacia la escala se aferraba a las sogas con todas las fuerzas del caso,



Versión antigua del
"Sálvese quien pueda".

pero entre tanto venía la ola y el agua subía hasta cubrirle muslos y cintura, bajando luego entre las risotadas de los que miraban desde la nao. Otras veces saltaba el pasajero del batel hacia la escala por así indicárselo los de la lanza, pero lo hacía con los ojos cerrados y el chapuzón era inevitable. Nuevas carcajadas de los testigos y la fiesta duraba toda la mañana, pero, valgan verdades y en abono del orgullo ibérico, ningún varón era "guindado" en la silla mientras se sintiera con fuerzas para trepar por la escala.

Y así, entre risotadas de mal gusto y la voz de un marinero que gritaba: "¡Hombre al agua!", los grumetes tenían que lanzarse al mar para sacar al incauto pasajero que asustado y medio ahogado corría el riesgo de terminar tragado por las olas. Este era el embarcar de los novatos en Sanlúcar de Barrameda. Por eso también al grito de: "¡Hombre al agua!", seguía una carcajada general, carcajada que —es irónico afirmarlo— era el comienzo de la tragedia¹.

Esto, porque si así era en los puertos muy distinto sucedía en alta mar. Cuando el navío "araba" el océano, vale decir, cuando su quilla rompía el agua y se lanzaba por un mar difícil, no era imposible que un viajante cayera por la borda, corriendo el peligro de no ser rescatado, pues había fama de que los caídos por la borda casi nunca salvaban la vida. Mas aquí, a diferencia con el embarque y desembarque, los que caían al agua en alta mar eran los marineros, debido a su propio trabajo que les exigía equilibrios exagerados y ascensos desmedidos².

Si la nave no viajaba sola, según relata Oviedo, la que la seguía recogía al accidentado y se continuaba el viaje. Estaba así estipulado y con señales de capa desde el primer barco se advertía al segundo lo ocurrido, existiendo este código de señas y de socorro porque era frecuente el accidente³. Al respecto tiene Pigafetta una descripción de los angustiosos momentos que vivió en el Mar del Sur por acaecerle un evento de éstos en 1521. Dice así: "*El lunes santo, 25 de marzo, corrí un grandísimo peligro. Estábamos a punto de hacernos a la vela, y yo quería pescar; habiendo puesto el pie sobre una verga mojada por la lluvia, para hacerlo más comodamente, me escurri y caí en el mar sin que nadie me viese. Afortunadamente la cuerda de una vela que pendía sobre el agua apareció ante mis ojos; me agarré della, y grité con tanta fuerza, que me oyeron y me salvaron con el esquite, lo que, sin duda, no hay que atribuir a mis merecimientos, sino a la misericordiosa protección de la Santísima Virgen*"⁴.

El auxilio venía, a veces, con mayor oportunidad. En la expedición de Alvaro de Mendaña se escribe: "*Este día a prima de*

noche se nos cayó un hombre a la mar de la Nao capitana y aunque ybamos con Viento fresco fue Nuestro Señor Seruido que con la diligencia que puso en amaynar y echarse dos hombres a la mar con Un escotillón y asidos a Una sogá larga le cobramos aUnque Las naos estuvieron en peligro de embestir la una con la otra"⁵. Pero la experiencia no les sirvió a todos los marineros porque a poco se volvió a escribir: "Este día cayó otro hombre a la mar, mas por ser de día y con el buen ánimo que tuvo se aferró de Un cabo que yba por popa para estas necesidades y se volvió al navío"⁶. Se aprecia, a estas alturas, que la cuerda de popa, reciente a lo que se entiende, era providencia muy oportuna.

Sarmiento de Gamboa relata otro salvataje, esta vez múltiple: "y luego comenzamos a echar cabos y tablas a la gente... para que se se aferrasen a ella y los metiésemos dentro de la nao. y como la mar era tan soberbia... nunca pudieron aferrar las sogas ni tablas que les habíamos echado, y dábamos las voces desde el bordo del navío que se animasen y se encomendasen a Dios que los salvase, y así lo hicieron. Y uno de los marineros, llamado Pedro Jorge, se arrojó a la mar y se aferró del timón del navío, y asiéndose del varón y de la cámara de popa le echaron un cabo, y dióse mala maña y soltó el cabo, y fuese a fondo y se ahogó. Los demás, unos guindados por las cabezas con lazos, medio muertos; otros arrojándose a las cintas y mesas de guarnición, fueron metidos dentro, y los salvó Nuestro Señor Jesucristo"⁷. Debe resaltarse la actitud del marinero, que, por salvar a sus compañeros, se arrojó al mar con intención de atarlos y facilitar que pudieran ser izados, gesto que le costó su propia existencia. No era un hecho infrecuente en la vida de mar, porque el peligro unía a los navegantes y los hacía sentirse hermanos.

FUEGO A BORDO

El viajar al Nuevo Mundo era una aventura que entrañaba muchos peligros, por eso los barcos navegaban llenos de pasajeros y los pasajeros viajaban llenos de temor: éste era el navegar en el siglo XVI. Con razón escribía un marino principal de aquellos tiempos sobre que sus pasajeros viajaban decaídos, "porque la mar y tormentas pasadas los traía temerosos, especialmente a los mediterráneos y mujeres, que no sabían de trabajos de Mar"⁸.

Este clima de temor era estimulado mucho por el tedio. El tedio marinerío de las calmas chichas, ese aburrimiento que hacía los días larguísimos y las noches interminables, fue el

causante de mucho mal. Sucedió que si algo se avanzaba durante el día, con el crepúsculo se recogían las velas por recelo a que los vientos las inflasen demasiado y, en algún secreto arrecife, la nao corriera el peligro de encallar. El cronista Pedro Mártir insiste en la navegación nocturna sin velas por miedo a los escollos⁹. Entonces, cuando caía la noche interminable, los que no querían dormir tenían que quedarse platicando en las tinieblas, porque el maestre ordenaba "*matar el farol*"¹⁰ con la orden de "*cubre-fuego*"¹¹ para que su nave no fuera pasto de las llamas ni descubierta por corsarios. Era tan estricto esto de apagar las luces, que la Casa de la Contratación de Sevilla tenía ordenanzas especiales que advertían con la pena de muerte a los maestros negligentes¹².

Los cocineros, a su vez, antes de irse a dormir, guardaban la obligación de apagar las hornillas y fogones echando agua a la leña. La cocina quedaba entonces vacía, no escuchándose en su oscuridad otro ruido que el de las maderas del barco que crujían y el de los colgados cucharones y cacharros que chocaban entre sí con el vaivén del oleaje¹³. "*Según un antiguo refrán, los barcos temen al fuego más que al agua. Y ello resultaba especialmente cierto en una época en la que los cascos de madera, las juntas embreadas, los cordajes, el velamen y los abiertos depósitos del polvorin, hacían a los buques sumamente inflamables*"¹⁴.

Si acaso había luz, ésta era la de la bitácora, para que el piloto pudiera ver la brújula y consultar su carta. La lucecilla era muy disimulada y, se sospecha, estaba dentro de una caja de latón para no ser vista de lejos¹⁵. Sólo la nao capitana llevaba el farol encendido toda la noche para que la pudieran seguir las demás. Este farol es el que el Inca Garcilaso nombra "*Lantia*", palabra derivada de "*lanterna*", forma antigua de *linterna*¹⁶.

Y aquí retomamos al tedio, porque bastaba que se sintiera aburrimiento para que los pasajeros sin sueño quisieran distraerse con una luz clandestina. De noche se sentía, más que de día, que la nao no avanzaba. Parecía que se estaba perdiendo el tiempo, que lo ganado a la luz del sol se mermaba a la luz de la luna. Y con esta idea, siempre para combatir el hastío, encendían una candelilla. Unas veces quien hacía esto era un lector empedernido, otras una vieja rezadora. Y a la luz de esa candela de sebo de vaca y pabilo¹⁷ o de candil que alumbraba con aceite de higuera o de alcatraz (vendido secretamente por los marineros)¹⁸, empezaba la lectura, profana o piadosa, hasta que llegaba el sueño. Quedaba entonces la candelilla libre, sin vigilancia, y el movimiento del barco la iba arrimando contra la estructura. La estructura era de tabla con brea y hasta

podía tener una pequeña ventana y ésta una cortinilla de tela... Muchas veces el culpable no tenía tiempo de salir y eran los pasajeros de los camarotes vecinos quienes gritaban despavoridos: "¡Fuego a bordo, fuego a bordo, fuego a bordo!"¹⁹.

Al instante sonaba la campana del sollado y despertaban los marineros. Las otras naves se percataban del siniestro y, sin pérdida de tiempo, se aproximaban a su compañera incendiada. Lo hacían a prudente distancia porque podía estallar el polvorín o "santabárbara", pero en cambio, bajaban sus bateles con la menor cantidad posible de remeros para que recogieran el mayor número de víctimas²⁰.

Gonzálo Fernández de Oviedo nos ha guardado el historial de un incendio que no se llegó a generalizar, el cual ocurrió en la nao del maestro Cristóbal Vera, la que por viajar mal cargada lo hacía inclinada a un costado. Para corregir el defecto metieron en la bodega, a modo de lastre, tres pipas llenas de agua de mar, las que se acomodaron en la parte que no traía carga. Esto enderezó la nave, prosiguiendo normal su camino, pero: *"Desde á quatro ó cinco dias después que aquesto passó, un marinero ó qualquiera otro que fuesse entró debaxo de cubierta con una candela encendida á buscar algo ó hacer lo que le convenia, é despaviló aquella candela, no mirando en ello, é desta ocabsión se sospechó que avia procedido el mal recabdo. Después, como los marineros acostumbran velar el navio, haciendo tres partes la noche, e se reparte la gente para ello, velando unos la prima e otros la segunda guarda e los postreros el quarto del alba por sus ampollatas ó relox de arena, ya començada la primera vigilia bien avia dos horas, andaba tanto humo en la nao, que los que velaban á aún toda la otra gente no lo podian comportar e como a prima noche se pone recabdo en la lumbre del fogón e se cubre ó la matan del todo, é vian que de allí no procedía aquel humo, tanto mayor fue el miedo en ver que debaxo de cubierta salía. E como acudieron a lo buscar allá, hallaron que ya el fuego andaba muy encendido é avia por muchas partes quemado un cable nuevo o maroma con que suelen amarrar e fixar las áncoras, que valia veynte é cinco ó treynta ducados, é aviase quemado assimesmo una caixa de ropa é otras cosas que allí cerca avia con un ardor secreto é sin llama, porque no hallaba lugar por do salir el fuego. E assi andaba aumentándose é creciendo, quemando lo que topaba; e quiso Dios que no avia llegado al costado e tablas del navio: porque como es madera seca e llena de brea, de pez e alquitrán, no tardara el fuego de concluir su officio e abrasar toda la gente é nao, sin que ninguno se pudiera escapar de tal muerte. Pues para poderse atajar presto, é porque debaxo no se podian valer ni rodear, segund la nao yba estipada é llena de ropa,*

rompieron a mucha priessa la cubierta de encima con hachas, é sacaron un grand pedaço de un escotillón de aquellos, en especial del que yba en derecho de donde el fuego andaba; y en el instante que se abrió un grand golpe é llama de fuego, que subió hasta quassi medio árbol de la nao, é sin dubda de hecho se quemaba toda, sin se poder salvar persona de más de ciento que yban dentro, si la Providencia divina no oviera hecho poner pocos días antes aquellas tres pipas de agua salada, que se dixo de susso, debaxo de la cubierta, que se avian puesto para endereçar la nao: los quales, como estaban cerca de donde el fuego ardia, las desfondaron, é assi como las rompieron viertióse el agua toda dellas sobre el fuego é matóle, o a lo menos la mayor parte dél. De forma que tovieron lugar é tiempo de sacar más agua de la mar é acabar de matar el fuego, é assi escaparon de un peligro tan señalado é de muerte tan cruel como el que se puede muy bien congecturar”²¹.

Si el episodio anterior resulta nada difícil de creer, el que sigue peca de ingenuidad que raya en credulidad excesiva. Se debe a un agustino vallisoletano, fray Bernardo de Torres, y relata lo que le sucedió a fray Gabriel de Saona en el océano, por haber incluido en su equipaje dos cartas que le había entregado en Roma un judío para ciertos correligionarios en América. Empieza así la historia del Padre Saona: “Traía consigo una sola frezada, que era su cama, y dos baúles en que venían sus papeles, algunas láminas, reliquias, y Jubileos para los conventos de Quito y de Lima. Y sucedió que una de las noches que venían navegando en alta mar, soñó que se quemaban los baúles, y que prendía grande fuego en ellos, despertó dando voces diciendo, fuego, fuego. Alborotóse de manera el Galeón, que todos confusamente daban gritos repitiendo, fuego, y sin haber fuego, se quemaban todos. Parecióle al Capitán del Galeón, que había sido burla de algún soldado, que quiso entretenerse con el susto de todos, y porque para averiguar quién fuese, y castigarle hizo inquisición rigurosa súpolo N. P. Saona, y porque no padeciese algún inocente, confesó al Capitán llanamente que él había dado aquellas voces entre sueños, porque de verdad soñó que se quemaba su rancho. Era grande el respeto que todos le tenían, y no se habló más en el caso. Otra noche le sucedió lo mismo, y no ya entre sueños, sino despierto, y con advertencia vió fuego en sus baúles, y le pareció que infaliblemente ardían, y estando cierto de que no se engañaba, volvió a dar las mismas voces, diciendo fuego, fuego. Inquieto el Galeón, aunque no tanto que la vez primera, acudieron los guardas a la voz, y no viendo fuego, se indignaron contra el Padre, tratándole como a un burlador, diciéndole muchos oprobios, que el siervo de Dios sufrió con gran paciencia. Desde aquel punto empezó a sospe-

char que había de haber en sus baúles alguna cosa que causaba aquel incendio. Con esta sospecha el día siguiente los abrió, y registrando cuanto en ellos había no halló cosa sobre que pudiese caer la sospecha, sino los pliegos que le había dado el judío. Abrió el uno, y en la primera carta leyó, que animaba a su correspondiente a que no dejase la Ley de Moisés, y a que la guardase como buen judío, que no dejase de la mano a los demás judaizantes: que a los conocidos escribía, y que les diese con cuidado sus cartas. Abrió el otro pliego y halló lo mismo''²².

No se crea, sin embargo, que todos los incendios a bordo terminaban apagándose o eran fruto de malos sueños. Fuego hubo que consumió un galeón de ochocientos pasajeros, tragedia pavorosa que se ha salvado del olvido gracias a la pluma del Inca Garcilaso. El caso debió de conmover a todos "y fue que Gerónimo de Alderete que había venido de Chile a España, a negocios del gobernador Pedro de Valdivia, sabiendo su fin y muerte, pretendió la misma plaza, y su majestad le hizo merced de ella. El cual llevó consigo una cuñada, mujer honesta y devota, de las que llaman beatas. Embarcóse en un galeón, donde iban ochocientas personas; el cual iba por capitán de otras seis naves. Salieron de España dos meses antes que el visorey. La beata por mostrarse muy religiosa, pidió licencia al maestro del galeón para tener en su cámara lumbre de noche, para rezar sus devociones. El maestro se la dio porque era cuñada del gobernador. Navegando con tiempo muy próspero, sucedió que un médico que iba en otro navío, fue al galeón a visitar a un amigo suyo, que por serlo tanto holgaron de verse aunque ambos en la armada. Ya sobre tarde queriendo volverse el médico a su navío, le dijo su amigo: no os vayáis hermano, quedaos acá esta noche, mañana os ireis, que el buen tiempo lo permite todo. El médico se quedó y la barquilla en que iba ataron al galeón para servirse otro día de ella. Sucedió que aquella noche la beata después de rezar, se durmió con la lumbre encendida, con tan poca advertencia de lo que posuceder, que se vio luego cuan mal hecho es quebrantar cualquiera regla y orden que la milicia de mar o tierra tenga dada por ley para su conservación. Que una de ellas es, que jamás de noche haya otra lumbre en la nave sino la de la lantía, so pena de la vida al maestro que la consintiera. Sucedió la desgracia que la lumbre de la beata iba cerca de la madera del galeón, de manera que el fuego se encendió y se descubrió por la parte de afuera. Lo cual visto por el maestro viendo que no tenía remedio de apagarse, mandó al marinero que gobernaba, que arrimase al galeón el barco que iba atado a él, en que el médico fue el día antes. Y el maestro fue al gobernador Alderete, y sin hacer ruido le recordó y dijo lo que había en el

*galeón. Y tomando un muchacho hijo suyo, de los que llevaba consigo, se fue con el gobernador al barco, y entraron dentro los cuatro que hemos dicho, y se alejaron del galeón sin dar voces ni hacer otro ruido, porque no recordase la gente y se embarazasen unas a otras, y se ahogasen todos. Quiso por aquella vía librarse de la muerte, y dejarle entregado un hijo, en pena de haber quebrantado la ley que tan inviolablemente debía guardar. El fuego con el buen alimento que en los navios tenía de brea y alquitrán pasó adelante y despertó los que dormían. Las otras naves de la armada viendo el gran fuego que había en la capitana, se acercaron a ella para recoger la gente que se echase a la mar. Pero llegando el fuego a la artillería la disparó toda de manera que los navios huyeron a toda prisa de temor de las balas, que como nave capitana iba bien artillada y aprestada para lo que se ofreciese. Y así perecieron las ochocientas personas que iban dentro, de ellos quemados del fuego, y de ellos ahogados en el mar; que causó gran lástima la nueva de esta desgracia a todos los del Perú. Gerónimo de Alderete luego que amaneció entró en uno de sus navios, y mandó poner estandarte para que viesen los demás que había escapado del fuego y del agua*²³.

Después de conocer catástrofes como ésta es que se aquilata el alcance de la ordenanza de la Casa de Contratación de Sevilla a los maestros: *"Mucho vos encomendamos que con tino hagáis tener mucha vigilancia e guarda en el fuego, porque ya sabéis cuand peligroso es en la mar y por el mal recado muchas veces vienen muchos desastres, e por esta causa, allende del cargo que llevan los otros oficiales de las naos, será cada noche mirado por vos y el que toviere la guarda de la vela y a la contina lo enconmedaréis a él e a los otros; y allende desto, en cada nao, habrá persona disputada para ello, y que no anden con candelas por las naos sino al tiempo de la necesidad y aquellas las traigan en sus linternas*²⁴.

EL NAUFRAGIO

Todo empezaba un día cualquiera de la navegación cuando el viento, lejos de soplar mesurado, "*repicaba*"²⁵ cual campana que anunciaba temporal. Luego "*cargaba*"²⁶, vale decir, arreciaba en mala forma, obligando a los pasajeros a refugiarse bajo cubierta, porque entonces se oscurecía el cielo y caía la "*turbonada*"²⁷ o gran lluvia de alta mar, seguida por los rayos, truenos y relámpagos. Los maestros, atentos a todo esto, ordenaban navegar al "*árbol seco*"²⁸, sin velas, evitando así que se rasgaran y rompieran, logrando de paso que la nave perdiera

velocidad. Pero sus voces ya no se escuchaban y tenían que mandar con señas. La nao se movía inmisericorde y los pasajeros, de rodillas y rezando, clamaban perdón al cielo. Los camarotes estaban en tinieblas, porque era fácil que las candelas cayeran al suelo y provocaran un incendio; sólo algunos marineros recorrían los pasillos con sus faroles, iluminando rostros de terror... El *Mar del Norte* volvía a ser el *Mar Tenebroso* y el *Mare Pacificum* el *Mare Furiosum*... Y el barco cruja amenazando abrirse y dar con todos en el fondo, mientras los angustiados pasajeros —esos pasajeros españoles que no sabían nadar— rezaban consolándose con la idea de un naufragio que les permitiera salvarse en una isla desierta. Aquí eran los votos a las Vírgenes de la Antigua y Guadalupe, a la Candelaria, a la de las Angustias y a la Consolación de Utrera. Pero los truenos, siempre los truenos, multiplicaban el pánico y todos derivaban rezando a Santa Bárbara, abogada contra las tempestades²⁹.

A estas alturas, el mástil había sido sacado de su mortero de palo en que venía encajado³⁰, mientras los marineros con hachas pugnaban por terminar de “*desarbolar*” la embarcación, derribando el trinquete o la mesana para contrarrestar así la furia de los elementos. Parecía que el tiempo se había vuelto loco. La tormenta no cesaba, los aires rugían, bramaban las aguas del mar. Alguien comentaba que aquello era un huracán, otro decía que tifón³¹, pero todos coincidían en estar atravesando una horrible tempestad o “*tormenta perseguidora*”, de esas que suelen apartar las naos unas de otras mientras el diablo —con las alas plegadas, los brazos cruzados y espantando moscas con su cola— sentado en un negro peñón esperaba pacientemente el final de todo aquello. El clima reinante entre los pasajeros está fielmente calcado por uno de ellos en tales circunstancias: “*No hago mención de las muchas veces que en estas mares de acá... yo me he visto en tormentas muchas e muy grandes, de másteles quebrados e velas y antenas rompidas, e otras fatigas, que cada una dellas pensé que era la última hora allegada para la conclusión de mi vida, si no me socorriera Dios por su clemencia, al qual yo le doy infinitas gracias, porque ha seydo servido de me esperar a penitencia... que en verdad en estos trabaxos e otros muchos que por mí han passado, siempre me acordaba de aquellas palabras de Séneca que dicen: En tormenta vivimos; muramos en puerto. E Dios es testigo que así lo desseé siempre; pero ofrescense cosas a los hombres, que aunque conocen los peligros de la mar no se pueden excusar dellos, ni son parte para dexar detentarlos, unos por necesidad de buscar la vida, otros por cumplir con lo que son obligados...*”³².

Los indios antropófagos,
otro terror
de los náufragos.

283





Pero si a los pasajeros les era permitido hacer estas reflexiones, los marineros no tenían tiempo que perder. Para eso eran mareantes, hombres de la mar seleccionados por su templado carácter³³. Y despojados de la ropa, vistiendo a lo sumo unos pañetes³⁴, corrían sacando cubos de agua de los pañoles, arrojándolos seguidamente por la borda³⁵, mientras que otros, a veces desnudos del todo, jadeaban junto a la bomba, haciéndola accionar en forma incesante, para succionar el agua intrusa y expelerla al exterior³⁶. A esto último se llama "achicar"³⁷, aunque otros decían "darle a la bomba"³⁸.

Para aligerar la nave se hacía entonces lo inaudito: se desmantelaba la cubierta, se arrojaban los bultos al mar; incluso la artillería era también arrojada algunas veces³⁹. Los mareantes y viajeros caminaban con el agua a la rodilla⁴⁰; pero mientras los pasajeros se ponían eufóricos, husmeando el peligro que se avecinaba, los tripulantes se mostraban decaídos. Había llegado lo peor. Cuando los marineros se "pasmaban"⁴¹, era que todo estaba perdido.

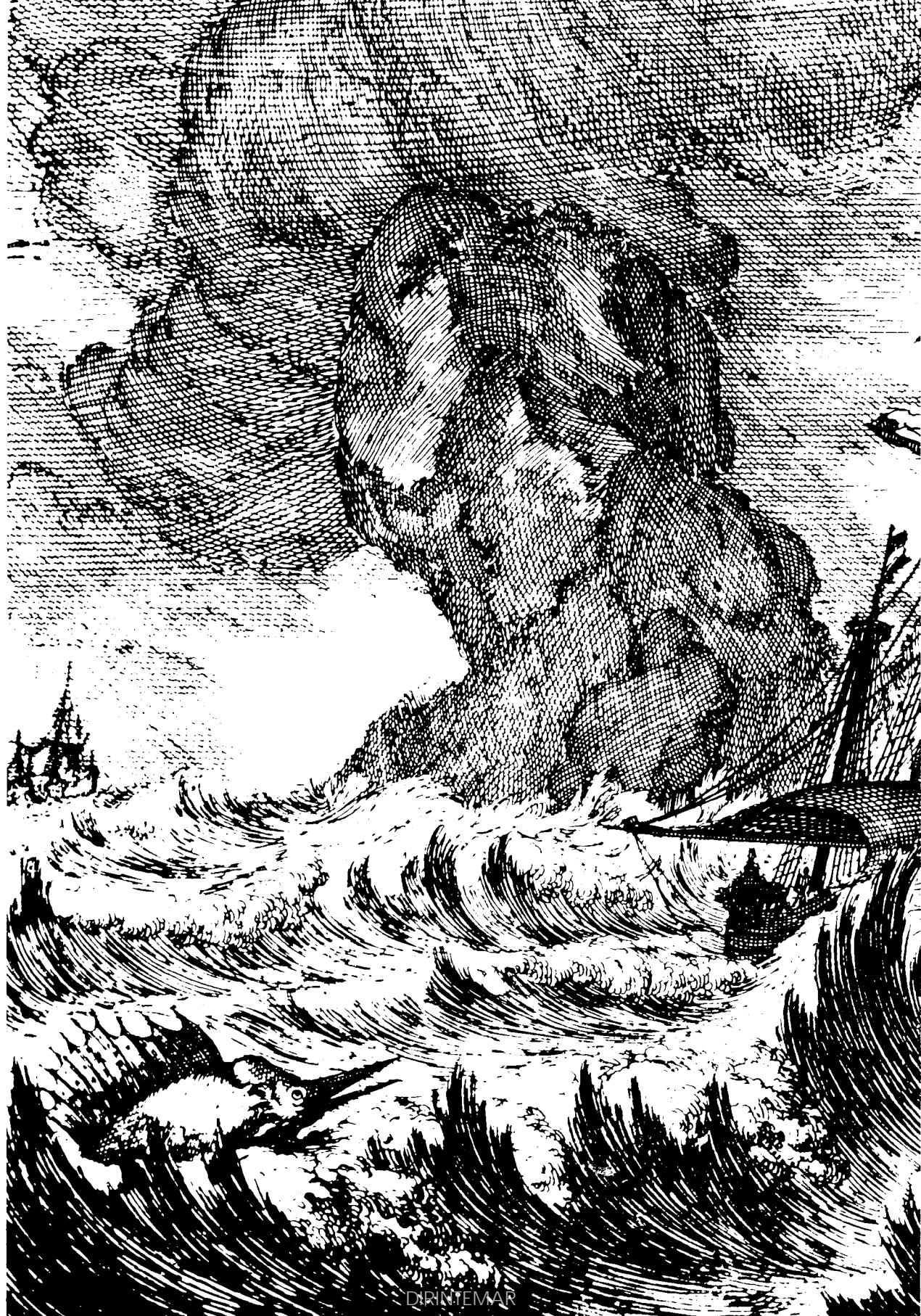
De este modo empezaba la tragedia del naufragio a manera de pintura del Juicio Final. Todos decían que se iban al fondo del mar y algunos voceaban "A bordo, a bordo, a bordo: que nos anegamos"⁴², haciendo alusión al batel o canoa, si es que todavía estaba en el barco. Alguien, recordando estos momentos, se esforzaba en escribir: "Estábamos todos en confusión mortal, como suelen estar los que esperan ser ahogados y perdidos en tierras o mares donde no hay otro remedio sino del cielo"⁴³. Entonces proponían que subieran primero las mujeres y los niños al batel, pero los hombres—incluso los marineros—eran los más prestos en acomodarse⁴⁴. En circunstancias como éstas, "todo era llanto, grito, voces, alaridos y confusión"⁴⁵. Los que no alcanzaban sitio en el batel se lanzaban al agua desesperados. Y así—dice una relación—"salió toda la gente, unos en tablas, otros arrojándose, otros a nado, que era un espectáculo de lástima ver tanta grito y confusión; unos desnudos, otros con poca ropa y el que más en camisa y calzones de lienzo"⁴⁶.

Se remaba o nadaba el resto de aquella noche apocalíptica, pero con la luz del alba, se advertía—en los mejores casos—una isla cercana. Se redoblaban los esfuerzos y el agreste peñón, lejos de tomarse con plena alegría, era mirado ahora como *Insulae Sepulchrorum*⁴⁷. Sin embargo, el olor de la tierra no podía disimularse: el aroma pénétrante de las resinas hablaba de una isla con vegetación⁴⁸.

La isla en sí no era fea, pero todos la seguían mirando con desconfianza. La imaginación calenturienta de los náufragos, si era realista, ideaba caribes antropófagos; si gustaba de los mitos, pensaba en el *Ave Roc*⁴⁹, en pájaros parleros que carecían de

El naufragio.

287





patas⁵⁰, en cuervos que sudaban a la hora del crepúsculo⁵¹. Y como en circunstancias parecidas ya había sucedido, alguien escucharía el canto fatídico de pájaros de mal agüero que gritaban desde la selva: "Ya acabó, ya acabó, ya acabó"⁵² o si no: "Huid, huid, huid"⁵³.

La playa estaba desierta, y como no presentaba huellas de caníbales los náufragos caían de rodillas para agradecer a Dios. Luego de la acción de gracias empezaban a llegar los restos del naufragio. Otro testimonio nos refiere: "*En todo aquel día y en el siguiente echó la mar muchas cosas, que la gente de la mar cogía, entre las cuales fueron unas petacas de bizcocho y otras de quesos y jamones, dos pailas, dos valdes, tres espadas y alguna ropa, que se repartió entre todos; y hubo capa que se dio a diez compañeros: sólo a las mujeres se les dio todo lo necesario; el que mejor libró en esto fui yo, que me arrojé vestido...*"⁵⁴.

Otros hallazgos eran toneles vacíos, cajones de madera, lona de las velas, jarcia y también algunos libros que se acercaban abiertos y flotando⁵⁵. Pero después de esta remesa venían los cadáveres de los ahogados, cuyos cuerpos, mordidos por los peces, eran recogidos para darles cristiana sepultura; servía entonces de capellán, el maestro o cualquier personaje principal, siempre y cuando supiese las oraciones. Significativo es el caso del licenciado Alonso Zuazo, quien habiendo sido arrojado por el mar a las Islas de los Alacranes, junto con otros pasajeros, "*cavando con las manos en la arena, ayudaba a les hacer las sepolturas; e como aunque no tenía órdenes [sagradas] les decía los responsos e les ayudaba en la muerte y en la vida, como mejor se pudiesen salvar, así todos le tenían e acataban, como a señor e padre*"⁵⁶. Y allí quedaban los ahogados, para podrirse bajo arena y convertirse en esqueletos, "*osamenta y armadura*" como decían los marinos⁵⁷.

Lo que seguía era un infierno para los vivos. Como estaban desorientados se echaban suertes para tomar un rumbo. La isla era, por lo general, muy vasta y, como nadie sabía dónde quedaba, se hacían cuatro suertes o acertijos casuales para seguir uno de los cuatro puntos cardinales⁵⁸. Elegido el rumbo partían en procesión.

Pocas cosas habían tan conmovedoras como la procesión de los náufragos. Avanzaban precedidos por una cruz o una imagen acaso una estampa, y siempre en medio de gran devoción. Otro relato nos cuenta la marcha de unos náufragos que avanzaban, "*puestos en orden, llevando un crucifijo enarbolado en una lanza y una bandera bendecida delante, que iba encomendada a Francisco Pires, contramaestre, con los hombres de mar que lo siguieron... y un retablo de la Piedad en la retaguardia,*

en que iba el capitán con los pasajeros, y los esclavos y desarmados en medio, los cuales llevaban entre sí los heridos, porque casi la cuarta parte de los que éramos comenzó a caminar con bordones y muletas...''⁵⁹.

La primera búsqueda era de agua, pues los hombres estaban sedientos y los heridos requerían atención. No en vano, por razón de estos últimos, la procesión se había hecho "*al son de los ayes*"⁶⁰. Todos se repartían las tareas para sobrevivir, el amor a la vida era innegable en aquellos fugitivos de la muerte⁶¹. A los heridos se les cobijaba en un lugar sin viento, porque de otro modo —se creía entonces— se infectaban las heridas⁶². Hallada el agua, aunque poca y salobre, continuaba la procesión. Algunos pasajeros hacían el voto de meterse a frailes, otros de guardar castidad por un año. Mientras tanto la procesión continuaba en busca de su presunta tierra prometida. El caudillo de los naufragos con una cruz en la mano, los demás llorando y "*cantando la letanía con hartas diferencias de voces e tonos muy enronquecidos e flacos*"⁶³. La fecha del día en que estaban se podía saber por un *libro de Horas* sin duda varado por el mar. Era el único calendario que les quedaba, que los ligaba conscientemente al tiempo⁶⁴.

Pronto arreciaba el hambre. El hambre era, sencillamente, atroz. Los hombres querían comerse las capas⁶⁵ después de haber devorado las cintas de los vestidos y el cuero de las correas⁶⁶. Enflaquecidos por el largo ayuno⁶⁷, los naufragos tenían todavía fuerzas para pelearse⁶⁸. Los síntomas de la hambruna se evidenciaban de inmediato se hipaba de hambre⁶⁹, se caía la quijada y no se podía cerrar la boca⁷⁰. El peregrinar piadoso en pos de lugar seguro tenía que interrumpirse, para retornar a la playa de la isla a mariscar⁷¹, a comer mejillones con perlas⁷², crudos, claro está, porque no había medios de lograr una calderada de mariscos⁷³.

Azuzados por el hambre, los marineros decidían cazar tiburones⁷⁴; en veces la peligrosa actividad, a Dios gracias, podía interrumpirse por aparecer, aunque lejana, una playa de tortugas. Correr hacia los quelonios y voltearlos sobre la arena era una orden que nadie tenía que volver a repetir. "*Y para esto yban cinco o seys compañeros por la playa de la isla e poníanse en celada, donde sospechaban que saldrían de la mar a desovar; e salidas, assi como las vían algo apartadas del agua, corrían juntos contra ellas con sendas estacas o palos e las transtornaban de espaldas, e assi vueltas no pueden moverse del lugar donde las transtornan, por su pesadumbre e forma, é por su grandeza que muchas dellas eran mayores que grandes adargas. E después que las tenían con los pies para arriba, eran menester diez o*

doce hombres para las llevar arrastrando á donde la gente tenía sus ranchos é choças para defensa del sol; y en aquella misera población las abrían y en algunas hembras hallaban mill e dos mill huevos o más, que no era poco bien para la substentación desta gente hambrienta. Y aunque les faltaba sal, su hambre era tanta que les sobraba aliento para comer lo que hallaban sin otra salsa"⁷⁵.

Las caparazones de quelonio se convertían entonces en ollas para cocinar carne de lobo marino, anfibio más abundante que las tortugas y, también, más fácil de cazar y transportar⁷⁶. Oviedo nos ha dejado la completa descripción de este momento: "*En esse tiempo venían de noche algunos lobos marinos á dormir á la isla por cierta parte que tiene un poco de playa é no áspera, e salidos en tierra, dormían roncando, como es costumbre, tan altamente, que desde lexos se oían; y esos pobres chripstianos, como no tenían tan pessado el sueño, acudían al roncar dessas bestias marinas, é matábanlas dándoles con un palo en el hocico o testuz*"⁷⁷. La carne se comía, lo hemos dicho, cocinada en caparazones de tortuga, y el fuego se lograba frotando palillos como los indios⁷⁸.

Las aves marinas, a su vez, ofrecían abundante comida. Su carne tenía un acentuado sabor a marisco⁷⁹ y sus huevos constituían, a estas alturas, un exquisito manjar. "*Avía hombre déstos —dice una crónica— que á vueltas de sus fatigas se sorbia cinquenta é sessenta huevos, sin levantarse de un lugar, sin otros muchos que comía de rato en rato*"⁸⁰. Cangrejos y caracoles cerraban la última posibilidad de alimento⁸¹; las algas, que sepamos, nunca fueron tentación para esos estómagos vacíos.

Cuando el hambre arreciaba demasiado se daban casos de antropofagia. Se conoce el de algunos marineros que en situación desesperada echaron suertes para comerse al sorteado⁸²; y otro de ciertos soldados españoles que —aunque no náufragos— se comieron los muslos de un ajusticiado colgado en la horca; tampoco se ignora el episodio de un hombre que se comió a su hermano acabado de morir⁸³. Algunos soldados perdidos en una playa, ya sin esperanzas de regresar a tierra de cristianos, llegaron a recelarse de sus compañeros maliciando que los tenían por futuro manjar; por esta razón, no faltó uno que cavó su propia sepultura y trató de introducirse en ella estando vivo, para acabar de morir allí y lograr ser respetado por sus amigos⁸⁴. Pero donde sí hubo de comerse carne humana fue en ciertos naufragios portugueses en las costas de Africa, donde los sobrevivientes capturaron un cafre, lo mataron, descuartizaron y comieron, guardando parte de sus carnes para llenar sus alforjas⁸⁵.

Mas si el hambre constituyó para estos hombres una maldición, no lo fue menos la sed, necesidad angustiosa de agua que negaba a los náufragos el uso de la palabra⁸⁶. Los náufragos morían de sed y rodeados de agua para más tormento e ironía. Algunos salían a buscarla para beber y cuando regresaban, los que habían quedado a la espera les decían “¿hay agua?; porque ya todos queremos expirar y si no fuera por los orines ya fuéramos muertos”⁸⁷.

El cavar pozos no siempre traía decepciones, en algunos lográbese extraer el agua por medio de cuerdas y grandes caracoles que oficiaban de recipientes⁸⁸. Se sabe de un pozo que brindó tan abundante líquido que “*ovo hombre (que fue el piloto del navío) que desde quel sol se puso aquel día hasta la mañana siguiente bebió tanto, que assi como la bebia por la boca (sin pensar de verse harto) lo echaba por debaxo; el qual murió desde a dos días*”⁸⁹. Pero lo usual era que los pozos brindaran pequeñas y turbias cantidades de agua salobre, la que no podía beberse a discreción sino en forma racionada. Y los hombres iban contando los sorbos, procurando cada cual beberlos grandes y que el vecino los tomara cortos. Otras veces el poco vino que quedaba se repartía en cantidades ínfimas, luego de añadirseles tres porciones de agua salobre que por sí sola era difícil de beber. Pero estos eran los casos afortunados, cosas en que se salvaba el vino y en los que, aunque salobre, existía el agua. En cambio, hubo situaciones en que no tuvieron ni lo uno ni lo otro, por lo que, jadeantes y con las lenguas afuera, los hombres sólo hacían esperar el fin. En unos de estos momentos, desesperado por cierto, se deslizó por la playa un pajecito mancebo, arrimándose disimuladamente “*a una loba marina... teniendo el muchacho gran sed, y estando la loba parida con dos lobillos... quitólos de las tetas de la madre, do estaban mamando, lo mejor quél pudo para no ser sentido de aquel ferocísimo animal; y en començando él a mamar en lugar de los lobillos, conoció la loba que aquel mamar no era el de sus hijos, é volvió sobre él un lado é assió al page de una pantorrilla de la pierna, é llevóselo redonda hasta la canilla, é dexóselo colgada de un poço de carne que quedó por taraçar. La cual... su amo le tornó a pegar e atósela, y con el agua de la mar se curó e sanó de la herida*”⁹⁰.

Otro recurso para vencer la sed fue la sangre de tortuga, tan elogiada por Plinio para la cura de muchas enfermedades, en particular el mal de los leprosos. En el naufragio del licenciado Zuazo en las Islas de Alacranes se vivió esta experiencia en toda su extensión: “*Pues como fué de dia é la sed era ya incomportable, é avía cinco días que no bebían, hiço el licenciado abrir una de aquellas cinco tortugas que estaban transtor-*

nadas é quitarles la una concha, é bebió primero que ninguno un grand golpe de aquella sangre, que parecia un gran horror y espanto a la compañía: é después que se limpió parescio que a los demás les avia hecho la salva, se echaron unos sobre otros encima de la mesma tortuga, como si les oviera aparecido una taberna de muy buen vino, ó aquella saludable ribera del rio del Tajo, ques una de las mejores aguas de España..."⁹¹. A falta de tortugas buenas eran las aves, pájaros marinos a quienes los náufragos "*cortaban las cabezas... e chupaban aquella sangre*"⁹². El postrer peldaño de esta escalera de la desesperación eran los orines, y se dejaban como última posibilidad, porque había fama que causaban la muerte⁹³.

Hubo ocasiones, en que alguien, arrastrándose por el interior de la desierta isla, descubría palmáceas despeinadas por el viento, y regresaba con cocos. Los sedientos no esperaban la orden y se lanzaban con las poquísimas fuerzas que les quedaban en pos de los cocoteros. No, no eran una ilusión, allí estaban en la lejanía meciéndose con pesadez. Construyendo escalas o deribando los troncos, los cocos, llenos de agua espesa pero refrescante, lograban llegar a sus manos. La carne del fruto tenía sabor de avellanas verdes, pero su agua, dulce como si tuviera azúcar, llegaba a un cuartillo, cantidad bastante para subsistir⁹⁴.

Salvada la vida, tenían que superarse las pasiones. Los marineros, ya sin hambre y sin sed, reparaban en las mujeres y planeaban su reparto. Pedro Ordóñez de Ceballos relata cómo en cierto naufragio, "*la gente de la mar sintió en alguna manera que hubiese cargo perpetuo, y como ellos eran más y los que tenían las armas, que eran tres espadas, dos dagas y dos cuchillos, se juntaron y dijeron que, pues no habían de salir de allí, que se repartiesen las mujeres, y ellos querían que fuese entre ellos y luego por suertes o que cada tantos tuviesen una...*"⁹⁵. No se llegó a ello, pero fue difícil de vencer a los hombres porque "*todas las mujeres eran quince y los varones ciento ocho*"⁹⁶.

Logrado el orden, los náufragos acomodaban su vivir a los dictados de la razón. El capitán o maestro haría de alcalde, otro personaje de alguacil mayor, si había un clérigo oficiaría de vicario, si no lo había, nunca faltaba un perenne rezador dispuesto a dirigir las oraciones del grupo y una vieja beata que se encargaba de cuidar del culto de una imagen. Los hombres se entretenían jugando, por no haber ya motivo a que continuara la procesión: estaban en una isla y la habían explorado toda. No quedaba más remedio que esperar⁹⁷.

Pero la espera no estaba dejada al acaso. Siempre había una hoguera pronta a ser encendida para hacer una humada y

LA TRAGEDIA MARITIMA

llamar cualquier vela que asomara por el horizonte⁹⁸. En la parte más alta y visible de la costa habían clavado una cruz de madera muy grande⁹⁹. También estaba lista una capa, para hacer señales con ella¹⁰⁰ o si no unos paños blancos y sábanas que pudieran destacar sobre el fondo oscuro de la arboleda¹⁰¹. A veces se ponían estas telas en un asta, perfeccionándose una bandera visible desde el mar¹⁰². Lo cierto es que todos vivían esperando el barco que los recogiese y los llevase a puerto de salvación. Por tal motivo había guardias nocturnos para encender fogatas por si en el mar surgía un farol. Demás está decir que algunas veces apareció el navío de socorro y otras no; en ocasiones surgió su figura en el océano pero, por no haber reparado en las señales de los náufragos, se alejó. En este último caso, culpando a sus pecados, los abandonados caían de rodillas en la arena y, con lágrimas en los ojos, cantaban todos la Salve. Y sus voces, respetadas por el terrible bramido del mar, dejaban oír desconsoladas aquello de: *"... a ti clamamos los des- terrados hijos de Eva . Ea, pues, Señora, Abogada nuestra, vuelve a nosotros esos tus misericordiosos"*¹⁰³.

NOTAS AL CAPITULO

1. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *La Florida del Inca*.— México, Gráfica Panamericana, 1956.— Lib. I, cap. XI, p. 35.
- FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Historia General y Natural de las Indias*.— Asunción del Paraguay, Imprenta de la Editorial Guaranía, 1945.— Parte III, Lib. X, cap. III, p. 28 del T. XIII; y Lib. IX, cap. VI, p. 211 del T. XII.
- TRUJILLO, Diego de... *Relación del Descubrimiento del Reyno del Perú*.— Sevilla, Imprenta de la Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1948.— p. 128.
- LOPEZ DE GOMARA, Francisco... *Historia General de las Indias*.— Barcelona, Imprenta de Agustín Núñez, 1954.— pp. 193, 330 y 331 del T. I.
- ZARATE, Agustín de... *Historia del descubrimiento y conquista del Perú*.— Lima, Imprenta Miranda, 1944.— Lib. IV, cap. IX, p. 121.
- ACOSTA S. J., Joseph de... *Historia Natural y Moral de las Indias*.— Madrid Estades Artes Gráficas, 1954.— Lib. III, cap. XVIII, p. 78.
- GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Los Comentarios Reales de los Incas*.— Lima, Imprenta Gil, 1943.— Parte I, Lib. VI, cap. XXIX, p. 203 del T. II.
2. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. II, p. 397.
- GARCILASO INCA DE LA VEGA... *La Florida del Inca*.— México, Gráfica Panamericana, 1956.— Lib. I, cap. VIII, p. 27.
3. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, Parte III, Lib. XII, cap. V, p. 263 del T. XIII.
4. PIGAFETTA, Antonio... *Primer Viaje en Torno del Globo*.— Buenos Aires, Imprenta Linari, 1946.— Lib. II, p. 81.
5. LANDIN CARRASCO, Amancio... *Vida y Viajes de Pedro Sarmiento de Gamboa*.— Burgos, Imprenta Aldecoa, 1945.— pp. 219 y 220.
6. *Ibidem*, p. 220.
7. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 77.
El Inca Garcilaso en su *Historia de la Florida* (Lib. I, cap. VIII) no sólo relata la caída al mar de dos soldados que reñían —“que no pareció hueso ni pelo de ellos”— sino que añade la de un lebrél, accidente éste que refiere con especial detenimiento.
8. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. I, p. 214.
9. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Décadas del Nuevo Mundo*.— Buenos Aires, Imprenta de Bartolomé Chiesino, 1944.— Década VI, cap. III, p. 479.
10. LANDIN CARRASCO, Amancio... *Vida y Viajes de Pedro Sarmiento de Gamboa*.— Burgos, Imprenta Aldecoa, 1945.— p. 221.
11. *Loc. cit.*
12. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Los Comentarios Reales de los Incas*.— Lima, Imprenta Gil, 1946.— Parte I, Lib. VIII, cap. III, p. 289 del T. VI.
13. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Historia General y Natural de las Indias*.— Asunción del Paraguay, Imprenta de la Editorial Guaranía, 1945.— Parte III, Lib. XII, cap. VII, p. 268 del T. XIII.
14. LLOYD, Christopher... *Drake, Corsario y Almirante*.— Madrid, Gráficas Tejarío, 1958.— Cap. VIII, pp. 150 y 151.
15. *Ibidem*, pp. 23 y 24
16. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, *loc. cit.*
17. COBO S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*.— Lib. X, cap. III, en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— p. 383 del T. I.

NOTAS AL CAPITULO

18. *Ibidem*, Lib. V, cap. I.
FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Sumario de la Natural Historia de las Indias*.— México, Gráfica Panamericana, 1950.— Cap. XXXVII, p. 177.
19. Existía la creencia general (fundada en la experiencia del verano andaluz y en especial del sevillano) que los incendios eran frecuentísimos en los barcos que se acercaban o atravesaban la equinoccial. Por esto escribió Cristóbal Colón en su Tercer Viaje: "Allí me desamparó el viento y entré en tanto ardor y tan grande que creí que se me quemasen los navíos y gente...". Tratando del mismo Tercer Viaje escribiría mas adelante: "Allegando a estar en derecho con el paralelo que pasa por la Sierra Leona en Guinea fallé tan gran ardor y los rayos del sol tan calientes que pensaba de quemar..." (COLON, Cristóbal... *Los Cuatro Viajes del Almirante y su Testamento*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1946.— pp. 176 y 184).
20. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 307.
GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, *loc. cit.*
21. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Historia... cit.*, Parte III, Lib. XII, cap. VII, pp. 267 a 269 del T. XIII.
22. TORRES O. S. A., fray Bernardo de... *Crónicas*, en: RIVA AGÜERO Y OSMA, José de la... *Los Cronistas de Convento*.— Paris, Imprenta Desclée de Brower, 1938.— pp. 305 y 306.
23. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, *loc. cit.*
24. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, Parte III, Apéndice, p. 264 del T. XIV.
25. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. II, pp. 452 y 453.
26. *Ibidem*, T. II, p. 409.
27. *Ibidem*, T. II, p. 464
28. COLON, Cristóbal... *Los Cuatro Viajes del Almirante y su Testamento*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1946.— pp. 143 y 153.
29. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *Pedro de Candia, Artillero Mayor del Perú*, en: Revista Histórica, Lima, 1960-1961, núm. XXV, p. 405.
30. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *La Florida del Inca*.— México, Gráfica Panamericana, 1956.— Lib. VI, cap. XII, p. 420.
31. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Décadas del Nuevo Mundo*.— Buenos Aires, Imprenta de Bartolomé Chiesino, 1944.— Década I, Lib. IV, cap. IV, p. 49.
32. COLON, Cristóbal... *Op. cit.*, pp. 195, 196, 199, 200, 201 y 203.
FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Historia General y Natural de las Indias*.— Asunción del Paraguay, Imprenta de la Editorial Guaranía, 1945.— Parte III, Lib. XII, Proemio, p. 247 del T. XIII.
33. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. II, p. 48.
34. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, Lib. VI, cap. XII, p. 420.
35. ELVAS, Fidalgo de... *Expedición de Hernando de Soto a Florida*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1952.— Cap. XL, p. 147.
36. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, Lib. VI, cap. XII, p. 421.
37. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. II, p. 392.
38. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, Parte III, Lib. XII, cap. XXIX, p. 183 del T. XIV.
SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 18.
39. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 257; y T. II, p. 394.
40. *Ibidem*, T. I, p. 17.
41. *Ibidem*, T. I, pp. 78, 79 y 125; T. II, pp. 12 y 13.
42. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, Parte III, Lib. XII, cap. XXV, p. 164 del T. XIV.
43. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 122
44. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, Lib. I, cap. VIII, p. 29.
45. *Ibidem*, p. 26.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

46. ORDÓÑEZ DE CEVALLOS, Pedro... *Viaje del Mundo*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1947.— Lib. I, p. 47.
47. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, Parte III, Lib. XII, cap. X, p. 46 del T. XIV.
48. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 151.
MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Op. cit.*, Década I, Lib. VI, cap. III, pp. 67 y 68.
49. POLO, Marco... *Los Viajes de Marco Polo*.— Buenos Aires, Imprenta de la Editorial Claridad, 1947.— p. 192.
ORDÓÑEZ DE CEVALLOS, Pedro... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XIX, p. 349.
MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Op. cit.*, Década VII, Lib. VIII, cap. II, p. 545 y Lib. X, cap. IV, p. 563.
50. PIGAFETTA, Antonio... *Primer Viaje en Torno del Globo*.— Buenos Aires, Imprenta Linari, 1946.— Lib. I, p. 49 y Lib. III, p. 148.
ORDÓÑEZ DE CEVALLOS, Pedro... *Loc. cit.*
51. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Op. cit.*, Década VIII, Lib. VII, cap. II, p. 605.
52. MENENDEZ PEREYRA, Octavio... *Núñez de Balboa*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1940.— pp. 79 y 80.
53. CARVAJAL O. P., fray Gaspar de... *Relación del Nuevo Descubrimiento del Famoso Río Grande de las Amazonas*.— México, Imprenta del Fondo de Cultura Económica, 1955.— p. 109.
54. ORDÓÑEZ DE ZEVALLOS, Pedro... *Op. cit.*, Lib. I, cap. X, p. 47.
55. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, Parte III, Lib. XII, cap. X, p. 10 del T. XIV.
56. *Ibidem*, p. 17.
57. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 50.
58. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, Parte III, Lib. XII, cap. X, p. 10 del T. XIV.
59. GOMES DE BRITO, Bernardo... *Historia Trágico-Marítima*.— Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera, 1948.— p. 66.
60. *Ibidem*, p. 107.
61. ORDÓÑEZ DE CEVALLOS, Pedro... *Op. cit.*, Parte I, cap. X, p. 49.
62. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. II, pp. 42 y 44.
63. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, Parte III, Lib. XII, cap. X, p. 22 del T. XIV.
GOMES DE BRITO, Bernardo... *Op. cit.*, pp. 28, 154 y 158.
ORDÓÑEZ DE CEVALLOS, Pedro... *Loc. cit.*
64. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *Francisco Pizarro, el Marqués Gobernador*.— Madrid, Artes Gráficas Marisal, 1966.— Cap. III, p. 34.
65. LOPEZ DE GOMARA, Francisco... *Historia General de las Indias*.— Barcelona, Imprenta de Agustín Núñez, 1954.— T. I, p. 192.
66. CARVAJAL O. P., fray Gaspar de... *Op. cit.*, pp. 47, 50, 67 y 87.
67. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, Parte III, Lib. XII, cap. III, p. 257 del T. XIII.
68. GOMES DE BRITO, Bernardo... *Op. cit.*, p. 94.
69. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Op. cit.*, Década II, Lib. X, cap. II, p. 193; y Década III, Lib. II, cap. I, p. 218.
70. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Los Comentarios Reales de los Incas*.— Lima, Imprenta Gil, 1943.— Parte I, Lib. II, cap. XXXII, p. 155 del T. IV.
71. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. II, p. 57.
72. *Ibidem*, T. I, p. 40.
73. *Ibidem*, T. II, p. 407.
74. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, Parte III, Lib. XII, cap. X, pp. 28 y 30 del T. XIV.
ELVAS, Fidalgo de ... *Op. cit.*, cap. XL, p. 148.
75. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, Parte III, Lib. XII, cap. XX, p. 83 del T. XIV.
76. *Ibidem*, Parte III, Lib. XII, cap. X, p. 26 del T. XIV; y cap. XXVII, p. 179 del T. XIV.

NOTAS AL CAPITULO

77. *Ibidem*, Parte III, Lib. XII, cap. XXVII, p. 179 del T. XIV.
78. *Loc. cit.*
79. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *La Florida del Inca*.— México, Gráfica Panamericana, 1956.— Lib. VI, cap. XI, p. 418.
80. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, Parte III, Lib. XII, cap. X, p. 16 del T. XIV.
81. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, Lib. I, cap. XIII, p. 38.
82. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, Parte III, Lib. XII, cap. III, p. 252 del T. XIII.
83. SCHMIDL, Ulrico... *Derrotero y Viaje a España y las Indias*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1944.— p. 41.
84. LOPEZ DE GOMARA, Francisco... *Op. cit.*, Parte I, cap. LVII, p. 92, del T. I.
85. GOMES DE BRITO, Bernardo... *Op. cit.*, pp. 101 y 109.
86. ORDONEZ DE CEVALLOS, Pedro... *Op. cit.*, Lib. I, cap. XI, p. 50.
87. *Loc. cit.*
GOMES DE BRITTO, Bernardo... *Op. cit.*, p. 160.
88. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, Parte III, Lib. XII, cap. X, p. 24 del T. XIV.
89. *Loc. cit.*
90. *Ibidem*, p. 25.
91. *Ibidem*, pp. 14 y 15.
92. *Ibidem*, p. 16.
93. GOMES DE BRITO, Bernardo... *Op. cit.*, p. 160.
94. ORDONEZ DE CEVALLOS, Pedro... *Op. cit.*, Lib. I, cap. XXV, p. 99.
95. *Ibidem*, Lib. I, cap. X, p. 48.
96. *Loc. cit.*,
97. *Loc. cit.*
98. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. II, p. 379.
RUIZ DE ARCE, Juan... *Advertencias*; en: CANILLEROS, Conde de... *Tres Testigos de la Conquista del Perú*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1953.— p. 84.
GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Los Comentarios Reales de los Incas*.— Lima, Imprenta Gil, 1941.— Parte I, Lib. I, cap. VIII, pp. 31 a 33.— Interesantísimo resulta a estas alturas el naufrago solitario Pedro Serrano, cuya odisea en una isla desierta relata aquí el Inca historiador.
99. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, pp. 8 y 15; y T. II, pp. 52 y 150.— También servían las cruces para indicar la toma de posesión de aquella tierra en nombre del Rey de Castilla y para dejar mensajes dentro de ollas de barro cubiertas de brea y enterradas junto a ellas.
100. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. II, p. 49.
COLON, Cristóbal... *Op. cit.*, p. 151.
101. A esto también se llamaba "capear" en el lenguaje de los marineros (véase: SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, p. 17 y T. II, p. 52).
102. Así como el *Credo* era la oración para reconocerse entre cristianos (véase: GARCILASO... *Comentarios*... Parte I, Lib. I, cap. VIII, p. 33 del T. I), la *Salve Regina* era el cántico de los desesperados, de los que andaban en peligro y necesitaban ayuda. Después de la batalla de Lepanto, la *Salve* decaería un tanto para cederle el paso a la devoción del Rosario. El *Credo* era para el peligro inmediato, la *Salve* para el mediato.
103. El público rezo de la *Salve*, himno de naufragos y canción diaria de los marineros, se debió perder en el siglo XVIII.

Capítulo VII

LA COSTA YUNGA

LA REGION DE LOS LLANOS

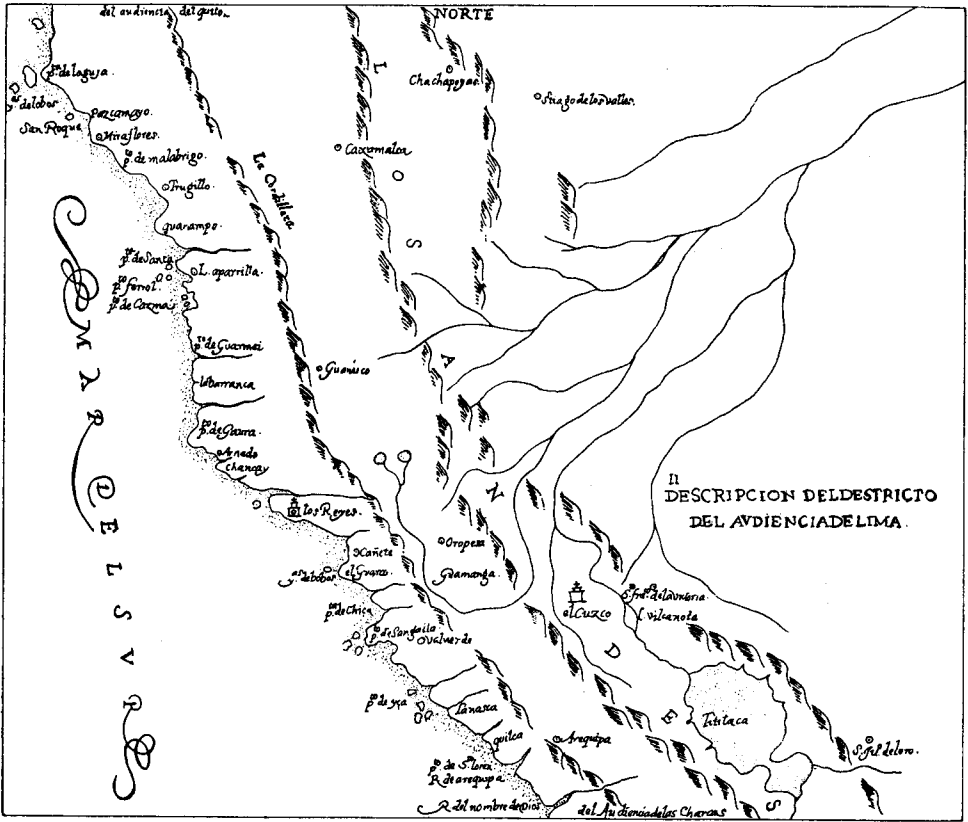
La costa peruana, parca en valles y generosa en arena, ha sido desde muy atrás la admiración de los viajeros que vieron en ella el comienzo de un nuevo paisaje desdeñoso de vegetación tropical. Arenales, secadales y cuando más pedregales, mostraban un horizonte desierto donde todo era quieto —como advierte un cronista— por no haber nada verde ni nacido de hembra. El cuadro es sahariano y con un embrujo especial. Durante el día la arena es dorada y el viento la peina en forma de dunas; al crepúsculo parece lava encendida que se precipita sobre un mar color añil; por la noche, la luna la tiñe de plata mientras el océano bramador la salpica con su espuma liviana... La costa yunga, la silenciosa costa peruana, tiene un encanto superior, y los que han nacido en ella o trabajan en su mar no la cambian por ninguna otra costa de la Tierra. No es india ni española, es mestiza como mestizo es el Perú, y esto hace que se escriban páginas mestizas sobre su paisaje, como esa del primer geógrafo perulero, el cronista Pedro Cieza de León. Este, abandonando el panorama desierto, descubre al hombre agricultor y se solaza con los frutos de su trabajo. Une así lo viejo con lo nuevo, lo autóctono y lo foráneo, pintando magistralmente una promisoría realidad. Los pocos valles del litoral —valles rodeados de arena— constituyen el fondo de este cuadro. Dice así el Príncipe de los Cronistas: *“Pues ya he contado lo más brevemente que he podido algunas cosas convenientes a nuestro propósito, será bien volver a tratar de los valles, contando cada*

uno por sí particularmente, como se ha hecho de los pueblos y provincias de la serranía, aunque primero daré alguna razón de las frutas y mantenimientos, y acequias que hay en ellos. Lo cual hecho, proseguiré con lo que falta. Digo, pues, que toda la tierra de los valles adonde no llega la arena, hasta donde toman las arboledas dellos, es una de las más fértiles tierras y abundantes del mundo, y la más gruesa para sembrar todo lo que quisieren, y adonde con poco trabajo se puede cultivar y aderezar. Ya he dicho cómo no llueve en ellos y cómo el agua que tienen es de riego de los ríos que abajan de las sierras, hasta ir a dar a la mar del Sur. Por estos valles siembran los indios el maíz y lo cogen en el año dos veces, y se da en abundancia; y en algunas partes ponen raíces de yuca, que son provechosas para hacer pan y brebaje a falta de maíz, y críanse muchas batatas dulces, que el sabor dellas es casi como de castañas; y asimismo hay algunas papas y muchos frisoles, y otras raíces gustosas. Por todos los valles destos llanos hay también una de las más singulares frutas que yo he visto, a la cual llaman pepinos, de muy buen sabor y muy olorosos algunos de ellos. Nacen asimismo gran cantidad de árboles de guayabas, y de muchas guabas y paltas, que son a manera de peras, guanábanas y caimitos, y piñas de las de aquellas partes. Por las casas de los indios se ven muchos perros diferentes de la casta de España, del tamaño de gozques, a quien llaman chonos. Crian también muchos patos, y en la espesura de los valles hay algarrobas algo largas y angostas, no tan gordas como vainas de habas. En algunas partes hacen pan destas algarrobas, y lo tienen por bueno. Usan mucho de secar las frutas y raíces que son aparejadas para ello, como nosotros hacemos los higos, pasas y otras frutas. Agora en este tiempo, por muchos destos valles hay grandes viñas, de donde cogen muchas uvas. Hasta agora no se ha hecho vino, y por eso no se puede testificar qué tal será; presúmese qué, por ser de regadío, será flaco. También hay grandes higuerales y muchos granados, y en algunas partes se dan ya membrillos. Pero ¿para qué voy contando ésto, pues se cree y tiene por cierto que se darán todas las frutas que de España sembraron? Trigo se coge tanto como saben los que lo han visto, y es cosa hermosa de ver campos llenos de sementeras por tierra estéril de agua natural y que estén tan frescos y viciosos que parecen matas de albahaca. La cebada se da como el trigo; limones, limas, naranjas, cidras, toronjas, todo lo hay mucho y muy bueno, y grandes platanales. Sin lo dicho, hay por todos estos valles otras frutas muchas y sabrosas que no digo, porque me parece que basta haber contado las principales. Y como los ríos abajan de la sierra por estos llanos, y algunos de los valles son anchos, y todos se

siembran o solían sembrarse cuando estaban más poblados, sacaban acequias en cabos y por partes, que es cosa extraña afirmarlo, porque las echaban por lugares altos y bajos, y por laderas de los cabezos y haldas de sierras que están en los valles, y por ellos mismos atraviesan muchas, unas por una parte y otras por otra, que es gran delectación caminar por aquellos valles, porque parece que se anda entre huertas y florestas llenas de frescuras. Tenían los indios, y aún tienen, muy gran cuenta en esto de sacar el agua y echarla por estas acequias; y algunas veces me ha acaecido a mí parar junto a una acequia, y sin haber acabado de poner la tienda, estar la acequia seca y haber echado el agua por otra parte. Porque, como los ríos no se sequen, es en mano destos indios echar el agua por los lugares que quieren. Y están siempre estas acequias muy verdes, y hay en ellas mucha hierba de grama para los caballos, y por los árboles y florestas andan muchos pájaros de diversas maneras, y gran cantidad de palomas, tórtolas, pavas, faisanes y algunas perdices y muchos venados. Cosa mala, ni serpientes, culebras, lobos, no los hay; y lo que más se ve es algunas raposas, tan engañosas, que aunque haya gran cuidado en guardar las cosas, adondequiera que se aposenten españoles o indios han de hurtar, y cuando no hallan qué, se llevan los látigos de las cinchas de los caballos o las riendas de los frenos. En muchas partes destos valles hay gran cantidad de cañaverales de cañas dulces, que es causa que en algunos lugares se hacen azúcares y otras frutas con su miel. Todos estos indios yungas son grandes trabajadores, y cuando llevan cargas encima de sus hombros se desnudan en carnes, sin dejar en sus cuerpos si no es una pequeña manta del largor de un palmo y de menor anchor, conque cubren sus vergüenzas, y ceñidas sus mantas a los cuerpos, van corriendo con las cargas..."¹. Y así los dejaremos ir corriendo con sus cargas por esa tierra que, por oposición a la fragosa y quebrada serranía, los cronistas la nombraron poéticamente: la región de los llanos, país yunga, paraje de arenas y jagüeyes, tierra de valles floridos, pasaje de viajeros, costa del Perú...

EXTENSION

Casi todos los primeros cronistas soldados se ocupan cortamente de la costa para decirnos que si bien su longitud es enorme, su ancho oscila entre las diez y doce leguas². La primera visión verdaderamente geográfica es la de Cieza, quien le asigna una longitud superior a setecientas leguas y una latitud de sesenta, cuarenta o menos, porque el ancho de la



La costa peruana propiamente dicha.
(Mapa de Antonio de Herrera).

costa perulera es muy variado y el cronista no logra dominarlo³. Impreciso también, aunque obsequioso en cifras parciales, lo es el Inca Garcilaso. Asevera éste que de Trujillo a Copiapó —entonces lo último del Perú— hay quinientas leguas o poco menos; ganándolo en exactitud fray Reginaldo de Lizárraga, para quien los llanos comienzan en Tumbes y concluyen al Sur del Trópico de Capricornio, por lo menos los llanos peruleros, porque “*el primer pueblo de la jurisdicción de Chile es el valle Copiapó*”⁴, siendo el límite exacto de separación el Morro Moreno. Para el dominico el ancho de los llanos está entre las diecisiete y las veinte leguas, callando toda medición longitudinal.

El agustino fray Antonio de la Calancha, retórico y barroco, sólo apunta que en quinientas leguas del litoral no truena ni llueve⁵; mas el mercedario fray Martín de Murúa, también barroco y retórico pero además prolijo, escribe: “*Los llanos corren toda la costa de la mar hasta Chile desde Tumbes; casi mill leguas de largo y de ancho, hasta doze a catorze*”⁶. Por último, el Judío Anónimo, quien nos explica: “*Los llanos se entiende toda la costa del Mar del Sur. Y en toda esta costa y llanos no llueve en más de seiscientas leguas, así en mar como en tierra: Entre la mar y la sierra son los llanos, que de la mar a la sierra y partes donde empieza a llover no hay más de diez hasta doce leguas*”⁷.

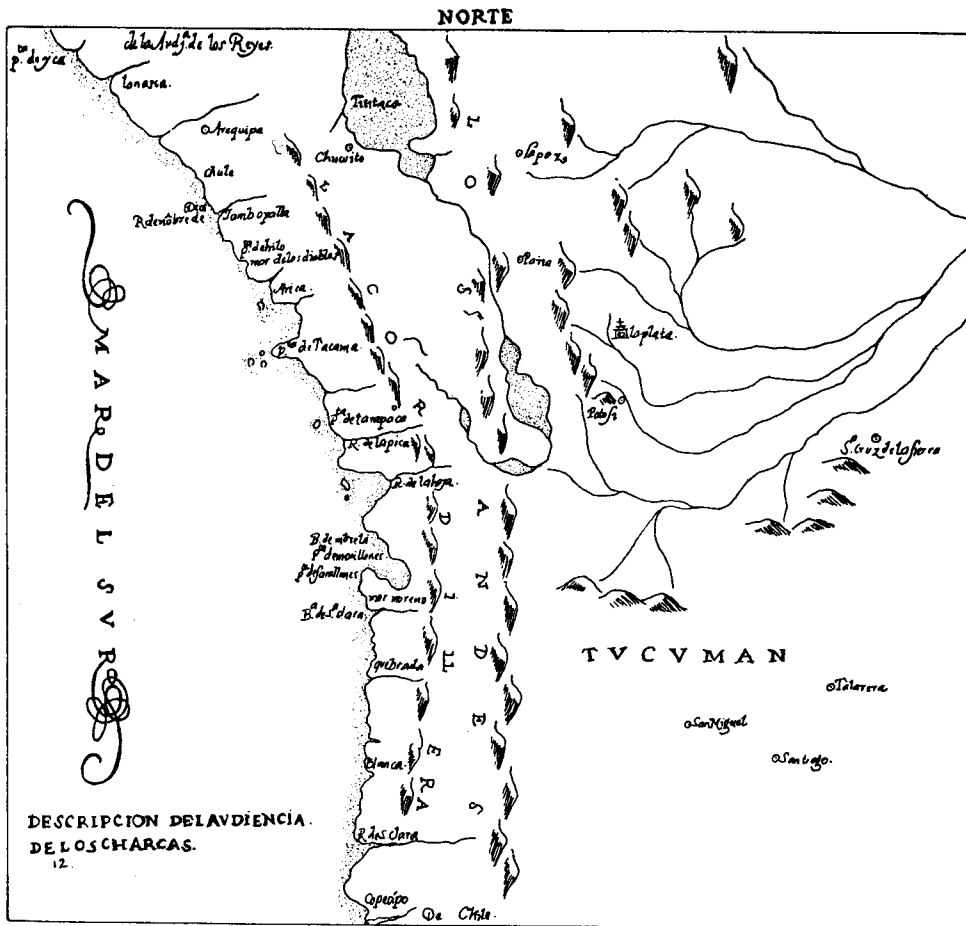
Pero si hasta aquí todos han aportado algo, el jesuita Bernabé Cobo nos ofrece la visión cuantitativa de conjunto, la más segura y científica, insuperable para el tiempo que le tocó vivir: “*De setecientas leguas pocas más o menos que tiene de costa este reino, las primeras ciento hacia el norte son de tierra yunca, de las mismas cualidades que dijimos tener la primera faja oriental de los Andes, y pasado este trecho, que es toda la costa de la mar del obispado de Quito, hasta el puerto de Tumbes exclusive, que está en cuatro grados australes, comienza desde allí la tierra de los Llanos y corre por luengo de la Mar del Sur hasta el valle de Copiapó, que cae en veintiseis grados y es principio del reino de Chile y término del Perú. El ancho desta región o faja es desigual, porque por los extremos es mucho mayor que por en medio, por acercarse por aquí la sierra general a la mar y apartarse mucho por allí. Por donde más se estrecha tiene diez leguas de ancho, que es por esta diócesis de Lima, y su mayor latitud es de cincuenta, desde la cual se va engrosando por unas partes a treinta, por otras a veinte y a diez leguas; de modo que ni se estrecha más de las diez, ni pasa su mayor anchura de las cincuenta*”⁸.

EL PROBLEMA DE LAS ESTACIONES

El clima de la costa del Perú siempre encarnó muchas sorpresas para los que venían de España, haciendo una de ellas —la ausencia de lluvias— apuntar a Cieza que el temperamento de la costa peruana era más cálido que frío, y en unos tiempos más que en otros, debiéndose esto a que la tierra estaba muy pocos metros por encima del mar. El calor —según él— es mayor cuando el sol ha pasado el Trópico de Capricornio, fecha que coincide casi siempre con el 21 de diciembre, por lo que podría considerársele la antesala del verano costeño.

A este propósito insiste sobre la ausencia de lluvias en el litoral peruano. Sostiene que la sierra mantiene sus estaciones tan parejas y regulares como las de España, pues allí el verano empieza en abril y el invierno en octubre, siendo los días de igual duración o por lo menos con muy corta diferencia. El contraste en materia de clima se presenta con la Costa, donde el invierno empieza en abril y el verano en octubre. Su observación, para ser hecha a los pocos años de conquistado el Perú, es verdaderamente meritoria. Sin embargo, el Príncipe de los Cronistas no deja de sorprenderse que en una misma región como lo es el Perú, se produzca tal cambio climatológico en sólo una diferencia de leguas. Aún así, algunas nubes se deslizan de la serranía a la costa y ocasionan pequeñas lloviznas, las que languidecen tanto en el verano costeño que no pasan de ser semejantes al tenue rocío, el mismo que moja la poca hierba sin que se aprecie caer agua del cielo. Acota luego que los indios conocen a la perfección todo esto y por tal razón no cultivan más tierra que la regable por los ríos, lo que aumenta considerablemente la extensión de los desiertos, porque casi toda la costa peruana, salvo algunos valles muy ricos, son arenales estériles. Las lluvias del invierno en el litoral tampoco son merecedoras de tal nombre, presentándose muchas veces la humedad en forma de neblina por lo bajo y nubes negras en lo alto, sin que estas últimas deriven en forzosa precipitación pluvial. Hay veces que llueve más, pero es tan fina esta lluvia que apenas moja el polvo en invierno, no obstante basta para que el sol no aparezca radiante y se intensifiquen los vientos australes o vientos del Sur, los que tampoco traen nubes que ocasionen lluvia. Cieza narra lo que ve, pero (como confiesa hidalgamente) mucho de lo que ha visto en todo esto no lo alcanza a comprender^o.

Cien años después, la opinión del Padre Joseph de Acosta tratará de explicarnos el problema, también a su manera y con criterio de hombre práctico: "*Dicen, que cuando en la sierra es verano, en los llanos es invierno, que es abril, mayo, junio,*



La costa de Chile.
(Mapa de Antonio de Herrera).

*julio, agosto. Porque entonces la sierra goza de tiempo muy sereno, y son los soles sin aguaceros, y al mismo tiempo en los llanos hay niebla, y la que llaman garúa, que es una mollina o humedad muy mansa, con que se encubre el sol. Mas como está dicho, verano e invierno por la vecindad, o apartamiento del sol, se han de determinar; y siendo así que en todo el Perú, así en sierra, como en llanos, a un mismo tiempo se acerca y aleja el sol, no hay razón para decir que, cuando es verano en una parte, es en la otra invierno. Aunque en esto de vocablos no hay para qué debatir, llámenlo como quisieren, y digan que es verano cuando no llueve, aunque haga más calor; poco importa. Lo que importa es saber la verdad que está declarada, que no siempre se alzan las aguas con acercarse más al sol, antes en la tórrida zona es ordinario lo contrario*¹⁰. Corroborando lo dicho por su hermano de hábito, el jesuita Bernabé Cobo concluye: *"De donde se sigue que el llover o no llover o hacer el tiempo húmedo o seco es cosa accidentaria al invierno y verano"*¹¹.

LA DURACION DE LOS DIAS

Ya Cieza había dicho que por el mes de noviembre los días eran algo más largos en la costa del Perú¹², por lo que no debe de extrañarnos el Judío Anónimo cuando afirma que *"los mayores calores del año y los mayores días son dende principio de diciembre hasta fin de marzo, y los mayores días desta tierra son de catorce horas y los menores no bajan de doce; por manera que las noches nunca son enfadosas..."*¹³. Pero, después de haber conocido ambos pareceres, resulta verdaderamente curioso entender lo que pensaba el Padre Calancha sobre los días del Perú y su relación con los días de España, vistos desde la costa limeña. El Padre Calancha, que por ser serrano de Chuquisaca se siente hijo de esta tierra y por tanto testigo de vista, afirmó (basándose en Rodrigo de Zamorano, Cosmógrafo de la Contratación de Sevilla, y en Teodoro de Bry) que en España amanecía seis horas antes que en Lima, si bien era verdad que diez o doce minutos antes alboraba en la sierra y selva del Perú. Añadió a este acierto —que lo es aún hoy ante la poca diferencia probada— que en el Brasil y el Paraguay amanecía antes que en el Perú y que en cambio en Filipinas la aurora nacía después. En lo que sí erró el agustino fue en decir que distando tan poco Macao de las Islas Filipinas había la diferencia de un día, pues cuando era domingo en el puerto era sábado en las insulas. Decimos que aquí hay error, porque modernamente hablando sólo los que pasan el meri-

diano 180 al Oeste pierden veinticuatro horas y si lo hacen al revés, las ganan; luego, quedando el mentado meridiano tan lejos de Macao y de Manila, ambos lugares estarían en domingo mientras fuera sábado en Lima¹⁴. El *Diario* de Antonio Pigafetta —llevado en el viaje de Magallanes y Elcano— es el encargado de darnos la razón, pues así lo pudo comprobar siendo la nao *Victoria* la primera en circunnavegar el mundo. Volviendo a la duración de los días del Perú, Calancha expone que en la Ciudad de los Reyes y en todo el virreino siempre es la misma fecha; aún más, son los días peruleros casi todos de igual duración y si en algo se diferenciaban los largos de los cortos durante los solsticios sostiene que será por sesenta minutos o muy poco más. Sin embargo, el cronista nos sorprende al no mentar en este punto lo que sería imprescindible para una mejor comprensión de la duración de la luz: la línea ecuatorial y los polos boreal y austral. Suponemos que los contempló tácitamente, porque de otro modo su comprobación resulta inexplicable¹⁵.

Todos estos problemas se hubieran dilucidado más fácilmente, insistimos, si —por natural desconocimiento del actual meridiano 180— el buen Padre Calancha hubiera leído el *Primer Viaje en torno del Globo*, escrito por el caballero Antonio Pigafetta. Allí se hace constar, a raíz del arribo a Sevilla luego de haber la nao *Victoria* dado la primera vuelta al mundo: “Nos damos cuenta de haber ganado un día. Para ver si nuestros diarios eran exactos, preguntamos en tierra qué día era de la semana, y nos respondieron que jueves, lo cual nos sorprendió porque según nuestros diarios, estábamos a miércoles. No podíamos persuadirnos de de que nos habíamos equivocado en un día, y yo menos que ninguno, porque sin interrupción y con mucho cuidado, marqué en mi diario los días de la semana y la data del mes. Supimos pronto que no era erróneo nuestro cálculo, pues habiendo navegado siempre al Oeste, siguiendo el curso del sol, al volver al mismo sitio teníamos que ganar veinticuatro horas sobre los que estuvieron quietos en un lugar; basta con reflexionar para convencerse”¹⁵. La verdad es que Calancha no ignoraba esto, sino que estaban todavía algo oscuras las características redondas o cuantitativas de la Tierra. Entre otras cosas, el valioso meridiano, no estaba geográficamente fijado.

FAUNA REPRESENTATIVA

Al ocuparnos de los animales que hacen vida en las orillas del mar —la costa yunga, para ser precisos— comenzaremos por las aves marinas que llegaron a merecer la atención primera de los navegantes. No consignamos, sin embargo, al pi-

quero y al guanay, por tenerlos que ver más adelante cuando tratemos del guano. En cambio, sí veremos al lobo y a la tortuga de mar, figuras lentas y pesadas que se arrastran a la playa camino de la reproducción... No podemos negar que en algunos casos los testimonios son muy minuciosos, más aún, grandilocuentes, en otros, no pasan de modestas referencias que casi se contentan con mencionar al espécimen. También sabemos que no todos los animales de la costa yunga están aquí —y de verdad que lamentamos las ausencias— pero ante la imposibilidad de ponerlos a todos, hemos tenido que conformarnos con los más representativos, por ser los exclusivamente mencionados por los cronistas.

El alcatraz

El alcatraz fue siempre un animal de gran prestancia a pesar de su desproporcionada figura. Se decía que en su papo tenía cabida una capa doblada de español, y hasta parece que alguien que hizo una apuesta al respecto la perdió al defender lo contrario. El alcatraz, también llamado pelícano entre nosotros, es ave de regular tamaño, más grande que pequeña, pero de un pico tan descomunal que es lo más característico de su figura. No es animal agresivo, por el contrario, se mantiene mansamente a flote muchas horas con la cabeza y su pico gigantesco escondidos en el plumaje; sin embargo, cuando por razones climatológicas escasea el pescado, no repara en remontar vuelo a gran altura y, siempre en bandadas uniformes, llegar a los nacimientos de la cordillera andina. Lima, en épocas de tal falta de peces, los ha visto cruzar su cielo y luego posarse en lugares donde personas caritativas pudieran darles de comer. No hay noticia de esto en la época virreinal, pero sí es cuadro común en la capital republicana. Veamos lo que del alcatraz nos dice un cronista: *“A semejanza de éstas hay otras aves marinas que los españoles llaman alcatraces; son poco menores que las abutardas: mantiéñense de pescado, es cosa de mucho gusto ver cómo pescan. A ciertas horas del día, por la mañana y por la tarde deben ser a las horas que el pescado se levanta a sobreguarse, o cuando las aves tienen más hambre: ellas se ponen muchas juntas como dos torres en alto, y de allí, como halcones de altanería, las alas cerradas, se dejan caer a cojer el pescado, y se zambullen y entran debajo del agua hasta que lo pescan: algunas veces se detienen tanto debajo del agua que parece que se han ahogado, debe ser por huirles mucho el pescado; y cuando más se certifica la sospecha las ven salir con el peje atravesado en la boca, y volando en el aire lo engullen. Es gusto ver caer unas, y oír los golpazos que dan en el agua; y al mismo*

tiempo ver salir otras con la presa hecha, y ver otras que a medio caer se vuelven a levantar y subir en alto, por desconfiar del lance. En suma es ver doscientos halcones juntos en altanería, que bajan y suben a veces como los martillos del herrero"¹⁶.

El zarcillo

Los marinos que han estado al ancla en el Callao o simplemente los vecinos del puerto en sus horas de paseo por las playas pedregosas que lo limitan, recuerdan el característico chillar de ciertos pajarillos que, sin ser gaviotas, vuelan muchas veces confundidos con ellas. Son los zarcillos mañaneros, acostumbrados a romper la niebla y la neblina, para ir en busca de alimento a las playas meridionales de la capital. La que sigue sería su descripción más antigua: "*Estos son unos pájaros marinos blancos y poco menores que gaviotas, y acostumbran comerlos los indios. Vienen a cierto tiempo del año grandisimas bandadas dellos al puerto del Callao, y vuelan de Norte a Sur por encima del pueblo en número muy excesivo; de manera que desde antes de amanecer no dejan de pasar todo el día tropas tan grandes que cubren el aire. Vuelan muy altos, y con tan gran vocería, que ofenden la gente; y las voces que dan parecen llanto de niños. Suelen volar en dos hileras puestas en figura triangular, guiando uno las dos hileras que en él hacen punta*"¹⁷.

La pardela

Sobre las pardelas tenemos poco que decir. Aún más, confesamos nunca haberlas visto. Sin embargo, se nos indica que no son amigas del ruido y sí de la tranquilidad. No hay más que añadir sobre ellas y sospechamos que no llegaron muy generosos sus datos al cronista, quien sólo nos informa:

*"Las pardelas son asimismo aves marinas del tamaño de las guanayas y de color negro"*¹⁸.

El pájaro niño

El pájaro niño tiene bien ganado su nombre, no sólo porque le están negadas las alturas para incursionar por ellas, sino porque en la propia tierra posee un inestable y vertical modo de andar que recuerda el de los infantes tiernos. Es una de las pocas aves desdichadas que tienen que contentarse con aletear sin elevarse, aunque tal aleteo pueda resultarles útil al momento de correr; pero en el agua se desquitan, porque sus aletas car-

nosas no nacidas para voladoras se descubren nadadoras y les sirven a maravilla. En el mar está mejor que en la tierra, a la que sale luego de una ceremonial sacudida. Pero la lentitud, siempre la lentitud de su caminar inseguro, tiene al mismo tiempo algo de individuo añoso y también de niño. Por lo menos así lo hemos conocido, sólo que el cronista añade: *"El pájaro niño se cría en los islotes y riscos de la costa de la mar del Sur, y nunca sale dellos y del agua, porque no vuela ni tiene plumas, sino un blanco y corto vello por todo el cuerpo, de color de ratón. Es ave muy particular, tan grande como un ansarón; y llámanlo pájaro niño, porque nunca vuela"*¹⁹. Este pájaro niño, gran nadador y buceador, abunda desde Lambayeque a Tacna; gusta de caminar uno detrás de otro formando largas filas vacilantes, por lo cual también algunos lo infaman con el nombre de *pájaro bobo*.

El chorlito

El chorlito peca tanto de incauto como de travieso, pudiendo sospecharse que el ejemplar aquí descrito haya sido uno pequeño, de esos que podríamos llamar "agorriados". En todo caso, se trató de un pajarillo con suerte, pues refiere el autor del cronicón: *"Estando yo una vez en la playa del puerto del Callao noté este caso: andaban unos pajarillos marinos poco mayores que gorriones, a bandadas, dando vueltas volando por encima del mar y en dando una vuelta se asentaban en un barco; vi que a un vuelo que dieron muy a raíz del agua, se quedó uno sentado sobre ella revoloteando como que con violencia le tuvieren asido; llamé pronto a un muchacho que allí cerca estaba, y le hice entrarse a cogerlo, que no distaba mucho de tierra; entró y asió al pájaro, y levantándolo del agua, sacó un cangrejo pendiente del pico, el cual, al punto que el pajarillo lo había metido en el agua, le había echado la garra y hecho presa en él, y lo tenía tan apretado por el pico, que con fuerza lo desasimos"*²⁰.

El patillo

Si bien los cronistas pasan por alto a la gaviota, no ocurre igual con el patillo al que diferencian muy bien de otros pájaros playeros cuando escriben sin dudas ni dilaciones: *"De las aves marinas que habitan y se mantienen en las riberas del mar... hay todas las castas que en España, y otras innumerables, como son patillos de playa que los indios llaman visu"*²¹.

Las aves guaneras

De todas las aves guaneras merece especial mención el *guanay*, ave de regular tamaño, con plumaje blanco en el pecho y negro en la espalda. Se sabe que pone hasta cinco huevos y que defiende bravamente a sus polluelos. Su alimento principal es la anchoveta, para pescar la cual integra bandadas numerosas en forma de ángulos con el vértice hacia adelante, alcanzando así hasta 60 kilómetros por hora. Esta sería la principal ave guanera, sobre la que volveremos a hablar posteriormente. Sin embargo, sobre ésta y las demás acota la relación: "*En algunas islas o farellones que están junto a la costa del Perú se ven de lejos unos cerros todos blancos: dirá quien les viere que son de nieve, o que toda es tierra blanca, y son montones de estiércol de pájaros marinos, que van allí contino a estercolar. Y es esta cosa tanta, que suben varas y aun lanzas en alto, que parece cosa fabulosa*"²². Cabría añadir que la opinión no peca de exagerada, pero habría sido el momento de citar, además del *guanay*, al *piquero* y la *gaviota*, aves todas de las que también nos ocuparemos al hablar del guano.

Otras aves marinas

Echando mano de su experiencia de religioso navegante, el Padre Cobo —quien sin lugar a dudas es el mejor descriptor de la fauna del litoral— evoca las aves que vio en los cielos del Mar del Sur como si se hubiese puesto de acuerdo con el Inca Garcilaso, otro autor impactado por el volar de las aves marinas. El jesuita, quien tiene ahora la palabra, se esmera y embelesa en describirlas así: "*Sin estas aves andan muchas bandas de pájaros marinos, en tanta multitud, que es increíble lo que de ellas se dijere a quien no las ha visto. Son de todos tamaños, grandes, medianos y chicos. Navegando por la mar del Sur los miré muchas veces con atención: había bandas tan grandes, que de los primeros pájaros a los postreros me parece que había más de dos leguas de largo; iban volando tantos y tan cerrados, que no dejaban penetrar la vista de la otra parte. En su vuelo van cayendo unos en el agua a descansar y otros se levantan de ella que han ya descansado. Cierito es cosa maravillosa ver la multitud de ellos y que levanta el entendimiento a dar gracias a la Eterna Majestad, que creó tanta infinidad de aves, y que las sustente con otra infinidad de peces; y esto baste de los pájaros marinos*"²³.

El lobo marino

A falta de lobos terrestres —decían los antiguos— América tiene lobos marinos. Abundaban en la Mar del Sur y los indios del Perú los nombraban *azuca*. Sus analistas españoles les concedían entre ocho y doce pies de largo, siendo tan gruesos como grandes cebones y aun como toros. A pesar de esta corpulencia digna de aparecer en un bestiario medieval, su figura recordaba la del perro, sin duda por la cabeza grande de cuello corto, mas a diferencia de los canes tenía aletas en vez de patas y se arrastraba de medio cuerpo abajo, lo que le hacía desplazarse a saltos y le daba un aspecto feroz. La hembra era menor que el macho, tenía color pardo y alumbraba dos lobillos de un solo parto, hecho que —como la lactancia— se efectuaba siempre en la playa. El macho, vigilante receloso, encrespaba el pelo cuando maliciaba un ataque. Y éstos no debían ser infrecuentes, porque su duro cuero, comparable al de vacuno, lo hacía animal apetecible a curtidores y talabarteros.

La forma de matarlos era muy primitiva, no habiendo variado nada desde la era prehistórica. Aprovechando su dormir en la playa los indios les golpeaban fuertemente el hocico con un grueso palo, rompiéndoles el tabique nasal que terminaba incrustado en el encéfalo. Si se despertaban antes del ataque —lo cual era difícil por ser su sueño pesado y delatarlo sus ronquidos— mordían a sus enemigos, pero a la larga terminaban vencidos y rodaban muertos en la arena. Como dato curioso cabe añadir que si su cuero se aprovechaba para muchos usos, sus gruesos bigotes servían de mondadientes.

Los antiguos reconocían tres o cuatro clases de lobos marinos, lo que hace pensar que ya hay dos extinguidas, pues hoy sólo un par se conoce: el *lobo de un pelo* y el *lobo de dos pelos*. Sin embargo, a los voraces y gregarios animales sólo los diferencia el Padre Cobo por su tamaño y colores. Su piel, y esto es muy cierto, es casi del tamaño de la de un buey, produciendo sus carnes hasta diez botijas de aceite que se empleaba para alumbrar las casas modestas, para proteger los hierros del moho, engrasar cañones y balas, y otras aplicaciones de este género. El aceite dicho no gozaba de buena presencia, pues aunque amarillo como todo óleo, tenía muy mal olor. Aún así, se vendía en el Callao a tres y cuatro pesos la botija.

Fue opinión común que en los siglos XVI y XVII era tan grande el número de los anfibios que tratamos, que se les podía ver formando grandes colonias desde la línea ecuatorial al Estrecho de Magallanes. En la noche, las playas se alborotaban con sus bramidos, especialmente en las épocas de celo. La opinión general exponía que a cambio del poco beneficio que pres-

taba era mucho el pescado que consumía, pues algún pescador afirmaba que en menos de un cuarto de hora un lobo marino devoró seis arrobas de peces. Los pescadores eran los que más se quejaban, pues además de mermarles el fruto a su labor, el lobo de mar les rompía sus redes y cuerdas de anzuelos así como otros instrumentos de trabajo.

El Padre Cobo inserta algunas notas pintorescas sobre el animal que estudiamos, deteniéndose en sus encuentros feroces con los escualos, en cierta matanza de lobos que hubo en el puerto del Callao y añade lo que ocurrió con un lobillo no precisamente manso. Dice así el acucioso jesuita: *"Son estas bestias muy grandes enemigos de los tiburones, y uno por uno nunca se le atreve al lobo el tiburón; porque hay lobos tan grandes, que tienen a diecisiete pies y más de largo, y ocho en redondo por lo más grueso, y están muy armados de dientes y colmillos. Es la pelea destas dos fieras marinas muy cruel, la cual pasa desta manera: el lobo nunca huye de los tiburones, aunque lo acometan muchos juntos, antes los espera sin temor; y los tiburones, cuando ven un lobo solo, se juntan muchos, y puestos en ala con grande orden, lo van cercando y cogiendo en medio, y después que lo han cercado, sale un tiburón de los más atrevidos de través o por detrás, y le da un bocado, y en continente todos los demás aferran y lo golpean, soltándolo y tomándolo a bocados. El lobo, embravecido, hace mucho daño en los que alcanza; pero, como los tiburones son muchos, lo hacen pedazos y se lo comen sin dejar cosa dél. Mientras dura este combate, es muy grande el ruido que hacen zapateando y golpeando el agua con las colas, levantándola muy alta, y donde ha precedido alguna riña déstos, queda el agua teñida de sangre".*

"De poco tiempo a esta parte se ha reparado que estos lobos marinos tienen debajo de las cerdas, que son como de puerco, un vello o lana sutilísima más que la de vicuña, la cual, de tal manera, cubren con las cerdas, que nunca se moja dentro del agua; y aun el autor del arbitrio imprimió un curioso papel probando que estos lobos son los castores, de cuya lana se hacen los sombreros tan estimados que llaman de castor; y para verificar el arbitrio, se mataron en esta costa del puerto del Callao, por mandado del virrey conde de Salvaterra, más de quinientos lobos, de los cuales se sacó mucha cantidad de lana, y se ofreció premio a los sombrereros si acertaban a hacer con esta lana sombreros de castor; y aunque muchos lo intentaron, ninguno acertó a hacerlos. Mas, verdaderamente, la lana es admirable, porque no hay seda más suave que ella".

"En esta matanza que se hizo de lobos marinos experimentamos dos cosas: la primera, el gran estrago que hacen en el pescado, porque, por la falta de tanto número de lobos como

se mataron, fue maravillosa la abundancia que se siguió de pescado en el puerto del Callao; y la segunda, que su ferocidad no es menor en tierra que en el agua; porque, habiendo sacado algunos lobos vivos a la ribera de la mar, para entretenimiento de la gente, vimos que no había perro que se atreviese a embestirlos no sólo a los grandes, pero ni a los muy pequeños. En otra ocasión vi yo atado a uno tan pequeño como un lechoncillo, y aunque le echaron perros bravos, se [¿acobardaban?] delante dél. Echáronle un gato teniéndole colgado de la cola sobre el lóbulo, y le embistió con la rabia que muestran los gatos cuando así los cuelgan; mas soltaron luego al gato, porque no lo matara el lobo, que según mordía fieramente, presto lo hiciera pedazos. Los colmillos destes lobos son provechosos para curar almorranas"²⁴.

A pesar de la gran abundancia de lobos marinos en los siglos XVI y XVII, hoy su número no sobrepasa los 250,000 ejemplares.

La tortuga marina

Las tortugas marinas las hallaron tan grandes los españoles en las Indias, que en muchos casos —se entiende que en los extremos— cuatro de ellos no lograban cargar una. Para su mayor sorpresa, puesta en tierra dos o tres hombres se podían posar sobre su caparazón y el quelonio, como si no se percatara del peso, proseguía su avanzar haciendo gala de notoria indiferencia. Observándoseles más de cerca y no precisamente en situación de cautiverio, se comprobó que salían del mar a desovar en las playas, depositando sus huevos en un hoyo que hacían para tal efecto, cubriéndolos luego con arena. El calor de ésta y el del sol hacían el resto, pues la madre retornaba al océano y moría sin llegar a conocer a sus hijos. Efectivamente, incubados los huevos en la arena soleada, cumplido el tiempo de rigor, salían las tortuguitas de la cáscara que las cubría y desperezándose con lentitud iniciaban una pesada carrera al mar, su centro y patria como diría el cronista.

Los huevos del quelonio antes citado, los comparan las descripciones antiguas con las nueces, añadiendo que en reemplazo de la dura cáscara caliza, un hollejo blando y tierno era su mayor protección. Los náufragos aseguraban que estos huevos, sacados del vientre de la hembra o de un nido de la playa, eran de excelente sabor.

El modo de capturar las tortugas adultas que hasta hoy es usado en las islas del Caribe, es el mismo que antes se empleaba en la costa del Perú. Se escondían para ello tres o más hombres con sus varas gruesas y, cuando salían los animales

a desovar, corrían hacia ellos e introduciendo el palo bajo las caparazones inferiores, haciendo palanca volteaban o "trastornaban" a las tortugas, de modo que vueltas de espaldas no hacían sino mover desesperadas sus aletas en el aire sin poder avanzar. Y esto no lo ejecutaban con una o dos tortugas sino con diez o veinte, pues todo dependía de la rapidez de los cazadores que actuaban protegidos por las sombras del amanecer.

Su pesca en el mar admitía cierta espectacularidad, porque no dejándose "trastornar" siempre y quedar flotando boca arriba (que también era uno de los modos de cogerla en el océano), los pescadores desde sus embarcaciones le arrojaban una fisga o lanza con punta de hierro, la que atravesaba la caparazón y provocaba la huida del animal, mas como el asta de la lanza sobresalía y llevaba consigo un cordel, pronto lanzaban nuevas fisgas los perseguidores que terminaban desangrando, debilitando y rindiendo al quelonio. Entonces era que tiraban de todas las cuerdas de las fisgas y subían el animal a la embarcación. Sorprendía apreciar que la punta de las lanzas no fueran arponadas ni en forma de gancho, pero achacaban el éxito de su acción a que la caparazón era como de corcho endurecido y que la misma tortuga herida apretaba las carnes contra ella, lo que aceleraba su fin. En el fondo no pasaban de ser creencias entonces muy divulgadas, pues lo cierto era que por penetrar la punta y enclavarse mucho, ello impedía que se perdiera la fisga.

Y termina el jesuita Cobo diciéndonos "*en el puerto de Pisco de este arzobispado de Lima se pescan con grandes redes a modo de los atunes, cuyas puntas tiran a tierra, y suelen sacar de una redada de ochenta a cien tortugas. Su carne es de buen gusto, si bien es verdad que es comida grosera y muy parecida en el aspecto a carne de vaca. Hácense de ella potajes como de la carne, y su manteca o grasa es amarilla. Tiene una propiedad extraña la torturga, y es que dos o tres días después de muerta y despedazada, cualquiera trozo de su carne tiembla y da latidos, como si fuera carne viva. Hállanse algunas diferencias de tortugas, y entre ellas es muy conocida la llamada carei, que es menor que las comunes y no se halla en todas partes, de cuyas conchas se hacen ricos escritorios. cajuelas de antojos y otras muchas cosas curiosas*"²⁵.

LAS ISLAS

Cuando las naves de Francisco Pizarro dejaron atrás las islas del Gallo y de la Gorgona, los conquistadores se enfrentaron a un océano plagado de misterio con alguna ínsula fatídica que les inspiró gran horror. Una crónica refiere cómo habiendo

avanzado la nao lo suficiente y estando adentrada en lo más recio de la noche, se oyeron unos bramidos espantosos y una gran masa —semejante a un descomunal monstruo marino— se empezó a mover. Fue un momento en el que todos se sintieron paralizados, pero la imposibilidad de maniobrar rápidamente o la curiosidad que siempre vence el terror a lo desconocido, los hizo seguir mirando mientras la nave enfilaba hacia la gran bestia del mar... que resultó ser una isla poblada por cantidad de lobos marinos²⁶.

Así empezaron a conocerse las islas del mar peruano, naciendo al conocimiento de los europeos no como *mansión de los muertos* —según la creencia indígena— sino como lugares llenos de misterio, en algunos casos encantador, como el de esas ínsulas del Paraíso que soñara descubrir Pizarro²⁷. El mito parece cobrar carne otras veces y Pedro Ordóñez de Ceballos nos fantasea de una isla del Mar del Sur, situada frente al Perú aunque apartada de su costa, habitada por ciertos náufragos españoles quienes *“por no tener mujer, salieron y las hurtaron de los de la tierra. Tuvieron grandes guerras con los indios, y todos los veranos les duraba con una enemistad terrible y de todos ellos no había más de tres vivos, y que todos eran cristianos bautizados y rezaban y se encomendaban a Dios”*²⁸. Sin embargo, la única vez que en el Perú escucharon los conquistadores hablar de una isla de verdad, la famosísima de Pascua, no le hicieron mayor caso. Esto lo trae muy claramente Agustín de Zárate cuando explica la existencia en Chile de un gran rey *“que tiene una isla de dos leguas... dedicada á sus ídolos, donde hay un gran templo...”*²⁹. Con algún esfuerzo podría descubrirse a las gigantescas cabezas monolíticas y también al Templo de Vinapu, pero esto era demasiado pedir a esos hombres que recién en 1574, con el piloto Juan Fernández, descubrirían las islas Desventuradas —las de San Félix y San Ambrosio— en pleno Mar del Sur.

El único cronista que se ocupa con marcado interés de las islas peruleras es Pedro Cieza de León. De él vamos, precisamente, a tomar las principales referencias de las pocas islas que conoció o tuvo alguna noticia. Claro está, no veremos aquí la *Isla del Callao* o *Isla de San Lorenzo*, porque de ella nos ocuparemos al tratar de nuestro primer puerto, pero todas las demás que consigna el acucioso geógrafo constarán a su debido tiempo. Empezaremos de Norte a Sur, *“subiendo la costa”*, como decían los quinientistas, partiendo de la provincia de Quito.

La Plata

La isla de la Plata mereció este nombre por haber hallado en ella sus descubridores españoles algunas muestras de argentífero metal a modo de ofrendas a unos ídolos horrendos. Parece que tuvo categoría de santuario para los gentiles y que incluso se efectuaron allí sacrificios humanos con niños de corta edad. Acaso fuera ya todo esto bajo la influencia de los Incas y su cruenta Capacocha, sangriento rito que exigía la matanza de infantes y que estaba en algo relacionada con el agua del mar, tan vinculada al dios Huiracocha. Esto porque *cocha* es agua y *Mamacocha* la divinidad identificada con el mar; *Huiracocha*, al fin y al cabo, no equivale sino a grasa o espuma de las aguas y era el nombre que se daba al Hacedor del mundo, el mismo que se alejó por esas partes del océano. Algo de esto evoca Cieza cuando escribe: *"Más adelante, por la misma derrota a la parte del sur cinco leguas, está el cabo de San Lorenzo, y tres leguas dél al sudueste está la isla que llaman de la Plata, la cual terná en circuito legua y media, donde en los tiempos antiguos solían tener los indios naturales de la Tierra Firme sus sacrificios, y mataban muchos corderos y ovejas y algunos niños, y ofrecían la sangre dellos a sus ídolos o diablos, la figura de los cuales tienen en piedras donde adoraban. Viniendo descubriendo el marqués don Francisco Pizarro con sus trece compañeros, dieron en esta isla y hallaron alguna plata y joyas de oro, y muchas mantas y camisetas de lana muy pintadas y galanas; desde aquel tiempo hasta agora se le quedó, por lo dicho, el nombre que tiene de isla de Plata"*³⁰.

Santiago de la Puná

La isla de la Puná (o Lampuná, como parece haber sido su nombre indio) surge enclavada en el Golfo de Guayaquil. Esta-
ba habitada por nativos antropófagos y prueba de ello es que a fines de 1541 se comieron a fray Vicente de Valverde, el dominico de la prisión de Atahualpa y posteriormente primer Obispo del Perú. Eran indios navegantes y después de la conquista española siguieron manteniendo su tráfico balsero con el litoral. Los cronistas la descubren ínsula bella y muy frondosa, paisaje que no ha cambiado actualmente pues si algo impresiona al viajero que se acerca a ella son sus grandes arboledas, vegetación tropical que en mucho recuerda la selva. Allí se fabricaba jarcia y los marineros obtenían la preciada zarzaparrilla, el mejor remedio entonces para la curación de las bubas. Sin embargo, el resplandor del oro perulero hizo que se creyera por parte de los que venían por vez primera al Perú, que cuantiosos tesoro-

ros yacían enterrados en la isla. Un reflejo de esto se verá en las líneas que Cieza dedica a la mencionada ínsula. Explica el Príncipe de los Cronistas: *"Al nordeste del rio de Túmbes está una isla, que terná de contorno más de diez leguas y ha sido riquísima y muy poblada; tanto, que competían los naturales con los de Túmbez y con otros de la Tierra Firme, y se dieron entre unos y otros muchas batallas y hubo grandes guerras; y con el tiempo, y con la que tuvieron con los españoles, han venido en gran disminución. Es la isla muy fértil y abundante y llena de árboles; es de su majestad. Hay fama que de antiguamente está enterrado en ella gran suma de oro y plata en sus adoratorios. Cuentan los indios que hoy son vivos que usaban los moradores desta isla grandes religiones, y eran dados a mirar en agüeros y en otros abusos, y que eran muy viciosos; aunque sobre todo muchos dellos usaban el pecado abominable de la sodomía, dormían con sus hermanas carnales y hacían otros grandes pecados"*³¹.

Santa Clara

La isla de Santa Clara está más adentrada en el océano que la isla de la Puná, pero a diferencia de ésta —donde hay no sólo hombres sino que también se aprecia fauna y flora— en Santa Clara nunca hubo población y apenas vida animal y vegetal. Acaso por esta soledad la ínsula estaba dedicada a los difuntos, pues allí enterraban a sus antepasados los naturales de la Puná, poniendo en sus sepulturas algunas joyas de oro y plata, así como ropa fina, todo lo cual se ocultó intencionalmente por los indios al enterarse que eran objetos buscados por los españoles. Dedicada a los muertos desde sus albores históricos, hoy también la isla está condenada a finar debido a leyes dictadas por la erosión de los vientos y las aguas. Apreciemos su descripción hecha por Cieza: *"Cerca desta isla de la Puná está otra más medida en la mar, llamada Santa Clara; no hay ni hubo en ella población, ni agua ni leña, pero los antiguos de la Puná tenían en esta isla enterramientos de sus padres y hacían sacrificios; y había[n] puesto en las alturas donde tenían sus haras gran suma de oro y plata y fina ropa, dedicado y ofrecido todo al servicio de su dios. Entrados los españoles en la tierra, lo pusieron en tal parte (a lo que cuentan algunos indios) que no se puede saber dónde está"*³².

Lobos de Tierra y Lobos de Afuera

Ya contamos cómo cuando Francisco Pizarro en su Segundo Viaje partió de Tumbes rumbo al Sur, pasada Paita toparon con

una mole en el mar de la que salían unos bramidos espantosos. Aterraronse los marineros y creyeron haber tropezado con un monstruo gigantesco y desconocido por añadidura, pero no hubo tiempo para seguir imaginando porque en breve apareció una isla con sus orillas repletas de lobos marinos, los cuales bramaban terriblemente por estar en época de celo. Al descubrir a los pesados anfibios, los tripulantes dieron un suspiro de alivio, pero el susto no se les fue tan prestamente y desde entonces ganó su nombre la isla, sin duda la pegada a tierra, y su compañera, la más metida en el mar. Algo de ello recoge el cronista en lo que sigue: *"Está este Puerto de Paita en cinco grados; de la isla de Lobos (que ya dijimos) córrese leste oeste hasta llegar a ella, que estará cuatro leguas; y de allí, prosiguiendo la costa al sur, se va hasta llegar a la Punta del Aguja. Entre medias de isla de Lobos y punta de Aguja se hace una grande ensenada, y tiene gran abrigo para reparar las naos; está la punta del Aguja en seis grados, al sur della se ven dos islas que se llaman Lobos Marinos, por la gran cantidad que hay dellos. Norte sur con la punta está la primera isla, apartada de Tierra Firme cuatro Leguas; pueden pasar todas las naos por entre la tierra y ella. La otra isla, más forana, está doce leguas desta primera y en siete grados escasos"*³³.

¿Ballestas y Chincha?

Se ha creído por muchos que Sangallán era nombre mal escrito y que en realidad hacía referencia a un santo llamado Gallán, al que debía ubicarse en el santoral romano para nombrarlo patrono de la isla. Pero a pesar de que ello nos lleva a evocar la leyenda marinera de San Brandán (el santo que desembarcó en una ballena creyéndola isla), debemos concluir que todo esto es opinión equivocada. Sangallán es nombre indio o derivado de un sustantivo indígena que ha sido Sangallá, nombre que Cieza recoge al hablar del Puerto de Pisco y su litoral. También se aduce que la verdadera pronunciación debió ser la de Sangalla, pues incluso así se consigna en la crónica de Cieza, pero el estar esto reñido con las más elementales leyes lingüísticas filológicas, nos hace pensar de otra manera. En resumidas cuentas, se trata del yerro de un editor, de la omisión involuntaria de un acento, por eso es que escribe Cieza haciendo suyo el error ajeno: *"Junto a este puerto de Sangalla hay una isla que llaman de Lobos Marinos... Cerca desta isla de Lobos hay otras siete o ocho islitas pequeñas, las cuales están en triángulo unas de otras; algunas dellas son altas, y otras bajas, despobladas, sin tener agua ni leña ni árbol ni hierba ni otro cosa, sino lobos marinos y arenales no poco grandes. Solían los indios,*

según ellos mismos dicen, ir de la tierra firme a hacer en ellas sus sacrificios y aun se presume que hay enterrados grandes tesoros. Estarán de la tierra firme estas isletas poco más de cuatro leguas"³⁴. La isla grande podría ser la hoy llamada Balles-tas, situada frente a la playa de San Andrés, y la trilogía —no el triángulo como apunta Cieza— abarca posiblemente el archipiélago guanero de Chincha con sus tres mayores islas: Norte Chincha, Centro Chincha y Sur Chincha. Pese a que el cronista empezó nombrando a Sangallán (por estar todas estas ínsulas frente a Lima la Vieja, en el valle de Cóndor, hoy de Pisco), la isla conocida hoy por este nombre y que está separada por el Boquerón de la península de Paracas, parece haberla ignorado el cronista.

Isla Vieja

La Isla Vieja, hoy llamada Independencia por estar en la entrada de la bahía de este nombre, limita al noroeste con Punta Carreta y al Sur con la islilla de Santa Rosa. Fue afamada por su guano y también por sus loberas, descubriéndose algo de ello cuando la crónica cuenta: *'Más adelante, por el rumbo ya dicho, está otra isla, que también llaman de Lobos, por los muchos que en ella hay, y está en catorce grados y un tercio'*"³⁵.

Las Islas Perdidas

Si no se las tragó el mar siguen siendo islas muy pequeñas. Cieza las citó hasta en dos ocasiones refiriéndose a la costa arequipeña. Dice la primera vez: *"Navegando deste puerto [de Quilcal por la costa adelante se ve en unas islas dentro en la mar cuatro leguas, a donde siempre están indios, que van de la tierra firme a pescar en ellas]"*³⁶. Y prosigue: *"Otras tres leguas más adelante está otra isleta, muy cerca de la tierra firme y a sotaviento della surgen las naos, porque también las envían desde puerto a la ciudad de Arequipa, al cual nombran Chuli..."*³⁷. Se trataría, creemos, de isletas guaneras, como esa de Guacáchana al suroeste de Ocoña (que fue propiedad de los Granda y Campos en el siglo XVIII) o las denominadas El Pacay, Pocac-guata y Corocinto (de los Peralta del XVI, XVII y XVIII en el litoral limítrofe de Moquegua y Arequipa). La verdad es que, las ínsulas que aquí nombra Cieza, no han podido ser identificadas.

La Isla del Alacrán

Las antiguas relaciones del puerto de San Marcos de Arica afirmaban que a la entrada del mismo había una islilla blan-

queada por el guano de las aves marinas. Cieza, de ella sólo nos dirá: "*Sobre este morro está una isla, y junto a ella el puerto de Arica*"³⁸. La islilla en cuestión fue conocida como Isla del Alacrán.

¿La Isla de Iquique?

La crónica añade: "*Cerca de Tarapacá está una isla que terná de contorno no poco más de una legua, y está de la tierra firme legua y media, y hace una bahía, donde está el puerto, en veinty uno grados*"³⁹.

¿La Isla de Copiapó?

Y concluye el cronista, despidiéndose de los límites meridionales del entonces Virreinato del Perú: "*...hay un buen puerto y agua, que se llama Copayapó; está en veinte y seis grados. Sobre esta ensenada o bahía está una isla pequeña, media legua de la tierra firme*"⁴⁰.

NOTAS AL CAPITULO

1. CIEZA DE LEON, Pedro... *La Crónica del Perú*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1945.— Cap. LXVI, pp. 193 a 195.
2. SANCHO DE LA HOZ, Pedro... *Relación de la Conquista del Perú*.— Madrid, Imprenta Góngora, 1962.— Cap. XVI, p. 84.
PIZARRO, Pedro... *Relación del Descubrimiento y Conquista de los Reinos del Perú*.— Buenos Aires, Talleres Gráficos La Mundial, 1944.— p. 177.
RUIZ DE ARCE, Juan... *Advertencias de Juan Ruiz de Arce a sus sucesores*, en: CANILLEROS, Conde de... *Tres testigos de la Conquista del Perú*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1953.— p. 93.
3. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. XXXVI, pp. 118 a 120.
1. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Descripción de las Indias*.— Lima, Imprenta Miranda, 1946.— Lib. I, cap. XII, pp. 36 y 37; Lib. II, cap. LX, p. 237.
Según el INCA GARCILASO, "a toda la tierra que es costa de mar, y a cualquiera otra que sea tierra caliente llaman los indios yunca, que quiere decir tierra caliente: debajo deste nombre yunca se contienen muchos valles que hay por toda aquella costa. Los españoles llaman valles a la tierra que alcanzan a regar los rios que bajan de la sierra a la mar. La cual tierra es solamente la que se habita en aquella costa; porque salido de lo que el agua riega, todo lo demás es tierra inhabitable, porque son arenas muertos, donde no se cria yerba ni otra cosa alguna de provecho". (Comentarios... Parte I, Lib. III, cap. XIII). Sobre el paisaje de la costa yunga véase también la *Historia del Descubrimiento y Conquista del Perú*, del Contador Agustín de Zárate (Lib. I, cap. VI).
5. CALANCHA O. S. A., fray Antonio de la... *Corónica Moralizada del Orden de San Agustín en el Perú*; en: RIVA AGÜERO Y OSMA, José de la... *Los Cronistas de Convento*.— París, Imprenta Desclée de Brouwer, 1938.— p. 36.
6. MURUA O. DE M., fray Martín de... *Historia General del Perú*.— Madrid, Imprenta Góngora, 1964.— Lib. III, cap. II, p. 147 del T. II.
7. ANONIMO, Judío... *Descripción del Virreinato del Perú*.— Santa Fe, Imprenta de la Universidad Nacional del Litoral, 1958.— p. 19.
8. COBO S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*.— Lib. II, cap. XIII, en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— p. 81 del T. I.
9. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. XXXVI, p. 121; y cap. LIX, pp. 181 y 182.
10. ACOSTA S. J., Joseph de... *Historia Natural y Moral de las Indias*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1954.— Lib. II, cap. V, p. 43.
11. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. II, cap. IV, p. 60 del T. I.
12. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. LIX, p. 181.
13. ANONIMO, Judío... *Op. cit.*, p. 43
14. CALANCHA O. S. A., fray Antonio de la ... *Op. cit.*, pp. 38 a 40.
15. PIGAFETTA, Antonio... *Primer Viaje en torno del Globo*.— Buenos Aires, Imprenta Linari, 1946.— Lib. IV, pp. 164 y 165.
16. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Los Comentarios Reales de los Incas*.— Lima, Imprenta Gil, 1943.— Parte I, Lib. VIII, cap. XIX, p. 77 del T. III.
COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. VIII, cap. VI, pp. 316 y 317 del T. I.
ZARATE, Agustín de... *Historia del Descubrimiento y Conquista del Perú*.— Lima, Imprenta Miranda, 1944.— Lib. I, cap. VIII, p. 37.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Sumario de la Natural Historia de las Indias*.— México, Gráfica Panamericana, 1950.— Cap. XXXVII, p. 174.
17. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. VIII, cap. X, pp. 317 y 318 del T. I.
 18. *Ibidem*, Lib. VIII, cap. XII, p. 318 del T. I.
 19. *Ibidem*, Lib. VIII, cap. VII, p. 317 del T. I.
 20. *Ibidem*, Lib. VII, cap. VII, p. 289 del T. I.
 21. *Ibidem*, Lib. VIII, p. 315 del T. I.
 22. ACOSTA S. J., Joseph de... *Op. cit.*, Lib. IV, cap. XXXVII, p. 132.
 23. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, Parte I, Lib. VIII, cap. XIX, pp. 77 y 78 del T. III.
 24. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. VI, cap. XVIII, pp. 295 a 297..
CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. LXXV, pp. 210 a 212.
ZARATE, Agustín de... *Op. cit.*, *loc. cit.*
LOPEZ DE GOMARA, Francisco... *Historia General de las Indias*.— Barcelona, Imprenta de Agustín Núñez, 1954.— Parte I, cap. CXCV, pp. 327 y 328 del T. I.
 - FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Historia General y Natural de las Indias*.— Asunción del Paraguay, Imprenta de la Editorial Guaranía, 1945 — Parte III, Lib. VIII, cap. XVII, p. III del T. XII.
 - SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. I, p. 65.
 25. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. VII, cap. XII, pp. 292 y 293..
FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Sumario... cit.*, cap. LXXXIII, p. 255.
GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, Parte I, Lib. I, cap. VIII, pp. 31 y 32.
SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Op. cit.*, T. I, pp. 138 y 139.
 - MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Décadas del Nuevo Mundo*.— Buenos Aires, Imprenta de Bartolomé Chiessino, 1944.— Década I, Lib. III, cap. VII, p. 40; y Década III, Lib. IV, cap. II, p. 230.
 26. CIEZA DE LEON, Pedro... *Tercera Parte de la Crónica del Perú*.— Cap. XXII, en: Mercurio Peruano, Lima, agosto de 1953, núm. 317, p. 310.
 27. PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Cedulario del Perú*.— Lima, Imprenta Torres Aguirre, 1948.— T. II, pp. 138, 145 y 147.
 28. ORDÓÑEZ DE CEBALLOS, Pedro... *Viaje del Mundo*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1947.— Lib. II, cap. V, p. 131.
 29. ZARATE, Agustín de... *Op. cit.*, Lib. III, cap. II, p. 84.
 30. CIEZA DE LEON, Pedro... *La Crónica del Perú*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1945.— Cap. IV, p. 41.
 31. *Ibidem*, p. 42.
 32. *Loc. cit.*
 33. *Ibidem*, p. 43.
 34. *Ibidem*, cap. V, p. 45
 35. *Loc. cit.*
 36. *Loc. cit.*
 37. *Ibidem*, p. 46
 38. *Loc. cit.*
 39. *Loc. cit.*
 40. *Loc. cit.*

Capítulo VIII

LOS PRIMEROS PUERTOS

El *gran reino del Perú*¹, anunciado por Pedro Cieza de León y ponderado por todos los demás cronistas, mereció ser reconocido “*lo mejor y más principal*”² del Nuevo Mundo en razón de la enorme importancia que tuvo en el siglo XVI. Por eso las crónicas se esmeran en señalar que este fabuloso reino “*es en la misma costa de tierra firme en la parte del mar del sur*”³, sin duda para terminar de desvirtuar esa prematura afirmación de los franceses sobre que las tierras peruleras eran islas⁴.

Continental y junto al océano más grande del globo, se le descubrió y recorrió primero desde Septentrión a Mediodía y, por esta sencilla razón, se llamó navegar *costa arriba* al viaje marinerero en esta dirección, y navegación *costa abajo* a la que empezando al austro bordeaba nuestras playas en procura del Norte⁵. Así lo hacía ver claramente la lengua de los mareantes, extendiéndose después a todos los españoles y criollos del “*gran reino*” la denominación de ambos derroteros. Lo cierto fue que de una u otra manera —salvo obstáculos presentados por la corriente austral— esta navegación se hacía “*costa a costa*”⁶, vale decir, sin perder tierra de vista, fondeándose en algunos puertos que para el mercedario Murúa eran muy buenos⁷ y para el predicador Lizárraga todo lo contrario⁸.

Éstos puertos, asentados en el litoral y que fueron surgiendo como aldeas y pequeñas ciudades en el siglo XVI son los que ahora —con excepción del Callao, que lo guardamos para especial momento— van a ocupar nuestra atención. Los veremos de Norte a Sur y en orden sucesivo. Por las pocas noticias salvadas del olvido procuraremos resucitar su vida local. Mostra-

remos lo bueno y lo malo que tuvieron, incluso lo que de ellos se pensó por parte de quienes nunca los conocieron. Pero al hacerlo tendremos presente que a través de tales puertos marímeros —muchos de los cuales ya no nos pertenecen— el Perú cobró conciencia de su cuarta región natural: el *Mar Peruviano*.

QUIJIMIES

El puerto natural de los Quijimíes, de tan marcado recuerdo en los conquistadores del Perú, quedaba entre los cabos de San Francisco, al Norte, y el de Pasao, al Sur. Cieza de León en su *Crónica del Perú* es quien nos dice: “Entre estos dos cabos o puntas salen a la mar cuatro ríos muy grandes, a los cuales llaman los Quiximies; hácese un puerto razonable, donde las naos toman agua muy buena y leña”⁹. Y a continuación aclara Cieza: “Declarado he, aunque brevemente, de la manera que se navega por este mar del Sur hasta llegar al puerto de los Quiximies, que ya es tierra del Perú, y agora será bien proseguir la derrota hasta llegar a la ciudad de los Reyes”¹⁰.

Eran los Quijimíes una comarca de manglares y de ciénagas, cuyas cuatro desembocaduras de agua llamaron la atención del italiano Gerónimo Benzoni al punto de hacerlo escribir por 1540: “i fiume Quisimie i quali sono quattro l' uno apresso dell altro”¹¹. —es decir, “los ríos Quisimie están ubicados uno después del otro”—, añadiendo que el agua de estos ríos por el fuerte flujo del mar era salada hasta quince millas adentro, por lo que era necesario cavar pozos para poder beber agua. Por su parte afirma Miguel Cabello de Valboa en su inédita descripción de la provincia de las Esmeraldas: “Siguense tras este río las sierras y latísimas bocas de los quiximies ynfamadas por sus espesos vancos y arenosos vagios. Estos son tres esteros o rrios que cada uno dellos tiene una legua de boca y está apartada una de otra cae otra legua”¹².

El cronista Antonio de Herrera y Tordesillas concluirá que este río de los Quijimíes cobró después mucho renombre, porque ciertos “Negros que se salvaron de vn Navio, que dió al través, se juntaron con los Indios, i han hecho un Pueblo”¹³. Por eso el Judio Anónimo hablará de esta región llamándola: “la costa de los mulatos”¹⁴.

PASAO

Anota Herrera y Tordesillas en su famosa *Descripción de las Indias*: “Passao... es el primer Puerto de la Tierra del Perú, i de

él, i del Rio de Santiago, comenzó la Governación del Marqués D. Francisco Piçarro: i por ser esta Tierra tan vecina a la Linea Equinocial, que está en vn Grado, creen algunos, que es mal sana... y es así, que los Indios de esta Tierra no viven mucho, i crian muchos de ellos vnas berrugas bermejas en las frentes, i narices, i otras partes, que demás de ser mal grave, los afea mucho, i créese que procede de comer algún pescado"¹⁵.

Pasao era, en realidad, un cabo y un pueblo. Ya Miguel Estete recuerda que la provincia de Pasao "*está en una serreceta junto a la mar*"¹⁶ y Juan Ruiz de Arce expone que sus lugareños eran grandes pecadores nefandos: "*Es gente muy bellaca son todos sodomíticos, no hay principal que no trayga quatro o cinco pajes muy galanes. Estos tienen por mancebos*"¹⁷. Agustín de Zárate, que estuvo en el lugar, escribe: "*en algunos templos, especialmente en los pueblos que llaman de Pasao, en todos los pilares dellos tenían hombres y niños, crucificados los cuerpos o los cueros tan bien curados que no oían mal y clavadas muchas cabezas de indios que con cierto cocimiento las consumen, hasta quedar como un puño*"¹⁸. Garcilaso concluye que los indios de Pasao eran gente "*tan sucia y tan bruta*"¹⁹, que el Inca Huayna Capac desistió de civilizarlos.

La fama de Pasao, "*vna Punta, o Puerto de Indios*"²⁰ sin importancia, estribaba en que todos los mapas señalaban su nombre como lugar "*por donde dicen, que pasa la Equinocial*"²¹.

CARAQUES

Si bien figuró siempre como bahía y pocas veces como puerto, Caraques fue el obligado lugar de desembarco para los viajeros que iban a Puerto Viejo y lugarejos de su litoral septentrional. El sitio era tan bueno que no titubeó en desembarcar allí con casi todos los hombres de su armada el Gobernador de Guatemala don Pedro de Alvarado. Posteriormente el puerto fue desplazado por Guayaquil, sin que ello significara el final de su trayectoria marinera. Prosigue Cieza: "*Saliendo, pues, de cabo de Passaos, va la costa al sur cuarta del sudueste hasta llegar a Puerto Viejo, y antes de llegar a él está la bahía que dicen de los Caraques, en la cual entran las naos sin ningún peligro; y es tal, que pueden dar en él carena a navios aunque fuesen de mil toneles. Tiene buena entrada y salida, excepto que en medio de la furna que se hace de la bahía están unas rocas o isla de peñas; mas por cualquier parte pueden entrar y salir las naos sin peligro alguno porque no tiene más recuesta de la que ven por los ojos*"²².

El lugar ya había sido hollado por Francisco Pizarro, por eso nos dice Miguel Estete que el Gobernador "*llegó a un brazo de mar salado que será una legua de ancho que se puso nombre la bahía de Caragues porque así se llama la provincia donde él sale*"²³. Agustín de Zárate, observador de rarezas, añadirá: "*En uno de los pueblos desta provincia que llamaban Caraque, tenían sobre las puertas de los templos una figura de hombre con una vestidura de la mesma hechura de almática de diácono*"²⁴. Herrera nos habla de la Bahía de Cará, "*que es antes de Puerto Viejo, vn Grado de la Equinocial, al Sur*"²⁵.

MANTA

Prosigue la *Descripción* herreriana destinada a historiar los hechos de los conquistadores castellanos": "*En este Distrito está el Pueblo de Manta, adonde han acudido grandes riqueças de la Tierra adentro; i se tiene por cierto, que aquí hai Mina de las Esmeraldas, que son las mejores de las Indias, i nacen en piedras como cristal, i van haciendo como veta, i poco a poco cuajando, i afinándose, i de medio blancas, i medio verdes, van madurando, i cobrando su perfección*"²⁶.

Sumando los testimonios de la época se consigue una visión general. El puerto, o por mejor decir la tropical playa de Manta, era un lugarejo malsano y caluroso sobre el que se levantaba medio ciento de cabañas. Los insectos y enfermedades sólo permitían habitarlo a pintarrajeados naturales de narices encorvadas y a un reducido grupo de españoles que la mayor parte del tiempo lo pasaban en la vecina población de Puerto Viejo. Manta, como declararon los encomenderos de los alrededores y los Oficiales reales de Puerto Viejo, tenía demasiados inconvenientes para convertirse en un gran centro de comercio. Nada de importancia la hacía digna de mayor recuerdo a los navegantes a no ser el recibimiento extraño y pintoresco de sus indios, reputados como los mejores hechiceros de la Mar del Sur. Hasta comenzado el Siglo XVII, apenas los indígenas divisaban una vela en el horizonte, echaban al agua sus piraguas y le salían al encuentro. Llegados junto a la nave que aún se movía con el viento, dejaban de remar y parándose en la proa de sus movedizas embarcaciones, ofrecían a los viajeros en chapurreante castellano, mantos de colores, ropas de algodón, gallinas de la tierra y ciertas tortas bizcochadas que muchos señalaban como el mejor pan de maíz que se comía en Indias. Era el momento en que todos apreciaban de cerca a esos indios de tipo tan distinto a los del Darién o las Antillas. Estos llevaban los rostros más tatuados y tenían un color oscuro muy subido.

No obstante que muchos tenían sólo un estrecho taparrabo, otros llevaban sus atuendos largos de algodón. En lo que sí no diferían era en la rara habilidad que mostraban al cazar ciertos peces grandes con golpes de fisga, los que antes de capturados ya estaban vendidos a entusiastas pasajeros que gozaban con el original sistema de pescarlos. Echada el áncora las piraguas acoderaban al casco y mientras unos indios permanecían en los remos, los más osados subían a la nave. Esto estaba vedado, aunque clandestinamente protegido por los marinos, que al estar prohibidos de bajar a tierra tenían que recurrir a esta medida para aprovisionarse de la buscada zarzaparrilla, tenida entonces como la mejor medicina para la curación de las bubas²⁷.

Manta tuvo un gran renombre debido a que sus naturales, según Pedro Gutiérrez de Santa Clara, *"tuvieron por diosa a una esmeralda de grandor de un huevo de ansar, la cual los españoles llamaron la huérfana porque no avía otra piedra como ella en toda la tierra"*²⁸. Otro cronista asegura: *"algunos días la ponían en público, y la adoraban y reverenciaban como si estuviera en ella encerrada alguna deidad. Y como algún indio o india estuviese malo, después de haber hecho sus sacrificios iban a hacer oración a la piedra, a la cual afirman que hacen servicio de otras piedras, haciendo entender el sacerdote que hablaba con el demonio que venía la salud mediante aquellas ofrendas"*²⁹. La verdad es que la divina esmeralda de los indios mantas jamás fue hallada por los españoles.

A comienzos del siglo XVII el Judío Anónimo de Lima escribía invitando a los corsarios holandeses: *"pasada la línea econoccial, se llega a Manta, primer puerto y lugar del Perú. Este es lugar de indios, aqui se labra jarcia y cables para los navios; no tiene ninguna defensa, tiene buen puerto y en barcos se salta en tierra"*³⁰.

CALLO

Anota el Príncipe de los Cronistas: *"Volviendo el camino, digo que va prosiguiendo la costa al sur cuarta del sudueste hasta la punta de Santa Elena; antes de llegar a esta punta hay dos puertos; el uno se dice Callo y el otro Zalango, donde las naos surgen y toman agua y leña"*³¹. A su vez Herrera menciona a este portezuelo con el equívoco nombre de Callao y dice que navegando de Norte a Sur, quedaba antes de la Punta de Santa Elena³². En 1548 Callo no pasaba de ser un lugarejo de veinte indios tributarios, los cuales estaban encomendados en el conquistador Lope de Ayala, que también tenía encomendados otros tantos en el pueblo de Piquenaca³³.

La palabra "callo" o "callu" es quechua y significa lengua, traduciéndose por extensión lengua de tierra que se adentra en el agua del mar o de un lago.

CALANGO

Este pequeño puerto llamado *Zalango* por Cieza de León³⁴ y *Calango* por Antonio de Herrera³⁵, carece de mayores noticias, constando solamente que estaba —en la navegación al mediodía— antes de la Punta de los Gigantes, nombrada comúnmente de Santa Elena. En una *Relación de Repartimientos de Puerto Viejo* aparece con el nombre de *Colocongo* y teniendo medio centenar de indios tributarios, los cuales dependían del conquistador Antonio de Lugones desde los tiempos del Gobernador Francisco Pizarro³⁶.

GUAYAQUIL

Santiago de Guayaquil, gran puerto de la provincia de Quito, ha sido inmejorablemente descrito por fray Reginaldo de Lizárraga, dominico predicador que desembarcó en él cuando muchacho para seguir con sus padres a San Francisco de Quito. Por eso su relato es minucioso, lleno de colorido y con aire evocador. Cuenta entre otras cosas que el pueblo es caluroso por ser apartado del mar, amén de estar construido en lo alto de un cerrillo que recuerda una silla de montar, de esas que los españoles italianizados llaman estradiota, vale decir, de estribos largos. Esto ha hecho que el trazo de la población sea irregular, con plaza no cuadrada y sí pequeña. La mayor ventaja la da el río que es navegable, pero solamente cuando hay marea alta, porque si no es imposible remontarlo.

Para el dominico, Guayaquil tiene algunas malas añoranzas. Recuerda, por ejemplo, que en las casas se criaban en secreto muchas sabandijas, especialmente culebras y viborillas, no faltando los sapos grandes y feos, y ratones en cantidad. No parece inventar cuando dice, que era común en Guayaquil, estar los vecinos en el comedor y verse las serpientes correr por los dormitorios y camas para luego escurrirse por los suelos o trepar por las paredes y acabar en el techo persiguiendo algún ratón. El clima, sin embargo, es lo más incómodo, pues las lluvias traen nubes de mosquitos, especialmente unos zancudos que allí se llaman "cantores" y que no dejan dormir, por picar de noche, diferenciándose en esto de los zancudos "rodadores" que por estar repletos de sangre no caminan sino ruedan por el suelo.

LOS PRIMEROS PUERTOS

Pero si hay un zancudo insoportable ése es el comején, animalillo que no sólo pica, sino que también se introduce en los ojos y causa un malestar muy grande. Estos hoy se conocen con el nombre de "volantusos" y siguen siendo frecuentes en el puerto que tratamos.

Guayaquil, añade Lizárraga, no sólo era puerto de la provincia de Quito sino lugar famoso por sus astilleros. Las maderas se traían del monte y algunas se enviaban a Lima, sin duda para vigas y columnas. El río era conocidísimo, pues a su vera no sólo crecían gallinas y puercos de muy regalado gusto, sino también brotaba la zarzaparrilla, gran remedio para el mal de bubas. La misma agua de la corriente del Guayas tenía —en opinión de los lugareños— virtudes curativas, especialmente recetas para purificar la sangre a los bubosos, los cuales terminaban curados. Pero el secreto estaba en beberla y cuidarse cuando menos un semestre, pues, de no hacerse así, venía la recaída.

Finalmente, tenía Guayaquil fama de poseer excelente comida, especialmente su pan de maíz, las carnes de ave y porcino que hemos citado, y la fruta que servía para refrescar a los viajeros. Entre éstas destacaban las naranjas y limas, así como unas que entonces llamaban badeas y actualmente no las descubrimos, por lo menos en la costa del Perú. Cuenta el fraile que tenían la cáscara verde y el interior blanco, siendo su sabor similar al de las uvas moscateles. Y termina dándonos la impresión que saboreando este exótico manjar, el viajero recién desembarcado no reparaba en los cuatro o cinco días de camino que se gastaba en llegar a San Francisco de Quito, tierra adentro, a sesenta leguas de distancia.

El puerto de Guayaquil —*Huaciaquil* para Murúa³⁸— mereció regular atención por parte de Pedro de Leon Portocarrero, quien también escribe: "*Guayaquil es villa de españoles y de bon trato por mar y tierra, que de aquí se llevan las mercaderías que vienen de Lima y otras partes a la ciudad de Quito. Aquí hacen grandes naves porque tienen mucha madera de cedro y roble, y de esta madera llevan mucha a Lima. Aquí hacen también jarcia y se cogen tabaco y zarzaparrilla, y sale desta villa de Guayaquil camino para Quito y otras partes. Tiene buenas boticas de mercaderes. De aquí se va en barcos a una isla que llaman Puná...*"³⁹.

Esta vez será el jesuita Acosta quien intervenga en el relato para decirnos nuevamente las propiedades curativas del Guayas y del gran número de enfermos del mal francés —otro nombre de las venéreas bubas— que acudían desde puntos muy distantes. Sentencia el cronista que el agua tal se debe a determinada planta, pues el crecer ésta en sus orillas hace a su corriente medicinal. En síntesis, todo es "*cosa de la raíz que lla-*

man zarzaparilla"⁴⁰. Pero olvidados los males y quebrantos la mirada del religioso se detiene en las maderas olorosas y recias de los robles, acogiendo la idea popular de que exhalan un olor casi aromático al tiempo de ser trabajadas por los carpinteros. Las cañas de Guayaquil suelen ser también fortísimas y en sus cañutos pueden contener tanta agua como una botija o cántaro. Por último estarían los mangles, que parece que se alzan con sus muchas piernas sobre el suelo y que presentan un tronco muchas veces recto, por lo que suele utilizarse en estos casos para mástiles de embarcaciones, "y los tienen por tan recios como si fuesen de hierro"⁴¹. El Padre Acosta, preocupado por altos pensamientos, no descubre otra cosa de importancia en Guayaquil.

El Cronista Mayor Antonio de Herrera y Tordesillas tampoco aporta demasiado a nuestro interés por Guayaquil. Ubica a la población a quince leguas del mar y a sesenta de Quito, para recordarnos luego que su fundación definitiva la hizo Francisco de Orellana. Las noticias que le han llegado —pues nunca estuvo en Guayaquil— le hacen escribir que es tierra fertilísima y apacible, pero goloso debió ser Herrera porque habla de algo que olvidan los demás: la miel que se da en las concavidades de los árboles. Luego refiere algunas de las cosas que otros cronistas ya dijeron⁴².

La postrera descripción es la del carmelita Antonio Vásquez de Espinoza y aunque un tanto fría, es rica en noticias sobre el comercio. La parte que más nos interesa dice del siguiente modo: "*la ciudad está poblada a la lengua del agua en vn pedaço de llano, y sube por vn cerro algo leuantado y en la cumbre de la loma está la iglesia maior, y vaxa la poblazion por la otra vanda del serro casi al oriente hasta la lengua del agua de la otra parte, donde están los astilleros y se labran los nauíos, que son los mejores que se fabrican en el mundo, por ser las maderas muy fuertes, y buenas; (donde se fabrican muy buenos nauíos y los de la armada de su Magestad para la Guarda de aquel mar, y Reyno). Ay en esta ciudad corregidor proueito por el Consejo con titulo de Maestre de campo, y es el puerto principal de todo el Reyno de Quito de mucha contratación, assi con la tierra de adentro, de donde traen muchas harinas, xamones, quesos, y otras cosas, no sólo para la ciudad, sino para embarcar para Lima, y toda la tierra del Pirú, como son paños, cordellates, cordouanes, y otras, también se lleuan de la dicha ciudad muchas tablas y madera para las fábricas de Lima, y otras partes de los llanos de aquel Reyno, por no auerlas allá a propósito, lleuan también mucha xarcia, que se labra y beneficia en la dicha ciudad y en los pueblos de su jurisdicción que se haze de Cabuya. Cantidad de cacao que se coge en las hazien-*

LOS PRIMEROS PUERTOS

das, que tienen los vecinos de la ciudad, por las riberas de los ríos, que lo sacan para el Pirú, Nueva España, y Tierrafirme, vienen a este puerto muchos nauíos cargados de Lima, y de los valles de Ica y Pisco, con mucha cantidad de botijas de vino para el gasto del Reyno de Quito, de suerte que este puerto se comunica con todo el Reyno del Pirú, con Tierrafirme y Nueva España, y de él sale el nauío del oro del Reyno de Quito"⁴³.

LA PUNA

La isla de la Puná, nombrada *Lampuná* por algunos cronistas, tuvo fama de abundancia, por lo que escribió fantasioso Francisco López de Gómara que en sus proximidades el Inca tenía un jardín con árboles y arbustos de oro "*invención y grandeza hasta entonces nunca vista*"⁴⁴. El mismo cronista añadirá en tono ya realista y convincente: "*Puná mide doce leguas, y está de Tumbes a otras tantas. Estaba llena de gente, de ovejas cavales y de venados. Eran los hombres amigos de pescar y de cazar; eran esforzados, y en la guerra diestros y temidos de sus comarcanos. Peleaban con hondas, porras, varas arrojadizas, hachas de plata y cobre, y lanzas con los hierros de oro. Visten algodón de muchos colores. Ellos llevan por caperuzas unas maderas de color y muchas sortijas, zarcillos y joyas de oro y piedras finas, como sus mujeres. Tenían muchas vasijas de oro y plata para su servicio. Una novedad hallaron en Puná muy inhumana, de que usaba el Gobernador como celoso: que cortaba las narices y miembro, y hasta los brazos, a los criados que guardaban y servían a sus mujeres*"⁴⁵.

Para el Contador Agustín de Zárate la Puná es isla de peces y venados, encerrando en sus doce leguas de perímetro a unos indios belicosos y agresivos que tenían guerra inacabable con los tallanes de Tumbes. Nos dirá que los isleños vestían camisas y pañetes, pero luego vendrá una valiosísima descripción de las balsas. La verdad es que la isla era un gran centro balsero y las embarcaciones dichas se hacían de la hasta hoy llamada madera balsa o palo balsa, leño caracterizado por su flotabilidad y, sobre todo, por su muy escaso peso. Y luego explica la hechura de las balsas con especial detención. Dice, por ejemplo, que la balsa consta de casi siempre cinco palos unidos por otros dos que ofician de travesaños. La verdad es que a veces los cinco palos se convierten en siete o nueve, pero lo que interesa es destacar la proa, pues el palo del centro suele ser más largo que sus compañeros, recordando su figura la de una mano tendida. Encima de ella construían los indios unos pequeños tablados para no mojarse. Debíó ser pintoresco el

transporte de pasajeros porque el tamaño de las balsas no pecaba de menor. Confirmando lo dicho, asegura Zárate que en una grande cabían cincuenta hombres y hasta tres caballos, pero aconseja no usarlas a los españoles porque "*algunas veces ha acaecido, yendo españoles en las balsas, desatar los indios muy sutilmente los palos, y apartarse cada uno por su cabo, y así perecer los cristianos y salvarse los indios sobre sus palos, y aun sin ningún arrimo, por ser grandes nadadores*"⁴⁶.

Vendría luego la versión descriptiva de Murúa, pragmatista y crédulo, quien también da a la isla doce leguas de perímetro y nos habla de la disminución de sus indios, lo cual toma como castigo del cielo pues no en vano devoraron a fray Vicente de Valverde en 1541, el primer Obispo del Perú. El mercedario aprovecha para decirnos que fue Valverde el Obispo que tuvo más extensa jurisdicción en el mundo, pues descontando al Sumo Pontífice, ningún hombre de mitra poseía una jurisdicción mayor. Podría parecer un error de parte nuestra el omitir que el Papa usa tiara, pero debemos recordar que también es Obispo de Roma y, como tal, usa mitra⁴⁷.

Pero a la pragmática pluma del fraile sigue la codiciosa del Judío Anónimo, a quien ha llegado noticia de la opulencia del cacique don Francisco Tumbalá, señor absoluto de la insula, quien suplía la falta de mesones acogiendo a los principales pasajeros de los navíos en su casa⁴⁸. Por eso anotará el hebreo informador: "*De aquí se va en barcos a una isla que llaman Punná muy regalada y con algunos lugares de indios, y vive en esta isla un cacique muy rico...*"⁴⁹.

Esta isla de la Puná —que algunos cronistas llamaron también *Pugná, Punán, Apuná* y *Lampuná*— mereció en las primeras cartas marinas el nombre de *Isla de Santiago* que fue el impuesto por Francisco Pizarro cuando salió de ella⁵⁰. Posteriormente la visitó el Virrey Blasco Núñez Vela, quien puso a sus seis centenares de indios tributarios en cabeza de la Corona con obligación de rendirle todos los años 1,800 pesos de buen oro.

TUMBES

Cuando en 1528 Francisco Pizarro avistó la gran ciudad de Tumbes, luego de enviarla a reconocer con Alonso Molina y el griego Pedro de Candía, la llamó *Nueva Valencia de la Mar del Sur*, nombre español, levantino y marinero. El apelativo tenía su por qué. Tumbes era una ciudad principal de los indios tallanes y su sola visión desde el mar invitaba a una comparación con la ibérica *Valencia de Levante*: una muralla con incontables almenas y torres a manera de cubos medievales, una fortaleza

encaramada a modo de castillo roquero y, por encima de todo este conjunto, un cielo celeste y sin nubes que permitía al sol dorar las playas atestadas de vegetación tropical. Esto último, la vegetación tupida y verde, era quizás la mayor diferencia con la playa valenciana⁵¹.

Pero no debemos tampoco olvidar que Valencia y Granada eran en la España del XVI los últimos baluartes de la morisma, y, vista desde este ángulo agareno, Tumbes era una población de berberiscos. En primer lugar, las muchas balsas a vela que merodeaban en el mar parecían repetir un paisaje de falúas musulmanas frente a una ciudad del Africa septentrional, urbe que tenía una muralla torreada para su defensa y una fortaleza o *alcazaba* protectora de la población. El enorme Templo del Sol oficiaba de Gran Mezquita —así lo dicen las cronistas—, los vastos mercados callejeros semejaban zocos bullentes de multitud, frecuentados por cargadas recuas de auquénidos que a manera de caravanas de camellos venían cargadas de telas y frutas secas. Si a todo lo dicho agregamos la presentación física de los tallanes, veremos por qué hacían evocar también tales indios a la Valencia española. Eran cobrizos, de mirada viva y actitud pronta. Los hombres usaban un turbante o rebozo y se envolvían en luengas túnicas de algodón; las mujeres se cubrían con un albornoz con su capuz a manera de *shilaba* ceuti que les llegaba a los tobillos: todos hablaban una lengua que recordaba la algarabía; más tarde escucharían los hispanos su pronunciación aguda y sonora en los topónimos regionales: *Tangarará, Chalacalá, Simbilá, Narihualá, Fucalá...*⁵².

Este fue el Tumbes de los conquistadores españoles y el *Tumpis* de los indios del Perú, el lugar donde se cogía el pescado que comía el Inca cuando estaba en Quito, también la población con sus calles cubiertas de arboledas llenas de mil aves de color y bello trino, según el jinete Juan Ruiz de Arce, el de Albuquerque⁵³. Cieza de León, el Príncipe de los Cronistas, añade que el río de Tumbes era sumamente poblado al tiempo que llegaron los españoles, los cuales alcanzaron a ver la hermosa fortaleza incaica hoy desaparecida o, cuando menos, inubicada. Explica que en Tumbes los Incas edificaron un Templo del Sol y una Casa de Vírgenes Solares, pero que ambas construcciones, igual que la fortaleza, estaban casi derruidas y ya no impresionaban como antes, aunque la fortaleza todavía lograba defenderse y “*dar muestra de lo mucho que fue*”⁵⁴. Más adelante prosigue: “*Este valle de Tumbes solía ser muy poblado y labrado, lleno de lindas y frescas acequias sacadas del río, con las cuales regaban todo lo que querían, y cogían mucho maíz y otras cosas necesarias a la sustentación humana, y muchas frutas muy gustosas. Los señores antiguos dél, antes que fuesen señoreados*

por los ingas, eran temidos y muy obedecidos por sus súbditos, más que ningunos de los que se han escripto, según es público y muy entendido por todos; y así eran servidos con grandes ceremonias. Andaban vestidos con sus mantos y camisetas, y traían en la cabeza puestos sus ornamentos, que era cierta manera redonda que se ponían hecha de lana, y alguna de oro o plata, o de unas cuentas muy menudas, que tengo ya dicho llamarse chaquiras. Eran estos indios dados a sus religiones y grandes sacrificadores... Son más regalados y viciosos que los serranos; para labrar los campos son muy trabajadores, y llevan grandes cargas; los campos labran hermosamente y con mucho concierto, y tienen en el regarlos grande orden; criáanse en ellos muchos géneros de frutas y raíces gustosas. El maíz se da dos veces en el año; dello y de frísoles y habas cogien harta cantidad cuando lo siembran. Las ropas para su vestir son hechas de algodón, que cogen por el valle lo que para ello han menester. Sin esto, tienen estos indios naturales de Tumbes grandes pesquerías, de que les viene harto provecho; porque con ello y con lo que más contratan con los de la sierra han sido siempre ricos"⁵⁵.

El pícaro Alonso Enríquez de Guzmán nos relatará que el puerto de Tumbes estaba a veinticinco leguas de San Miguel de Tangará, que la comarca tumbesina carecía de leña, era abundosa en dolencias tropicales y que por faltar la hierba los caballos no tenían qué comer. Por todos estos motivos da a entender que Francisco Pizarro no fundó allí la ciudad de San Miguel. No obstante, antes de abandonar Tumbes, el pícaro andaluz se detendrá para contemplar la mansión del curaca y luego describirnosla así: "y está una grand casa del señor de la tierra, labradas las paredes de adobes a manera de ladrillos y con muchas colores muy finas pintadas y barnizadas, que nunca vi cosa más linda, la techumbre de paja también labrada, que no parece syno de oro, muy fuerte e muy grande e muy hermosa..."⁵⁶. La arquitectura tumbesina debía de tener su encanto porque en términos muy parecidos a Enríquez de Guzmán se expresa de ella Juan Ruiz de Arce, el de Albuquerque⁵⁷.

Lo cierto fue que con la aparición de Paita el puerto de Tumbes decayó. Fray Reginaldo de Lizárraga termina de desprestigiar al puerto tumbesino negándole esta calidad y dándole el sustantivo de playa, peligrosa por añadidura debido a su mucho oleaje, razón por la que las naves se quedaban media legua afuera y los pasajeros tenían que desembarcar en balsa. Inclusive de este modo se corría riesgo, pues sus olas eran aguas vivas cerca de la playa y tumbos grandes lejos de ella⁵⁸. Como se puede apreciar, en tiempos de Lizárraga el lugar de Tumbes presentaba ya más desventajas que méritos. Tras pintar

LOS PRIMEROS PUERTOS

a los lugareños como belicosos y fornidos, el cronista añade que tales habitantes han disminuido mucho por el excesivo uso de licor de maíz. Por eso, para el Padre Acosta, los indios de Tumbes serán pocos, pobres e ignorantes a las orillas del mar, escribiendo al respecto: *"Cuando los indios que moraban en Tumbes vieron la primera vez nuestros españoles que navegaban al Pirú, y miraron la grandeza de las velas tendidas y los bajeles también grandes, quedaron atónitos: y como nunca pudieron pensar que eran navíos, por no haberlos visto jamás de aquella forma y tamaño, dicen que se dieron a entender que debían ser rocas y peñascos sobre la mar; y como veían que andaban, y no se hundían, estuvieron como fuera de sí de espanto gran rato, hasta que mirando más vieron unos hombres barbudos que andaban por los navíos, los cuales creyeron que debían ser algunos dioses, o gente de allá del cielo"*⁵⁹. Quien informó así al Padre Acosta cometió una injusticia, además de ser un ignorante de la realidad tallán. Los tallanes, valgan verdades, fueron los únicos indios del Perú que usaron velas para navegar en sus grandes balsas. La balsa tumbesina que encontró en el Mar del Sur el piloto Bartolomé Ruiz se confundía con una carabela europea. No hay razón, pues, para negar cosas que el propio escudo de la ciudad de Tumbes está afirmando.

Para el Padre Cobo resulta diferente: Tumbes es el principio de los llanos que acaban en Copiapó, cabeza de provincia, y lugar de mucho lustre en la historia del Perú⁶⁰. Pero a pesar del pasado de Tumbes y de su importancia al momento del Descubrimiento, tenemos que admitir su abierta decadencia al romper el siglo XVII. Esta es la razón por la que el lucana Felipe Huamán Poma no nos dejó un bosquejo imaginario de la gran ciudad de los tallanes. En cambio Vásquez de Espinosa se conformará con decirnos a mediados del citado siglo, que Tumbes era un pequeño pueblo de indios a cargo de los frailes mercedarios, con edificios ruinosos del tiempo de los reyes Incas. Pueblo pequeño y ruinoso, era todo lo que quedaba del gran *Tumpis*, la *Nueva Valencia de la Mar del Sur*⁶¹.

PAITA

*"Paita es muy buen puerto, adonde las naos limpian y dan cebo; es la principal escala de todo el Perú y de todas las naos que vienen a él. Está este puerto de Paita en cinco grados"*⁶². Esta fama bien ganada le venía a Paita desde tiempo atrás, época en que siendo un simple curacazgo tallán, mereció la atención de Francisco Pizarro. Efectivamente, el Gobernador pobló San Miguel de Tangará, junto al río Chira, para que los

barcos procedentes de Panamá hallasen puerto seguro, como ya lo habían experimentado algunos que trajeron tropas⁶³. Explicada y justificada la presencia del gran puerto piurano, pasemos a recopilar las aisladas noticias destinadas a configurar su historia.

Murúa, hablando de San Miguel de Piura, nos cuenta que tiene puerto cerca, se llama Paita y está poblado de españoles. Hay mucho tráfico mercantil —según el mercedario— porque es la más frecuentada escala de todos los barcos que de México, Guatemala, Nicaragua y Tierrafirme se dirigen al Callao⁶⁴. Sin embargo, por confesión de Agustín de Zárate, consta que la región no era muy sana por causa de *“una enfermedad natural de la tierra, que da en los ojos a los más que por allí pasan”*⁶⁵. Por este motivo, los tallanes lugareños con frecuencia eran tuertos, llegando a contagiarse los primeros conquistadores del mal al punto de perder la visión de ambos ojos, como fueron los casos tristes de Blas de Atienza y Antón Cuadrado, que por esta causa terminaron avecindándose en Trujillo. Acaso eso fue lo que quiso decir Enríquez de Guzmán cuando anotó que San Miguel no se fundó en la costa por ser tierra muy mala⁶⁶. Ello hizo que cuando llegase a Paita el Virrey don Francisco de Toledo, halló el puerto *“casi desierto, no obstante las ventajas que ofrece su excelente bahía, pues la mayor parte de las vecinas, parte por la escasez de agua, parte por la falta de indios y lo raro del tráfico marítimo había emigrado. Toledo comprendió que convenía mantener dicho puerto y dió orden para que se poblase nuevamente. Desde entonces, según parece, data el nombre que se le asigna en algunos documentos y relaciones antiguos, esto es, San Francisco de la Buena Esperanza”*⁶⁷. A pesar de lo dicho, la nueva fundación sufrió igualmente el mal ya tradicional en la región: la falta de agua dulce. Esto suscitó en el Virrey Conde de Villar la idea de trasladar definitivamente el puerto a otro lugar, encomendando al capitán Juan de Cadahalso Salazar la misión de ejecutar la orden. El 15 de agosto de 1588 efectuó éste la nueva fundación, asignándole al puerto el nombre de San Miguel del Villar⁶⁸.

Para informar a los corsarios holandeses vinculados a los sefarditas de Amsterdam, escribió más tarde de Piura el Judío Anónimo: *“tiene un puerto grande y espacioso, limpio de escollos y bajíos, seguro de tempestades, pueden en él caber y entrar cuantas naves quisieren. Payta es lugar de indios, viven en él algunos españoles. Tienen tiendas más de cosas de comer que de otras mercaderías. De Payta hay doce leguas de arenales a San Miguel de Piura”*⁶⁹. El Padre Acosta adjuntará una noticia pintoresca concerniente a la contemporánea fauna de la zona: los caimanes. Cuenta, en efecto, que los había en el puerto de Paita, por lo menos en la boca del Chira, encontrándoseles

Payta.



El puerto de Paita.

con mayor frecuencia en las desembocaduras fluviales más al Norte. Y añade que el caimán es tan feroz como torpe, que su presa la toma en tierra y la lleva al agua para ahogarla, saliendo luego nuevamente a tierra para devorarla. La torpeza no la descubrimos fácilmente, a menos que fuera cierta su observación de que *"tiene el tragadero de suerte, que fácilmente se ahogaría entrándole agua"*. Aún así, la torpeza engullidora del caimán no parece ser la que critica el jesuita, sino la de sus pesados movimientos, sobre todo cuando los saurios son grandes⁷⁰.

La navegación de Paita al Callao era tan trabajosa que los viajeros —y en especial los virreyes— preferían avanzar por los arenales de la costa. La culpa, en opinión de los antiguos, estaba centrada en la gran corriente austral. Ella era la causa de que habiendo menos de doscientas leguas de Paita al Callao, tardaban los barcos entre uno y otro puerto cinco o seis meses, no gastándose sino una semana por tierra⁷¹.

En otro momento será el Padre Cobo quien nos hable de Paita para decirnos que allí se daban los mejores camotes y zapallos del Perú, pescándose también allí el afamado pez sierra, los postremos dorados, los cazones sin escamas, los peces enormes que *"en el hocico superior tiene una espada tan larga como el brazo de un hombre"*⁷², y otros ejemplares del mar piurano que tendremos ocasión de conocer más adelante.

Para concluir conozcamos las balsas indias del puerto de Paita —sólo comparables a las de Manta y Guayaquil— en las que los navegantes tallanes supieron salir al encuentro de los navegantes españoles: *"son compuestas de siete, nueve o más maderos de palo de balsa, por este orden: que los atan a lo largo unos de otros con bejucos o cuerdas sobre otros atravesados; el de en medio es por la proa más largo que los otros; los cuáles van siendo más cortos unos que otros cuanto más se apartan a los lados; de suerte que vienen a quedar en la proa con la figura y proporción que guardan los dedos de la mano extendida, puesto que por la popa son iguales; encima hacen tablados, para que no se moje la gente y ropa que va en ellas con el agua que les entra por las junturas de los leños. Navegan por la mar a vela y remo, y son algunas tan grandes, que caben holgadamente cincuenta hombres"*⁷³. Otra relación asegura que las balsas eran mayores que las de la Puná y Tumbes, por lo cual los indios paitenos se atrevían a ir hasta Guayaquil, volviendo por el Cabo Blanco, el más difícil de doblar de todos los cabos del Perú, según el testimonio que acotamos. Añade que las balsas dichas largaban velas si había buen viento y se ayudaban con remos en las calmas⁷⁴. Las embarcaciones indias así descritas cobran inusitada importancia cuando nos enteramos de que

LOS PRIMEROS PUERTOS

gracias a ellas subsistía la población del puerto de Paita. En efecto, escribe el cronista colonial que por ser el suelo paitaño de arena, los indios traían el agua en sus balsas desde un punto situado a diez leguas del puerto, lugar que puede ser la desembocadura del Chira⁷⁵.

Finalmente dice Antonio Vásquez de Espinoza que Paita está en cinco grados australes de la equinoccial y que es puerto con varias virtudes, marineras principalmente, bueno y hondo, grande y seguro. Carece de río, por lo que los indios traen en sus balsas botijas con agua de Colán, lo cual no es lo más decepcionante del lugar sino los edificios de la población que son de cañas con barro y techos de esteras con algún estiércol. Menuda sorpresa sufrían aquí los que venían por vez primera al Perú e imaginaban sus calles empedradas de barras de plata. A esto debía sumarse el desaliento que ofrecían los arenales y la natural falta de vegetación, por lo que los guías tenían que brindar algún aliento con sus palabras a los recién desembarcados que salían de la población por tierra, pues de otro modo incurrían éstos en melancolía. Tales guías eran preferentemente los indios de Olmos y Catacaos, inmejorables arrieros del litoral norteño. Espinoza insiste que en el río de Colán —el Chira— hay caimanes, animal que ya no se ve al Sur, pero olvidando a los saurios que no vio se deja ganar por la presencia de los tallanes lugareños, y las capullanas, caticas indias del litoral. Y concluye el carmelitano: *"El traje de los indios de los llanos es ya todo españolado, y las indias se visten vn saco grande de algodón negro, y las graues o casicas les arrastra vna vara de cola como canónigos de Sevilla o Toledo, y quanto más graue, más cola, porque tienen puesta en aquello su autoridad"*⁷⁶. A decir verdad, no pueden pintarse mejor las orgullosas capullanas, capullanas de leyenda que en la orilla del Mar del Sur hacen las veces de sirenas cobrizas, majestuosas y galanas, avanzando de noche sobre la arena a la luz de la hermosa luna de Paita.

CHERREPE

La encomienda de Chérrepe, por 1550, pertenecía a Francisco Pérez de Lezcano, vecino de Trujillo y hombre principal; pero a pesar de la importancia del encomendero —que lo era también de Pacasmayo⁷⁷— Chérrepe no alcanzó mayor figuración hasta los tiempos del Virrey Conde de Nieva. Entonces el conquistador Miguel Rodríguez de Villafuerte fundó, el 25 de enero de 1564, con carácter definitivo —porque la anterior fundación efectuada por Baltasar Rodríguez se anuló— la villa de Santia-

go de Miraflores de Saña, naciente población a la que se le asignó Chérrepe en calidad de puerto⁷⁸.

El dominico Lizárraga hablará del puerto de Saña, sin nombrarlo, para aseverarnos que por él se embarcaba azúcar y cordobanes, pero añade: "*el puerto no es muy bueno: dista del pueblo algunas leguas*"⁷⁹. Será el mercedario Murúa quien apunte cómo el puerto de Saña servía para llenar navíos con harina de trigo, azúcar, miel, sebo, manteca y cordobanes, todo lo cual se llevaba a Panamá, Lima y otros puntos de las Indias. Más adelante enriquecerá esta lista con jabón y conservas, añadiendo en tono informativo: que el puerto de Saña se llama Chérrepe, el cual está situado a siete leguas de la ciudad. Es de aguas trabajosas y bravas para desembarcar mercancías, aunque más parecen haber sido las que se embarcaban si nos atenemos a los cordobanes y quintales de sebo logrados con el ganado cabrío del lugar. También refiere la gran riqueza azucarera de la región, llena de ingenios que trabajaban muchísimos negros esclavos. Todo lo que producía el valle de Saña se llevaba por mar al Callao, no bajando de diez o doce navíos los que anualmente se cargaban para cumplir este cometido, valiendo sus cargamentos hasta quinientos mil ducados⁸⁰.

Quedarían por mostrar las descripciones de Pedro de León Portocarrero y la del carmelita Vásquez de Espinoza. El primero escribe del puerto sañero: "*es puerto inquieto porqués la costa rasa, y está desabrigado y siempre se aguarda questé el tiempo quieto para se embarcar y desembarcar. [En] el camino del puerto a la villa [de Saña] hay muchos bosques de guarango, ques el árbol donde se cogen las algarrobas. Hay por el camino estancias y no falta agua*"⁸¹. Concluye el eclesiástico: "*no es bueno [el puerto] por ser costa braba, pero en él cargan los nauíos las mercaderías de 'la terra' [sic]; tiene Corregidor proueito por el consejo que también lo es del valle de Guadalupe donde está vna santissima imagen de Nuestra Señora con este titulo muy venerado y frecuentada en estos Reynos*"⁸².

Por si algo falta decir, Saña y su puerto eran famosos por tener las mejores palmas datileras del Perú y producir, también, las mejores granadas de las Indias.

MALABRIGO

Malabrigo, según Cieza de León, "*es un puerto que solamente con bonanza pueden las naos tomar puerto y lo que les conviene para su navegación. Diez leguas más adelante está el arrecife que dicen de Trujillo*"⁸³. El portezuelo cobró alguna importancia cuando desembarcó en él don Andrés Hurtado de Mendoza, el

Marqués de Cañete que vino por tercer Virrey del Perú⁸⁴, pero medio siglo después había regresado a su condición primera, esto es, un inferior embarcadero a nueve leguas de Trujillo por el que se exportaban muchos sacos de algodón repletos de harina y azúcar, así como cajas de bizcocho para Lima y Panamá. No obstante, el lugar era muy pintoresco por sus casas y sus huertas⁸⁵.

En realidad Malabrigo nunca pasó de ser caleta de fuertes vientos y malos mares en invierno, a lo que debe añadirse algunos bajos de peñolería. El lugar está protegido por la Punta de Malabrigo, que posee un cerro que para los que vienen por la mar parece isla.

HUANCHACO

Anota Cieza de León que diez leguas al Sur de Malabrigo está el arrecife que llaman de Trujillo, el cual es puerto muy malo, pues no goza de más protección que el que le proporcionan las boyas de las anclas. El cronista no explica qué clase de boyas son las que prestan tal servicio, conformándose con añadir que algunas veces aportan las naves a Huanchaco a tomar refresco⁸⁶. Antonio de Herrera tampoco gasta demasiado tiempo en explicaciones y sólo dice que el puerto está a dos leguas de Trujillo, en una bahía desabrigada, de poca seguridad y mala⁸⁷. En síntesis, ambos cronistas coinciden sobre las deficiencias del puerto.

El dominico Lizárraga mira a Huanchaco con mayor benevolencia y hasta se detiene a señalar sus notas típicas. Dice que por ser la costa brava los barcos fondean a legua y media de la playa, desembarcando pasajeros y fardos en medio de molestos tumbos que pecan de muy seguidos. El puerto es un pueblo de indios, todos excelentes nadadores y pescadores que no temen al oleaje, demostrando esto el hecho de que se atreven a salir en sus balsillas de juncos —los famosos *caballitos de totora*, que hasta hoy subsisten— y que casi siempre son para sólo una persona. Cuando regresan de pescar las flotillas de pescadores, cada uno se echa a la espalda su balsilla y así la lleva hasta su casa o si no la deja en la misma playa, donde le desatan la paja para que se seque. Cuando el agua se ha escurrido y tienen que volver al mar, tornan a atar la totora y con gran rapidez vuelven a reconstruir la balsa. Recuerda Lizárraga —de quien algunos sospechan haber sido marinero en su primera juventud— que cuando se acercaba un barco a Huanchaco, el encomendero Juan de Sandoval despachaba en una balsilla a un indio para que avisase si en ese momento la costa permitía el desembarco de los pasajeros. Esta provi-

dencia salvó a muchos barcos que, incluso, encallaban con valiosos cargamentos porque desde el mar, vale decir, legua y media, el peligro no se vislumbraba si no lo advertían a tiempo. El arrecife de Trujillo, pues tenía justificado mal renombre⁸⁸.

Para el mercedario Murúa, Trujillo sería una de las más prósperas y opulentas ciudades del Perú si tuviera un buen puerto por donde exportar sus productos, especialmente azúcar y cueros, pero como acontece haber "*mar braba*" en Huanchaco en veces hasta dos semanas seguidas, todo se prefería enviar a Lima por tierra, lo que a la larga resultaba más costoso⁸⁹. El agustino Calancha no ve mejor a Huanchaco, pues lo llama puerto de mar escorroso, rara vez tratable por sus muchas olas y corrientes⁹⁰. Añade que en Huanchaco no hay vecinos españoles sino que todos sus pobladores son indios pescadores, existiendo allí una capilla a Nuestra Señora de Huanchaco que es gran devoción de navegantes y quienes le agradecen sus milagros pero no por ello mejoran su templete. Coincidiendo con Murúa, concluye el agustino su descripción de la costa lugareña: "*No es playa que agasaja navios, a cuya causa es poco el comercio, y quita el no ser la ciudad próspera*"⁹¹. Solamente el Judío Anónimo, después de tanta detracción, es el autor que se anima a hablar de *Guanchaio* en términos halagadores, por lo cual nos dice que "*es puerto razonable*"⁹² a cuatro leguas de Trujillo. Su intención, clara está, es no pintarlo puerto difícil para así mejor invitar a los corsarios holandeses.

Una última descripción anónima de 1683 nos variará ligeramente el panorama, afirmándonos que Trujillo "*tiene dos puertos muy malos, llamados Guanchaco y Malabrigo. Está a 8 grados y medio de altura. Tiene mucho trato; embárcanse todo género de bastimentos, harinas, garbanzos, chícharos, fríjoles [sic] blancos y negros, y otras legumbres, aceitunas, gran cantidad de conservas, y azúcar para Panamá y Lima. En esta ciudad [de Trujillo] hay dos bodegas donde se recogen las cargas que han de ir a los navios que llegan a los puertos*"⁹³. El panorama, advertimos, varía en lo comercial, pero no mejora en nada a Huanchaco y Malabrigo.

GUAÑAPE

El puerto de Guañape, entre Trujillo y Santa María de la Parrilla, no ha merecido mayores atenciones de los cronistas. Pedro Cieza de León es el único que lo menciona referido a su valle, y así escribe lo siguiente: "*Digo que desta ciudad de Trujillo a la de los Reyes hay ochenta leguas, todo camino de arenales y valles. Luego que salen [los viajeros] de Trujillo se*

va al valle de Guanape, que esta siete leguas mas hacia la ciudad de los Reyes, que no fue en los tiempos pasados menos nombrado entre los naturales, por el brebaje de chicha que en él se hacía, que Madrigal o San Martín en Castilla, por el buen vino que cogen. Antiguamente también fue muy poblado este valle, y hubo en él señores principales, y fueron bien tratados y honrados por los ingas después que dellos se hicieron señores. Los indios que han quedado de las guerras y trabajos pasados entienden en sus labranzas como los demás, sacando acequias del río para regar los campos que labran, y claro se ve cómo los reyes ingas tuvieron en él depósitos y aposentos. Un puerto de mar hay en este valle de Guanape, provechoso, porque muchas de las naos que andan por esta mar del Sur, de Panamá al Perú, se fornecen en él de mantenimientos"⁹⁴. Vásquez de Espinoza llama al Puerto Huañape, pero no le concede mayor importancia⁹⁵.

SANTA MARIA DE LA PARRILLA

Fue Santa María de la Parrilla fundada por el Virrey Andrés Hurtado de Mendoza, en el valle del Santa y la ciudad se levantó junto al caudaloso río de este nombre. Dice el Padre Lizárraga que a dieciocho leguas de la ciudad de Trujillo estaba el valle y puerto de Santa, nombre indio que se cristianizó con el de Santa María de la Parrilla, como hemos visto. El fraile afirma que era comarca rica en toda clase de mantenimientos especialmente en lo tocante a la caña de azúcar, por lo que habían surgido muchos trapiches en la zona. Explica que las tierras cultivables son todas de riego, pues los indios han sabido sacar grandes acequias del caudaloso Santa, pero añade que el mencionado río, aunque de agua buena para la sed, pocas veces se deja vadear, por lo que los indios inventaron desde muy antiguo unas balsas de mates o calabazas que resultaban insuperables para el propósito buscado. No obstante quedar la desembocadura cerca del puerto, no era en su boca donde las aguas estaban más potables, razón por la que la población se surtía del líquido elemento a través de una acequia derivada de la misma corriente fluvial alguna distancia más arriba⁹⁶.

Esta villa de Santa María de la Parrilla y su puerto —celebrado por sus exportaciones trigueras— fueron vistos así por el mercedario Murúa: "*Diez y ocho leguas adelante de Trujillo, junto a la mar, está la uilla de Santa Maria de la Parrilla, poblada de españoles con su puerto seguro, y muchos yngenios de açucar alrededor*"⁹⁷. Las noticias son muy parcas, tenemos que reconocerlo, y ello se debe a que la importancia del río

Santa opacó siempre a la de su pequeño puerto. Esto puede descubrirse en Cieza de León, quien escribe: *"Más adelante al sur está el puerto de Santa, en el cual entran los navios, y está junto a él un gran río y de muy sabrosa agua: la costa toda es sin montaña (como dije atrás), arenales y sierras peladas de grandes rocas y piedras: está Santa en nueve grados"*⁹⁸.

La Villa de Santa María de la Parrilla y su puerto —siempre celebrado por sus exportaciones trigueras— fueron vistos por el Judío Anónimo con ojos de espía mercader, pues escribe ser Santa una villa de españoles que no pasa de sesenta casas, encontrándose también algunas de indios y rancherías de negros esclavos que cuidan los ganados y cultivan los cañaverales de azúcar así como también campos de trigo, que entonces se daba tal grano en la región. El informe se torna tentador y el sefardita goloso cuando habla de azúcar, trigo, frutas y aceitunas más gordas que nueces; concluye que Santa María de la Parrilla, *"entre la villa y el río tiene un puerto hecho ensenada a modo de media luna, muy limpio y seguro y acomodado para entrar navios"*⁹⁹. Una vez más, su relato incita al desembarco.

FERROL

El único cronista que menciona este puerto, y no para menospreciarlo precisamente, es Pedro Cieza de León, quien luego de ocuparse del de Santa escribe: *"Más adelante, a la parte del Sur, está un puerto cinco leguas de aquí, qse ha por nombre Ferrol, muy seguro, mas no tiene agua ni leña"*¹⁰⁰. Testimonios más modernos mencionan a Ferrol como grande y tranquila bahía con excelentes tenederos, estando protegida su boca por cuatro islitas que dejan otros tantos pasos. La bahía en cuestión tiene siete millas de largo por cinco de ancho, un par de buenos fondeadores aunque embravecidos en invierno, y un depósito de guano en su parte meridional que ostenta el exótico nombre de El Dorado.

CASMA

Prosigue Cieza de León, después de hablar del puerto de Ferrol: *"Seis leguas adelante está el puerto de Casma, adonde hay también otro río y mucha leña, do los navios toman siempre refresco; está en diez grados"*¹⁰¹. Se trata de una bahía hermosa donde posteriormente se creó una aldea que se nombró San Pedro de Casma, la ciudad de Casma actual. Sus aguas son de poco fondo y en la entrada de la bahía está la roca sumergida

denominada Ferguson, en la que no pocos barcos han terminado su existencia. Las noches de Casma suelen ser bellas, aunque algunas muy castigadas por los fuertes vientos. Frente al puerto, mejor sería algo al Norte, están las islas de la Viuda y la Tortuga.

HUARMEY

La primera descripción del valle de Huarney se debe a la *Crónica del Perú*, cuyo autor apunta en términos por demás sucintos que en la antigüedad fue lugar muy poblado pero que a mediados del XVI era valle venido a menos. No embarcante, anota: "*Crian en este tiempo cantidad de ganado de puerocos y vacas y yeguas*"¹⁰².

El primer encomendero del valle de Huarney lo fue Muñoz Dávila, uno de los fundadores de Lima, pero el lugar cobró renombre cuando la encomienda pasó a manos del famoso Martinillo de Poechos, el indio tallán que sirvió de intérprete a los conquistadores, juntamente con Felipillo de Tumbes¹⁰³.

También fray Reginaldo de Lizárraga nos hablará de Huarney para asegurarnos que era mejor valle que el de Casma y bastante más poblado, aunque "*con puerto no muy seguro por la mar de tumbo al desembarcar. Tiene mucho pescado —añade—, mucha arboleda [y] algarrobas que se llevan a [la Ciudad del los Reyes]*"¹⁰⁴.

Finalmente, el presunto judío portugués nos brindará un breve pero al mismo tiempo simpático relato: "*Guarmey —apunta— tiene río por el arriba, hacia la montaña hay buenas estancias donde se crían valientes caballos y mulas, que la algarroba los hace muy fuertes, y se cría [también] ganado de cerda. Péscase por toda la costa mucho y bon pescado. Tiene Guarmey su puerto donde vienen fragatas a cargar los frutos de la tierra, todo para la Ciudad de los Reyes*"¹⁰⁵. Por las afirmaciones del dominico, primero, y del hebreo anónimo, después, se descubre el papel principalísimo del valle y puerto de Huarney en la sustentación de la capital peruana. Restaría decir que en Huarney está la isla guanera del Asilo, redonda y casi blanca, desde donde se perciben fuertes brisas. El puerto en sí es una bahía cerrada por las puntas Bulto y Pota, posee en su vecindad algunas salinas explorables y un río que antes de caer al mar forma lagunas donde brillan en la noche unos peces luminosos llamados *tembladeras*.

BARRANCA

A la sombra de la fortaleza de Paramonga y junto al río Huamán o del Halcón, la Barranca del siglo XVI se especializó en la exportación de trigo, tráfico en el que le tocó rivalizar con Santa y Huaura. Lizárraga escribe al respecto: *"Luego entramos en el [valle] de la Barranca, fertilísimo de trigo y maíz y de tierras muchas y muy gruesas. De aquí se lleva la mayor parte de trigo que en [la] Ciudad del los Reyes se gasta. Hay en él dos ingenios de azúcar bonisimas; el río es no tan grande como rápido y pedregoso, por lo cual en todo tiempo es dificultoso de pasar. Tiene puente tres leguas arriba a la cual por no ir algunos se han ahogado"*¹⁰⁶. El judío innominado añade: *"Luego se va al río de la Barranca, questá dos leguas [de Huaramey] y veinte y cuatro de Lima. Cuando este río viene crecido se va [al] pasar cuatro leguas por el arriba al ingenio de doña Barnarda, que es ingenio de azúcar de que se coge mucho por estos ríos, y mucho trigo y maíz y otras muchas cosas, y hay por aquí y por junto a la sierra estancias en que viven españoles... el lugar de la Barranca... se llama así porque el río hace barrancas más altas y derechas que murallas..."*¹⁰⁷. Y el Padre Cobo concluye, comentando la exportación triguera del puerto: *"En sólo el puerto de Barranca se embarcan cada año para esta ciudad [de Limal] de cincuenta a sesenta mil hanegas, que se cogen en los valles de Pativilca, Barranca y Zupi"*¹⁰⁸.

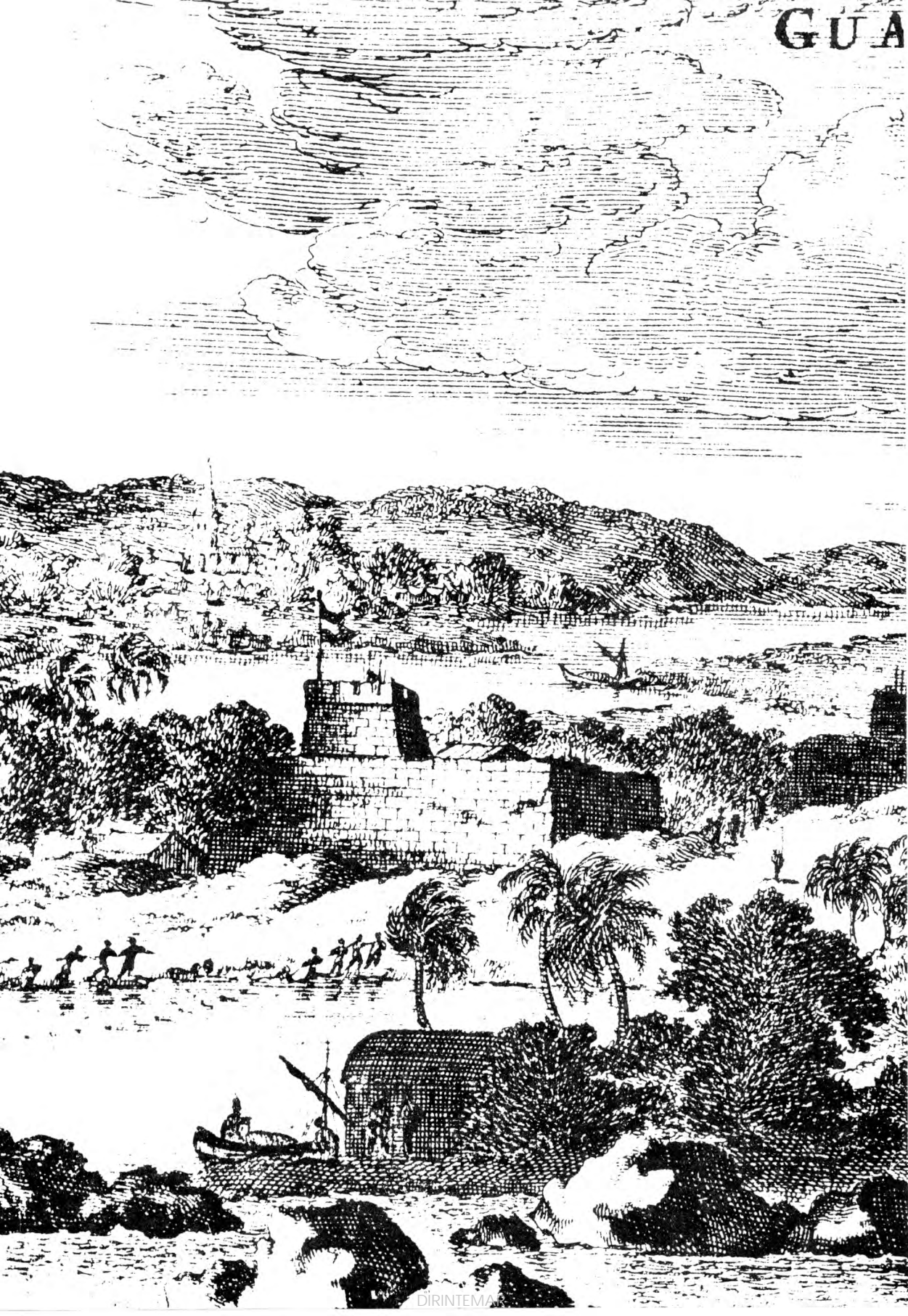
La verdad es que desabrigada para las naves pero abordable para las embarcaciones, la mar no siempre es serena en la bahía. Los pescadores del lugar llamaban a ésta Puerto Chico, pero el nombre hoy parece perdido pues no se oye su mención.

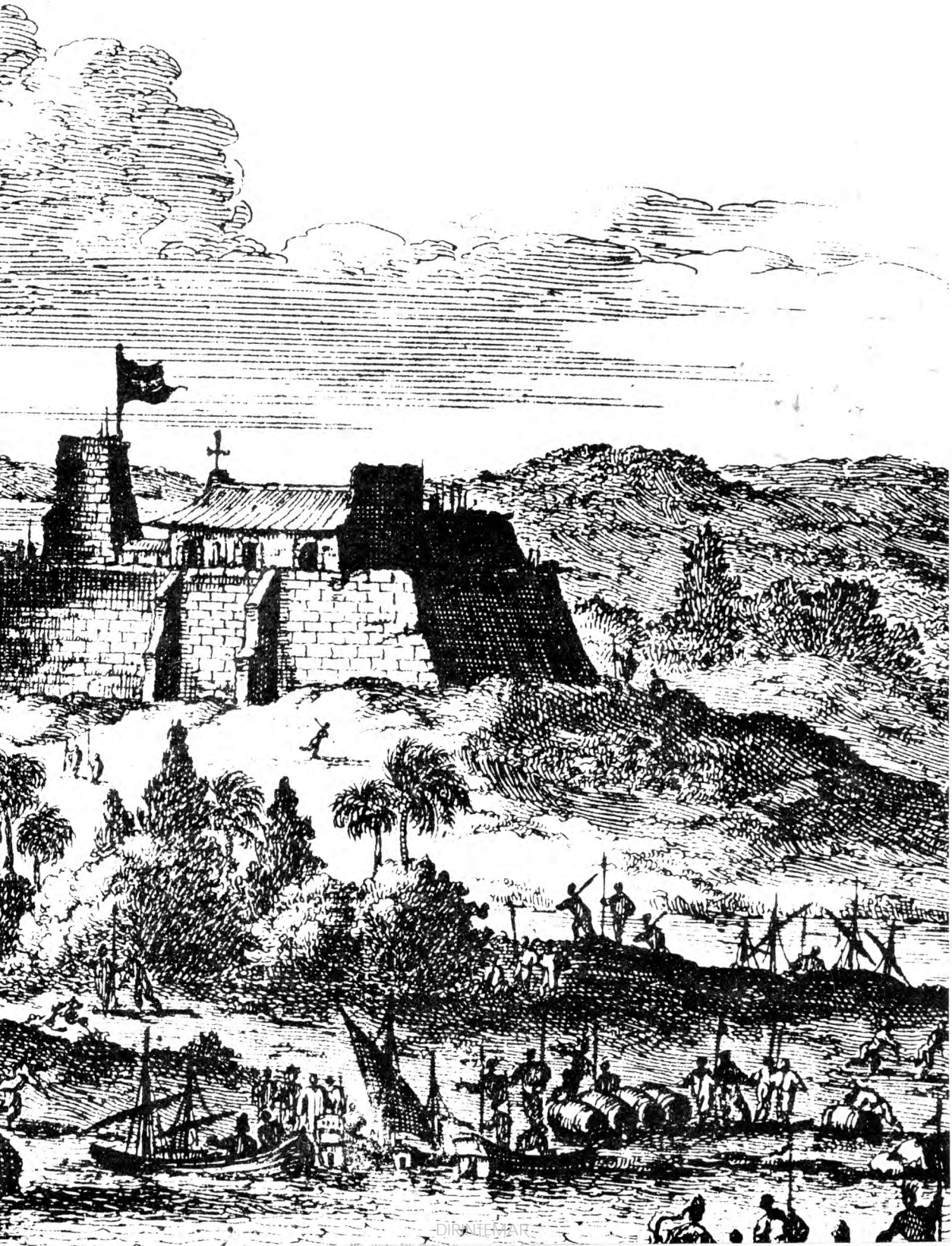
HUAURA

Huaura, lugar que avistara Hernando Pizarro con su expedición a Pachacámac en 1533, ha pasado a la historia con renombre y privilegios de gran puerto. Llamada *Guaura*, *Huara* o *Huabra*, llegó a nombrarse Villa de Carrión de Velasco durante el gobierno del Virrey don Luis de Velasco, Marqués de Salinas. La verdad es que aunque en el mando de este gobernante se efectuó la fundación española de Huaura, ya había existido allí desde muy atrás una población indígena con ruinas de edificios incaicos o pre-incaicos. Cristianizada la región se denominó al lugar Santa María del Camino, sin duda porque servía de descanso a los muchos viajeros que iban de Lima a Trujillo y otras ciudades del Norte¹⁰⁹. Aún así, valgan verdades, si algo tuvo Huaura para hacerse célebre ante el mundo, fue

El puerto de Huarmey.

351





la sal de sus inagotables salinas. Cieza nos dice que en Huaura las naves podrían cargar toda la sal que quisieren, porque hay tanta que bastaría para proveer a Italia y España "*y aún no la acabarian, según es mucha*"¹¹⁰. Lizárraga tiene a Huaura por puerto "*no muy seguro*"¹¹¹, pero poco o nada apunta sobre el tema salinar. En cambio fray Martín de Murúa cuenta que de allí parten todos los años cantidad de barcos repletos de trigo para Lima y de sal para Chile, sobrando tanta de esta última que bien se podría surtir no sólo a Italia y España sino también a Francia¹¹².

El Judío, siempre noticiado e interesado, insiste en que el número de casas de españoles no pasa la centena, aunque las chozas de los indígenas del puerto parecen, sin duda, más. Los ingenios de azúcar constituyen una gran riqueza en la región, siguiéndoles en importancia el trigo, tan abundante en casi toda la costa antes del terremoto de 1687. Huaura está a sólo veinte leguas de la Ciudad de los Reyes, pero el camino es para desesperar porque "*hay grandísimas llanadas que parecen mares, y de lejos parece un hombre tan grande como una torre y un pájaro tan grande como un hombre*"¹¹³. Tan preciso y meticuloso, el Judío, sólo por esta frase, se consagra de exagerado. De todas maneras, la idea de soledad y desproporción de las imágenes en el horizonte arenoso ha logrado su objetivo.

Resulta novedoso a estas alturas comprobar que Huacho era sólo un villorrio de indios pescadores visitado alguna vez por los jesuitas para efectos de misión. Es que por entonces Huaura lo era todo y allí se daba la época florida contando dentro de su recinto una iglesia parroquial, un convento de franciscos, un Hospital magnífico con iglesia propia y muy bella, y un puente de grato sabor. Es verdad que el edificio de la Aduana también se mostraba imponente, pero perdía en algo su importancia ante la cantidad de casonas señoriales de los linajudos vecinos de Carrión de Velasco, de los cuales procedieron un Obispo, siete títulos de Castilla, tres generales y muchas otras personalidades tanto civiles como eclesiásticas¹¹⁴. Por último, como un nebuloso recuerdo frente a las costas de Végueta, está la isla de *Don Martín*. Nadie hoy en la comarca recuerda al personaje que dio su nombre a la insula solitaria. Solo los papeles viejos nos hablan de Martinillo de Poechos, el tallán intérprete de Cajamarca, a quien los conquistadores llamaron irónicos Don Martín y dieron indios de repartimiento en la comarca de Huaura¹¹⁵.

CHANCAY

Chancay, llamada la villa de Arnedo por un lugar que en España señoreaba el Virrey Conde de Nieva, fue fundada en diciembre de 1562 por el capitán Luis Flores en el paraje denominado Tambo Blanco¹¹⁶. Por razón de esta presencia tardía, Cieza de León se conforma con escribir lo siguiente: "*Cuatro leguas más adelante [de Huaura] están los farallones; córrese de la punta que hace la tierra con ellos nordeste sudeste; ocho leguas en la mar está el farallón más forano; y están estos farallones en ocho grados y un tercio. De allí vuelve la costa al sudeste hasta la isla de Lima*"¹¹⁷. En otras palabras, para Cieza no existe Chancay, solamente la tierra de los farallones.

El puerto nunca fue famoso por vivir opacado entre el Callao y Huaura. A pesar de ello se especializó en el tráfico de trigo, grano con el que surtía a la Ciudad de los Reyes a decir del mercedario Murúa¹¹⁸. El franciscano Córdova y Salinas menciona con cariño a la región pero añade muy poco a lo que nos interesa¹¹⁹. Será el hebreo innominado quien finalmente se decida a contarnos que Chancay tenía unas cien casas de españoles y muchas de indios, siendo notable su puente de piedra sobre el río y la gran riqueza del valle en azúcar, trigo, maíz y algún vino, frutas y aves, ganados y también leña, todo lo cual iba a parar a la Ciudad de los Reyes. Eso sí, advierte en tono muy prudente, pasado el río de Chancay de Norte a Sur se comienza a subir la famosa Sierra de la Arena de cuatro leguas de largo sin contar una del ascenso; pero vencido el arenal se baja a Ancón donde el viajero se divierte con la visión de los muchos pescadores con sus barcos que sacan del mar toda clase de pejes siempre para llevar a Lima¹²⁰. La descripción, pues, no se contenta con Arnedo y su Sierra de la Arena —madriguera de negros cimarrones— sino que nos trae hasta Ancón, en las afueras capitalinas.

Según el Padre Cobo, Chancay era renombrado por su manteca de cerdo, buscado por la calidad de sus guayabas, temido por la voracidad de sus ratones y admirado porque "*de unas barrancas de junto a la mar, destila cierta agua que se va convirtiendo en piedra*"¹²¹. La última afirmación, a no dudarlo, es algo dura de creer.

CAÑETE

"*Prosiguiendo la costa adelante, a siete leguas andadas, entramos en el valle ancho y fertilísimo llamado Guarco de los*

indios, y de nosotros Cañete, por un pueblo que en él se fundó, llamado Cañete, de españoles, respecto del Marqués de Cañete el viejo, de laudable memoria, que fue quien le mandó poblar"¹²². Y Lizárraga, autor del que extractamos estas líneas, añade: "*Tiene puerto, aunque no muy seguro*"¹²³.

El puerto de Cañete era a la sazón uno de los más pintorescos del Perú. Las crónicas, principalmente la de Cieza, nos refieren que había en él una recia fortaleza que dominaba la mar. Esta fortaleza estaba pintada de verde claro y desde el océano cobrada un matiz azulino. Con el tiempo su estado conoció la ruina, pero para los marineros de entonces —impresionados de veras por ese baluarte que parecía una montaña— su presencia brindó un nombre propio al puerto y por eso pasó a ser conocido como el puerto del "*cerro azul*". A Cerro Azul, pues nos referiremos en adelante cada vez que mencionemos a Cañete¹²⁴.

Cerro Azul resultó así el primer puerto del Perú defendido por una fortaleza. No en vano afirmaba Lizárraga: "*tiene una fortaleza que guarda el puerto facilmente*"¹²⁵. Tampoco escapó el baluarte al ojo observador de Cieza, quien comparando a la del Huarco con la fortaleza de Sacsahuamán escribió: "*Y donde es esta fortaleza y lo que ha quedado de la del Cuzco, me parece a mí que se debía mandar, so graves penas, que los españoles ni los indios no acabasen de deshacerlas, porque estos dos edificios son los que en todo el Perú parecen fuertes y más de ver, y aún, andando los tiempos, podrían aprovechar para algunos efectos*"¹²⁶. Pareciera como si Cieza de León estuviera intentando a los corsarios.

En el puerto de Cerro Azul, según cuenta Murúa, eran frecuentes los embarques de trigo¹²⁷, informándonos a su vez el Padre Cobo que las piedras de las canteras cañetanas llegaban a Lima por mar¹²⁸. En Cerro Azul, puerto de singular abundancia, existían "*pejerreyes de dos palmos*"¹²⁹ así como otros peces más que grandes que alcanzaron fama de eximios pescadores a los indios del lugar. Esto no sólo lo asegura el Padre Acosta¹³⁰, sino que el lucana Huamán Poma nos dibujará a los lugareños en sus barcas arrojando las redes y remando sobre las aguas, mientras en el cielo multitud de aves marinas revolotean en procura de alimento. Hoy las aves allí casi no se ven, sin duda porque los grandes bancos de peces tampoco están presentes¹³¹.

CHINCHA

Chincha, nombre famoso en la disputa de los Gobernadores Francisco Pizarro y Diego de Almagro, fue el puerto azoguero

LOS PRIMEROS PUERTOS

de mayor prestigio en el Perú. Estuvo estrechamente vinculado a las minas de Huancavelica y por tanto a los nombres de localidades como Villa Rica de Oropesa y Castrovirreina. Murúa nos relata esta situación al describir cómo de los socavones de Huancavelica se sacaba el azogue (también llamado mercurio, cinabrio o bermellón), lográndose muchos millares de quintales, los cuales se llevaban a lomo de llama —como dibuja Huamán Poma— al puerto de Chíncha, donde se embarcaban en los barcos azogueros para Arica, desde donde con auquénidos o mulas los subían a Potosí. Todo esto se hacía porque con el azogue se beneficiaba la plata mejor que con cualquier otro cuerpo, siendo famoso el método del patio traído al Perú a fines del XVI por el español Fernández de Velasco, el cual tenía por base de su funcionamiento el mercurio. Y como Potosí era el cerro que poseía la cara de piedra y el corazón de plata, todo el azogue de Huancavelica que se embarcaba en el puerto de Chíncha resultaba poco¹³².

Un testimonio moderno confirma la aseveración del mercenario: *“Huancavelica llegó en su tiempo a su más alto grado de prosperidad. En Abril de 1594 le dice D. García [Hurtado de Mendoza, Marqués de Cañete] al Rey que es tanta la abundancia de azogue que sin los 5,500 quintales que por su orden ha enviado a México, quedan 15,000 almacenados en la Villa Rica, 3,000 en Chíncha, puerto por donde se remitían a Arica, 5,600 en este lugar y más de 3,000 en Potosí. Tan halagüeños resultados permitieron abastecer el mercado interior y aún exportar a la Nueva España cada año cerca de 2,000 quintales”*¹³³. Lo interesante aquí es comprobar que todo el azogue huancavelicano salía por el puerto de Chíncha.

El Judío Anónimo se ocupa del puerto chinchano con léxico aportuguesado y secreta intención de ser leído en Amsterdam. Dice que es *“bon puerto de mar”*¹³⁴, población de indios, y punto de gran movimiento azoguero, pues por allí, zarpaba a Arica para seguir a Potosí todo el cinabrio huancavelicano que beneficiaba el gran centro argentífero. Y el hebreo añade que las llamas y alpacas que bajaban de Huancavelica con bermellón tornaban a su punto de origen cargadas con los excelentes vinos de Pisco e Ica. El puerto chinchano, en sí, se identificaría con Tambo de Mora, hoy lugar bastante abandonado, totalmente despoblado de indios y en cambio habitado por los descendientes de los esclavos negros.

PISCO

En una bahía con fama de tesoros escondidos, según el cronista Alonso Borregán, y bajo un cielo azul reputado fiel reflejo

de su mar, está el puerto de Pisco (del quechua *pisco*, que significa ave) que en sus orígenes ostentó el nombre yunga de *Sangallán*. Cieza nos describe así a Sangallán y sus alrededores: *"Digo, pues, que, saliendo las naos del puerto de la ciudad de los Reyes, van corriendo al sur hasta llegar al puerto de Sangalla, el cual es muy bueno, y al principio se tuvo por cierto que la ciudad de los Reyes se fundara cerca dél; el cual está della treinta y cinco leguas, y en catorce grados escasos de la equinocial a la parte del sur. Junto a este puerto de Sangalla hay una isla que llaman de Lobos Marinos... Cerca desta isla de Lobos hay otras siete o ocho isletas pequeñas, las cuales están en triángulo unas de otras; algunas dellas son altas, y otras bajas, despobladas, sin tener agua ni leña ni árbol ni hierba ni otra cosa, sino lobos marinos"*¹³⁵.

El Padre Lizárraga omite noticias del puerto pero se detiene en el valle para decirnos que sus moradores obtienen mucho pescado y producen buen vino, dones a los que añadía frutas de primera calidad como granadas, membrillos, higos y melones¹³⁶. Fray Martín de Murúa insiste en la calidad del vino de Pisco y aclara que se embarcaba en botijas¹³⁷; mientras fray Antonio de la Calancha retrocede a las "viñas fecundas"¹³⁸ para explicarse la presencia de tal licor en el puerto. La fama era, a no dudar, justificada, porque cuando pasó por allí la armadilla de Pedro Sarmiento de Gamboa que iba al reconocimiento del Estrecho de Magallanes, a pedido de los marineros y aun de los oficiales se adquirieron doscientas botijas de vino iqueño, a cuatro pesos y medio la botija, repartiéndose la adquisición entre la capitana y la almiranta, por partes iguales, y dentro de las naves inclusive se repartió por cada tripulante¹³⁹.

Otro cronista —acaso por confusión con la *paraca*— al hablarnos de las islas guaneras del litoral iqueño, escribe: *"Enfrente del puerto de Pisco, tres o cuatro leguas la mar adentro, hay algunas de estas isletas, de las cuales, cuando sopla viento recio de la mar, saca tan gran cantidad de guano, que oscurece el aire, y atravesando aquel trecho de mar, trae mucho a la costa como polvo sutil de color amarillo, y polvoreando con él las hierbas, las marchita y seca cuando es mucha la cantidad que cae sobre ellas"*¹⁴⁰.

Siempre dentro de un paisaje muy verde, entre el mar azul y el arenal amarillo, Pisco se presenta como un lugar privilegiado para la agricultura y que en los momentos de peligro contaba con la bendición de Dios. Esto último cobró mucha fuerza con el terremoto de 1604, año en que no solamente tembló la tierra sino que también se salió el mar en forma de gigantesca ola bravía. Cuenta una crónica que los moradores del puerto pidieron misericordia al cielo y entonces la encrespada

y agresiva onda se partió en dos, vertiendo sus aguas a ambos lados del puerto, penetrando mucho tierra adentro, pero respetando a la población que no salía de su asombro por estar en un mismo plano que las partes invadidas por las aguas. El prodigio no consistió sólo en una bifurcación de las aguas sino que cuando todos esperaban que al volver las aguas al mar acabaran con la ciudad, éstas se desdoblaron nuevamente y casi repitiendo el camino de su ida hicieron el de regreso. Dicen que todo se debió a una ola enorme que *"se vertió en sí misma y se recogió con las demás aguas a su centro"*¹⁴¹.

Como nota negativa a la belleza del puerto estaba el salitre costero. En efecto, resultaba *"muy perjudicial este salitre en los edificios, particularmente en los pueblos marítimos, como son los puertos del Callao y de Pisco, porque se va comiendo los cimientos de las casas, si no son de piedra dura, y en las heredades que están vecinas a la mar, porque si no hay cuidado de ir las desalitrando, se vienen a hacer estériles"*¹⁴². Acaso los efectos del salitre eran peores porque *"en la costa de la mar de Pisco y del Callao, se halla mucha arena de conchas quebrantadas y molidas: es blanca y mézclanla con cal para los edificios"*¹⁴³. Pero en los casos de prevención, a pesar de esta mezcla o argamasa conseguida con arena salitrosa, se prefería para las construcciones portuarias *"otra suerte de piedra de cal [que] se halla en algunas costas de la mar deste reino, como es en el valle de Pisco"*¹⁴⁴. Parece que entonces las piedras se mostraban reacias al salitre, más aún si en vez de la mezcla ya dicha se encajaban por medio del yeso.

Punto aparte merece en Pisco la pesca de tortugas de mar. *"Se pescan con grandes redes a modo de los atunes, cuyas puntas tiran a tierra, y suelen sacar de una redada de ochenta a cien tortugas. Su carne es de buen gusto, si bien es verdad que es comida grosera y muy parecida en el aspecto a carne de vaca. Hácense de ella potajes como de la carne, y su manteca o grasa es amarilla. Tiene una propiedad extraña la tortuga, y es que dos o tres días después de muerta y despedazada, cualquiera trozo de su carne tiembla y da latidos como si fuera carne viva"*¹⁴⁵.

Este valle de Pisco —cuyo primer encomendero fue el conquistador Pedro Martín de Sicilia— fue el puerto por donde se embarcaba la plata de las minas de Humay, Huancano, Laramarca y Santiago de los Chocorvos, Huaitará y Choclococha. Pisco tuvo, desde este ángulo, algo de población minera. Pero si con el agotamiento de las vetas se terminó esta su fama ligada al reino mineral, no sucedió lo mismo con la fama vinatera. En efecto, el vino de Pisco era *"de más cuerpo, más cubierto y a propósito para pasar la mar"*¹⁴⁶. Esto hizo que lo prefirieran

los mareantes, como lo hemos visto, pero fue también un preludio o anticipo del famoso "pisco", licor cuyo nombre rebasa hoy las fronteras del Perú.

Para concluir no nos queda sino la magnífica descripción del hebreo innominado, quien tilda a Pisco de puerto bueno y fondeable, visitado por las tardes por un viento recio que llaman los lugareños *paracas*, el mismo que no siempre dejaba incólumes las casas de los cuatrocientos vecinos españoles. El cultivo de la vid era típico de la comarca, abocándose a él tanto indios como negros. Los frailes franciscos tenían su convento algo alejado de la población y en el centro de la misma vivía el Teniente de Corregidor, pues Pisco dependía del corregimiento de Ica. Penetrando el valle se descubrían más viñas hasta el pueblezuelo de Humay, lugarejo de indios por donde pasaba el camino que llevaba a las minas de plata de Choclococha. Luego de insistir sobre las excelencias del vino del valle y de decirnos incluso que era más recio que el de Ica, el Judío nos hace retornar al puerto mas no por ello renuncia a seguir tratando de licores. Por eso dictamina en tono conocedor: "*Pisco tiene todas sus bodegas en la playa del mar y en ellas recogen los vinos que han de navegar por mar para otras tierras. Por este valle de Cóndor —entiéndase el de Pisco— tienen muy buenas casas y bodegas donde viven y recogen sus vinos, y todos por aquí son muy ricos*"¹⁴⁷. Y el tufillo del *bon vino* sigue sonando a invitación a los marinos holandeses, para que desembarquen en la aldea india de la Magdalena (Pisco Playa) y sigan a la población de San Clemente (Pisco Pueblo).

SAN NICOLAS

San Nicolás de la Nazca, a mediados del siglo XVI, no mereció el apelativo de puerto. Por eso alguien escribió por entonces: "*Desta isla [de Lobos] van prosiguiendo el viaje de la navegación, corriendo la costa al sudueste cuarta al sur. Y después de haber andado doce leguas más adelante de la isla se llega a un promontorio que nombran de la Nasca, el cual está en quince grados menos un cuarto. Hay en él abrigo para las naos, pero no para echar las barcas ni salir a tierra con ellas. En la misma derrota está otra punta o cabo que se dice de San Nicolás, en quince grados y un tercio. Desta punta de San Nicolás vuelve la costa al sudueste, y después de haber andado doce leguas se allega al puerto de Hacari...*"¹⁴⁸. Visto está que la punta dio su nombre al puerto.

Fray Martín de Murúa nos habla del vino de Nazca y de cómo se embarcaba para el Callao y Panamá, pero antes se

explayará en opiniones para darnos a entender cómo las 50,000 o más botijas de vino que los hacendados recogían no valían tanto por su cantidad sino por su calidad, pues el tal vino de Nazca era superior al de Ica y guardado algunos años se purificaba notablemente, al punto de poder competir con los vinos peninsulares de San Martín de Valdeiglesias, Toro, Ciudad Real y Cazalla de la Sierra. Y termina reiterativo: “y así, el que se saca por el puerto de San Nicolás para la Ciudad de los Reyes, tiene en ella más valor que el de Yca”¹⁴⁹. Otro catador de sotana, aunque más mesurado que el mercedario, es el dominico Lizárraga, quien se conforma esta vez con dar distancias y explicar el transporte cuando dice que dista Nazca de San Nicolás catorce leguas de secos arenales, pero aún así explica que llevan el vino en carretas a embarcar, siendo el puerto muy “seguro”¹⁵⁰. El Judío Anónimo cuyos gustos por el vino conocemos, también dice que Nazca tiene hermosísimos viñedos, todavía más, que los vinos que se logran de sus uvas son los mejores del Perú, porque ni siquiera los de España le hacen ventaja. Para que no se le descubra hablando siempre de beber pasa a referirnos la buena calidad de las pasas, llegando por este camino a alabar los higos secos. Pero comenzó hablando del puerto y por el puerto termina: está a dieciocho leguas de Nazca, a veintidos de Ica y a setenta de Lima. Acaso lo que más le molesta de él es que se llame *San Nicolás*, pero esto, naturalmente, no lo dice¹⁵¹.

Nosotros añadimos a estos datos que San Nicolás es puerto tranquilo, tanto que las embarcaciones pueden ser varadas en su playa para carenarse; sin embargo, por la gran falta de agua nunca hubo allí una ciudad, quedando todo en chozas y tolдерías de pescadores indios.

ACARI

“Desde la punta de San Nicolás vuelve la costa al sudeste, y después de haber andado doce leguas se allega al puerto de Hacari, donde las naos toman bastimento, y traen agua y leña del valle, que estará del puerto poco más de cinco leguas. Está este puerto de Hacari en diez y seis grados”¹⁵². Esta opinión meticulosa de Cieza se ve acrecentada por la del Inca Garcilaso, quien menciona al valle de Acari para reconocerlo “grande, fértil y muy poblado, que en tiempos pasados tenía más de veinte mil indios de vecindad, los cuales redujeron los Incas a su obediencia”¹⁵³. Resulta difícil convencer a los viajeros de hoy de que Acari —otrora encomienda del conquistador Pedro de Mendoza, uno de los captores del Inca en Cajamarca— fuera prérítamente lugar verde y poblado, pues actualmente es casi

un desierto y posee poca población; pero los nacidos en la zona todavía recuerdan esta época pasada de esplendor, excusando la pobreza de su suelo con el resultado de un terremoto fuerte —el de 1687— que cambió los cursos subterráneos de agua y esterilizó la comarca. Cierto o no, la tradición subsiste, aunque la verdad histórica la pone en tela de juicio.

El puerto en cuestión tuvo su momento de apogeo, aunque ya en vida del padre Lizárraga conoció la decadencia¹⁵⁴. Por eso no merece ser nombrado por los cronistas posteriores y, cuando mucho, es el Inca Garcilaso quien evoca el nombre de Acarí para salvar del olvido un episodio histórico, posiblemente el más novedoso del valle: *“Será razón, pues estamos en el pueblo, no pasar adelante sin dar cuenta de un caso extraño que pasó en el valle de Hacari, poco después que los españoles lo ganaron, aunque lo anticipemos de su tiempo; y fue que dos curacas que en él había, aún no bautizados, tuvieron grandes diferencias sobre los términos, tanto que llegaron a darse batalla, con muertos y heridos de ambas partes. Los gobernadores españoles enviaron un comisario que hiciese justicia, y los concertase de manera que fuesen amigos. El cual partió los términos como le pareció, y mandó a los curacas que tuviesen paz y amistad. Ellos la prometieron aunque el uno por sentirse agraviado en la partición, quedó con pasión y quiso vengarse de su contrario secretamente debajo de aquella amistad; y así el día en que se solemnizaron las paces comieron todos juntos, quiero decir, en una plaza, los unos fronteros de los otros. Y acabada la comida se levantó el curaca apasionado, y llevó dos vasos de su brebaje para brindar a su nuevo amigo (como lo tienen los indios de común costumbre) llevaba el uno de los vasos atosigado para matarlo, y llegando ante el otro curaca le convidó con el vaso. El convidado, o que viese demudado al que le convidaba, o que no tuviese tanta satisfacción de su condición como era menester para fiarse de él, sospechando lo que fue, le dijo: dame tu esotro vaso y bébete ése. El curaca por no mostrar flaqueza, con mucha facilidad trocó las manos y dió a su enemigo el vaso saludable, y se bebió el mortífero, y dende a pocas horas reventó, así por la fuerza del veneno como por la del enojo de ver que por matar a su enemigo se hubiese muerto a sí propio”*¹⁵⁵. El episodio, repetimos, no será principal, pero, a falta de otro mayor, sirva para la historia del puerto.

CAMANA

“La Villa de San Miguel de la Ribera, seis leguas de la Mar, en el valle de Camaná, está 113 leguas de los Reies, 22 de Are-

LOS PRIMEROS PUERTOS

quipa, a la parte de la Equinocial"¹⁵⁶. Así se refiere Antonio de Herrera y Tordesillas al valle de Camaná, cuya ciudad fue fundada por Alonso Martínez de Rivera —el 29 de setiembre de 1557¹⁵⁷—, por lo que el mercedario Murúa llama "*San Miguel de la Rivera del Valle de Camaná*", ubicándola en una ribera hermosísima rodeada de huertas y viñas, también de olivares destinados a dar sabroso aceite¹⁵⁸. Durante el Virreinato, el dominio del olivar empezaba en Camaná y terminaba en Moquegua.

Sin embargo, el puerto a través del cual salían las afamadas botijas de vino camanejo¹⁵⁹ no era para fray Reginaldo de Lizárraga sino una simple playa¹⁶⁰. Este puerto y valle, la víspera de Santa Catalina del año 1604, fueron duramente castigados por un terremoto que comprometió al océano en su labor destructora. Refiere un testimonio antiguo que en esta ocasión hizo el mar tres acometidas con sus correspondientes retiradas, penetrando el valle media legua y sembrando muerte y desolación, ahogándose 40 personas más una recua de mulas con sus arrieros y dejando en la más completa ruina al pueblo, sus viñas, bodegas y cañaverales de azúcar. A modo de compensación, en la playa quedaron en seco 30,000 arrobas de pescados, algunos rarísimos "no vistos antes en estas costas"¹⁶¹.

Fue el puerto de Camaná muy conocido por sus pejerreyes de agua dulce, que llegaron a medir hasta dos palmos, dátiles inmejorables y, sobre todo, su vino.

QUILCA

Fue el de Quilca puerto muy mentado en los primeros años de dominación española en el Perú, por haber arribado a él el marino Alonso Camargo con la única nave que llegó a este reino, de las cuatro que envió a la Patagonia don Gutierre Vargas de Carbajal, Obispo de Placencia. La nave llegó tan destrozada que se vendió en pública almoneda; es fama que de un mástil suyo se hizo el asta de bandera para la Casa del Gobernador en Lima y que las puertas del mismo edificio salieron en gran parte del casco de madera¹⁶².

Pues bien, después de haber arribado este primer barco procedente del Estrecho de Magallanes, Cieza escribió sobre el lugar: "*Por esta parte es la costa brava; más adelante está otro río, que se llama Camaná, y adelante está también otro, llamado Quilca. Cerca deste río media legua está una caleta muy buena y segura y a donde los navios paran. Llaman a este puerto Quilca, como al río; y de lo que en él se descarga se provee la ciudad de Arequipa, que está del puerto diez y siete leguas. Y está este puerto y la misma ciudad en diez y siete*

*grados y medio. Navegando deste puerto por la costa adelante se ve unas islas dentro en la mar cuatro leguas, a donde siempre están indios que van de la tierra firme a pescar en ellas*¹⁶⁴. Posteriormente el puerto sirvió para embarcar la plata de Potosí a Lima, llevándose desde las Charcas la mayor parte de ella en auquénidos *“que a faltar éstos —anota el autor— con gran dificultad se pudiera contratar ni andar en este reino, por la mucha distancia que hay de una ciudad a otra y por la falta de bestias*¹⁶⁵. Sin embargo, este tráfico decayó bastante con el surgimiento de la villa de San Marcos de Arica, puerto que terminó desplazando al de *Quellca* —según pronuncia Garcilaso¹⁶⁶— gobernando el Perú don Francisco de Toledo. Quilca, etimológicamente hablando, equivale a lugar donde hay cosas escritas.

CHULE

Escribe Cieza de León: *“Adelante deste valle de Quilca, que es el puerto de la ciudad de Arequipa, está el valle de Chuli y Tambopalla y el de Ilo... Cerca de la mar, en la comarca destes valles hay algunas islas bien pobladas de lobos marinos. Los naturales van a ellas en balsas, y de las rocas que están en sus altos traen gran cantidad de estiércol de las aves para sembrar sus maizales y mantenimientos*¹⁶⁷. Este puerto de Chule estaba a doce leguas de Quilca y, según las mediciones de la época, se situaba *“en diez y siete grados y medio largos*¹⁶⁸. Su visión era no carente de gracia, porque aparte de muchas aves marinas estaba protegido por una islilla muy apegada a tierra *“y a sotaviento della surgen las naos*¹⁶⁹.

El Padre Lizárraga parece referirse a Chule y no a Quilca cuando anota: *“Conocí en este puerto un hombre extranjero residente en él, que tenía tanta experiencia en la mar, que por distar de tierra donde los navíos daban fondo más de dos leguas, conocía este hombre cuando con toda seguridad se podía hacer desembarco; empero, en cualquier tiempo, como sean aguas vivas, tres días antes y tres días después es peligroso desembarcar. Tiene este asiento poca agua; una fuentecilla hay en él, que para deshacer la piedra de los riñones, es muy aprobada; es combatido de muchos temblores de tierra y es cosa de admiración que la mar también tiembla*¹⁷⁰.

El mercedario Murúa, hablando de Arequipa, dice: *“Tiene la mar a dieciocho leguas con un puerto llamado Chule*¹⁷¹. Esta es la distancia, precisamente, que dan las informaciones de servicios cuando nos hablan que estando Arequipa por el rebelde Francisco Hernández Girón, unos vecinos leales al Rey salieron de la ciudad al puerto de Chule, tomando allí un navío para evitar que cayera en manos de los alzados y lo enviaron luego a la

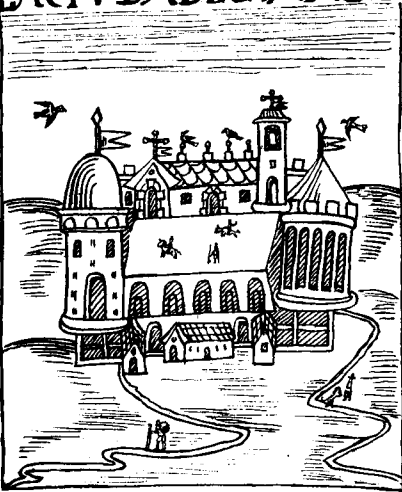
Los diversos puertos peruleros vistos por el
cronista indígena
Felipe Huamán Poma.

365

CIVDAD
LA VILLA DE PVERTOVI
EXO



CIVDAD
LACIVDADEGVAIAQVIL

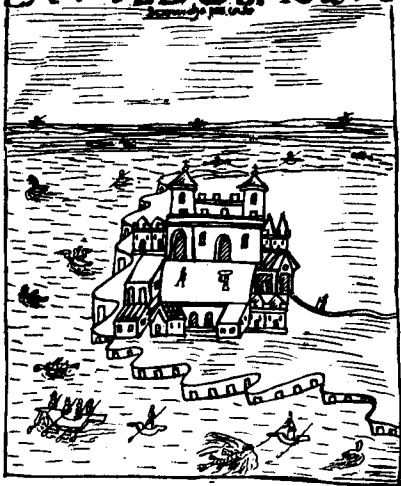


CIVDAD
LAVILLADECANETE



Los diversos puertos peruleros vistos por el
cronista indígena
Felipe Huamán Poma.

CIVDAD
LAVILLADEPISOVI



CIVDAD
LAVILLADECAMALIA



Real Audiencia de la Ciudad de los Reyes¹⁷². A comienzos del siglo XVII, Chule —que estaba 5 leguas al Norte de punta Mejía— se trasladó a Islay.

ILO

Cieza de León en su tan mentada *Crónica del Perú* es el primer cronista que se ocupa de Ilo, situándolo a unas once o doce leguas al Sur de Chule, cerca a una punta de tierra que ostenta tres farallones. Por eso escribe: "*Al abrigo de esta punta, poco más de una legua antes dello, está un buen puerto que se llama Ilo, y por él sale a la mar un río de agua muy buena, que tiene el mismo nombre del puerto, el cual está en dieciocho grados y un tercio*"¹⁷³. Antonio de Herrera, siempre seguidor de Cieza, se aparta esta vez de su opinión para escribir *Hilo*, puerto que sitúa junto a un río innominado y ubica a dieciocho grados y medio¹⁷⁴.

El jesuita Cobo nos describe Ilo como tierra de muchas lomas y algunas lluvias, por lo que el terreno se presenta ondulado y cubierto de hierba gran parte del año. Como cosa portentosa aconteció en 1619, a los 12 días de junio, un tronar y relampaguear tan intenso que espantó a cuantos estuvieron presentes, por ser la primera vez que sucedía. Los que más apreciaron de cerca el fenómeno fueron los que iban a la cosecha de las olivas, pues los olivares quedaban en la costa de la mar, habiendo testigo que aseveró haber visto las nubes más altas que de costumbre y que a truenos y relámpagos siguieron unas lluvias casi torrenciales, pues "*corrian arroyos de agua muy crecidos*"¹⁷⁵. El fenómeno, que sepamos, no se ha vuelto a repetir, aunque siempre los lugareños hablan de fuertes precipitaciones pluviales distanciadas un cuarto de siglo entre sí.

Otra catástrofe, sin lugar a dudas peor, fue el terremoto del año 1604, porque entonces se salió el mar en el puerto de Ilo y penetró media legua valle arriba, arrancó a su paso las higueras muy viejas y convirtió en pedazos de madera una fragata de 2,000 arrobas que estaba casi acabada¹⁷⁶. La noticia es interesantísima, porque nos está afirmando que en Ilo había astilleros; sin embargo, los mejores estaban en Guayaquil, puerto que contaba con madera propia, sospechando nosotros que los barcos hechos en Ilo se construían con madera de Chile.

El mismo cronista, tras hablar de la proliferación de las higueras en el Nuevo Mundo y de ocuparse de los higos godines, doñigales y blancos, terminará diciéndonos con afán informador: "*Donde se hacen mejores pasados en todo este reino es en el valle de Ilo, diócesis de Arequipa, y en el de la Quinga, que cae arriba de Pisco*"¹⁷⁷. Confesamos con honradez que ignora-

LOS PRIMEROS PUERTOS

mos lo que quiso decir el religioso con aquello de "higos pasados", quedándonos el derecho a imaginar que se tratara de higos secos aptos para ser azucarados, almibarados o, en otro caso, rociados con miel.

El Judío Anónimo, finalmente, subrayará la calidad portuaria de Ilo y los progresos de la industria vinícola. En efecto, refiriéndose a Moquegua, apunta: *"tiene esta ciudad un bon puerto. Doce leguas del mar está la ciudad, y van allí navios cargados de brea y otras cosas y mercancías y tabaco. Los lugares donde se coge vino fazen grande suma de botija y tinajas de barro y las embrean para echar el vino, porque no lo echan en otra ninguna vasija"*¹⁷⁸.

ARICA

La primera descripción de Arica se debe al Príncipe de los Cronistas, quien al hablarnos de un morro alto que se adentra en el mar formando barrancas, escribe: *"Sobre este morro está una isla, y junto a ella el puerto de Arica, el cual está en veinte y nueve grados y un tercio"*¹⁷⁹. Pero el cronista que omitiendo a la isla del Alacrán se esmera en describirnos el puerto es el dominico Lizárraga, por lo que su relato es imposible de omitir. Dice éste que la playa de Arica era muy grande y conocida por un morro que, no obstante ser de roca negra, lucía blanco por el guano de las aves. Su mole era tan imponente que los marineros que navegaban muchas leguas mar adentro la percibían sin esfuerzo. Junto a este morro gigante —Morro glorioso diríamos nosotros— estaba asentada la ciudad y puerto, que todo era una misma cosa, donde vivía el Corregidor y los Oficiales Reales así como los funcionarios del tráfico de los azogues. En Arica, por raro caso entre todas las ciudades del Perú, residían varios extranjeros, especialmente flamencos que en muchos casos resultaban de credo luterano. Como vivían encubiertos y practicando fingidamente los ritos de la iglesia de Roma, no podía la Inquisición descubrirlos, pero —lo da a entender el fraile— éstos no eran solamente enemigos de Dios sino del Rey, porque se sospechaba que tenían vinculación con los corsarios ingleses —también luteranos, a decir de aquellos tiempos, por significar anglicanos hijos de la Reforma— que tantas veces habían visitado el puerto. Los corsarios, valgan verdades, eran la pesadilla de los ariqueños. Por eso añadirá tranquilizadamente Lizárraga: *"En el morro que dijimos está puesta una atalaya y descubre más de diez leguas de mar por una parte y otra. Antes que llegue cualquier vela al puerto le ha descubierto de más de seis leguas, por lo cual de noche pueden dormir segurísimos que enemigo no entrará en él; hay en él*

*cuatro o cinco piezas gruesas de artillería, muy buena, que alcanzan una legua y más, bastante para defender la entrada al enemigo*¹⁸⁰.

Otro relato que resulta descripción impostergable es el del mercedario Murúa, fraile tampoco ajeno al temor de los corsarios enemigos de España. Empieza diciendo con su pluma abarrocada y pretensiosa que Arica distaba ochenta leguas de Potosí y que esto fue lo que le dio ventaja sobre el puerto de Chule, que era por donde con anterioridad a 1570 salía la mayor parte del blanco metal potosino. Fue el Virrey Francisco de Toledo quien, teniendo noticia del buen puerto que había junto al Morro de Arica, confió al Maestre de Campo Pedro de Valencia la población de la Villa de San Marcos de Arica, lo que el comisionado hizo sin dilación. Sin embargo, objeta el mercedario, tanto el Virrey como el Maestre debieron reparar en los aires. Murúa, como todos los hombres de su tiempo, cree en la existencia de vientos saludables o fríos e insalubres o cálidos, y como el Morro obstruye la trayectoria del viento austral (que es antártico) el lugar peca de caluroso y enfermizo, por lo que le merece el nombre de población malsana. Además, y esto no habla bien de los ariqueños, nos cuenta que en San Marcos la gente era muy glotona de frutas, defecto al que se llegaba por el calor que nace del arenal. Aparte de la iglesia mayor había convento de dominicos, el fuerte con artillería y un edificio para la munición. Esta precaución se tomó porque, cumpliendo Arica el principal punto de escala entre el Callao y Valparaíso, era puerto muy visitado por corsarios de Inglaterra, siendo Drake y Cavendish los primeros que esto hicieron. El fuerte y sus cañones debían entonces no sólo evitar un desembarco de los ingleses sino todo hurto de naves, razón por la que siempre la fortalecilla estaba atenta y pertrechada. La población así descrita fue barrida por las olas que siguieron al gran sismo de 1604, por lo que hubo de trasladarse algo más cercana al Morro y alejada del mar. De todas maneras, este alejamiento fue de corto espacio y un tanto más elevado, porque ello favoreció que los pobladores recibieran los vientos fríos y sanos del Sur, debido a lo cual se creyó ahuyentar muchas de las enfermedades. Y para terminar nos cuenta el mercedario que por marzo, todos los años zarpaban de Arica hacia el Callao dos barcos cargados de barras de plata potosina y dinero de mercaderes, todo el cual, como el metal plateado, terminaba pasando a España.¹⁸¹ La descripción, aunque larga y hasta meticulosa, merece ser leída en su versión original.

El Padre Cobo, aunque más culto que Murúa y algunos años más moderno, también sigue creyendo en la malignidad de los vientos. Y con este criterio afirma que Arica era tierra caliente

y doliente, llegando su énfasis a escribir que *“es la tierra más caliente y enferma de todos estos llanos, sólo por carecer del viento sur, a causa de un gran cerro que tiene delante y le estorba la entrada”*¹⁸². El cambio de ubicación, por lo visto, no fue una cura definitiva. Desviándose a otro tema el jesuita informa que hay piedras en Arica que por su calidad podrían competir con las de Cañete, Lisicaya y Panamá¹⁸³. Aún así, no todas son piedras para construcción, sino que las hay muy buenas para tinajeras (entiéndase que para destilar agua), fabricar morteros y otros usos relacionados a la purificación acuosa, muy explotada en esos días por predicarse que las aguas malas se curaban con las buenas piedras. Estas preciadas rocas ariqueñas eran todas de color blanco, contrastando su caliza calidad con la del negro Morro que tanto culpaban los descriptores del puerto¹⁸⁴. No puede terminar Cobo su visión porteña del puerto de San Marcos sin exponernos con asombro las curiosas embarcaciones de los indios. Se hacían con los cueros de dos lobos marinos, los que primero se cosían y luego se inflaban; tenían capacidad para sólo un pescador y en ellas éstos no temían adentrarse en el océano, pero como ocurría con frecuencia que las tales balsillas se desinflaban, cada indio llevaba un cañuto que introducía por un pequeño agujero y por allí les insuflaba tanto aire como el que había perdido. Por razón de este aire que contenían eran balsillas —así las nombran otros testimonios, acaso por ser difíciles de volcar— muy livianas, se gobernaban siempre con remo y ni por tentación sus propietarios hicieron por ponerles vela¹⁸⁵. Pueblo enfermo, tierra mala, piedras blancas y embarcaciones livianas como pelotas de viento, esa sería la síntesis que de Arica el Padre Cobo nos conserva.

Para concluir estaría la descripción del Judío Anónimo: *“De Chile se navega a Lima siempre viento a popa, porquen la mar y llanos del Perú siempre corre el viento sur... Corriendo la costa del mar se llega a Arica, puerto el más cercano de Potosí y Oruro y las demás ciudades que están en su contorno. Aquí se vienen a embarcar las gentes y oro y plata y las demás cosas que vienen de Potosí y otras partes para Lima, también van allí a parar todas las mercaderías que vienen de Lima para Potosí y más partes de arriba y todos los vinos de los llanos y otras muchas cosas. Ali va todo a desembarcarse para subirlo a la montaña. Arica está a ochenta leguas de Potosí y doscientas y veinte de Lima. Esta es villa de españoles y tiene siempre por corregidor un grande caballero que lo nombra el rey por seis años. El puerto es muy fondeable y bueno, están aquí los navíos muy seguros de mal tiempo, tienen frente una montaña que llaman morro, muy alta”*¹⁸⁶.

IQUIQUE

Iquique, puerto tarapaqueño, parece haber recibido su nombre de una isla adyacente. En sus primeros tiempos Iquique fue conocido como "el puerto de Tarapaca" y esa es la razón por la que la *Crónica del Perú* al hablar del río de Pisagua, consigna: "*Deste río hasta el puerto de Tarapacá se corre la costa por la misma derrota, y habrá del río al puerto cantidad de veinte y cinco leguas. Cerca de Tarapacá está una isla que terná de contorno poco más de una legua, y está de la tierra firme legua y media, y hace una bahía donde está el puerto, en veinte y uno grados*"¹⁸⁷.

Encomendero de Tarapacá e Iquique lo fue el conquistador Lucas Martínez Vego, otro de los captores de Atahualpa en Cajamarca. Su jurisdicción se extendió no sólo a la costa sino también a la isla de Iquique, nombrada Iquique en los documentos de los siglos XVI y XVII. Conocemos uno de ellos que se ocupa de pintarla a treinta leguas de Arica, frente al puerto que estudiamos y con muchas aves que la blanquean. Se trata de la isla guanera que los indios llaman Ique-Ique, isla cuyo producto era tan bueno que con un puñado de estiércol bastaba para que brotaran y crecieran muy lozanos tanto el trigo como el maíz¹⁸⁸. Resulta curioso preguntarnos cómo en la actualidad, incluso utilizando el mismo guano, no se logran tan prósperas cosechas que antes oscilaban entre 300 y 500 toneladas de grano, pero imposibilitados de hurgar en las fuentes más modernas, nos conformaremos —como hicieron los antiguos— con echarles la culpa a los terremotos, especialmente al de 1687. No es que esto lo creamos cierto, pero sí que a raíz de finalizar el siglo XVII el clima cambió totalmente en la costa del Perú, especialmente en el litoral meridional, lo que significó entre otras cosas, que tuviéramos que importar el trigo de Chile.

MEJILLONES

Dice Cieza de León: "*De Tarapacá se va corriendo la costa por la misma derrota, y cinco leguas más adelante una punta que ha por nombre de Tacama. Pasada esta punta, diez y seis leguas más adelante, se allega al puerto de los Moxilones [sic], el cual está en veinte y dos grados y medio*"¹⁸⁹. Y con esta afirmación pone punto final a su descripción de la costa del Perú, pues lo que sigue —según él y otros cronistas— pertenece ya al Reino de Chile.

NOTAS AL CAPITULO

1. CIEZA DE LEON, Pedro... *La Crónica del Perú*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1945.— Cap. I, p. 33.
2. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Los Comentarios Reales de los Incas*.— Lima, Imprenta Gil, 1941.— Parte I, Lib. I, cap. I, p. 5 del T. I.
3. SAMANO-XEREZ... *Relación*... en: PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Las Relaciones Primitivas de la Conquista del Perú*.— Paris, Imprenta Les Presses Modernes, 1937.— p. 64.
4. ANONIMO... *Noticias Verdaderas de las Islas del Perú*, en: PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Op. cit.*, p. 69.
5. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, Parte II, Lib. III, cap. X, p. 250 del T. IV.
6. PIZARRO, Pedro... *Relación del Descubrimiento y Conquista de los Reinos del Perú*.— Buenos Aires, Imprenta La Mundial, 1944.— pp. 18 y 23. Véase también en la p. 177 una descripción curiosa de la costa peruana desde el punto de vista geográfico.
7. MURUA O. DE M., fray Martín de... *Historia General del Perú*.— Madrid, Imprenta Góngora, 1964.— Lib. III, cap. II, p. 150 del T. II.
8. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Descripción de las Indias*.— Lima, Imprenta Miranda, 1946.— Lib. I, cap. XIV, p. 40.
9. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, caps. III y IV, p. 41.
10. *Loc. cit.*
11. PORRAS BARRENECHEA, Raúl... Nota 17 a la Crónica de: TRUJILLO, Diego de... *Relación del Descubrimiento del Reino del Perú*.— Sevilla, Imprenta de la Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1948.— p. 73.
12. BENZONI, Jerónimo... *La Historia del Mundo Nuevo*.— Lima, Imprenta de la U.N.M. de San Marcos, 1967.— pp. 51 y 52.
13. PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Nota cit.*, p. 74.
14. HERRERA, Antonio de... *Descripción de las Indias*, Cap. XVII, en: *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra firme del Mar Océano*.— Buenos Aires, Talleres Gráficos Continental, 1944.— p. 119 del T. I.
15. ANONIMO, Judío... *Descripción del Virreinato del Perú*.— Santa Fe, Imprenta de la Universidad Nacional del Litoral, 1958.— p. 21.
16. HERRERA, Antonio de... *Op. cit.*, cap. XVII, p. 118 del T. I.
17. ESTETE, Miguel de... *Relación de la Conquista del Perú*.— Lima, Imprenta Sanmarti, 1924.— p. 15.
18. RUIZ DE ARCE, Juan... *Advertencias de Juan Ruiz de Arce a sus sucesores*, en: CANILLEROS, Conde de... *Tres Testigos de la Conquista del Perú*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1953.— p. 86.
19. ZARATE, Agustín de... *Historia del Descubrimiento y Conquista del Perú*.— Lima, Imprenta Miranda, 1944.— Lib. I, cap. IV, p. 26.
20. ESTETE, Miguel de... *Op. cit.*, pp. 15 y 16.
21. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, Parte I, Lib. I, cap. I, p. 7 del T. I, y Lib. IX, cap. VIII, p. 129 del T. III.
22. HERRERA, Antonio de... *Op. cit.*, cap. XVII, pp. 118 y 119 del T. I.
23. *Loc. cit.*
24. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, *loc. cit.*
25. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. IV, p. 41.
26. ESTETE, Miguel de... *Op. cit.*, p. 17
27. ZARATE, Agustín de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. IV, p. 27.
28. HERRERA, Antonio de... *Op. cit.*, *loc. cit.*
29. *Loc. cit.*

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

27. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *El Conde de Nieva, Virrey del Perú*.— Lima, Imprenta Lumen, 1963. —Cap. IV, pp. 211 y 212.
28. GUTIERREZ DE SANTA CLARA, Pedro... *Historia de las Guerras Civiles del Perú*.— Madrid, Imprenta de Idamor Moreno, 1905.— Lib. III, cap. LVI, p. 487 del T. III.
BENZONI, Jerónimo... *Op. cit.*, pp. 41, 53, 54 y 67.
29. PORRAS BARRENECHEA, Raúl... Nota 42 a la crónica de: TRUJILLO, Diego... *Relación... cit.*, p. 86.
30. ANONIMO, Judío... *Op. cit.*, p. 21.
31. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. IV, pp. 41 y 42.
32. HERRERA, Antonio de... *Op. cit.*, cap. XVII, p. 119 del T. I.
33. LOREDO Y MENDIVIL, Rafael... *Los Repartos*.— Lima, Imprenta Miranda, 1958.— p. 279.
34. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, *loc. cit.*
35. HERRERA, Antonio de... *Op. cit.*, *loc. cit.*
36. LOREDO Y MENDIVIL, Rafael... *Op. cit.*, *loc. cit.*
37. LIZARRAGA O. P., fray Martín de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. V, pp. 25 y 26.
38. MURUA O. DE M., fray Martín de... *Op. cit.*, cap. XV, p. 205; cap. XVII, p. 211; y cap. XVIII, p. 213.
39. ANONIMO, Judío... *Op. cit.*, p. 21.
40. ACOSTA S. J., Joseph de... *Historia Natural y Moral de las Indias*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1954.— Lib. III, cap. XVII, p. 76.
41. *Ibidem*, Lib. IV, cap. XXX, p. 125.
42. HERRERA, Antonio de... *Op. cit.*, cap. XVII, p. 117 del T. I.
43. VASQUEZ DE ESPINOSA, Antonio... *Compendio y Descripción de las Indias Occidentales*.— Washington, Published by Smithsonian Institution, 1948.— Lib. III, cap. XII, p. 349.
44. LOPEZ DE GOMARA, Francisco... *Historia General de las Indias*.— Barcelona, Imprenta de Agustín Núñez, 1954.— Parte I, cap. CXXI, p. 209 del T. I.
45. *Ibidem*, Parte I, cap. CXII, p. 194 del T. I.
46. ZARATE, Agustín de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. VI, p. 29.
47. MURUA O. DE M., fray Martín de... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XVIII, p. 213 del T. II.
CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. LIV, p. 168.
48. VARGAS MACHUCA, Bernardo... *Refutación de las Casas*.— Paris. Imprenta Grevin, 1946.— p. 236.
49. ANONIMO, Judío... *Op. cit.*, pp. 21 y 22.
50. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *Francisco Pizarro, el Marqués Gobernador*.— Madrid, Imprenta Marisal, 1966.— Cap. V, pp. 58 a 64.
51. *Ibidem*, cap. III, pp. 37 a 40.
52. *Loc. cit.*
53. RUIZ DE ARCE, Juan... *Advertencias de Juan Ruiz de Arce a sus sucesores*, en: CANILLEROS, Conde de... *Tres Testigos de la Conquista del Perú*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1953 — p. 92.
54. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. IV, pp. 42 y 43.
55. *Ibidem*, cap. LVIII, pp. 179 y 180.
56. ENRIQUEZ DE GUZMAN, Alonso... *Libro de la vida y costumbres de don Alonso Enriquez de Guzmán*.— Madrid, Tipografía Moderna (Valencia), 1960 — pp. 141, 146 y 147.
57. RUIZ DE ARCE, Juan... *Loc. cit.*
58. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. VI, p. 33.
59. ACOSTA S. J., Joseph de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. XXI, p. 34.
60. COBO S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*, Lib. II, cap. XII, en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— p. 81 del T. I.
61. VASQUEZ DE ESPINOSA, Antonio... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XII, p. 350.
62. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. IV, p. 43.

NOTAS AL CAPITULO

63. ZARATE, Agustín de... *Op. cit.*, Lib. II, cap. III, p. 55.
ESTETE, Miguel de... *Op. cit.*, p. 21.
LOPEZ DE GOMARA, Francisco... *Op. cit.*, Parte I, cap CXIII, p. 196 del T. I.
64. MURUA O. DE M., fray Martín de... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XVIII, p. 214 del T. II.
65. ZARATE, Agustín de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. VII, p. 33.
66. ENRIQUEZ DE GUZMAN, Alonso... *Loc. cit.*
67. VARGAS UGARTE S. J., Rubén... *Historia del Perú*.— Lima, Imprenta Baiocco, 1949.— Cap. X, p. 210 del T. I.
68. *Loc. cit.*
69. ANONIMO, Judío... *Op. cit.*, p. 22.
70. ACOSTA S. J., Joseph de... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XV, p. 73.
71. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. I, cap. XII, p. 38 del T. I.
72. *Ibidem*, Lib. VII, cap. LI, p. 310 del T. I.
73. *Ibidem*, Lib. XIV, cap. XIV, p. 287 del T. II.
74. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. IX, p. 35.
75. *Loc. cit.*
76. VASQUEZ DE ESPINOSA, Antonio... *Op. cit.*, Lib. IV, cap. V, pp. 371 y 372.
77. LOREDO Y MENDIVIL, Rafael... *Op. cit.*, pp. 250 y 256.
78. VARGAS UGARTE S. J., Rubén... *Op. cit.*, cap. VI, pp. 129 y 130 del T. I.
79. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. XIV, p. 40.
80. MURUA O. DE M., fray Martín de... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XVIII, p. 214 del T. II.
81. ANONIMO, Judío... *Op. cit.*, p. 24.
82. VASQUEZ DE ESPINOSA, Antonio... *Op. cit.*, Lib. IV, cap. V, pp. 269 y 270.
83. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. IV, p. 43.
84. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Op. cit.*, Lib. II, cap. X, p. 168.
85. ANONIMO Judío... *Op. cit.*, p. 25.— Ver también: VASQUEZ DE ESPINOSA, Antonio... *Op. cit.*, Lib. IV, cap. III, p. 368.
86. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. IV, p. 43.
87. HERRERA, Antonio de... *Op. cit.*, cap. XIX, p. 126 del T. I.
88. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. XVII, pp. 42 y 43.
89. MURUA O. DE M., fray Martín de... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XVIII, p. 215 del T. II.
90. CALANCHA O. S. A., fray Antonio de la..., *Corónica Moralizada del Orden de San Agustín en el Perú*, en: RIVA AGÜERO Y OSMA, José de la... *Los Cronistas de Convento*.— París, Imprenta Desclee de Brouwer, 1938.— pp. 99 y 100.
91. *Loc. cit.*
92. ANONIMO, Judío... *Op. cit.*, p. 25.
93. JIMENEZ DE LA ESPADA, Marcos... *Relaciones Geográficas de Indias*.— Madrid, Gráfica Yagües, 1965.— T. I, p. 254.
94. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. LXX, p. 199.
95. VASQUEZ DE ESPINOSA, Antonio... *Op. cit.*, Lib. IV, cap. LXXXV, p. 537.
96. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. XIX, pp. 46 y 47.
97. MURUA O. DE M., fray Martín de... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XVIII, p. 216 del T. II.
98. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. IV, p. 43.
99. ANONIMO, Judío... *Op. cit.*, p. 28.— Ver también: VASQUEZ DE ESPINOSA, Antonio... *Op. cit.*, Lib. IV, cap. XXXV, p. 442.
100. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. IV, pp. 43 y 44.
101. *Ibidem*, cap. IV, p. 44
102. *Ibidem*, cap. LXX, p. 200.
103. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *Martinillo de Poechos*, en: *Revista Histórica*, Lima, 1965, T. XXVIII, p. 86.
104. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. XX, p. 47.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- 105 ANONIMO, Judío.. *Op. cit.*, p. 29.
106. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Loc. cit.*,
107. ANONIMO, Judío... *Loc. cit.*,
108. COBO S. J., Bernabé... *Fundación de Lima*, cap. XIII, en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— p. 315 del T. II.
109. VARGAS UGARTE S. J., Rubén... *Op. cit.*, cap. XX, p. 444, T. I.
110. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. IV, p. 44.
111. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. XX, p. 48.
112. MURUA O. DE M., fray Martín de... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XVIII, p. 216 del T. II.— Sorprende a estas alturas enterarse que el valle de Huaura producía trigo. pero más adelante vamos a ver que igual acontecía con el de Chancay, sin que podamos añadir nada al respecto salvo aquella tan común idea de que con el terremoto de 1687 se dejó de producir trigo en la costa peruana.
113. ANONIMO, Judío... *Op. cit.*, p. 30.
114. VARGAS UGARTE S. J., Rubén... *Op. cit.*, *loc. cit.*
115. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *Loc. cit.*
116. VARGAS UGARTE S. J., Rubén... *Op. cit.*, cap. VI, pp. 130 y 131 del T. I.
117. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. IV, p. 44.
118. MURUA O. DE M., fray Martín de... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XIII, p. 196 del T. II. Respecto a la producción triguera del valle de Chancay, remitimos al lector a la nota 112 de este mismo capítulo.
119. CORDOVA Y SALINAS O. F. M., fray Diego de... *Crónica Franciscana de las Provincias del Perú*.— México, Imprenta de la Editorial Jus, 1957.— Lib. VI, cap. II, p. 986.
120. ANONIMO, Judío... *Op. cit.*, p. 30.
121. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. II, cap. XVI, p. 121 del T. I.
122. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. XLVI, p. 89.
123. *Loc. cit.*
124. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. LXXIII, pp. 206 y 207.
125. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Loc. cit.*
126. CIEZA DE LEON, Pedro... *Loc. cit.*
127. MURUA O. DE M., fray Martín de... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XIII, p. 196 del T. II.
128. COBO S. J., Bernabé... *Historia... cit.*, Lib. III, cap. XIV, p. 119 del T. I.
129. *Ibidem*, Lib. VII, cap. XXIV, p. 300 del T. I.
130. ACOSTA S. J., Joseph de... *Op. cit.*, Lib. II, cap. XV, p. 74.
131. HUAMAN POMA DE AYALA Felipe... *El Primer Nueva Crónica y Buen Gobierno*.— La Paz, Instituto Tiahuanacu de Antropología, Etnografía y Prehistoria, 1944.— p. 1038.— Ver también: VASQUEZ DE ESPINOSA, Antonio... *Op. cit.*, Lib. IV, cap. XXXVII, p. 444 y 445.
132. MURUA O. DE M., fray Martín de... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XXIV, pp. 238 y 239 del T. II.
133. VARGAS UGARTE S. J., Rubén... *Op. cit.*, cap. XVIII, p. 388 del T. I.
134. ANONIMO, Judío... *Op. cit.*, p. 111.— Ver también: VASQUEZ DE ESPINOSA, Antonio... *Loc. cit.*
135. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. V, pp. 44 y 45.
136. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. XLVIII, pp. 92 y 93.
137. MURUA O. DE M., fray Martín de... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XV, p. 205 del T. II.
138. CALANCHA O. S. A., fray Antonio de la... *Op. cit.*, p. 103.
139. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. I, p. 18.
140. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. II, cap. XIV, p. 85 del T. I.
141. *Ibidem*, Lib. II, cap. XXI, p. 105 del T. I.
142. *Ibidem*, Lib. III, cap. V, p. 133 del T. I.
143. *Ibidem*, Lib. III, cap. XII, p. 117 del T. I.
144. *Ibidem*, Lib. III, cap. XVI, p. 121 del T. I.
145. *Ibidem*, Lib. VII, cap. XII, pp. 292 y 293 del T. I.

NOTAS AL CAPITULO

146. *Ibidem*, Lib. X, cap. XIII, p. 393 del T. I.
147. ANONIMO, Judío... *Op. cit.*, pp. 106 y 110.— Ver también: VASQUEZ DE ESPINOSA, Antonio... *Loc. cit.*
148. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. V, p. 45.
149. MURUA O. DE M., fray Martín de... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XX, p. 220 del T. II.
150. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. L, p. 94.
151. ANONIMO, Judío... *Op. cit.*, p. 105.
152. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, *loc. cit.*
153. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, Parte I, Lib. III, cap. XIII, pp. 250 y 251 del T. I.
154. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. LI, p. 95.
155. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, Parte I, Lib. III, cap. XIX, p. 275 del T. I.
156. HERRERA, Antonio de... *Op. cit.*, cap. XX, p. 131 del T. I.
157. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *La Casa de Peralta en el Perú*.— Lima, 1953; 360 pp; texto mecanografiado; tesis (Bachiller en Humanidades; Pontifica Universidad Católica del Perú; Facultad de Letras); 1953; p. 189. Ejemplar de la Sala Raúl Porras Barrenechea de la Biblioteca Nacional del Perú.
158. MURUA O. DE M., fray Martín de... *Loc. cit.*
159. *Ibidem*, Lib. III, cap. XV, p. 205 del T. II.
160. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. LII, p. 95.
161. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. II, cap. XXI, p. 105 del T. I.
162. *Ibidem*, Lib. VII, cap. XXIV, p. 300 del T. I.; y Lib. X, cap. XV, p. 396 del T. I.
163. BAYO, Ciro... *Los Césares de la Patagonia*.— Madrid, Imprenta de Juan Pueyo, 1913.— Cap. V, p. 61.
164. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. V, pp. 45 y 47.
165. *Ibidem*, cap. CX, p. 273.
166. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, Parte I, Lib. III, cap. XIX, p. 274 del T. I.
167. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. V, p. 46.
168. *Loc. cit.*
169. *Loc. cit.*
170. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. LII, p. 96.
171. MURUA O. DE M., fray Martín de... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XXI, p. 222 del T. II.
175. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. II, cap. XV, p. 90 del T. I.
173. CIEZA DE LEON, Pedro... *Loc. cit.*
174. HERRERA, Antonio de... *Op. cit.*, mapa de la Audiencia de Charcas. El mismo autor en otro momento escribe sobre el puerto "Deylo" (cap XX, p. 132 del T. I.).
175. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. II, cap. XV, p. 90 del T. I.
176. *Ibidem*, Lib. II, cap. XVI, p. 105 del T. I.
177. *Ibidem*, Lib. II, cap. XVI, p. 105 del T. I.
178. ANONIMO, Judío... *Op. cit.*, p. 105.
179. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, *loc. cit.*
180. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo... *Op. cit.*, Lib. I, cap. LIII, pp. 97 y 98.
181. MURUA O. DE M., fray Martín de... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XXIII, p. 235 a 237 del T. II.
182. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. II, cap. IV, p. 58 del T. I.
183. *Ibidem*, Lib. III, cap. XIV, pp. 119 y 120 del T. I.
184. *Loc. cit.*
185. *Ibidem* Lib. VII, cap. XVIII, pp. 295 y 296 del T. I.
186. ANONIMO, Judío... *Op. cit.*, pp. 104 y 105.— Ver también: VASQUEZ DE ESPINOSA, Antonio... *Op. cit.*, Lib. IV, cap. LVIII, pp. 479 a 482.
187. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, *loc. cit.*
188. JIMENEZ DE LA ESPADA, Marcos... *Op. cit.*, T. I. p. 252.
189. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, *loc. cit.*

Capítulo IX

EL CALLAO

EL ORIGEN DEL NOMBRE

La palabra "callao" es una de las más viejas del idioma castellano, porque proviene del celta "caliavo" y se traduce como guijo o guija —piedra pelada y chica que se encuentra en las orillas y cauces de los ríos y arroyos—, también peladilla de río, canto rodado pequeño y terreno llano y cubierto de cantos rodados, acepción esta última propia de las Islas Canarias. El vocablo celta originó también la palabra "callau" en portugués y "caillou" en francés, siendo la versión más pura el "callao" gallego, de donde, sin duda, pasó al Perú en el habla de los marineros. Esto último hace ver que no es exageración afirmar que nuestro primer puerto tiene un nombre con abolengo marino, ya que proviene de una de esas palabras que han pasado a la historia de la lengua como "marinerismos"¹.

Esta es la razón por la que los glosarios de voces marítimas y antiguas definen al "callao" como guijarro mayor que la zahorra o el cascajo; fondo y playa de guijarro, "como el Callao de Lima"². Entre nosotros usó mucho esta voz el marino y cronista Pedro Sarmiento de Gamboa, quien llega a escribir: "dimos fondo en veinte brazas, cascajal y callao menudo..."³. En otras ocasiones anotará: "Aquí... hay más de cincuenta brazas de fondo, arena y callao, y por la barranca de la tierra del norte hace playa de callao"⁴. También usará el plural cuando afirma: "hizo con sus manos un gran mojón y montón de piedras guijarros o callaos"⁵, para terminar diciéndonos de alguna costa: "por

*“toda ella hay playales de callao”*⁶. Además está añadir que Pedro Sarmiento de Gamboa era natural de Galicia y gran dominador de la fabla marinera⁷.

EL PRIMER SIGLO DE VIDA

Para empezar diciendo las cosas en orden es justo confesar que Francisco Pizarro fundó la Ciudad de los Reyes por su vecindad al Callao, esto es, al mar. Por eso cuenta fray Martín de Murúa en su bella aunque tardía *Historia General*: “*Antes que esta noble ciudad se fundase, el marquez don Francisco Pizarro, vajando de la ciudad del Cuzco, pobló en el fertilisimo valle de Jauja una ciudad, dándole vezinos y encomenderos, encomendando en ellos los yndios comarcanos, y estuvo algunos dias en ella y después, auiendo tenido noticia del puerto del Callao y de el balle de Lima, de su temple, abundancia y fertilidad, combidado de lo que le decian, pasó a uerlo y contentado en extremo, dyó principio a la Ciudad de los Reyes*”⁸.

No está claro que el Gobernador Pizarro hubiera llegado a conocer el Callao —entonces aldea de Piti-Piti habitada por yungas pescadores— pero sí que la erección de Lima se debió a su proximidad al mar. Los libros del Cabildo registran la sesión que el 29 de noviembre de 1534 tuvo lugar en Jauja, dejando constancia que en ella el Gobernador Pizarro opinó: “*que los vezinos que tenyan yndios de Repartimiento en la costa de la mar se devian de yr a poblar a la costa por el mucho daño e travaxo que los yndios de sus Repartimientos Recebian en traer los vastimentos e probisyonnes para sus amos*”⁹; y seguidamente propuso un cabildo abierto para tratar la cuestión, anticipando que ésta se desdoblaba en hacer dos pueblos —uno en la sierra y otro en el litoral— o uno solo a la orilla del océano. Los conquistadores acudieron entonces al cabildo y sus opiniones decidieron la disyuntiva. Efectivamente “*dixeron los dichos vezinos que les parecía que el pueblo principal se faziese a la mar*”¹⁰. Esto representó el final de Jauja y el comienzo de Lima. Jauja estaba a cuarenta leguas del oleaje, Lima sólo a dos. Pizarro envió a explorar el valle a Ruy Díaz, Juan Tello y Alonso Martín de Don Benito y los tres coincidieron en que la ciudad debería fundarse en ese sitio, entre otros motivos, por estar “*cerca del puerto de la mar*”¹¹. Si por “*puerto de la mar*” se estaban refiriendo al Callao, como es evidente, no cabe la menor duda de que —como dice Murúa— Lima se fundó por el Callao. Fundada la Ciudad de los Reyes empezó a existir el Callao como pequeño centro poblado por indios y españoles. Su primera mención como puerto la hace el Cabildo limeño el 6 de marzo

de 1537, fecha en que autorizó a un Diego Ruiz para que levantara un tambo o bodega que oficiara de galpón donde se metieran las mercaderías que se desembarcaban, dado que recibían notorio daño por no existir ninguna casa en qué ponerlas. *"Y fuele concedida esta licencia con condición, que si en algún tiempo la ciudad de Lima tuviese necesidad de tal tambo o mesón, lo pudiese tomar para sí, pagándole lo que hubiese edificado en él; y en muchos años no se labró otra casa más que este tambo, el cual en poco tiempo vino a poder del Cabildo de Lima, que lo proveía en quien lo tenía por bien y servía de mesón donde se albergaba y daba de comer a la gente de mar que a él acudía. Después se fueron levantando algunas bodegas en la misma playa para guardar las mercaderías que se trajinan por la mar, y como este trato se fuese aumentando, fue también creciendo la ranchería y casas"*¹².

Para 1955 residía en el sitio regular cantidad de gente, pues el 20 de setiembre de ese año el Cabildo de Lima facultó a su Alguacil Mayor Juan de Astudillo Montenegro, para que proveyese y nombrase su teniente de Alguacil, que residiese en el puerto, para que llevase allí control de las cosas que se embarcaban y desembarcaban y mirase se guardasen las ordenanzas que sobre ello tenía dadas la ciudad. El primer Teniente de Alguacil Mayor resultó serlo Cristóbal Garzón, que había tenido el aguacilazgo en el campo. Otro paso adelante lo representó el pedido que hizo el vicario de la Catedral de Lima Agustín Arias sobre que el Cabildo donase un solar para edificar iglesia y otro para las cosas del cura, merced que otorgó el Ayuntamiento el 21 de octubre del citado año 55¹³.

El 5 de enero de 1566 el Cabildo limeño, a pedido del procurador Alvaro de Torres, concedió *"al puerto de la ciudad de los Reyes"*, como entonces se le llamaba, el privilegio de tener su propio Alcalde ordinario. A partir de esa fecha el Alcalde se preocupó *"en el puerto y Callao"* de Lima, de llevar cuenta y dar razón de los barcos que entraban y salían, de los bastimentos que desembarcaban y de todo lo concerniente al movimiento naviero. Eran así mismo tareas del Alcalde vigilar el orden en las calles, controlar los mesones y tabernas, cerciorarse de que los negros carreteros y remeros se recogieran temprano y no salieran de noche a causar daño a los indios, y otras misiones secundarias. El Alcalde, para cumplir con estos deberes, usaría vara de justicia, terminando su cargo con la elección de un sucesor el primer día de enero del año siguiente. Este Alcalde, pues, fue la mayor autoridad portuaria hasta que los virreyes empezaron a nombrar Generales de la Mar¹⁴.

La primera descripción (aunque sucinta) del Callao, se debe al cronista Pedro Cieza de León, para quien más importante

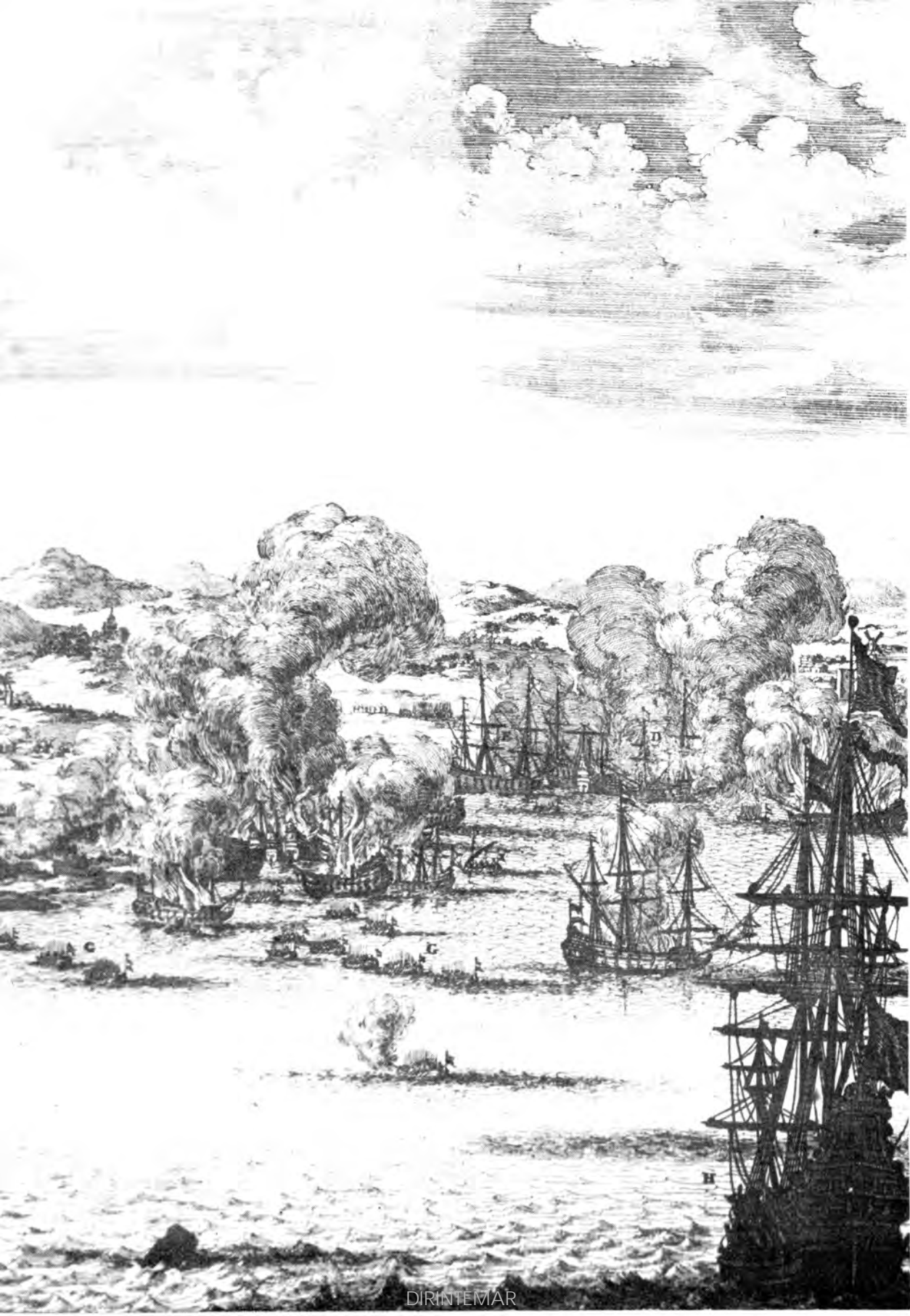
parece ser la Isla de Lima, hoy llamada San Lorenzo: *"Esta isla hace abrigo al Callao, que es el puerto de la ciudad de los Reyes; y con este abrigo que da la isla está el puerto muy seguro, y así lo están las naos. El Callao, que, como digo es el puerto de la ciudad de los Reyes, está en doce grados y un tercio"*¹⁵.

Herrera, a su vez, nos contará del Callao con relación a Lima: *"Está el Callao, que es su Puerto, dos Leguas de ella, grande, capaz, y muy bueno, adonde ai cantidad de Casas, vn Alcalde, i vna Casa de Aduana, vna Iglesia, i un Monasterio de Religiosos Dominicos: aqui se ha visto poner a enfriar el Agua, o el Vino en frascos, metidos en la Mar, de donde se infiere, que el Oceano tiene virtud de templar, i refrescar el calor demasiado"*¹⁶. Entre la primera descripción de Cieza y esta otra de Antonio de Herrera median cincuenta años: uno escribió por 1549, el otro a fines del siglo XVI. Descripciones intermedias podrían considerarse las de fray Reginaldo de Lizárraga y el soldado Pedro Ordóñez de Cevallos. Dice el predicador: *"El puerto llamado el Callao... uno de los mejores y más capaz del mundo, [es] abundantísimo a su tiempo de mucho pescado, donde jamás faltan 40 navios grandes y pequeños, y desde arriba, de Panamá, México, Chile y Guayaquil. Empero tiene un gran contrario remoroso y enfadoso y es los temblores de la tierra, que la suelen descomponer, como el año pasado sucedió uno que derribó muchos edificios, mas en breve se han tornado a rectificar muy mejor que antes, y después que se tomó en suerte por abogada la fiesta de la Visitación de Nuestra Señora, ha sido Nuestro Señor servido por intersección de su santísima Madre, no haya venido temblor dañino"*¹⁷. La descripción de Ordóñez de Cevallos también es breve: *"Dos leguas de Lima de tierra muy llana está el puerto del Callao, que es el más principal del mar del Sur, donde hallan los Virreyes a despachar las armadillas con el tesoro que viene a España, y en otras ocasiones de guerras y socorros concurren muchos navios de todas partes por la Mar del Sur, y es muy grande el trajín trato y comercio"*¹⁸.

Algo posterior es el relato del mercedario Murúa, cronista que pinta con pluma de colorista la vida mercantil de nuestro primer puerto: *"Dos leguas de la ciudad de los Reyes está su puerto, dicho el Callao a causa de las muchas piedras que ay en él. Por la plaia, y por yr creciendo a más andar, esta población, me pareció hazer capitulo della. Haze la mar en este pueblo un puerto que, aunque es playa abierta, es tan limpio, seguro y manso, que las naos que en él surjen pueden estar con sola una áncora en el, sin temer de perderse o de dar en tierra, y esto procede, que el biento que más hordinariamente corre por esta costa del mar pacífico... es el sur, por otro nombre dicho austro, y a la banda*

El Callao de Lima, puerto de la Ciudad
de los Reyes.

385





del sur tiene este puerto vna isla despoblada de hasta vna legua de largo, la qual le guarda y ampara desde deste viento, y asegura el puerto y las naos que en él están para no temer naufragio ni perdida alguna. Entre la ysla y la tierra firme se puede naufragar muy comodamente, y nauios que son de mucho porte, entran y salen por ally arrimándose más a la ysla que a la tierra. Está el puerto y aún la ciudad de los Reyes doze grados y medio más acá de la equinoctial. Ay de ordinario en él de quarenta a cincuenta nauios grandes y pequeños, porque [es] la escala más unibersal de todas las Yndias; y así raras semanas ay, que no entren en ella dos y tres nauios de diuersas partes, a desembarcar las mercaderías que traen. De Panamá siempre bienen cargados de preciosas riquezas que de España vinieron a PuertoBelo: paños, rajas, vayetas, jerguetas, terciopelos, razos, damascos, telas, brocados, ruanes, olandas y lenserías diferentes. De México también le embia nauios cargados de todo los que ally se labra, y de ynfinitas mercaderías. De la China, de Nicaragua, de Guatimala, de Huayaquil, de los valles de Trujillo y Saña vienen nauios con miel, azúcar, jauón, cordobanes, harina y sebo. De la Barranca, de Guaura, de Santa con trigo. Del puerto de Pisco y de la Nazca y Camaná con muchos millares de botijas de vino. De Arequipa y Arica, [con] barras y tejuelos de oro que vajan de Potossi. Del reyno de Chile mucha madera y tablas y, antes de la destrucción dél, cordouanes, seuo, trigo, de manera que a este puerto contrybuyen todos los del reyno sus riquezas, y a él bienen a parar, y allí se consumen, y de allí se reparten para todo él, y de aquí salen cada año por el mes de marzo o abril las flotillas que dicen, aunque mejor dijeran flotas, pues ningunas de toda Europa, Asia ni Africa son más ricas ni mayores, aunque sean pocos nauios, pues en ellos todo lo que ba son millares de barras y tejuelos de oro y otras cosas preciosas, [con] que contribuye el Perú a los Reynos de España y aún a todo el mundo".¹⁹

Y continuó el mercedario Murúa: "Tiene aquí su magestad de ordinario cinco oseis galeones suyos de armada tan bien aderezados y artillados de municiones, bastimentos, soldados y piasas de artillería, que ninguno de la mar del norte les puede llebar bentaja, y dos galeras para guarda del puerto, y en tierra puestas muchas piasas en la plaia con sus carretones y las cassas Reales a modo de fuerte con artillería y sus cubos y troneras. Ay su jeneral de mar y tierra, que reside en el Puerto, y suele yr cada año con galeones del Rey de Panamá y lleba la plata en ellos. Suele auer presidio de ducientos soldados y sus capitanes, y capitán de la artillería y artilleros, para quando se ofreziese ocación de enemigos; pero si la ubiese, erale muy fácil el socorro de la ciudad de los Reyes, porque al primer tiro de ar-

tillería que sonase, acudiría toda al remedio de qualquier suceso. Todas las noches hay en los galeones y en tierra sus guardas y sentinelas que corren la plaia. Y es tan fácil el desembarcadero, que los vateles y esquifes quedan en seco; y con çapatos de terciopelo, como dizen, se puede saltar en tierra y entrar en los vateles. Los nauios pequeños están tan serca de la tierra, que desde ella se pueden hablar muy facilmente. El temple se tiene aún por más sano que el de la ciudad de los Reyes, a causa que los ayres de la mar limpian y purifican toda la costa, y alegran con su suavidad a los moradores. La población está estendida por la playa; y es cosa notable, el aumento que a auido de veinte años a esta parte en ella, porque los más hombres de la mar viuen allí, y las contrataciones, de quantos jéneros ay de mercaderías, son de la mesma suerte que en los Reyes, y aun el tráfico y bullicio de los acarretos mayor, y ansi, sacado Potossi y la ciudad del Cuzco, es el pueblo de más jente y trato del Reino. Tiene su yglesia mayor con vicario y los mesmos combentos de religiosos que la ciudad de los Reyes, porque ay el de Santo Domingo, la Compañía, San Fransisco, San Augustín, la Merced, que van creciendo en rentas y religiosos cada día y alrededor muy ricas heredades y haciendas, que dan a sus dueños gruesos esquilmos. El camino que ay desde el Callao a la ciudad de los Reyes, es el más frequentado y pasajero de quantos ay en el Perú, porque, de día y de noche, nunca cesan de caminallo jente de a pie, de a cauallo y carretas y requas cargadas de bastimentos, y mercaderías que van y vienen”²⁰.

Todo lo dicho hizo ver a los vecinos del Callao que podían independizarse de la jurisdicción de Lima y, en 1592, pidieron a la Corona que el puerto fuese elevado a la categoría de Villa ofreciéndole para la concesión de tal merced 30,000 pesos de buen oro que fácilmente podrían elevar a 50,000. En 1594 el Virrey García Hurtado de Mendoza, haciendo ver la conveniencia de tal medida, recomendaba al Rey la dación del privilegio. El 23 de diciembre de 1595 el Soberano expidió una Real Cédula pidiendo a su Virrey las razones de su parecer. En el acuerdo se juzgó perjudicial a la ciudad de Lima la emancipación del puerto, alegando “el peligro de que el puerto se convirtiese en almacén de todas las mercaderías y bastimentos que a él llegaban y se hiciese necesario adquirirlos de sus vecinos que serian los primeros en comprarlos para beneficiarse con su venta. A ello añadía el Virrey que los cuarenta mil pesos que ofrecian por esta gracia, apenas llegaban al tercio del valor de los oficios y gajes que pedian en recompensa. Tratábase, pues, de una verdadera lucha de intereses que, como todas las del género, era de difícil solución, pues si se daba la razón a una de las partes se hería a la otra. Por ello las cosas se dejaron como estaban y no

*hallamos rastro de haberse concedido al Callao la gracia que anhelaba*²¹.

Veámos ahora la opinión del famoso Padre Cobo, quien después de hablarnos de oficiales especializados en dar carena y construir fragatas, galeotas y otras naves medianas (con maderas traídas desde Guayaquil, Tierrafirme, Nicaragua y Chile), añade que serían alrededor de cien los barcos que navegaban por el Mar del Sur, de los cuales siempre había más de cuarenta surtos en el Callao.

Para el jesuita el Callao es una gran ensenada o bahía muy ancha cuyas tres leguas de largo son capaces de albergar a muchísimos navíos. El cronista dice millares, pero preferimos frenarlo. En lo que sí se muestra veraz es en afirmar que el agua del puerto es quieta y segura, ajena a toda borrasca, por lo que nadie recuerda en el Callao un barco perdido en temporal, vale decir, estrellado contra sus costas o hundido frente a ellas. Añade Cobo que mejor sirviera como puerto si en vez de ser abierto presentara una forma más cerrada, pero esto se equilibra con la facilidad que hay para embarcar y desembarcar tanto personas como mercancías. También la frialdad del mar hace que los cascos de los buques no sean atacados por la *broma* —el terrible taredo náutico, insaciable comedor de la madera— pues se ha comprobado que los que estaban fondeados muchos años en el puerto no la tienen y los que la traen de afuera aprecian su desaparición. El frío del agua tiene también otras ventajas, que aprovechan para su comodidad los mareantes. Efectivamente, en el verano descuelgan con cordeles sus botellas y vasijas tapadas y las dejan sumergidas todo el día con el fin de refrescar su contenido. Experiencia sencilla que hoy han perdido nuestros marineros y nadie recuerda entre los porteños.

El clima para el Padre Cobo es muy bueno tanto para jarcias como para velas, pues nunca se pudren. Sin embargo, olvida de tratar de los metales, las mayores víctimas de la humedad ambiental del puerto. Aún así, reconoce que los aires del Callao son tan excelentes que los enfermos de Lima acuden a él a convalecer. En la playa hay mucha piedra para lastre, pues es menuda y redonda; lo lamentable para él estriba en que no hay cerca montañas con árboles, pues de ser así el Callao habría sido famoso por sus astilleros²². Y concluye el jesuita: *“en suma, este puerto es el emporio y como centro de todo el reino y de él como a la circunferencia las líneas salen las naos para todas partes y vuelven de viaje a parar y hacer tiempo en él”*²³.

Versión rarísima que también merece salvarse del olvido por lo valiosa y detallada es la del agustino fray Bernardo de Torres, vallisoletano del convento de Lima que tomó a su cargo la continuación de la *Corónica Moralizada* de fray Antonio de la Ca-

lancha. La pintura del Callao del Padre Torres obedece a la mitad del siglo XVII, y empieza por reconocer a nuestro primer puerto llave del Perú. Dice así: "Dos leguas de la ciudad de Lima al poniente yace el famoso puerto del Callao, plaza de armas y llave del Reino Peruano, a quien sirve como de boca por donde comunica sus grandes tesoros a España, y por su mano a todo el orbe. Está en doce grados y tercio de altura austral, clima templado, suelo fértil, cielo y aire saludables. Las Españolas que nacen en él, generalmente son hermosas, limpias, apacibles y devotas. Los varones dóciles y de vivos ingenios, más aplicados a las letras que a las armas (como todos los del Reino) o por inclinación, o por consejo, viendo el corto premio de las milicias indianas. Es el puerto más capaz, el de mayor y más grueso comercio de las costas del Sur en el indico Occidente. Su mar es pacifico y seguro, de mucha y varia pesca; su playa limpia y pedregosa, muy útil para lastrar las naos que entran y salen de él continuamente. A la parte del Sur es brava su costa, pero lo áspero de sus resacas se tiempla con la mansedumbre de dos lagunas de agua salobre, que estancadas cerca de ella crían abundancia de lizas de sabor excelente, cuya pesca, ya de red, ya de caña, es la recreación y regalo de los vecinos. A esta misma parte entre la punta de tierra que divide ambas costas y una isla, pasa el canal que vulgarmente llaman el Boquerón, con dos o tres millas de ancho, por donde entran al Puerto las embarcaciones pequeñas, que bajan cargadas de vino y otros frutos de los puertos que caen a barlovento. Corre también a la vista del puerto de oriente a poniente una pelada y seca isla, sin vena de agua viva, ni ramo alguno verde, de dos leguas de longitud, media de latitud, y más de una distante del surgidero, que, a manera de un alto y fuerte muro abriga y defiende el puerto, y sus navíos de la furia de los vientos. A la parte del Norte es más deleitoso su sitio, porque no lejos de la muralla por márgenes de verde juncia y silvestres matorrales entra en el mar un manso y claro arroyo con nombre de río, que riega sus campos y fertiliza sus vegas. A la parte del oriente que mira a la ciudad de Lima, por donde corta el camino real que baja a la marina, se extienden a una y otra banda campiñas agradables, pastos provechosos para el ganado mayor y menor que en ellos se apacientan. Más adelante se ven esparciadas a trechos quintas hermosas, amenos olivares, alegres arroyos, fértiles sembrados que deleitan la vista y divierten el cansancio del camino. La planta del pueblo es de forma cuadrada, más larga que ancha, dispuesta a compás y cordel: sus calles iguales y derechas, sus casas al uso de la Sierra [¿tierra?] de adobes y enmaderadas, más acomodadas a la utilidad del comercio que a la ostentación del fausto. El número de sus vecinos es de mil personas, sin el tercio de infan-

teria pagada que está en el presidio, con asistencia y gobierno de un general, maestre de campo, capitanes y oficiales necesarios, que le constituyen plaza de armas y frontera contra las invasiones que por mar intentasen hacer los piratas y enemigos de la Monarquía. Ennoblécenle hermosamente las fábricas, torreones, chapiteles, cimborrios y campanarios de siete iglesias y conventos que sustenta: la Parroquial, las de S. Domingo, S. Francisco, S. Agustín, La Merced, la Compañía de Jesús y el Hospicio de S. Juan de Dios. Sus fortificaciones en distintos tiempos han tenido formas diferentes, castillos, fuertes, plataformas y trincheras, hasta que el magnífico Señor D. Pedro de Toledo y Leiva, Marqués de Mancera, Virrey de estos Reinos, las redujo todas a mejor arte y a mayor utilidad y fortaleza coronando al pueblo con una inexpugnable muralla de terraplén con su camisa de piedra y cal, parapeto y banquetas, según el arte de fortificación más moderna, que sirve de reparo a las inundaciones del mar, y de terror a las armadas enemigas. La frente de la muralla a la marina se compone de cinco baluartes guarnecidos de reforzada artillería de bronce, culebrinas reales, cañones de batir y medios cañones, según los parajes y distancias, con sus traveses que se resguardan unos a otros, y a las cortinas que los dividen, y todas las demás adherentes necesarios para una fuerza real bien municionada y proveída. En medio de la cortina principal de la marina con hermosa proporción se muestra una puerta real magníficamente labrada de sillares de piedra berroqueña, cuya elegante fábrica en la muralla airosamente se descolla. El recinto de tierra tiene ocho baluartes, capaces de veinte piezas cada uno, y una grande puerta, en un través que sale a la boca del camino real coronada de un homenaje, y otras dos puertas menores, en medio de dos cortinas defendidas de dos traveses, que todo junto, unido y trabado con el recinto de la marina, rodea poco menos de una legua española. No tiene foso, porque no lo sufre la tierra, que en partes a poco trecho de en agua, pero puede suplirse su falta con la estrada encubierta.— No son menores las fuerzas que dentro del mar aseguran el puerto: porque, para su defensa y para llevar el Real Tesoro a Panamá, tiene tres galeones guerreros sin otros bejeles menores, galeras de veinticinco remos por banda, que se guardan en el obrador, para cuando la ocasión las pidiere, obra insigne del prudentísimo Señor Conde de Chinchón; algunas lanchas armadas y una grande de chata, que es una especie de embarcación perezosa, a manera de un fuerte portátil, con seis piezas de artillería y dos culebrinas reales, y es de grande efecto para infestar al enemigo que intentare invadir el puerto. La capitana real es la reina del Mar del Sur, y pudiera serlo del Norte por su hermosura y grandeza; es de mil ciento cincuenta

toneladas y capaz de sesenta piezas de artillería. La almirante es de mil toneladas y de pocas menos piezas: ambas se deben a la providencia e incansable actividad del famoso Marqués de Mancera, que llanamente nació para emprender y acabar felizmente cosas grandes: la muralla del Callao, la población y fortificaciones del puerto de Baldivia, los dos galeones reales, el nuevo beneficio y asiento de la mina de Huancavelica, la artillería y mosquetería, pólvora y municiones con que armó todo el Reino desde Buenos Aires a Lima, y desde Chile hasta Panamá, obras son heroicas, que cualquiera de ellas era suficiente ocupación de un talento grande en muy dilatado gobierno, y todas ellas las comenzó y acabó gloriosamente el inclito Marqués en poco más o menos de ocho años, en beneficio común, y servicio de su Majestad. Debida era esta breve memoria al venerable nombre de un Príncipe, cuya gran beneficencia siempre está ejecutando nuestra gratitud en tantas piedras y bronces cuantos defienden y aseguran este Reino, y ha poderse dilatar la pluma a lo que estas regiones debieran a su devoción cristiana, culto de la religión de la fe y ejemplo de costumbres, ocupara anales espaciales de gloria inmortales coronadas con un dichoso y ejemplar morir²⁴.

La verdad es que, aunque en exceso laudatorias al Virrey Marqués de Mancera, las líneas del agustino Torres nos pintan un Callao erizado de cañones y rodeado de murallas que no habíamos tenido oportunidad de conocer. El fraile, aunque barroco, es propenso al estilo heroico, y eso es, precisamente, lo que nos ha servido para conocer al agresivo Callao que ignoraron los demás cronistas.

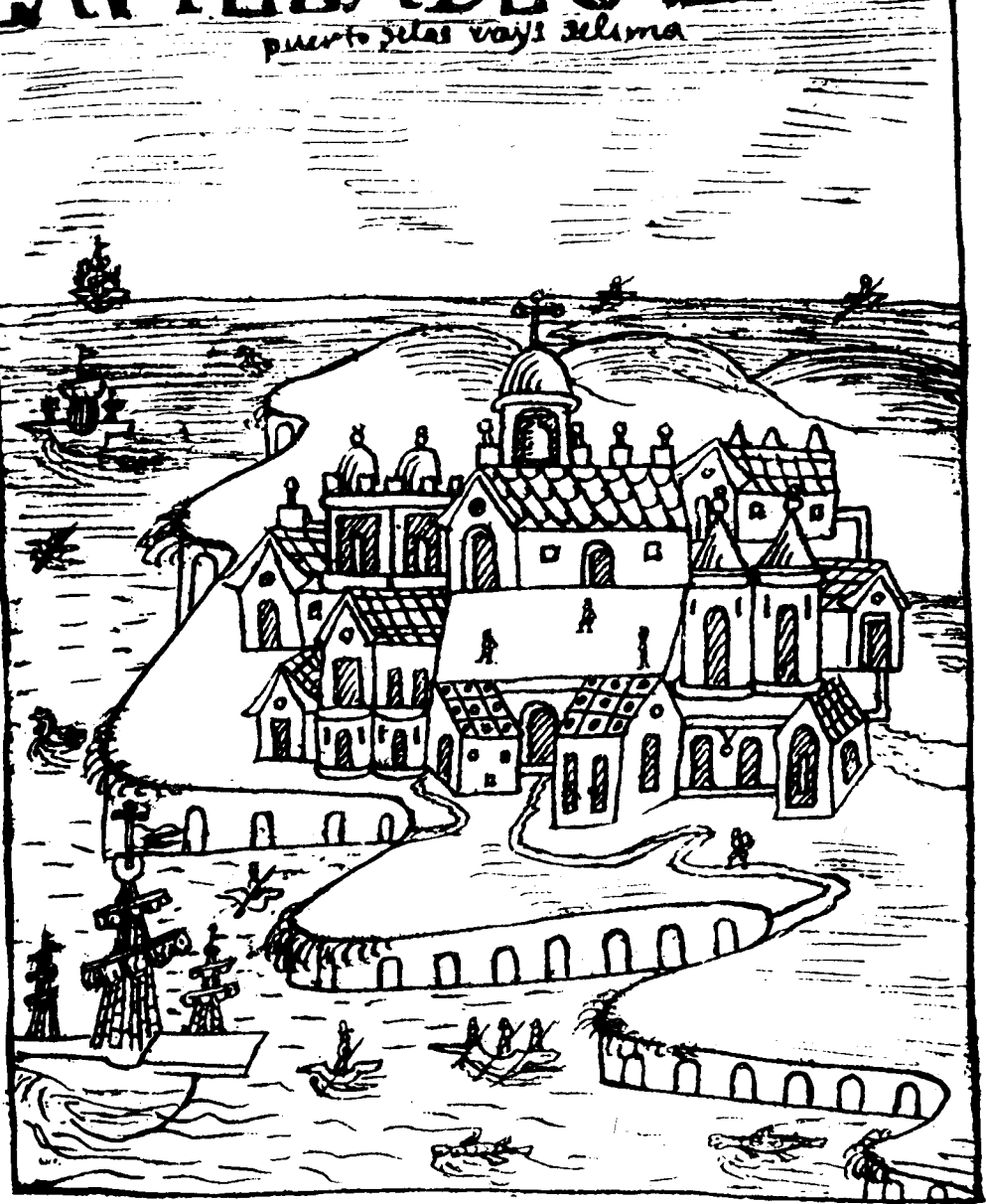
Parecido a Torres por sus desvelos beligerantes, pero algo anterior y sobre todo más frío y extenso, es el carmelita Antonio Vásquez de Espinoza, tonsurado que visitó nuestro primer puerto también en el siglo XVII. Reconoció al Callao "*arrabal de la ciudad de Lima*" y mencionó la obra de los virreyes, pero no incurrió en las alabanzas desmesuradas de Torres ni se cuidó de agradar a sus pacientes lectores.

Coincide el carmelitano con casi todos sus colegas en que el Callao está a dos leguas de Lima, construido sobre tierra llana aunque su playa es cascajo suelto a guijas menudas, de esas que sirven para lastrar navíos en la Mar del Sur. Observa que por causa de los terremotos las casas tienen grandes cimientos, albergándose en ellas unos setecientos vecinos españoles, descontando los indios y los negros. El camino que une al Callao con la capital es transitado todo el día, cruzándose los que se embarcan con los que desembarcan, lo que se lleva y lo que se trae. Las recuas de mulas son inacabables y transportan la mercadería más variada que se pueda imaginar.

El puerto del Callao, según el cronista
Felipe Huamán Poma de Ayala.

CIVDAD LAVILLADECALLAY

puerto de las vayas delima



Hombre de sotana, al volver su mirada a la población repara antes que nada en su iglesia principal, la parroquial o Matriz, pero no debía ser muy hermosa porque luego de concederle la primacía breve pasa a hablar de otros templos: Santo Domingo, San Francisco, San Agustín y la Merced, también la Compañía, que sabemos tenían los dominicos, franciscanos, agustinos, mercedarios y jesuitas. Al lado de cada una de estas cinco iglesias está su respectivo convento y en cada uno de ellos los frailes no bajan de quince. La parte caritativa del puerto corría a cargo de los juandedianos o Hermanos de San Juan de Dios, religiosos que regían el Hospital —se entiende que para atender a los vecinos y viajeros, porque los mareantes tenían el suyo en Lima—, quedando su edificio al Norte de la población. Si el número de frailes y religiosos era aumentado con el de los clérigos, tendríamos que las gentes de hábito pasaban de setenta, pero su cantidad era irrisoria al lado de los incontables mercaderes. Estos sí que ocupaban la mayor parte del Callao.

Sin embargo, el carmelita no gasta mucho tiempo en los mercantes pues prefiere las cosas de guerra, y así nos habla de molinos y depósitos de pólvora para las fortalezas que defendían el puerto. Estas no pecaban de pocas. Eran cinco y estaban repartidas del siguiente modo: una junto al Hospital, otra frente a las Casas Reales, la tercera cerca de lo que hoy es Chucuito y la Punta, y una cuarta en la isla de San Lorenzo (posiblemente en su parte septentrional pues por allí era donde entraban los navíos de alto bordo). El último fortín, acaso el primero en construirse, estaba en la desembocadura del riacho de Bocanegra, lugar donde los barcos amigos hacían aguada y los enemigos querían también llenar sus pipas; para evitar esto último, la fortalecilla defendía el codiciado lugarejo. Cuando leemos que estas fortalezas tenían sus piezas de artillería no podemos menos que preguntarnos cuántas. Sabemos que eran como dieciseis, quizás bastantes más, pero no se da un número exacto. En cambio se nos dice que eran culebrinas y medias culebrinas de bronce y que el cobre que se empleó en ellas tenía origen chileno. Todas las fortalecillas del Callao dispararían sus piezas al ingresar un barco enemigo, que nunca venía solo sino fuertemente acompañado. Entonces todo estaba dispuesto para que los quinientos soldados regulares contuvieran el ataque hasta que llegaran de Lima las treintidos compañías de hombres de armas, integradas por caballeros nobles y chacareros plebeyos, los unos con lanza y adarga, los otros con mohosos arcabuces. También formaban parte de este grupo los mulatos y negros horros pues tenían compañías propias. No lo dice el carmelitano, pero sería lo más natural, que los clérigos y frailes del puerto formaran también su compañía aparte, como entonces ocurría en la Ciudad de los

Reyes para defender los conventos de monjas del posible desembarco de los corsarios enemigos. Cierto o no, la verdad era que de todos los fuertes y compañías se hacía cargo el General del Callao, privilegiado personaje que frecuentemente era el Capitán General de la nave insignia de la Armadilla del Mar del Sur. Esta Armadilla, para terminar con lo bélico, estaba formada por una nao capitana, otra almirante, tres galeones pequeños, otras tantas galeotas y trece lanchas.

Por fin el carmelita se decide a dejar la playa. El puerto, nos dice, es bueno, hondo y seguro; sus aguas frías al punto de matar la *broma* o taredo náutico; y los vientos no malsanos, por defender al embarcadero y bahía la isla. Describe la bahía como limpia de rocas sumergidas y de bancos de arena traidores; debido a ambas ausencias es que no se conocen casos de encallamiento o naufragio. Mas esto no le quita peligro a la costa, porque está llena de guijarros, lo cual Vásquez de Espinoza tuvo ya el cuidado de advertir. El paisaje se completa cuando nos pinta a los barcos de calado mayor entrando por el Norte de la isla y a los pequeños por entre el Sur de ésta y la punta de tierra. Los primeros debieron lucir impresionantes con su velamen y gallardetes, pero los segundos suscitan especial interés por tratarse de barquichuelos pescadores. Estos entraban al atardecer, poco antes de ponerse el sol, y venían cargados de toda clase de peces, sobresaliendo los pejerreyes, anchovetas y mojarras. Era tanto el pescado que traían los pescadores chalacos que con un real cualquier limeño podía llevarse una sarta de peces²⁵.

Contrastando con la frialdad del carmelita surge la descripción "*que trata del Callao, puerto de mar de Lima, principal en todo el Perú y bueno para entrar y estar en él seguro los navios*", hecha por el célebre Judío Anónimo. El sefardita es hombre ameno, de fácil pluma y lusitanado estilo, espíritu ágil y anecdótico, informante convencido de que todo lo que dice lleva consigo la razón. Es un espía al servicio de Holanda y siempre está invitando a los corsarios neerlandeses a un desembarco en el Perú. No es, pues, un cronista más, por eso su versión es sugerente, subjetiva, y sobre todo amiga de señalar los puntos flacos. "*Está el puerto del Callao —nos cuenta— a dos leguas de Lima, tiene vecindad de hasta seiscientas casas de españoles, y tiene casas de negros e indios. Los más de los vecinos deste puerto son marineros y gente de mar. Todo está edificado a la orilla del mar, y todas las más casas questán en esta playa son bodegas de vino y almacenes de mercaderías. Por detras de la playa tiene algunas calles que van de norte a sur y otras que salen para el oriente, que también están repartidas en cuadradas, como Lima. Estas salen al campo y camino de Lima; tiene monasterio y casa de jesuitas. Todas las mercaderías y vino y madera y cuantas cosas*

han de pasar a Lima se llevan en récuas de bestias, carretas, que todo el día está el camino lleno así de acarrear las mercaderías del Callao a Lima como en llevarlas de Lima al Callao. Porque, aunque las mercaderías van al Callao a desembarcar, todas pasan a Lima, que en el Callao no hacen más que registrar para pagar los derechos del rey, que son bien pocos, y las mercaderías que han de ir por mar a otras tierras las vuelven a embarcar al Callao y así se embarcan para donde las quieren enviar. Y lo mismo se hace con la plata y oro, y todas las más cosas, así que estas dos leguas de camino son las más bien frecuentes y seguidas que tiene el mundo y por donde pasan más riquezas. Va el camino por en medio de huertas y chacras y hay en él muchas acequias de agua... Corre la costa ete [sic] Isla de Lobos [hoy llamada de San Lorenzo], que aquí hace la tierra una punta y se angosta con la Isla de Lobos, y por medio corre la mar tan angosta que no entran por aquí sino fragatas y barcos que vienen de la parte del sur para el Callao. Por aquí es la costa rasa, daquí empieza a ensancharse el puerto del Callao, que es puerto muy sebuero y [tan] limpio de bajios que pueden nel entrar y caber todas cuantos navios quisieren. Por todas las barreras que he referido, que están por esta costa, volviendo a Pachacamac tienen muchas partes por donde se baja a la mar, caminos anchos y muy acomodados. Todos los indios que vienen por los lugares referidos de Pachacamac al Callao son pescadores y pescan por toda esta costa mucho pescado, y entran a pescar en unas balsillas feitas de totora, y todas las veces que va entrando navio al Callao sale un indio en una destas balsas a reconocer y preguntar que navio es y de dónde viene y se vuelve a tierra a dar aviso. Los navios grandes que vienen de la parte del sur para entrar en el Callao dan vuelta por detrás de la isla de Lobos, y se llama Isla de Lobos porque en ella hay muchos lobos marinos. En este puerto del Callao hizo el principe de Esquilache dos fuertes en la playa del mar para defensa del Callao y puerto. No tiene Callao muros, la mar bate en las barreras que se levantan por delante de las casas reales que están en la playa. Por todas estas barreras se baja al mar, y por encima de ellas algo desviado quanto hace plaza en medio están todas las bodegas y almacenes donde entran todas las cosas que se traen por mar. Delante de las casas reales, sobre las barreras del mar habia hasta treinta piezas de artillería de bronce que de razón la habian puesto en los fuertes... Capitana y almiranta siempre están en el puerto del Callao. No salen, sino cuando tienen nuevas que hay navios de enemigos en la costa y cuando van por la plata a Arica y la llevan a Panamá, que en ir [a] Arica y bajar a Panamá se pasan de siete a ocho meses. Siempre están en el puerto del Callao más de cuarenta navios y fragatas que andan al trato por toda la

*costa del Perú y para Chile y Tierra Firme y Nicaragua y México. Sólo capitana y almiranta tienen artillería de bronce... Tiene el Callao una galera que no sirve sino de cárcel para malecheros y para negros, y aquí los sacan a trabajar en las obras del rey*²⁶.

Por último, apreciemos la impresión que del primer puerto peruano tuvo un indio serrano: el cronista Felipe Huamán Poma. Decimos impresión y no visión, porque dudamos que el lucana llegara a conocer ese "puerto de callau" del que oyó tanto; y apoyamos nuestra duda en el dibujo que su pluma ingenua nos dejó de la población porteña, donde —como en sus otros dibujos de pueblos que jamás vio— destaca la iglesia junto a la plaza mayor y muchas casas con tejados a dos aguas. Sabiendo por otros documentos que las construcciones tenían techo plano, el dibujo se nos antoja hecho de oídas, inspirado en el relato ajeno y fundado en lo imaginativo. Sin embargo, el indio descubre en el Callao situaciones y hechos que escapan a los cronistas blancos. No por cierto cuando reconoce al puerto como el principal vínculo del Perú con España y sede de una recia fortaleza terror del corsario inglés, sino cuando nos habla del carácter de los chalacos, a quienes descubre gente de nobles sentimientos, cristiana y caritativa con los pobres, así como enemigos de mentiras y calumnias. La ropa y comida son muy baratas, no hay frutas pero sí mucho pescado, hay poca agua mas abunda el vino, y la población sigue creciendo en medio de un clima templado incapaz de causarle enfermedad a nadie. Ventaja y grande del Callao —inclusive sobre Lima— es la de enterarse primero que cualquier otra ciudad del Perú de las noticias de España. Por todos lados se respira movimiento mercantil, barcos que zarpan, carretas que viajan a Lima, hombres que se mueven en las calles y fardos acumulados en espera de su turno. Todo hace ver prosperidad, riqueza, porque las ganancias de los tratos son enormes; pero así como se ha visto edificar fortunas en corto tiempo, también se ha visto su destrucción rápida, inesperada, y de este modo, mientras: "Unos salen desnudos, otros muy rricos [y] como Dios le [s] da la suerte unos lloran, otros cantan, otros ban y bienen y salen desta dicha uilla y puerto de callau"²⁷. Y el triste lucana se entusiasma y, no hallando nombre más halagador para nuestro puerto chalaco, lo llama emocionado "seuilla rrica", sin osar hacer Rímac un segundo Guadalquivir²⁸.

LA ISLA DE SAN LORENZO

Si el Callao gozó de buena fama como puerto, no debe olvidarse que ello se debió a la isla de San Lorenzo, llamada en la antigüedad isla de Lobos. Cieza de León, que recorrió la costa

con el más puro interés geográfico o se documentó sobre ella con los pilotos experimentados, llega a decirnos al respecto: *"Esta isla hace abrigo al Callao, que es el puerto de la ciudad de los Reyes; y con este abrigo que dá la isla está el puerto muy seguro, y así lo están las naos"*²⁹. Esta opinión es la que privará entre los cronistas que escriben por la misma época o en tiempo posterior. Es verdad que algunos de ellos —especialmente los soldados— no le otorgan mayor mérito y se refieren solamente *"a la yslla que está frontero del puerto del callao"*³⁰, pero otros, como Agustín de Zárate, le conceden su merecida importancia, reconociéndola como gran puesto de observación de naves que se aproximaban o lugar de confinamiento para los presos políticos, siendo el primero de estos últimos el Virrey Blasco Nuñez Vela. De este modo, *"la isla que está en el puerto de Lima"*³¹, a decir de Gómara, cobró celebridad carcelaria.

Sin embargo, habrá que esperar hasta que llegue al Perú el jesuita Bernabé Cobo para tener una descripción verdadera de la ínsula chalaca. Empezará por decirnos que encima de ella, *"a lo largo de su cumbre, suelen correr de ordinario hacia el norte nubes que en ella se forman, y al pasar por una grande abra que hace la isla antes de su remate, las va desvaneciendo el viento sur, que allí sopla con fuerza"*³². Más adelante nos informará de las canteras de piedra de la isla, de donde se sacaron las necesarias para labrar las portadas de la muralla que circundaba la capital³³. Pero luego pasa a describir la fauna parcialmente y nos habla de almejas muy blancas y tan grandes como la palma de la mano, todas muy lisas: *"de éstas unas son larguillas y otras redondas y unas mayores que otras"*³⁴. También se ocupa de la *guanaya* —hoy *guanay*— *"ave marina tan grande como una gallina, de color pardo y negro. Suelen estas aves a cierto tiempo del año venir en bandadas por el puerto del Callao, a raíz del agua, en tan grande número, que hacen una marcha en el aire en forma de faja sobre la mar, y desta manera tardan algunas horas en pasar de una parte a otra. Suelen dormir en la isla del Callao, adonde los indios pescadores las cazan de noche; y como las hallan apiñadas matan infinitas, las cuales no pelan, sino que, desolladas, las secan al sol; y déllas, así secas, hacen un guisado que llaman lagua, que para ellos es muy apetecible, aunque la carne no es de ninguna estima"*³⁵.

Finalmente, la descripción de la isla frente al puerto limense: *"Hácele abrigo contra el viento sur, que es el ordinario que sopla en esta costa, una isla medianamente alta, que corre de largo norte a sur buenas dos leguas, y comienza como media legua a barlovento de la punta de la tierra firme, dejando un*

La Isla de los Lobos, primer nombre de la
Isla de San Lorenzo.



Chicama.

Chiclapoya

Trujillo.

V I :

Chao.

Santa.

La Ba:
rurun.

Guan

Guaura

Lima
R. de
Lima

Farallones

Gua:
man
ga.

Pescadores

El Guano

Golfo de la
Luna

Pisco

Formigas

P. de
Cauala.

Isola de
lobos

P. de S.
Juan.

Troná

R E :

Arequipa

nis
ano

Troná

Camana.

Huay

Cep

EL CALLAO

canal entre bajos, capaz para toda suerte de naos. Todo el suelo de esta isla es de rocas y arenales secos; está yerma de plantas y animales por carecer de agua. La costa que mira dentro del puerto es playa limpia, con dos o tres desembarcaderos. Está siempre el mar tan quieto y bonancible dentro de esta habia que por toda ella se puede andar en una artesa, si no es cuando [soplal] viento norte, que es pocas veces y no con violencia que obligue a doblar las amarras de los navios”³⁶.

Y de este modo terminaría la atención de los cronistas peruanos sobre esa isla del puerto de Lima o isla del Callao, también llamada isla de los Lobos, que alguna vez —acaso por el mucho calor que padecen los que la caminan— se puso bajo la advocación de San Lorenzo, el santo de las parrillas. Fue atalaya de vigías y cárcel de virreyes, peñón artillado, refugio de indios pescadores y cementerio de piratas. Sin embargo, para los imaginativos observadores de su mole rígida, lejos de ser todo esto que la Historia dice, su perfil recuerda la cara, pecho y vientre de un gigante de roca dormido en el cascajal marino que sirve de fondo al hermoso Mar del Sur.

NOTAS AL CAPITULO

1. Real Academia Española. *Diccionario de la Lengua Española*.— Madrid, Talleres Tipográficos de la Editorial Espasa Calpe, 1956.— p. 234.
El Maestro Juan de Corominas en su famoso *Diccionario Critico Etimológico de la Lengua Castellana* escribe *caljabo* o *caljavom*, añadiendo que son palabras celtas que significan piedra o guijarro, de donde derivó el vocablo portugués (*calhau*) que se pronuncia (callau). Conviene advertir respecto a la primera ortografía de los vocablos celtas *caljabo* y *caljavom*, que la letra jota funciona y se fonetiza como la tercera de las vocales latinas.
2. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. II, p. 409.
3. *Ibidem*, T. I, p. 116.
4. *Ibidem*, T. I, p. 122.
5. *Ibidem*, T. II, p. 132.
6. *Ibidem*, T. I, p. 111.
7. Pedro Sarmiento de Gamboa, era de la Pontevedra (no de Alcalá de Henares como maliciosamente alguna vez declaró) y en opinión de Guillén Tato fue un "formidable poseedor del léxico marinesco".— BROMLEY SEMINARIO, Juan... *El Callao, puerto de Lima*, en: Revista Histórica, Lima, años 1962 y 1963, número XXVI, pp. 7 a 76.
8. MURUA O. de M., fray Martín de... *Historia General del Perú*.— Madrid, Imprenta Góngora, 1964.— Lib. III, cap. XIII, p. 193 del T. II.
9. Libro Primero de Cabildos de Lima.— Paris, Imprenta Dupont, 1900.
10. *Ibidem*.
11. COBO S. J., Bernabé... *Fundación de Lima*, Lib. I, cap. XXI, en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— Cap. II, p. 287 del T. II.
12. *Ibidem*, cap. XXXI, p. 355.
13. *Loc. cit.*
14. *Ibidem*, p. 356, BROMLEY SEMINARIO, Juan... *Op. cit.*, p. 25.
15. CIEZA DE LEON, Pedro... *La Crónica del Perú*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1945.— Cap. IV, p. 44.
16. HERRERA, Antonio de... *Descripción de las Indias Occidentales*, cap. XIX, en: *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra-firme del Mar Océano*.— Buenos Aires, Talleres Gráficos Continental, 1844.— p. 126 del T. I.
17. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Descripción de las Indias*.— Lima, Imprenta Miranda, 1946.— Lib. I, cap. XLII, p. 84.
18. ORDÓÑEZ DE CEBALLOS, Pedro... *Viaje del Mundo*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1947.— Lib. III, cap. XXI, p. 353.
19. MURUA O. DE M., fray Martín de... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XV, p. 204 del Tomo II.
20. *Loc. cit.*
21. VARGAS UGARTE S. J., Rubén... *Historia del Perú*.— Lima, Imprenta Baiocco, 1949.— Cap. XX, p. 443.
22. COBO S. J., Bernabé... *Ibidem*, p. 357.
23. *Loc. cit.*
24. TORRES O. S. A., fray Bernardo de... *Crónica Moralizada del Orden de San Agustín en el Perú* (continuación de la de Calancha), en: RIVA AGÜERO Y OSMA, José de la... *Los Cronistas de Convento*.— Paris, Imprenta Desclée de Brouwer, 1938.— pp. 266 a 269.

NOTAS AL CAPITULO

25. VASQUEZ DE ESPINOSA, Antonio... *Compendio y Descripción de las Indias Occidentales*.— Washington, Published by Smithsonian Institution, 1948.— Lib. IV, caps. XXIX y XXX, pp. 421 a 426.
26. ANONIMO, Judío... *Descripción del Virreinato del Perú*.— Santa Fe, Imprenta de la Universidad Nacional del Litoral, 1958.— pp. 64 a 68.
27. HUAMAN POMA DE AYALA, Felipe... *El Primer Nueva Corónica i Buen Gobierno*.— La Paz, Instituto Tiahuanaco de Antropología, Etnografía y Prehistoria, 1944.— p. 1034.
28. *Loc. cit.*
 Como complemento a todo lo dicho puede verse: CORDOVA Y SALINAS O. F. M., fray Diego de... *Crónica Franciscana de las Provincias del Perú*.— México, Imprenta de la Editorial Jus, 1957.— Lib. III, cap. I, p. 477; y Lib. VI, cap. II, p. 988. Respecto al nombre de *chalaco*, que es el que tiene el nacido en el Callao, nos acogemos a la última investigación al respecto hecha por el geógrafo peruano Javier Pulgar Vidal, quien en su *Historia y Geografía del Perú* (Lima-Editorial Ausonia S. A.— Cap. II, p. 39), escribe: "La palabra Challa en Runa Shimi significa "piedra menuda" (grava, cascajo, hormigón, ripio). La palabra 'Cchalla' en Aymará significa 'arena'. De lo cual se podría inferir que si el nombre de 'Chala' se derivase de alguna de estas voces, también tendría un significado correcto, puesto que el litoral tiene cascajo, grava, hormigón, ripio y arena. En general, la voz corresponde a la idea de entoldamiento, a la idea de zona de tierra cubierta por 'amontonamiento' de nubes. En la toponimia peruana se repite muchas veces la palabra 'Chala'. Así hay el Morro y Puerto de Chala en Arequipa; el fundo La Chalaca en el Callao; la hacienda Chalacala en Sullana; el caserío Chalacos en Sechura. Pero lo más importante es que, desde la antigüedad, los naturales del Callao reclaman para sí el gentilicio de 'Chalacos', o sea, 'hombres naturales de la Chala', vocablo que correspondería a nuestra actual idea de 'costeños'. De idéntica manera reclaman para sí el nombre de 'Chalacos' los vecinos del caserío sechurano que entre los habitantes del valle del río Piura son los más próximos al mar. Según esto, nuestra opinión es que así como el nombre del Callao sería de origen castellano, el nombre de chalacos sería de típico abolengo quechua".
29. CIEZA DE LEON... *Op. cit.*, cap. IV, p. 44.
30. BORREGON, Alonso... *Crónica de la Conquista del Perú*.— Sevilla, Imprenta de la Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1948.— p. 61.
31. LOPEZ DE GOMARA, Francisco... *Historia de las Indias*.— Barcelona, Imprenta de Agustín Núñez, 1954.— Parte I, cap. CLXII, pp. 273 y 274 del T. I.
32. COBOS S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*, Lib. I, cap. X, en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— p. 34 del T. I.
33. *Ibidem*, Lib. III, cap. XIV, p. 120 del T. I.
34. *Ibidem*, Lib. VII, cap. II, p. 287 del T. I.
35. *Ibidem*, Lib. VIII, cap. IX, p. 317 del T. I.
36. COBO S. J., Bernabé... *Fundación*... cap. XXXI, p. 357 del T. II.

Capítulo X

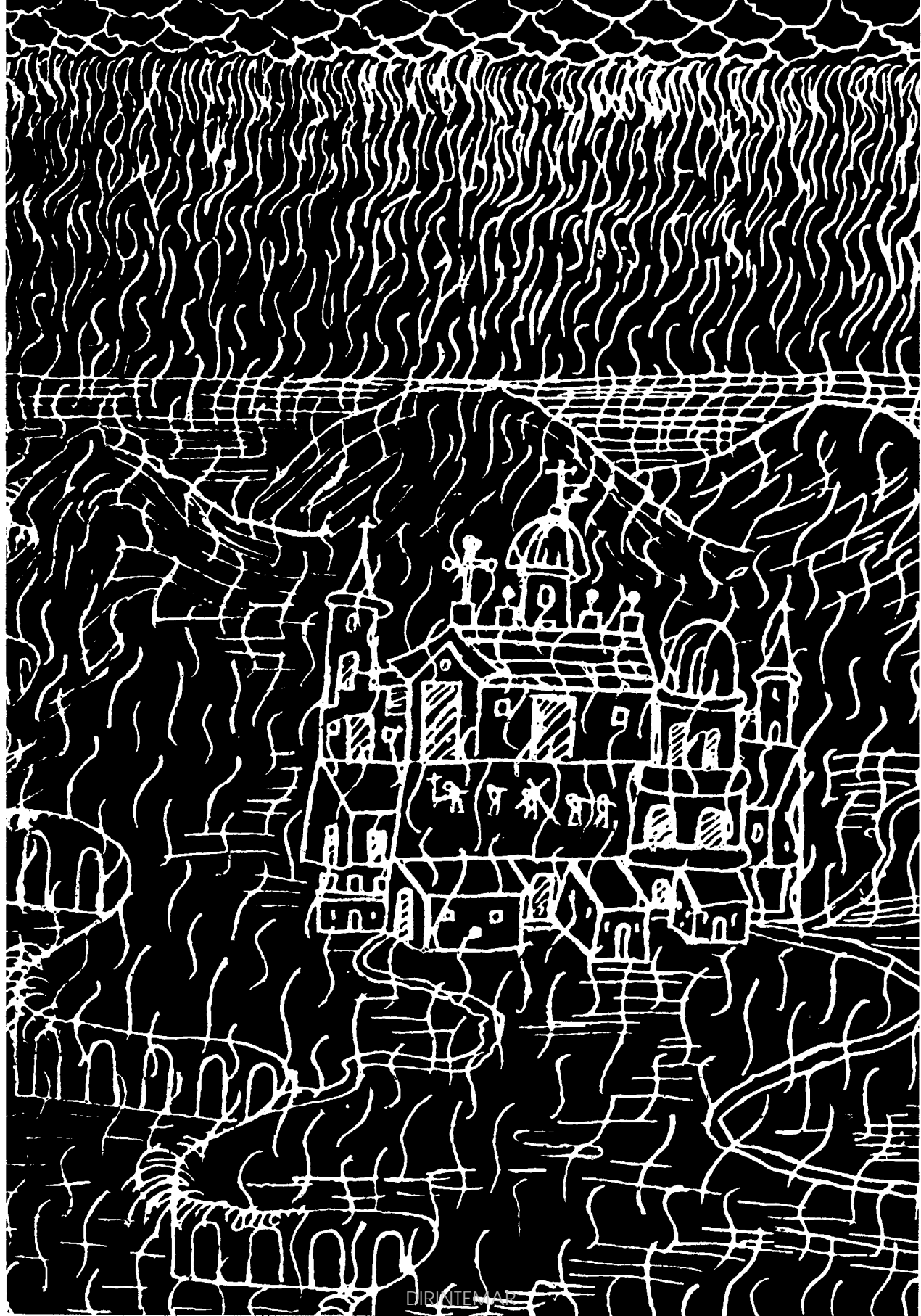
LOS TERREMOTOS Y EL MAR DEL SUR

Los movimientos sísmicos —en muchos casos vinculados al mar— son y han sido tan frecuentes, que echándose mano de la exageración bien podría afirmarse que forman parte de nuestro paisaje telúrico. Durante la etapa virreinal hubo sismos grandes y pequeños, destacando como principales los de 1552, 1553, 1578, 1582, 1586, 1600, 1604, 1609, 1619, 1630, 1650, 1655, 1678, 1687 y, acaso el más terrible de todos los recordados en Lima, el de 1746. Cabe aclarar que muchos de estos movimientos tuvieron por epicentro al entonces llamado Mar del Sur, pero por escapar a los límites cronológicos del siglo XVI, nos vemos en la imposibilidad de tratarlos a todos, mencionando algunos del siglo XVII solamente por los catastróficos estragos que ocasionó entonces el océano. Hecha esta aclaración pasamos a consultar a los cronistas y diversos testimonios que tratan de tan crueles momentos.

Una cita del mercedario Murúa puede servir para valorar la importancia de los movimientos sísmicos en el litoral peruano. Explica ella que los temblores grandes son tan fuertes que derriban las casas y asolan extensos lugares¹, sumándose a su opinión la del dominico Lizárraga, quien ingenuamente sostiene que los temblores anuncian su proximidad porque *“a la puesta del sol o dos horas antes a la parte de la mar, hay una varda (así la llaman los marineros) de nubes que corre de Norte a Sur”*², lo cual sería señal segurísima de que esa noche o al siguiente día ocurrirá un temblor. La advertencia puede ser sincera —a pesar de que no hemos logrado desentrañar el significado de “varda”—, pero lo que sí resultan difíciles de cons-

tatar son esas nubes que, contrariando al viento austral, viajan con rumbo antártico. Aún así, Lizárraga hilvana historias que imponen respeto, como las que se refieren a la ruina de las ciudades chilenas de Concepción, Imperial, Villa Rica, Osorno y Valdivia, dándose por vez primera el caso de un navío que el mar arrojó tanto trecho dentro de la costa, que nunca más se pudieron servir de él³. El trágico episodio de la nao varada tuvo oportunidad de conocerlo el Perú en carne propia algunas veces más durante su etapa virreinal. El Callao, primer puerto del virreino, fue siempre un lugar muy castigado por los sismos, a pesar de —como pensaban los antiguos— quedar lejos de la cordillera. Entonces se indicaba a muchas cosas como causas de los terremotos y la palma de las posibilidades se la llevaban los volcanes. Sin embargo, el Callao carecía de ellos, pudiéndose culpar de la intensidad de sus terremotos tanto a su suelo casajoso como al hecho de quedar vecino a una lengua de tierra. Lo evidente es que hoy no posee el Callao —salvo el asísmico Real Felipe— un solo edificio virreinal. Conozcamos, pues, la primera vivencia de un terremoto en el gran Puerto de la Ciudad de los Reyes, como en algunos documentos se le titula. La versión es moderna y pertenece al historiador Vargas Ugarte, quien la extractó de viejos manuscritos: *“el terremoto de 9 de julio de 1586 sorprendió al Virrey (Conde de Villar Don Pardo) en el Callao y estuvo a punto de ser víctima del mismo. El edificio que hacia de Casas Reales había quedado muy maltrecho en el temblor de 1584 y el Conde se hospedaba en otras, distantes muy poco de la orilla, que se derrumbaron minutos después de haber logrado él, su hijo y dos criados que les acompañaban ponerse a salvo en un patio. La ruina en el Callao fue general, llegando el agua hasta la plaza del convento de Santo Domingo, cuya iglesia resistió bien las sacudidas. Al siguiente día, pues el terremoto ocurrió entre las siete u ocho de la noche, recibió aviso del Corregidor de Lima, D Francisco de Quiñones, que la ciudad había quedado asolada y, el sábado, día en que entró en ella pudo por si mismo darse cuenta del estrago, el cual, dice al Monarca, no se podrá reparar en diez años ni con dos millones de pesos. Sintióse el fenómeno desde Trujillo hasta Caravelí y en muchos lugares el mar penetró en la tierra, especialmente en Chincha, donde llegó muy cerca del depósito del azogue. El Palacio quedó inhabitable y el Virrey hubo de retirarse a la huerta de los franciscanos, donde había algunos aposentos, aunque ruines, y puerta con independencia de la usada por los frailes. Hubo que hacer alguna obra y habilitar una capilla vecina para la sala de audiencia, repartiéndose las demás oficinas como mejor se pudo. Entre tanto, dió orden para que se activaran las obras del Palacio y envió a Guayaquil un galeón para*

El puerto de San Marcos de Arica y la explosión
del volcán de Omate: obsérvese la procesión
de penitencia en la Plaza Mayor.
(Dibujo del cronista indígena
Felipe Huamán Poma).



La piedad de los esclavos negros del litoral se
acrecentó con los terremotos.
(Dibujo del cronista indígena
Felipe Huamán Poma).



que trajese la madera necesaria. Como era costumbre en semejantes lances, la ciudad una vez repuesta de la conmoción producida por el terremoto, decidió agradecer al cielo el haberse librado de una ruina total. Hízose una solemne procesión de acción de gracias el 13 de julio, desde la Catedral a San Francisco y el Cabildo secular se obligó a guardar la fiesta de la Visitación y ayunar su víspera⁴. El sismo, finalmente, inutilizó muchos barcos estrellándolos contra tierra, lo que se tradujo luego como un enflaquecimiento en el comercio marítimo que sumió al virreinato en prolongada carestía de artículos de primera necesidad.

Impresionantes son también a estas alturas la erupción del volcán de Quito, el Pichincha, que vomitó agua y ceniza al punto de impedir el tránsito por las calles de la ciudad. El hecho acaeció en 1575 y *"llovió en tantas leguas, que alcanzó hasta la Mar del Sur, cuyas costas, por donde menos, distan más de cincuenta leguas de aquel volcán, donde a los que a la sazón navegaban por aquel paraje, les fue necesario alijar los navíos de la mucha ceniza que les cayó dentro"*⁵. Otra tragedia similar, aunque de mayor envergadura, fue la que el 18 de febrero del año 1600 comenzó a vivir Arequipa a raíz de la *"reventazón"* del volcán de Omate. La ceniza cayó en tal cantidad en esa fecha y las siguientes, que los días parecían noches a causa de la oscuridad, se abrió la tierra estrepitosamente y los animales del monte bajaron a la ciudad y corrieron por sus calles presas de terrible pánico. Hubo truenos y relámpagos por dos semanas y aún más tiempo, sin que con ello amainara la lluvia de ceniza ni cesara de temblar la tierra. Los *"bramidos"* del volcán de Omate *"oyéronse a doscientas leguas de distancia, y en la ciudad de Lima, que está ciento y sesenta y cuatro leguas del volcán los oímos tan claramente cuantos entonces nos hallamos en ella, que tuvimos por cierto que la armada real, que pocos días antes había partido del puerto del Callao en busca de un corsario que había entrado a esta mar del Sur por el estrecho de Magallanes, se había encontrado con él, y que los truenos que oíamos eran de la artillería que en la batalla se disparaba"*⁶. La armada en cuestión se componía de tres bajeles gruesos al mando de don Juan de Velasco e iba contra el corsario holandés Oliverio Nort. El encuentro no llegó a realizarse, pero en Lima —tal era el estruendo— pensaron que se estaba librando en toda regla una batalla naval.

La verdad es que sólo se creía que los sismos se engendraban en los volcanes y los pueblos miraban al océano como a inofensivo vecino. Todavía más, los cronistas coloniales se preguntan por qué extraña razón la costa tiembla tanto si no hay volcanes en ella. Era gente que desconocía el círculo de fuego o anillo

ígneo del Pacífico y miraba, en cambio, a la sierra del Perú como un mundo distinto del litoral peruano. Para los antiguos era lógico que pudieran temblar las rocas en su base tambaleante, pero era inexplicable por qué ocurría lo mismo con los desiertos de arena. En la Sierra eran esperables los temblores porque hasta otro ritmo tenían sus estaciones, pero en la Costa no podía ser distinta cosa que castigo de Dios por los muchos pecados que se cometían. Y con esta piadosa reflexión si no verdadero complejo de culpa, satisficieron su curiosidad por los movimientos telúricos. Aún así, los sismos no dejaron de inquietar a los dueños de tales pensamientos, comprobando con fundamentada razón que temblores y terremotos sacudían no sólo las costas del Perú sino también las de Chile, corriendo sobre la arena y los valles más de ochocientas leguas y siempre con frecuencia, porque no pasaba año en que no temblara el litoral. Es verdad que había unos temblores más fuertes que otros, pues mientras los débiles abarcaban cien leguas de costa por treinta de penetración, los otros penetraban la tierra ochenta leguas y castigaban la costa quinientas, *“que todo este gran pedazo de tierra se mueve y ondea con un temblor a guisa de las olas del mar embravecido y tempestuoso”*⁷. La comparación, si vamos a ser sinceros, no puede ser más marinera. La versión popular, entiéndase la terrestre, llegó a descubrir las épocas preferidas de los temblores y terremotos y hasta acuñó un refrán que en Lima tenía fama de aforismo. Decía así: *Entre el veranito de San Juan [24 de junio] y los fríos de San Andrés [30 de noviembre]... el cordonazo de san Francisco [4 de octubre]*.

Andando los años el mar dejó de ser el vecino ajeno a los terremotos y cobró justa fama de colaborador de los sismos. Sucedió esto, sobre todo, a raíz del terremoto ya citado de Valdivia, en Chile, movimiento terráqueo que *“hizo crecer la mar y salir de sus límites por gran trecho, dejando en seco los navios bien lejos de donde estaban surtos, y otras muchas cosas espantosas y extrañas”*⁸. También el mencionado terremoto del Callao ocurrido en 1586 se vinculó tragicamente con el océano, porque *“alborotóse la mar, y hizo el mismo movimiento que había hecho en Chile; acometió a la tierra, y saliendo de sí, se entró por ella gran espacio, cubriendo los campos y heredades con gran pavor y daño de sus dueños”*⁹. A este cuadro aterrador se sumó el hecho de que las campanas empezaron a tocar solas en lo alto de las iglesias, cosa que llenó de espanto a cuantos lo vieron y oyeron.

Parece que el autónomo sonar de las campanas siempre ha sido señal de gran tragedia. En el Perú el tañer de los bronce servía para medir la intensidad de los sismos; en el mar, cuando

en la oscuridad nocturna sonaba la campana por acción del temporal, era porque el barco peligraba. A riesgo de apartarnos de la costa perulera intuimos el origen de este miedo marinero en el supersticioso mundo gallego que surgió de marineros a Mendaña y a Sarmiento de Gamboa. Allí todavía los pescadores temen escuchar las campanas que —según ellos— norman el desfilar de los difuntos náufragos sobre las olas fosforescentes. No decimos que los broncees del Perú y Galicia tengan mayor afinidad, pero sí que campana que tañía sin campanero no era campana de fiar.

Otro terremoto famoso fue el del 24 de noviembre de 1604, el cual castigó la costa peruana desde Huarmey hasta Arica.

En el Callao, una vez más, las casas se abrieron como granadas maduras y las torres se desplomaron estrepitosamente. Se le llamó a este terremoto "*el temblor grande*" y no fueron pocos los barcos que se perdieron. La furia del fenómeno la sufrieron incluso los que lejos de tierra navegaban el Mar del Sur a la altura del primer puerto. No agiganta, pues, el hecho la crónica cuando nos dice con lenguaje todavía de pavor: "*Hubo el mismo temblor dentro de la mar por toda esta costa, el cual conocieron bien los que a la sazón navegaban por ella y temieron algún grave daño; pero éste hicieron sus aguas en las riberas y fue de más consideración que todos los que causaron las ruinas de montes y edificios y represas de rios. Subió la mar extrañamente, y saliendo de sus márgenes con espantoso impetu hizo tres acometidas a la tierra y otras tantas retiradas, inundando las quebradas y valles maritimos, explayándose por ellos por espacio de media y una legua, destruyendo las chácaras y heredades, y llevándose tras sí los hombres y ganados que cogió, dejando en su lugar, al retirarse, gran suma de pescado en seco y descubierta gran parte de su región. Como a la ciudad de Lima alcanzó este temblor con poca fuerza, así también, aunque salió en su puerto la mar de madre, fue en muy poca distancia y no con tanta furia como en otras partes; solo un golpe de agua ciñó el pueblo del Callao, sin entrar en él, dejándolo hecho isla, de manera que por algunos días no se podía pasar de Lima al puerto del Callao sin atravesar un gran charco, que, por ser la tierra baja, quedó hecho en ella. Lo que sucedió en el puerto de Pisco, treinta y seis leguas distante del Callao, fue gran maravilla. Es el puerto de Pisco población de españoles fundada en la orilla de la mar, adonde acaeció, que cuando se retiró la mar la primera vez, salieron todos sus moradores a la playa llevados de la novedad de un prodigio tan raro, bien descuidados e incautos de lo que luego sucedió; y fue que revolvió el mar muy crecido y furioso contra ellos, los cua-*

les, con el pavor que concibieron de ser todos anegados en sus hinchadas olas, clamaron al cielo pidiendo a Dios misericordia [cosa maravillosa]: vertió el mar sus aguas a una y otra parte del pueblo, corriendo gran trecho la tierra adentro, y por la parte que habia de embestir y anegár las casas con toda la gente, por estar en un mismo plano, el agua frontera del pueblo se quedó a vista de todos suspensa, sin salir de sus límites; y al retirarse las aguas que se habian tendido por los lados, aquella tan levantada ola que por la voluntad de Dios habia estado consistente, se vertió en sí misma y se recogió con las demás aguas a su centro. En la villa de Camaná, de la diócesis de Arequipa, hizo la mar sus tres acometidas y retiradas, subiendo por el valle arriba más de media legua; destruyó cuanto halló en aquel espacio, que fueron muchas viñas, bodegas y cañaverales de azúcar; asoló el pueblo y recogióse con cuarenta personas dél ahogadas y una recua de mulos con sus arrieros; y por restituir algo de lo mucho que habia robado dejó a la última retirada sembradas por el valle más de treinta mil arrobas de pescado, y entre ellos de exquisitos géneros de peces no vistos antes en estas costas. En el valle y puerto de Ilo salió la mar casi media legua el valle arriba; arrancó muchas higueras antiguas, ahogáronse once indios y hizo pedazos una fragata de más de dos mil arrobas de porte, que estaba en el astillero casi acabada”¹⁰.

Sin embargo, los mayores estragos de este violentísimo sismo se vieron en la ciudad de San Marcos de Arica. Allí fue la acción del fenómeno tan terrible, que no podemos menos de sospechar que el epicentro estuvo frente a la isla del Alacrán. El terremoto se prolongó por tanto tiempo que hubo el suficiente para que la población se refugiara en el Morro, presenciando desde lo alto cómo la ciudad se perdía por completo: la iglesia mayor, las casas gubernamentales, la sede del Cabildo y el edificio de las Cajas Reales. Parece que el Corregidor tuvo serena reconversión a estas alturas y ordenó otras providencias que sin duda salvaron varias vidas. No hay, en cambio, número exacto de las que se perdieron, porque al movimiento telúrico siguió la invasión del océano, que dejó de ser Pacífico para tornarse Furioso, como lo bautizara Francis Drake. Arica, por así decirlo, fue borrada del mapa y si logró sobreponerse a su desgracia fue por el espíritu de sus moradores. Cedemos la palabra a su Corregidor —presumiblemente el General Ordoño de Aguirre— quien se expresó así del siniestro en una carta dirigida a los Oidores de la Real Audiencia de Charcas:

“Muy poderoso señor: A los veinticuatro de noviembre, vispera de Santa Catalina, a las dos horas de la tarde, comenzó a temblar en este puerto, al principio con poca furia y menos

ruido, y de allí a un poco yéndose aumentando el rigor dél, llegó a extremo que todos salieron huyendo de sus casas pidiendo misericordia a Nuestro Señor y remedio del daño que tienen presente; y antes que acabase su furor derribó por el suelo por los cimientos todos los edificios que había de adobes y ladrillos, especialmente la iglesia mayor y el fuerte que Vuestra Alteza tenía en este puerto para defensa, y el almacén real, donde estaba guardado el azogue y demás cosas pertenecientes a Vuestro Real servicio. Por remediar el daño que estaba hecho y obviar el que estaba por hacer, salí con toda la gente del pueblo a poner orden en salvar al Santísimo Sacramento que estaba en la iglesia mayor, y habiéndole sacado con la mayor decencia que pudimos, lo pusimos en la subida del morro; y luego acudí a los presos de la cárcel, que estaban debajo de las paredes y techo della, y fue Nuestro Señor servido de que los pudiésemos sacar todos con vida, aunque con harto trabajo y daño; y luego acudí al remedio del fuerte; y cuando llegué a él estaba hecho mil pedazos; y estándole mirando y considerando la ruina que había sucedido, vimos muchos prodigios, porque habiendo manado agua cincuenta pasos de la mar, la hice probar a ver si era dulce o salada, y vimos que era la misma de la mar. Por lo cual, pronosticando lo que luego sucedió, di voces para que todas las mujeres saliesen de sus casas y se fuesen a donde estaba el Santísimo Sacramento, y así lo hicieron; y con estar a la sazón la mar muy mansa cuando sucedió el temblor y con viento sosegado, empezo a recogerse de tal manera que menguó más de dos tiros de arcabuz de lo que suele menguar ordinariamente; y continuando el temblor su fervor, empezó a amenazarnos la mar, alborotándose de tal manera, que cubrió una isleta que está enfrente del morro, que hacía abrigo al puerto desta ciudad. Y visto esto, mandé que Vuestra Real Caja y los papeles del oficio del escribano público se llevasen a lo alto, y así se llevó la caja; y primero que se pudiesen sacar los papeles, vino, un rebaso de la mar y se los llevó juntamente con la casa que era de bahareques; y habiendo dado otro recio temblor, volvió a recogerse la mar segunda vez, y tardando como un cuarto de hora, volvió contra el pueblo; y antes que llegase entré en el almacén, de donde con trabajo y presteza sacamos catorce botijas de pólvora para lo que se pudiera ofrecer; y apenas mandé salir a la gente, cuando llegó y dio con el almacén en tierra juntamente con la iglesia mayor; y pasando adelante, subió una cuadra y llevó todas las casas, peligrando muchas personas que se habían descuidado en salir dellas; a las cuales procuré dar todo el remedio posible, y con el favor de Dios fue medio para que no pereciesen, aunque pasaron grande peligro. Y como la violencia que traían las olas y mares contra el pueblo era

tan grande, que parecía que la mar quería tragarle, volvian con la misma y ruido a recogerse; y continuando los temblores, fue tanto lo que se recogió, que estaba en seco el surgidero de los navios y aún más adelante; y estaba hirviendo la mar, que echaba humo de sí como si fuera fuego, que oscureció toda la costa; y en medio desta humareda se levantó un mar tan grande, que parecía un alto monte, la cual fue hacia la parte que llaman de Huayllancana y Chacacluta, legua y media deste pueblo, y levantándose más alto de lo ordinario, fue con grande furia asolando todo lo que topaba, hasta dar con la cuesta de Huayllacana, donde, hallando resistencia, volvió de recudida contra el pueblo tan alta como se fue; con que mostró Nuestro Señor que era azote y justo castigo de nuestros pecados, porque contra su curso natural volvió con la fuerza que digo, acostándose a la parte del pueblo, y si no se quebrantara en la mitad del camino, topándose con otro mar con quien se encontró, subiera a lo alto, donde estaba la gente; y viniendo asolando algunas haciendas que había en el camino, sin dejar árbol, casa, ni viña, tocó con el morro y subió el agua más del tercio dél, y haciendo gran ruido y resaca, volvió contra el pueblo y se llevó la parte que restaba dél. De manera que asolaron estas tres avenidas esta ciudad, excepto algunas pocas casas, que, por estar en sitio alto, quedaron en pie, aunque las dejó con mucho daño. Y después vinieron otras tres avenidas, y han ido continuando los temblores con mucho rigor. En este pueblo se ahogaron tres personas, y en su costa más de veinte. Destruyó la mar más de un millón de hacienda, porque todos estaban ricos. Fue misericordia de Dios que mostró en la mitad del rigor de su justicia, en que el caso no sucediese de noche ni se hallase navio en el puerto; porque en el que envié las doscientos y dieciseis barras de Vuestra Alteza, había dos días que lo había despachado, que fuera imposible poder escapar. Quedaron [los vecinos] tan miserables y pobres que es compasión; porque a ninguno dejó mas que tan solamente el vestido con que se halló, y muchos salieron desnudos por salvar las vidas; y han hecho y hacen tantas lástimas y demostraciones del sentimiento del daño que han recibido, que suben los alaridos al cielo pidiendo misericordia a Dios, a quien, con muchas veras, se encomiendan, confesando y recibiendo los santos sacramentos para aplacar la Divina Majestad. A mi me ha cabido a perdida todo cuanto tenía; sea Dios bendito. Fue tanta la fuerza de la mar que, después de haber derribado el fuerte de Vuestra Alteza, sacó toda la artillería que tenía gran trecho fuera de su lugar; y las piezas que han ido pareciendo, las he ido aderezando lo mejor que he podido; falta una pieza y toda la mosquetería y arcabuceria y pertrechos della, de que he enviado memoria al

Virrey..."¹¹. Este terremoto de 1604, desde la llegada de los españoles, a ese año, fue el peor de la costa del Perú. Otra conclusión no se saca después de leer las anteriores líneas.

De todos los cronistas que se ocupan de los terremotos, el que presenta la visión más científica —de acuerdo a los conocimientos de su época— es el jesuita Joseph de Acosta. Acosta no es ya hombre que se conforma con culpar a los volcanes sino que intuyendo fosas abismales frente a las costas europeas y americanas, afirma que son las tierras marítimas las más castigadas por sismos catastróficos. Pese a ello, tampoco acierta plenamente con la causa de esos terremotos que arrastran pueblos al océano y arrojan navíos a tierra. Observa sí que de Quito a Chile se sufren tales fenómenos, pero lo achaca a cierto "*respirar*" necesario de la corteza terrestre que en ocasiones es obstaculizado por el agua. Casi podría decirse que Acosta traslada los volcanes al mar o que, dejándolos en tierra, les provoca respiraderos submarinos que a la larga son los causantes del desastre. Afirma al respecto: "*Volviendo a la proposición, digo que son mas sujetas a estos temblores las tierras marítimas; y la causa a mi parecer es que con el agua se tapan y obstruyen los agujeros y aperturas de la tierra por donde había de exhalar y despedir las exhalaciones cálidas, que se engendran... y hace que se encierren y reconcentren más allá dentro los humos calientes, que vienen a romper encendiéndose... Aunque también es verdad que ciudades y tierras muy mediterráneas y apartadas de mar sienten a veces grandes daños de terremotos, como en Indias la ciudad de Chachapoyas, y en Italia la de Ferrada, aunque esta, por la vecindad del río, y no mucha distancia del mar Adriático, antes parece se debe contar con las marítimas para el caso de que se trata*"¹². Esto que acabamos de leer, es todo lo que el Perú —al finalizar el siglo XVI y correr el XVII— sabía de volcanes y sismos con relación al mar. La ciencia de aquellos años, por lo que se advierte, no rondaba muy cerca a lo cierto ¡Cosas que hoy decimos de los antiguos y mañana se dirán de nosotros!

NOTAS AL CAPITULO

1. MURUA O. de M., fray Martín de... *Historia General del Perú*.— Madrid, Imprenta Góngora, 1964.— Lib. III, cap. II, p. 151 del T. II.— A modo de curiosidad consignamos la fecha del primer temblor registrado por los españoles. Fue el 26-II-1533 estando Hernando Pizarro en Tambo Inga, por lo que el cronista Estete apunta: "Acaecionos una cosa, una noche, antes que llegásemos a él [el Santuario de Pachacamac], en un pueblo junto a la mar; que nos tembló la tierra que un recio temblor y los indios que llevábamos, que muchos de ellos se iban tras nosotros a vernos, huyeron aquella noche de miedo, diciendo que Pachacamac se enojaba porque íbamos allá y todos habíamos de ser destruidos".
2. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Descripción de las Indias*.— Lima, Imprenta Miranda, 1946.— Lib. II, cap. LXI, p. 238.
3. *Ibidem*, Lib. II, cap. LXIII, p. 240.
4. VARGAS UGARTE S. J., Rubén... *Historia del Perú*.— Lima, Imprenta Baiocco, 1949.— pp. 357 y 359.
5. COBO S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*, Lib. II, cap. XVIII, en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— pp. 95 y 96 del T. I.
6. *Ibidem*, Lib. II, cap. XIX, p. 99 del T. I.
7. *Ibidem*, Lib. II, cap. XX, p. 101 del T. I.
8. *Ibidem*, Lib. II, cap. XX, p.102.
9. *Loc. cit.*
10. *Ibidem*, Lib. II, cap. XXI, p. 104 del T. I.
11. *Ibidem*, Lib. II, cap. XX, pp. 105 y 106 del T. I.
VASQUEZ DE ESPINOSA, Antonio... *Compendio y Descripción de las Indias Occidentales*.— Washington, published by Smithsonian Institution, 1948.— Lib. IV, cap. L, p. 463 y cap. LII, p. 470.
12. ACOSTA S. J., Joseph de... *Historia Natural y Moral de las Indias*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1954.— Lib. III, cap. XXVI, p. 87.

Capítulo XI

LOS MARINOS MENDICANTES

LAS COFRADIAS MARINERAS Y EL HOSPITAL DE MAREANTES

Las cofradías marineras de la España quinientista, como su nombre lo dice, estaban hechas para los “*hombres de la mar*”; no obstante —en un primer momento— participaron de ellas todos los que por una razón u otra tenían que ver con las naos. De este modo la cofradía, que también funcionaba como entidad gremial y de ayuda, acogía no sólo a pilotos, maestros y marineros, sino que a éstos se sumaban los armadores, calafates, proveedores, carpinteros de ribera, toneleros y tejedores de jarcia. Los “*hombres de la mar*”, vale decir, los mareantes, fundaron sus cofradías en los puertos. Famosas fueron las de Pontevedra y Barcelona, pero ninguna tan popular como la *Cofradía de la Capilla del Cuerpo Santo de los Mareantes de Sevilla*¹.

Esta Cofradía era la de más renombre entre los marineros españoles y vivía vinculada al culto que en la catedral hispalense se rendía a la Virgen de la Antigua, otra advocación marinera. En 1580 todavía Pedro Sarmiento de Gamboa, ante un mar amenazante, escribe: “y vistonos angustiados de tan malos tiempos, hicimos plegaria a Nuestro Señor Dios y a su benditísima Madre Santa María, Nuestra Señora, que nos diese buen tiempo y... [se] hizo cierta limosna particular a Nuestra Señora de la Antigua en Sevilla, y encomendándonos a la advocación de Nuestra Señora de la Consolación, y sacamos romero, que fue el Padre vicario... y dióse limosna para aceite a su santa casa; y también se sacó otra limosna para aceite a la Capilla

El ancla que acompaña a Santa Rosa se debió
a su vecindad con el Hospital del Espíritu
Santo de Lima, que era el de los
mareantes.



del Cuerpo Santo, abogado de los mareantes en Sevilla, y plugo a la misericordia de Dios que muy poco después que hicimos esta plegaria abonanzó el viento y mar...''².

Posteriormente, al finalizar el siglo XVI, existían en Sevilla las siguientes Hermandades o Cofradías Marineras: la de *Santa María del Buen Aire*, también nombrada *Cofradía de Nuestra Señora del Buen Aire*, *San Pedro* y *San Andrés*, cuyo local quedaba a orillas del Guadalquivir³; la *Hermandad de los Santos Mártires*, que era de los calafates, con capilla y hospital en la trianera calle del Sol; la *Congregación de Nuestra Señora de las Cuevas*, en el Castillo de Triana; la *Hermandad de Capitanes de Naos de la Pura y Limpia Concepción de Nuestra Señora*; la *Cofradía de Patronos de Barcos de la Virgen del Rosario*; la *Cofradía de los Pilotos Examinados de la Carrera de las Indias de la Virgen del Buen Suceso*; la *Cofradía de los Maestres y Señores de Naos de Nuestra Señora del Buen Viaje*; la *Hermandad de los Cargadores de la Gran Compañía de Carga y Descarga de Mercaderías de esta ciudad para Indias y Flandes*, la que reconocía por Patrona y Abogada a la Virgen de la Estrella, con su local en las cercanías de la Puerta del Arenal; y la *Hermandad de los Cómities del Rey y de la Reina*, con hospital y capilla en la collación de la Magdalena, aunque bajo la advocación de San Nicolás⁴.

En el Perú que sepamos, los mareantes no tuvieron cofradía, aunque la devoción marinera estuvo siempre muy cerca de una imagen de la Virgen colocada en la parte alta del Altar Mayor del limeño templo de Santo Domingo. De ella habla el Padre Lizárraga en los siguientes términos: "*todos los hombres de la mar tienen singular devoción a esta imagen y convento. Los navíos que salen, llevan sus alcancías para pedir limosna para Nuestra Señora, y cuando vuelven, acuden con la recogida con mucho amor*"⁵. La devoción al Santísimo Sacramento también tuvo que ver con la piedad marinera, al extremo de podernos explicar el por qué del nombre de la gran Cofradía sevillana. Escribe un navegante: "*Durante las tempestades vimos frecuentemente lo que se llama Cuerpo Santo, esto es, San Telmo. Una noche muy oscura se nos apareció como una hermosa antorcha en la punta del palo mayor, en donde flameó por espacio de dos horas, lo que fue un gran consuelo en medio de la tempestad. Al desaparecer, proyectó una lumbrarada tan grande que nos dejó, por decirlo así, cegados*"⁶. En el Perú, repetimos, no hubo cofradía de mareantes pero, en cambio, existió el *Hospital del Espíritu Santo* que tuvo muchas características de Hermandad. El Hospital de los mareantes peruleros —como era el caso de las cofradías andaluzas— nombraba sus marineros *Alcaldes* encargados de representarlos entre todos los tripulantes de cual-

quier nao del Mar del Sur. Este Alcalde era el que recogía las limosnas y corría a cargo con las alcancías de a bordo. Pero sobre todo, tenía la obligación mayor de recoger a cualquier compañero de oficio que enfermara en el mar o en el puerto, y también de conducirlo al Hospital del Espíritu Santo. En este aspecto, el Hospital limeño estaba a la altura de la mejor cofradía de Sevilla y funcionaba como la Hermandad de la Caridad que se encargaba de recoger a los enfermos en la calle para hospitalizarlos luego. Pero el Hospital del Espíritu Santo marchaba aparte de la Hermandad misericordiosa, por eso tenía sus Alcaldes propios en los barcos, los que se encargaban de recoger a los marineros dolientes para llevarlos del Callao a Lima —a lomo de mula o en carreta— y hacerlos bajar en el recinto que seguidamente visitaremos para conocer mejor su obra⁷.

EL HOSPITAL DEL ESPIRITU SANTO

El Hospital de Mareantes de la Ciudad de los Reyes, por otro nombre Hospital del Espíritu Santo, fue el primero de América en su género, siendo la fecha de su fundación el año 1573. Entonces, gobernando el Perú el Virrey Francisco de Toledo, se implantó este Hospital "*para curar marineros y jente de la mar*"⁸. Una breve reseña de los hospitales españoles de la centuria que estudiamos nos ayudará a comprender a la vieja institución marinera que dio su nombre a una de las calles de la capital del Perú.

Los hospitales españoles al romper el siglo XVI —si nos guiamos por el germano Jerónimo Münzer— eran edificios de planta cuadrada, preferentemente amplios, con diversas salas o "*estancias*" independientes y gran número de camas. Los pacientes, a su vez, se dividían en dos grandes grupos: los heridos y los afiebrados. Su atención corría a cargo no sólo de los físicos, médicos y cirujanos sino también de ayudantes sangradores —llamados en Lima "*barchilones*"— personajes que tan pronto aplicaban sanguijuelas como administraban una purga. Existían también numerosos sirvientes que figuraban con el nombre de criados —en el Perú eran negros esclavos donados por sus amos— los que se encargaban de la limpieza del local y de las mantas y sábanas que se deberían de distribuir entre los dolientes. Así, algo más, algo menos, vio el viajero alemán el Hospital de la Virgen de Guadalupe (gran devoción de los marinos) en Extremadura, junto al monasterio famoso del mismo nombre⁹. El arquero inglés Enrique Cock, por 1585, nos hará ver que todos los hospitales españoles estaban dedicados a los pobres, por

ser costumbre muy antigua que los hidalgos se atendieran en sus casas¹⁰.

Pronto los mareantes, como lo habían hecho los clérigos en Barcelona, trataron de "*hacer un hospital para remedio de los pobres que navegan y enferman por la mar*"¹¹. Con este propósito fundaron en Sevilla la Cofradía de Nuestra Señora del Buen Aire, advocación a la que después se añadieron los nombres de San Pedro y San Andrés. La Cofradía en cuestión quedaba en Triana, junto al Guadalquivir, y existen testimonios que la hacen muy anterior a 1564, fecha en que la Corona se interesó por conocer sus Ordenanzas. Estaba vinculada a la Universidad de Mareantes y por tanto a la Casa de la Contratación. Todo esto influyó para que la institución cobrara fuerza, reconociéndole la Corona sus Ordenanzas para el Hospital el año de 1569. Atendiendo al reconocimiento oficial, el Hospital de Mareantes de Sevilla resultaba sólo cuatro años mayor que el de Lima¹².

En este centro hospitalario hispalense se inspiró, no cabe duda, su congénere del Perú. Efectivamente, en Lima y corriendo el año de 1573, un griego cuyo nombre españolizado era Miguel o Juan de Acosta, fundó el Hospital de Mareantes en la calle que después se llamó del Espíritu Santo, entre el río y la parroquia de San Sebastián¹³. La calle en sí era movida porque todas las mañanas "*al reyr del alba, entran en ella cincuenta y más carretas que bienen del Callao, questa dos leguas, y muchas recuas cargadas de mantenimientos de pan, vino, azúcar, miel, sebo y otras cosas*"¹⁴, según fray Martín de Murúa. El solar en que se asentaba el Hospital tenía su historia por estar ligado a las primeras rosas nacidas en la capital y también a Santa Rosa de Lima, pues según el Padre Cobo: "*Diéronse las primeras rosas en esta ciudad en el sitio adonde ahora esta fundado el hospital del Espíritu Santo, que entonces era una huerta que caía fuera de la ciudad, siendo virrey del Perú el marqués de Cañete don Andrés Hurtado de Mendoza*"¹⁵. El solar no podía ser mejor para un hospital quinientista: lejos de la urbe, cerca de las aguas servidas del río, en lugar donde el poderoso viento austral no esparcía las "*miasmas*" por encima de los vecinos. Casi frente al Hospital de San Lázaro, dedicado a los leprosos, el del Espíritu Santo estaba en inmejorable sitio¹⁶.

El citado Padre Cobo es quien nos brinda la mejor descripción del Hospital. Dice así: "*En este hospital se curan solos marineros y gente de la mar. Fundóse en esta ciudad por estar solo dos leguas de distancia del puerto del Callao, que es el más principal y frecuentado de esta costa del Perú, de donde se trae aquí a curar la gente pobre de la mar; y la razón de no haberse fundado en el mismo puerto, que sin duda fuera de más comodidad para el fin que en fundarle se tuvo, fue por no haber en*

él entonces casi población de españoles, ni recaudo de médico, botica y lo demás necesario para la cura de los enfermos como lo hay el día de hoy... La renta de que se sustenta no es otra que la que los marineros y gente de la mar contribuyen por concierto que tienen hecho en esta forma: que de cada viaje que un navío hace del dicho puerto del Callao, paga un tanto para este hospital, más o menos, conforme es la parte adonde se hace el viaje, que ya está tasado lo que de cada viaje se ha de pagar; y esto que cada navío paga se descuenta del salario de la gente de mar y lo que de esta contribución se recoge suele llegar a siete y a ocho mil pesos al año, con que hay bastantemente para el gasto que este hospital hace en curar a los enfermos, salarios de médico, cirujano y los demás ministros y sirvientes. Curase ordinariamente de quince a veinte enfermos y hay recaudo para setenta; tiene un clérigo que sirve una capellanía que está fundada en él y botica de las puertas adentro; gobiérnase por mayordomos, que a sus tiempos elige la gente de la mar; la casa es muy capaz y de buen edificio, con una muy grande y hermosa iglesia, cubierta de tablas a cinco paños con la capilla mayor de bóveda, y una suntuosa portada que sale a una de las principales calles de esta ciudad; a la capilla y altar salen las enfermerías que son tres buenas piezas puestas en crucero para oír misa los enfermos desde sus camas. Tiene más esta casa una buena huerta y muy cumplida vivienda y oficinas; dista cuatro cuabras de la plaza, cuyo sitio cuando se fundó estaba al cabo de la ciudad y era una huerta, donde nacieron las primeras rosas que se vieron en este reino y al presente corre la población por la misma calle cinco cuabras más adelante"¹⁷. Recién cuando nos enteramos de que en el mismo solar del Hospital, aunque a la parte del río, vivió Santa Rosa de Lima, nos explicamos porqué la egregia virgen, nacida allí, está representada en los altares con un ancla a sus pies. Es el vínculo de la santa limeña con el Hospital de Mareantes de la capital peruana.

Este centro de curación de los marineros, "donde los recogen y curan cuando están enfermos"¹⁸, a decir del Judío Anónimo, ha merecido una última descripción, aunque breve, del dominico fray Reginaldo de Lizárraga: "aquí se curan solamente los marineros, porque ellos a su costa lo han fundado, han hecho una buena iglesia. Los edificios van labrándose; cada navío le acude con una soldada, fuera de las limosnas que piden en los viajes, y otras que marineros y pilotos les dejan al tiempo de su muerte"¹⁹. Este gravamen a los hombres de la mar, mencionado por Lizárraga y antes por el padre Cobo, representaba un progreso para su época pues equivalía a un seguro de vejez de la gente marinera.

La última descripción del Hospital de Mareantes se debe al carmelita Antonio Vásquez de Espinoza, quien nos cuenta: "Ay otro hospital llamado del Espíritu Santo donde se curan los marineros, con lucida iglesia, y salas de enfermería, tiene librada su renta en las naos que entran y salen; donde el hospital entra en parte en los aprovechamientos y fletes de los dichos navíos, que como son muchos, por ser grande el comercio del puerto del Callao de esta ciudad, vale al hospital muchos millares de ducados todos los años"²⁰. Por todo lo dicho se deduce que el Hospital del Espíritu Santo era muy organizado, acaso de los mayores de su género y, con toda seguridad, el mejor Hospital de Mareantes del Nuevo Mundo.

EL CEMENTERIO DE MAREANTES

Este Hospital del Espíritu Santo, ya lo dijimos, no fue solamente casa de salud para los hombres de mar, sino que, como todas o casi todas las cofradías de su tiempo, tuvo representación gremial; agrupaba los intereses de los mareantes peruleros. También fue Cátedra de Pilotaje, pues sirvió para albergar a la célebre *Academia Náutica de Lima*, fundada en 1657²¹. Pero el último de sus privilegios, anexo a la Capilla central, fue el derecho a cementerio. Pareciera haber sido exclusivamente para aquellos mareantes que murieran en el Hospital o que, habiendo pertenecido al oficio, carecieran de parientes en la Ciudad de los Reyes. El camposanto debió quedar a las espaldas del local, en dirección hacia el río. Allí dormían su último sueño los rudos hombres de la mar condenados a morir en tierra. El lugar tenía algo de marinero: los vientos australes entraban por barlovento y se iban sotaventeando, las vecinas aguas del río iban a dar en la mar —"que es el morir", como diría Jorge Manrique—; mientras arriba, en la oscuridad solemne de la noche, la Cruz del Sur brillaba como la eterna guardiana de las tumbas²².

Es verdad que cada Hospital tenía su cementerio, pero éste de los marineros debió caracterizarse por su soledad: todos los sepultados eran pobres, sin parientes, y acaso tampoco amigos. Los sepelios no pudieron ser más solitarios, el más concurrido jamás debió sobrepasar a la tripulación de un barco. Entonces las paladas de tierra cubrían el cuerpo del que fue compañero de labor y todos, cabeza gacha y sombrero en mano, musitarían una plegaria para que esa alma arribara sin tropiezo al puerto de la salvación. Cumplido el rezo tornaban todos al Callao y solos, cada vez más solos, quedaban allí los muertos. El camposanto sembraría un mar en "*calma chicha*" y sembrado de cruces

LOS MARINOS MENDICANTES

de palo que a lo lejos recordarían las arboladuras de muchas naves... Era la armada de los marineros muertos que navegaban con velas desgarradas como harapos de mendigo, por el mar de la eternidad.

NOTAS AL CAPITULO

1. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. I, p. 133.
La cofradía o hermandad del Corpo Santo fue común a todos los marinos de la Península y estaba muy vinculada a la devoción a San Telmo por los fenómenos luminosos que se daban en los mástiles de los barcos al concluir la tempestad. En Vigo y Pontevedra hubo también famosas agrupaciones de este nombre que reunían a los marinos gallegos.
2. *Loc. cit.*
3. Esta cofradía sevillana dependía hasta cierto punto de la famosa Universidad de Mareantes (también nombrada de San Telmo) levantada a orillas del Guadalquivir.
4. PULIDO RUBIO, José... *El Piloto Mayor*.— Sevilla, Imprenta de la Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1950.— pp. 229 y 230.
LOPEZ MARTINEZ, Celestino... *La Hermandad de Santa Maria del Buen Aire de la Universidad de Mareantes de Sevilla*, en: Anuario de Estudios Americanos, Sevilla, 1944, pp. 701 a 721.
5. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Descripción de las Indias*.— Lima, Imprenta Miranda, 1946.— Lib. I, cap. XLIV, p. 87.
6. PIGAFETTA, Antonio... *Primer Viaje en torno al Globo*.— Buenos Aires, Imprenta Linari, 1946.— Lib. I, p. 49.
7. Poco es lo que se sabe sobre este Alcalde marinerio. Debíó ser hombre honrado y de mucho respeto entre los de su oficio, porque de otra manera no podía desempeñar satisfactoriamente su misión. Lo evidente fue que el patrón de la nao en la que servía debía proporcionarle todas las facilidades para el desembarco y traslado de los dolientes, siendo también obligación de tal patrón cancelar al arriero o carretero que llevaría los enfermos al hospital. Distinto fue entre los portugueses que tenían sus *Cofradías de la Misericordia* cuyos miembros recorrían los mesones y tabernas, visitando igualmente los barcos, para recoger a los enfermos que hallaban. Así sucedió con los marineros de Pedro Sarmiento de Gamboa en la costa del Brasil (SARMIENTO... *Op. cit.*, T. I, pp. 185 y 221).
8. COBO S. J., Bernabé... *Fundación de Lima*, cap. XXVIII, en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— p. 450 del T. II.
9. MÜNZER, Jerónimo... *Relación del Viaje*, en: *Viajes de Extranjeros por España y Portugal*.— Madrid, Imprenta Sánchez Leal, 1952.— p. 398.
10. COCK, Enrique... *Anales del año ochenta y cinco*, en: *Viajes de Extranjeros por España y Portugal*.— Madrid, Imprenta Sánchez Leal, 1952.— p. 1351.
11. PULIDO RUBIO, José... *Op. cit.*, p. 229.
12. *Ibidem*, pp. 229 y 230.
13. COBO S. J., Bernabé... *Loc. cit.*
14. MURUA O. de M., fray Martín de... *Historia General del Perú*.— Madrid, Imprenta Góngora, 1964.— Lib. III, cap. XIII, p. 197 del T. II.
15. COBO S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*, Lib. X, cap. XXXVII, en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— p. 411 del T. I.
16. COBO S. J., Bernabé... *Fundación de Lima*, cap. XXVIII, en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— p. 450 del T. II.
17. *Loc. cit.*
18. ANONIMO, Judío... *Descripción del Virreinato del Perú*.— Santa Fe, Imprenta de la Universidad Nacional del Litoral, 1958.— p. 61.
19. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. XXXVIII, p. 79.

NOTAS AL CAPITULO

20. VASQUEZ DE ESPINOSA, Antonio... *Compendio y Descripción de las Indias Occidentales*.— Washington, Published by the Smithsonian Institution, 1948.— Lib. IV, cap. XXV, p. 414.
21. Se fundó siendo Virrey del Perú D. Luis Enríquez de Guzmán, Conde de Alba de Liste.
22. Este cementerio era para los marineros comunes, pues los maestros y pilotos se enterraban en la iglesia del Hospital, en la de Santo Domingo o en cualquier otra de Lima. (Véase: LIZARRAGA... *Op. cit.*, Lib. I, cap. XXIII).

Capítulo XII

LA CARRERA DE LAS INDIAS

SEVILLA

Sevilla, la amurallada ciudad de la Giralda, puerta de las posesiones españolas de las Indias del Mar Océano, vivía días agitados por ser tiempo de cargazón de la flota. Las calles atestadas de gente dejaban ver numerosos grupos de mercaderes que transitaban desde el baratillo fuera de la Puerta del Arenal, hasta la plaza de San Salvador, destacando entre todos el corrillo de los mejor trajeados, que tenía por costumbre el tratar de sus problemas en las gradas de la Catedral. Más allá, en los alrededores de la Torre llamada del Oro, grandes fardos y cajones guardados por perezosos ganapanes esperaban el momento de pasar a una bodega, mientras que algo más cerca de la población, los mesones y tabernas repletos de soldados y tratantes, hidalgos de escarcela vacía y mujeres de honorabilidad sospechosa, ofrecían y apuraban sin cesar el afamado vino de la Sierra. Pero si por la orilla izquierda del río pululaban clérigos de luengas vestiduras, indianos ostentosos y un sin fin de forasteros, por la otra, pasando el puente de barcas, quedaba Triana, solar de gente marinera, de hombres bronceados y fornidos con el clásico pañuelo en la cabeza, entre los que eran frecuentes los cojos, tuertos y lisiados por causa del servicio de Su Majestad. Y entre Triana y Sevilla, contrastando con el movimiento reinante en sus riberas, el Guadalquivir famoso mostraba anclados los galeones y galeras, galeoncillos, carabelas y pataches con velas recogidas. Sólo muy de cuando en cuando rompía la quietud del cuadro un batel

impulsado por los remos, que en breve tomaba tierra frente a un viejo carabelón encallado e invadido por maleza, cuya única tripulación la formaba un ejército de ratas... Por lo demás, el río parecía permanecer siempre apartado de los ruidos, no escuchándose sobre él sino las campanas de la vecina parroquia de Santa Ana y las coplas marineras, cantadas intencionalmente para guiarse en determinadas faenas de poleas y del ancla... Así era Sevilla a mediados del siglo XVI¹.

Un viajero de la primera mitad de la centuria, el veneciano Andres Navagero, es el llamado a mostrarnos con mayor detalle la ciudad. Dice así: *"Sevilla está situada en una llanura a la margen izquierda del Betis, que ahora llaman Guadalquivir, y tendrá de circuito de cuatro a cinco millas; se parece más que ninguna otra de las de España a las ciudades de Italia; sus calles son anchas y hermosas, pero las casas en general no son buenas; hay, sin embargo, algunos palacios que no los he visto mejores ni más bellos en toda España, dentro de sus muros muchos jardines y solares, porque es corto su vecindario. Tiene varias iglesias y entre ellas la Catedral es hermosísima y mayor que la de Toledo, aunque no tan adornada y rica... Junto a la iglesia hay una especie de claustro o patio grande unido a ella por un muro, de suerte que todo parece una misma fábrica; alrededor hay galerías y capillas, en una de las cuales está el cuerpo del Santo Rey [Fernando II], que dicen que esparce un admirable olor cuando se muestra. En medio del claustro hay un bosque de naranjos [el Patio de los Naranjos] con una fuente en el centro. Al rededor de todo el edificio, así de la iglesia como del claustro y delante de las fachadas, hay un embaldosado de mármoles bastante ancho, cerrado con cadenas del cual se baja a la calle por varios escalones [no por todas partes, pues la fachada del Mediodía está al andar de la calle]. A este lugar acuden a pasearse todo el día muchos hidalgos y mercaderes, y es el sitio más bello de Sevilla, a que llaman las Gradass... Junto a la iglesia hay un campanario [La Giralda], que es una torre muy alta y muy bella, con grandes y hermosas campanas, y se sube a ella por rampas como al campanario de San Marcos de Venecia, pero la subida es más cómoda y clara. A poca distancia de la catedral está el Alcázar, que es un palacio que fue de los reyes moros, muy bello y rico, labrado a la morisca... El río se pasa por un puente de barcas, y del lado de allá está una parte muy poblada de Sevilla, que tiene nombre diferente, y como si fuera lugar distinto se llama Triana... El Guadalquivir es navegable hasta el puente para barcos grandes, y la marea sube hasta dos leguas más allá de Sevilla, haciendo retroceder al río con gran impetu, con lo cual se facilita la entrada de las naves; antes de desen-*

bocar en el Océano forma el río, dividiéndose en dos brazos, algunas islas bastante grandes, abundantes de pastos y llenas de animales. Se cogen en el Guadalquivir muchas clases de peces, especialmente gran abundancia de sábalos... Por estar Sevilla en el sitio en que está salen de ella tantas personas para las Indias, que la ciudad se halla poco poblada y casi en poder de las mujeres. Todo el vino y el trigo que aquí se cría se manda a las Indias, y también se envían jubones, camisas, calzas y cosas semejantes que hasta ahora no se hacen allá y de que sacan grandes ganancias. Está en Sevilla la Casa de la Contratación de las Indias, donde vienen todas las cosas que se traen de aquellas partes, porque las naves no pueden descargar en otro puerto; al llegar la flota entra en dicha Casa gran cantidad de oro con el que se acuñan muchos doblones cada año; el quinto es para el rey, y suele casi siempre montar a cerca de cien mil ducados cada año. Dicen los mercaderes que de algún tiempo a esta parte viene menos oro que solía pero los viajes continúan y todos los años van y vienen naves”².

LA CASA DE LA CONTRATACION DE LAS INDIAS

Fue la Casa de la Contratación de las Indias la institución normadora del comercio y la navegación con el Nuevo Mundo, pero al mismo tiempo debemos descubrirla como *Factoría, Aduana, Audiencia y Academia Náutica*. Funcionó primero en las Atarazanas del río Guadalquivir, en Sevilla, trasladándose luego al Alcázar hispalense —el palacio de los reyes moros— donde tuvo su sede en el departamento de los Almirantes. Interesa, principalmente, por su gran actividad que la convirtió en el centro y nudo de la vida mercantil y marinera. Su origen y evolución conforman una historia que debemos conocer³.

Su comienzo fue un memorial anónimo escrito a mediados de 1502 —según se cree por Francisco Pinelo— haciendo ver a los Reyes la necesidad de una Casa para almacenar todo lo que fuera a Indias o lo que de ellas se enviara. Esta Casa estaría a cargo de un Factor, un Tesorero y dos Contadores, los cuales cuidarían el inspeccionar el apresto de las flotas al Nuevo Mundo, instruirían a los pilotos y maestros de la derrota del Poniente, y tendrían estrecho vínculo con los Oficiales de Indias para el registro de las mercancías. La Corona no vio mal el proyecto y contestó creando la *Casa de la Contratación de las Indias* por una real orden fechada en Alcalá el 20 de enero de 1503, nombrando a Pinelo Factor de ella y adjuntándole un Tesorero y un Escribano Contador. Entonces fue que se situó la Casa en las Atarazanas de Sevilla, pero por deficiencias

del local se trasladó al palacio de los monarcas agarenos, inaugurando allí sus funciones el 25 de febrero de 1503. La Casa, valgan verdades, se inspiró en una institución similar portuguesa: la *Casa da Inda*, pero se diferenció de ella en el hecho de no almacenar especias sino traficar en metales finos. Esta primera inspiración fue la causa por la que se concedió tanta importancia al Factor, porque entonces se vio la necesidad de un funcionario guardador de las exóticas especias, mas por no ser América el *País de la Especería* pronto cedió el Factor su primacía al Tesorero. En lo que sí quedó igual la Casa sevillana a la portuguesa fue en lo referente al monopolio colonial; la española fracasó con la canela y el clavo de olor, pero triunfó con el oro y la plata⁴.

En un primer momento la Casa gozó de una relativa autonomía: en 1505 se crea el cargo de Juez de Secuestro para entender en los pleitos de embargo; y en 1510, como fruto de la experiencia, la Corona dicta las famosas Ordenanzas que dan a la institución un carácter fiscalizador y no de agencia comercial. Por tales Ordenanzas, *“las atribuciones que se dan a la Casa son, como hasta ahora, de muy variado carácter: unas, propiamente hacendísticas, como la administración de fondos, el registro de los navios, tanto a su salida —para evitar que lleven más de lo declarado— como a su entrada —para cobrar los impuestos—, y la percepción de los bienes de difuntos en Indias para transmitirles a sus legales herederos. Otras facultades son de gobierno, como la recluta de colonos, que luego, a partir de 1511 y al hacerse libre el paso a América —con las debidas restricciones—, se transforma en el registro y licencia de pasajeros. Otras, de tipo técnico, como el apresto y expedición de flotas. Por último, se estipulaba también que la Contratación entendería, como tribunal mercantil, en asuntos de justicia tocantes a la navegación y comercio, pero con la asistencia de un asesor letrado —el primero, Hernando de Ibarra, de la Audiencia de los Grados, de Sevilla, fue nombrado en 1511—. Por provisión real, también de 1511, y para evitar conflictos, se otorga a la Contratación la jurisdicción civil y criminal en todos los asuntos de comercio y navegación. En cuanto al régimen funcional, quedaba establecido el sistema de trabajo, que sería colegial, con acuerdos por mayoría en las cosas de menor importancia y obligación de recurrir con informe si no se lograba unanimidad en las graves. Las horas de juntas serían, en invierno, de diez a once de la mañana y de cinco a seis de la tarde. En el verano, la jornada de la mañana se adelantaba en una hora. Como se ve, la antigua agencia se transformaba en un organismo burocrático; carece de iniciativa mercantil y toma la de inspección. Para el registro de buques*

habría en Cádiz un Oficial de los tres, que se turnarían, asistido por los tenientes de los otros dos. Aparte de esto, era obligatorio el llevar un registro de los despachos a Indias, libros de cuentas de salida y entrada, registro de lo almacenado y memorial de compras de material. En cuanto al personal, aumentado ya en el año 1507 con aguacil, se observa en este período una ampliación con dos visitadores de navios (1512) y un portero. Merece destacarse, por la importancia que en el orden geográfico y científico encierra, el hecho de existir desde el año 1508 un piloto mayor, al que se confiaba el examen de instrucción de los pilotos que harían la carrera de Indias, el corregir las cartas de marear, y el llevar el padrón o carta oficial de las navegaciones. En este cargo estuvieron los más distinguidos navegantes y hombres de ciencia, siendo el primero el célebre Américo Vespucio, al que siguieron Solís, Caboto...”⁵.

Luego de esto termina la etapa de la semiautonomía y comienza la del sometimiento al Consejo de Indias, lo que también marcó el auge del Tesorero de la Casa de Contratación. El inicio de esta segunda etapa puede ubicarse en 1525, durando hasta mediados del siglo en que la Casa termina sometida a múltiple dependencia. En este tiempo intermedio aparecen dos asesores letrados (1525), un promotor fiscal (1546) y se hace hincapié en la ya existente cárcel de la Contratación para mareantes y mercaderes delincuentes, lo que independizó la acción judicial de la Casa de la justicia sevillana. El fallo de la Contratación sólo era apelable al Consejo de Indias, pero si se trataba de suma inferior a cien ducados, la apelación debería hacerse a la Audiencia de Grados de Sevilla, aunque siempre la sentencia se ejecutara por la Contratación. En 1543 se fundó el Consulado de Sevilla, que también tenía jurisdicción sobre los asuntos de comercio. Si bien casi todo lo dicho sobre justicia databa de las Ordenanzas de 1539, otras de 1552 estipularon que todos los problemas que surgieran entre los Oficiales pasaran para su estudio al Consejo de Indias. Resulta igualmente interesante lo que concierne a la inspección de los barcos. “*El régimen de visita a los navios que partían hacia América había de hacerse en tres veces: por la primera, los visitadores comprobaban la estabilidad de los barcos y su capacidad de tonelaje, fijando a renglón seguido la línea de flotación; por la segunda, el contador, ya cargado el barco, examinaba si la mercancía era la declarada; y por último, la tercera visita, a cargo de los visitadores tenía como fin comprobar si sus instrucciones se habían cumplido, pues la codicia de muchos mercaderes les llevaba a cargar sus navios por encima de las posibilidades del barco. Si se trataba de un navío que regre-*

*saba, todas estas operaciones, como es natural, se simplificaban a una visita, de carácter fiscal*⁶.

La tercera etapa, o sea la del sometimiento a múltiple dependencia marca el principio de la decadencia. La Contratación pasa a depender del Consejo de Indias y del Consejo de Hacienda, vinculándose a este último los cargos de Tesorero, Factor y Contador, lo que ya pudo apreciarse en 1556. Las visitas a la Casa en los tiempos de Felipe II fueron hechas en 1566, 1573 y 1577, disminuyendo por lo tanto al lado de las que mandó hacer su padre (1526, 1535, 1543, 1549 y 1556). Las últimas visitas, especialmente la de 1577, hicieron ver que la cosa andaba mal; el Presidente de la Contratación, cargo creado en 1557, no siempre era una persona competente; todavía más, en 1596 fue tomado prisionero por los ingleses que atacaron Cádiz, y costó una fortuna el rescatarlo. Consecuencia de esto fue que la Corona pensara que el nuevo Presidente debía ser un militar, caballero de capa y espada que nunca había tenido que ver con la Contratación de las Indias. Lo que sigue escapa al siglo XVI que es límite de nuestro estudio. Baste decir que la larga agonía de la Casa terminó en 1790, luego de haber ido perdiendo todos sus poderes. Efectivamente, en este año se le suprimió por cumplir sus funciones los Consulados del Mar⁷.

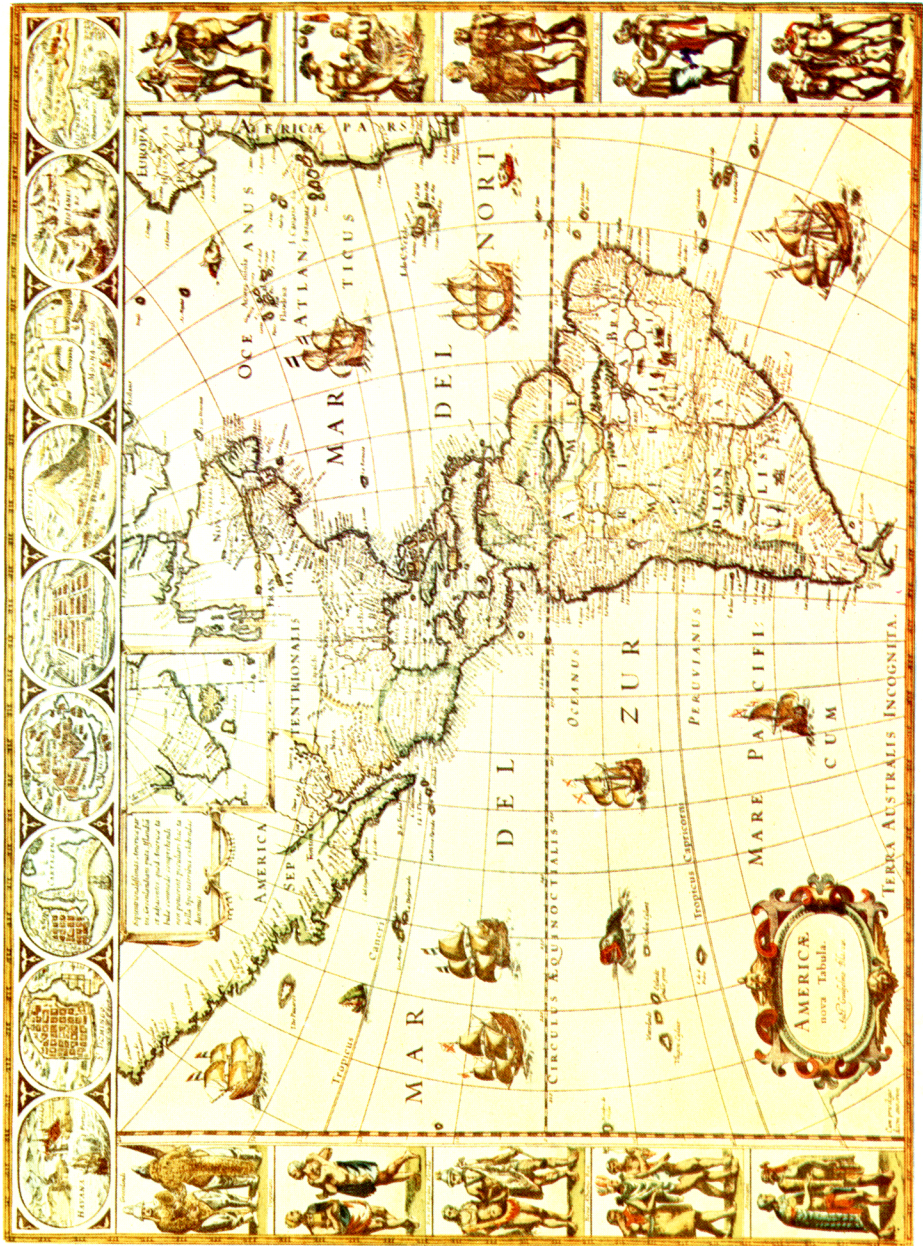
Para poder continuar con nuestro intento, restaría decir que la Casa de la Contratación de las Indias fue el forzoso peldaño intermedio entre Sevilla y Sanlúcar, cuando alguien quería viajar de España al Perú. Por eso y porque su importancia lo requiere, nos hemos detenido en ella.

SANLUCAR DE BARRAMEDA

Sanlúcar de Barrameda, pues, era el puerto de partida para todas las naves que, engrosando una flota, salieran al Atlántico para cumplir la carrera de las Indias. Los viajeros llegaban a Sanlúcar desde Sevilla. Lo hacían bajando el río, pasando por Coria y Puebla, villas marineras con embarcaciones varadas en su orilla; seguidamente por la Venta de Hurcada y la de Tarfia, en la ribera izquierda del río; por último, después de cruzar muchas salinas con cuyos trabajadores se bromeaban los viajeros a veces, se llegaba al fortificado puerto de Sanlúcar de Barrameda, en cuya bahía se balanceaban los navíos que estaban esperando a los pasajeros de Indias⁸.

La ciudad, o por mejor decir la villa, estaba amurallada para defenderse de los corsarios y piratas berberiscos, también de los ingleses y franceses, todos enemigos declarados de Su Majestad Católica. Una vieja vista del puerto lo presenta torreado y

La Americae Nova Tabula, de Guillermo Blaeuw.
(*Museo Naval del Perú*.
Foto: *Fernando La Rosa*).





La petaca de cuero, utilizada en los viajes de
mar y tierra. (Colección Hermann Buse.
Foto: Manuel Romero)

almenado, con piezas de artillería y tropas para su defensa. Las aguas eran tranquilas y los moradores dormían despreocupados cuando la marea era baja. La razón era sencilla: el puerto estaba protegido en su entrada por una gran barra de arena que sólo se podía vencer con pleamar. No había que temer, pues, a los enemigos mientras la barra tuviese aguas de poco fondo; cuando subiese la marea, entonces sí podía infiltrarse una armada adversaria⁹.

Una descripción directa del germano Erich Lassota de Steblovo, nos pintará a Sanlúcar así: *"Sanlúcar es una grande y hermosa villa dividida en dos partes: la primera cerrada, está en el sitio elevado, y la segunda, abajo, sobre el río Guadalquivir (en latin Betis), que desemboca allí al mar y forma un puerto en el cual todos los navios que vienen de las Indias occidentales deben entrar si quieren seguir por el río abajo hasta Sevilla, donde existe un verdadero depósito de todo. A pesar de la extensión y hermosura de esta villa, careciendo de un episcopado, según la costumbre española e italiana, no tiene el título de ciudad. Es propiedad del Duque de Medina Sidonia, que tiene su palacio en la parte superior de la población"*¹⁰.

Pero si lo dicho bastaba como información del lugar, no faltaba al viajero amigo de habladurías una relación completa sobre la vida íntima del Duque de Medina Sidonia, la que empezaba o podía empezar así: *"Entre los grandes de Sevilla es el principal el Duque de Medina Sidonia, que tiene más de sesenta mil ducados de renta; es de la Casa de Guzmán y tiene por contrario al Duque de Arcos, que no es tan rico, aunque tiene cerca de veinticuatro mil ducados de renta; éstos han sido grandes enemigos y se han hecho entre sí muchos daños. El Duque de Medina es ahora hombre que vale poco y no sirve para nada, siendo necesario enseñarle lo que ha de decir cuando habla con alguien, por lo cual ocurrió que, visitándole un Obispo, preguntó a éste por su mujer y sus hijos. La duquesa es hermana del Arzobispo de Zaragoza, sobrino del rey católico, mujer hermosísima que gobierna la casa juntamente con un hermano del duque, de quien se dice que es más mujer que de su marido, y que los hijos que tienen son de su cuñado"*¹¹. Noticias como éstas eran siempre bien recibidas por los pasajeros chismosos.

A continuación venía el acomodo en las posadas. Los viajeros, previendo los muchos días que irían a pasar en barco, defendían sus últimos momentos en tierra con marcadísimo interés. Por eso, lejos de embarcarse (como la partida dependía de la luna llena que elevaba la marea y también de las llamadas *"brisas de Sanlúcar"* que inflaban velas y sacaban a los barcos del puerto) se acogían a una venta o posada. Allí había

juerga por la noche y muy buena comida, amén del excelente vino que servía una moza de la catadura moral de Maritornes. Si se quería mayor diversión podía irse al prostíbulo —la “*mancebia*”, como entonces se llamaba— y por una buena propina conseguir de la “*porra*” o patrona del lupanar, una hembra que si bien no era doncella, por lo menos seguía siendo joven... Otros pasajeros, almas sencillas y poco afectas a los placeres pecaminosos, se esmeraban en consumir frutas refrescantes, comprar quesos para la navegación, adquirir ropas apropiadas y sombreros alones que defendieran la cara de los ardores del futuro sol tropical. Los prudentes se hacían de medicinas —“*melecinas de botica*”— y los piadosos, de rosarios bendecidos en la iglesia parroquial. En esos días, mientras unos andaban con frailes, otros lo hacían con “*alcahuetas*”, pero todos andaban con miedo y esto los hermanaba ante las posibilidades de una infeliz navegación¹².

Faltando ya poco tiempo, los Visitadores de la Casa de la Contratación de Sevilla incursionaban por los navíos, preguntando por los mínimos detalles y metiéndose en los últimos rincones. Querían cerciorarse de que todo estaba en orden: la artillería, la pólvora, la munición, las cadenas, las jarcias, las velas, la madera de avería; tampoco escapaba a su vigilancia la comida y la bebida, porque de no estar las cosas como debían, ellos no otorgaban el permiso de salida. A los Visitadores acompañaban el Alguacil Mayor del puerto, buscando fugitivos de la justicia, y los Familiares del Santo Oficio, por si trataba de fugar un reo de la Inquisición. Revisados los libros de pasajeros y mirados los rostros, la temida comitiva bajaba a tierra, donde aún había gente que estaba divirtiéndose.

Los correos a caballo iban y venían, la Contratación escribía diariamente y la posta retornaba llena de cartas de quienes la aprovechaban para despedirse de los seres queridos. Pero aquella población inquieta seguía pendiente de dos cosas: la luna y los vientos. Por eso, cuando se acercaba el plenilunio, la juerga se interrumpía y todos acudían al sacramento de la Confesión, adquiriendo, de paso, una mortaja en el convento de los franciscanos. Luego se comulgaba y se subía al barco. Una última visita de los Familiares del Santo Oficio hacia temblar a todos; la ronda postrera del Alguacil tampoco irradiaba tranquilidad. Pero idos éstos, en pequeñas barcas se acercaban a los navíos los pilotos prácticos —los “*pláticos*”— y entonces aparecía en la proa de su nao insignia el Capitán General. Ya soplaban las brisas de Sanlúcar, había pleamar y se pasaría la barra antes del crepúsculo. De todos modos, por vía de precaución, por si a última hora faltaban los vientos, las galeras

esperaban listas para intervenir en las posibles operaciones de remolque¹³.

Los barcos de una flota podían ser quince, treinta o cincuenta. Al frente de todas, destacaba la nao *capitana* donde flameaba la insignia del Capitán General; la seguía en importancia, también con insignia propia, la nao *almiranta*. Los barcos estaban listos y los "pláticos" prontos a sacarlos del puerto. Todos, maestros, pilotos, marineros, no hacían sino mirar las nubes esperando la ansiada brisa para poder zarpar. A veces, cuando todo estaba a punto de zarpe, los vientos se ponían malos y los "pláticos" con los principales pasajeros tenían que regresar a tierra. Pero en la mayoría de las ocasiones no era así. Por eso se seguían esperando las brisas en silencio; y esperaban no sólo los hombres de mar sino también los que miraban desde tierra. Así hasta que las insignias se agitaban y los grumetes de las cofas hacían la señal. Las brisas estaban allí, tenían que aprovecharse. Los "pláticos" daban órdenes, los maestros y pilotos también, los marineros corrían de un lado para otro, acomodándose cada cual en su puesto. Al toque de vísperas se daba la orden de zarpar, la que parece se hacía quitándose el Capitán General su sombrero, y al momento sonaba un cañonazo; se izaba la enseña al tope en la nao capitana y las marinerías de todas las embarcaciones comenzaban a cantar sus coplas al tiempo de levar las áncoras y largar las velas. La gente de la playa miraba absorta la partida de la flota de Indias, llegando a gritar los más entusiastas: "*Dios y la Virgen les lleven con bien*"¹⁴.

La barra era pasada por bastantes naves, pero a la larga faltaba el viento y algunas pocas se quedaron sin salir. Entonces tocaba el turno a las galeras. Avanzando como un gigantesco ciempiés cada galera se acercaba a un navío, le arrojaba un calabrote y, asegurado el cable, tomaba una posición adecuada. Luego la galera se detenía, los remos se acomodaban, tomaban aliento los galeotes y el *cómitre* empezaba a repartir fustigazos con el rebenque. Los remeros se encorvaban de dolor y aferrándose a los maderos empezaban a bogar. Al principio se apreciaba que los remos se movían pero no las embarcaciones, luego cobraba alguna velocidad la galera y halaba a su nave remolcándola. Otra galera repetía el gesto, luego tres y cuatro más, hasta que la barra era vencida por todas, sacando a sus respectivas naos afuera; allí se reunían a las que habían salido primero gracias a los buenos vientos. Aquí cortaban sus calabrotos las galeras y, siempre remando con pesadez, regresaban al puerto. La flota quedaba entonces al paio, en la mejor formación posible. Allí era donde tenía que esperar otra vez los

buenos vientos que, por lo general, resoplaban en la noche. El Capitán General pasaba revista a sus naos y, después de ella, los "pláticos" regresaban a Sanlúcar¹⁵.

Ahora eran los pilotos los únicos responsables de los movimientos; por eso andaban todos de acuerdo y estaban alertados a la orden de partir. Con la caída del sol los faroles de Sanlúcar se iban encendiendo poco a poco. A eso de la medianoche el viento resucitaba, y sonaba solemne el cañonazo. Los pilotos, gritaban más que nunca, los marineros cantaban muy fuerte, y las velas se soltaban para irse inflando poco a poco. Los barcos empezaban a navegar y los bisonos a sentir los efectos del mareo. El mar sonaba y las maderas crujían, los objetos pequeños se tambaleaban en su sitio, los objetos mayores se tenían que amarrar. El vaivén, llamado "balance" por los marineros, indicaba que todos se movían: sí, ya estaban navegando mar afuera, así sería todos los días a partir de ese momento. Había que despedirse de tierra, quedarse en la borda hasta muy tarde, hasta que los faroles de Sanlúcar empezaran a perderse irremediablemente como los últimos destellos de la España del siglo de Oro.

EL MAR DEL NORTE

Respecto al ordenamiento de las naves durante la travesía, refiere López de Velasco en su *Geografía General de las Indias*: "*Va el Capitán General en la nao de la armada que llaman capitana..., es la primera que sale y entra en los puertos, y va siempre delante guiando a la flota, y para ser conocida, de día lleva la bandera en el mástil mayor, y el farol a popa para de noche; hácenle salva y llegan a saludarla dos veces cada día todas las naos, una por la mañana y otra por la tarde. El Almirante va en otra nao, con su bandera en el mástil de proa, y va siempre recogiendo la flota, porque no se quede atrás ninguna, sino que vayan en conserva, juntas cuanto no puedan chocar las unas con las otras. No pueden saltar en tierra ni entrar en puerto ninguno de Portugal a la ida ni a la vuelta porque no metan mercaderías ni saquen el oro que traen de las Indias*"¹⁶.

Zarpada de Sanlúcar toda flota aprobada a las Islas Canarias, doscientas cincuenta leguas adelante, a las que se llegaba tras una navegación de ocho a diez días. El tramo resultaba peligroso en el invierno por la reciedumbre de las tormentas en el Golfo de las Yeguas¹⁷. Esta ruta fue la misma que llevó Colón en su primer viaje al Nuevo Mundo¹⁸.

Del archipiélago de las Canarias se prefería el puerto de la Gran Canaria o el de la Gomera, que tenía fama de ser el mejor. El de la Isla de Tenerife alarmaba mucho a los pasajeros, porque desde él se veía el Teide, volcán reputado como peligrosa compañía por los resplandores que salían de su cráter. Lo cierto era que en cualquiera de estos tres lugares se cargaba agua, líquido que era conducido a la playa en pequeños barrilitos que portaban lentas caravanas de camellos. También se tomaba leña y se compraban quesos, adquiriéndose, de paso, hierba para las cabalgaduras, equinos que viajaban muy debilitados a causa del mareo¹⁹.

Salidos de las Canarias los barcos se enfrentaban al *Mar del Norte*, nombre quinientista del Atlántico que parecía un resto de esa geografía de los equilibrios que predicara Ptolomeo, frente al tranquilo y azulado *Mar del Sur*. La navegación primera, más conocida como *la Carrera de las Indias*, podía decirse que empezaba aquí y siempre fue la más antigua de las cuatro navegaciones españolas que tuvieron por centro al continente americano. Se solía hacer entre los meses de agosto y setiembre antes de los vientos huracanados que soplaban desde Septentrión.

Se aproba entonces a la isla Deseada o, mejor aún, a la Dominica, camino que duraba veinticinco días o algo más. En todo este trayecto por el *Golfo Grande* —como llamaban los marinos a esta parte del Atlántico— la Capitana seguía al frente de todas las naves de la flota, habiendo pena de muerte y pérdida de bienes para el maestre que se apartara de ellas sin motivo. Para evitar pretextos, por las noches se encendía un gran faral en la popa de la capitana, teniendo que guiarse por él los otros navíos; mas como el piloto de la dicha nao podía equivocarse la ruta, los de las otras naves tenían obligación de ir consultando sus cartas y avisarle si descubrían error. Cada cierto trecho, los pilotos se juntaban con el piloto mayor de la flota, precisando por mayoría de votos el camino a seguir. Las maniobras por ejecutarse con motivo de estos cambios corrían a cargo de la marinería, compuesta de hombres entre los veinticinco y los cincuenta años de edad, sin el menor defecto físico que les vedara desempeñarse normalmente en el oficio. Atención aparte merecían el condestable y los artilleros, siempre listos a la aparición de un corsario, por lo que las piezas de crujía nunca deberían estar fuera de sitio. Se hacía especial hincapié en ello, porque los maestros eran muy amigos de bajar los cañones a las bodegas para que sirvieran de lastre. Esto favorecía la velocidad y reducía el movimiento, pero aumentaba el peligro en caso de aparecer un corso²⁰.

Vencidos los veinticinco días se avistaba en el horizonte *la isla Dominica*, mostrando un cuadro diferente a todos los hasta

entonces conocidos. Espesos bosques descendían de lo alto hasta tocarse con la playa, enviando sobre las olas el aroma penetrante de las resinas vegetales. No se distinguía ningún ser viviente fuera de las gaviotas de la orilla, pareciendo todo predicar una tranquilidad y silencio que jamás habían sido profanados. Sin embargo, bien diferente era la realidad en esa isla. Los que habían tocado en ella otras veces, referían que en su interior los caribes poseían cautivas a mujeres blancas y negras, tomadas en sus correrías por el litoral de Puerto Rico. Las tenían en cueros, a la usanza de las indias, y eran objeto del trato más brutal por parte de sus captores y sobre todo por el de sus celosas mujeres. Los naturales de aquella isla, al parecer tan quieta y acogedora, habían tomado una vez con sólo catorce piraguas, una carabela que desde Santo Domingo viajaba a la Margarita, apresando a los tripulantes y a sus mujeres, a todos los cuales llevaron como esclavos a sus pueblos. En sus expediciones a Puerto Rico, contaban que habían llegado al extremo de robar caballos, con el fin de entender en su crianza; eran, por lo demás, pésima gente: vivían en pobrísimos bohíos, andaban desnudos y tatuados, comían carne humana y eran afectos a los pecados contra natura. Los españoles que por primera vez iban a Indias, los "chapetones" propiamente dichos, oían todas estas cosas con los ojos extremadamente abiertos²¹.

Esta ruta de la Dominica —empleada también para hacer aguada— estaba alentada por las brisas o vientos orientales, por lo que sólo se utilizaba a la ida y nunca para el viaje de regreso a España. El primero que la usó desde Canarias fue Pedrarias Dávila en 1514, cuando pasó a Indias por Gobernador de Castilla del Oro, sirviendo su viaje para ordenar la navegación a Tierrafirme, que hasta entonces iba desconcertada. En la Dominica se dividía la flota en dos: una parte de los barcos tomaba el camino de Puerto Rico, La Española y Cuba, terminando en el puerto mexicano de Veracruz; y la otra continuaba a Tierrafirme, a Nombre de Dios, y, cuando desapareció este lugar, a Portobelo. El Capitán General que hasta la Dominica había venido era el que continuaba con estas últimas naves, nombrando a otro para que ejerciera el cargo en las del grupo anterior. A veces el nuevo Capitán General era el Almirante que había traído la flota desde España, pero esto nunca hizo ley, limitándose a casos esporádicos. En verdad, la separación debía hacerse rápido —razón por la que posteriormente se prohibió incluso hacer aguada— en vista de los terribles huracanes de la zona²².

Acto seguido, la disminuida flota, continuaba a *Santa Marta* —navegación que no llegaba a cinco días con buen tiempo—

El Mar del Norte o Atlántico
y el Mar del Sur o Pacífico.

451





donde los pasajeros bajaban por primera vez a tierra y comían mucha fruta. Era aquí donde comenzaban a quedarse intencionalmente una serie de personas que viajaban sin licencia bajo la protección de los maestros que los fingían marineros. La población, sin embargo, tenía poco de tentadora por ser su estado —por lo menos en 1560— sencillamente lamentable. No hacía mucho tiempo que había sido saqueada por cinco navíos franceses que luego de haber tomado quince mil pesos del Rey, exigieron seiscientos más para no entregar la población a las llamas. Fueron tantos los excesos que los corsarios cometieron, que la gente vivía en continuo temor de que algún día esto se volviera a repetir. Por tal razón los vecinos solicitaban a la Corona les enviase artillería, por ser deficiente la que tenían, y lo mismo permiso para levantar una fortaleza con piedra, cal y madera, a costa de algún impuesto a las mercaderías. Si antes de los corsarios Santa Marta había sido una población misérrima, muy poco habían reconstruido sus habitantes desde el tiempo del asalto y, con seguridad se podía decir, que las únicas noches en que la población dormía confiada eran las en que la flota pasaba en el puerto. Sumábanse a todos estos contratiempos, el estar la comarca habitada por tribus indias, muy difíciles de asimilar por su perenne disposición a liberarse de los españoles. Esto último era fácilmente perceptible en las repetidas preguntas de los caciques, sobre si serían o no prolongadas las ausencias de determinados capitanes temidos por los naturales. En lugar así no tenía mucho que hacer la flota, por lo que después de tres o cuatro días de descanso, la navegación proseguía esta vez a Cartagena de Indias²³.

Cartagena de Indias se llamó así por la semejanza que creyeron verle sus descubridores con Cartagena de Levante. La flota entraba a Cartagena de Indias a los cinco días de zarpar de Santa Marta. Situada en una bahía que tiene diez millas de longitud repletas de vegetación exuberante, Cartagena de Indias se avistaba desde alta mar mucho antes de internarse los barcos por los laberínticos canales que a ella conducían. La ciudad, a pesar del renombre e importancia de que gozaba en Europa, distaba bastante del punto en que su fama la había colocado, si bien por ello no dejaba de ser atractiva. Luego de un feroz incendio en 1552 que la destruyó totalmente, el Cabildo dio orden para que todos los edificios tuviesen tejas y paredes de barro, pues los de paja eran aptos para propagar el fuego. Esta ordenanza, al parecer bastante simple, fue en realidad muy poco respetada. Los edificios de la Cartagena de 1560 eran en su mayoría de paja y la iglesia mayor, todavía inconclusa, estaba construida íntegramente de madera. La ciudad tenía un hospital bajo la advocación de San Sebastián y dos conventos

Cartagena de Indias, lugar de paso para
los viajeros al Perú.

455





de religiosos: uno de franciscanos, incendiado en la última incursión de los corsarios, y otro de predicadores, hecho de troncos y techado con bejucos. Una nota simpática la daba el viejo puente de San Francisco, de dos ojos y todo de piedra, por el cual se comunicaba la población con el arrabal de Getsemaní. Pero a pesar de su prestigio, Cartagena aún carecía de un fuerte para su defensa y esto parece haber sido lo que propició las frecuentes visitas de corsarios, iniciadas por Roberto Baal en 1543. El segundo saqueo de Cartagena de Indias fue llevado a cabo por Martín Cote y Juan de Beautemps, jefe de cinco navíos que fueron otros tantos azotes para la Margarita, costas de Venezuela, Río de la Hacha y Santa Marta. La mañana del 11 de abril de 1559, trescientos franceses desembarcados a una legua del poblado, lo atacaron sorpresivamente, tomándolo luego de alguna resistencia. Parte de la ciudad se entregó al fuego después de haberla saqueado despiadadamente y si no se la llegó a sacrificar entera, fue por cuatro mil pesos de rescate que ofrecieron los vecinos. Llevado a los barcos el cuantioso botín, los franceses se alejaron hacia el Norte, de donde en breve llegaron nuevas de sus correrías por Jamaica y Santiago de Cuba²⁴.

En Cartagena la flota descansaba menos de una semana, por lo que al cabo de este tiempo zarpaban con rumbo a Nombre de Dios, o hacia su sucesora: Portobello. Convengamos que fuera hacia Nombre de Dios, puerto al que se llegaba después de seis o siete días de navegación y tras vencer noventa leguas de mar movido. En resumidas cuentas, con buenos vientos la derrota de las Indias se podía hacer de Sanlúcar al Nombre de Dios en dos meses largos; no en vano las singladuras sumaban mil cuatrocientas leguas marineras²⁵.

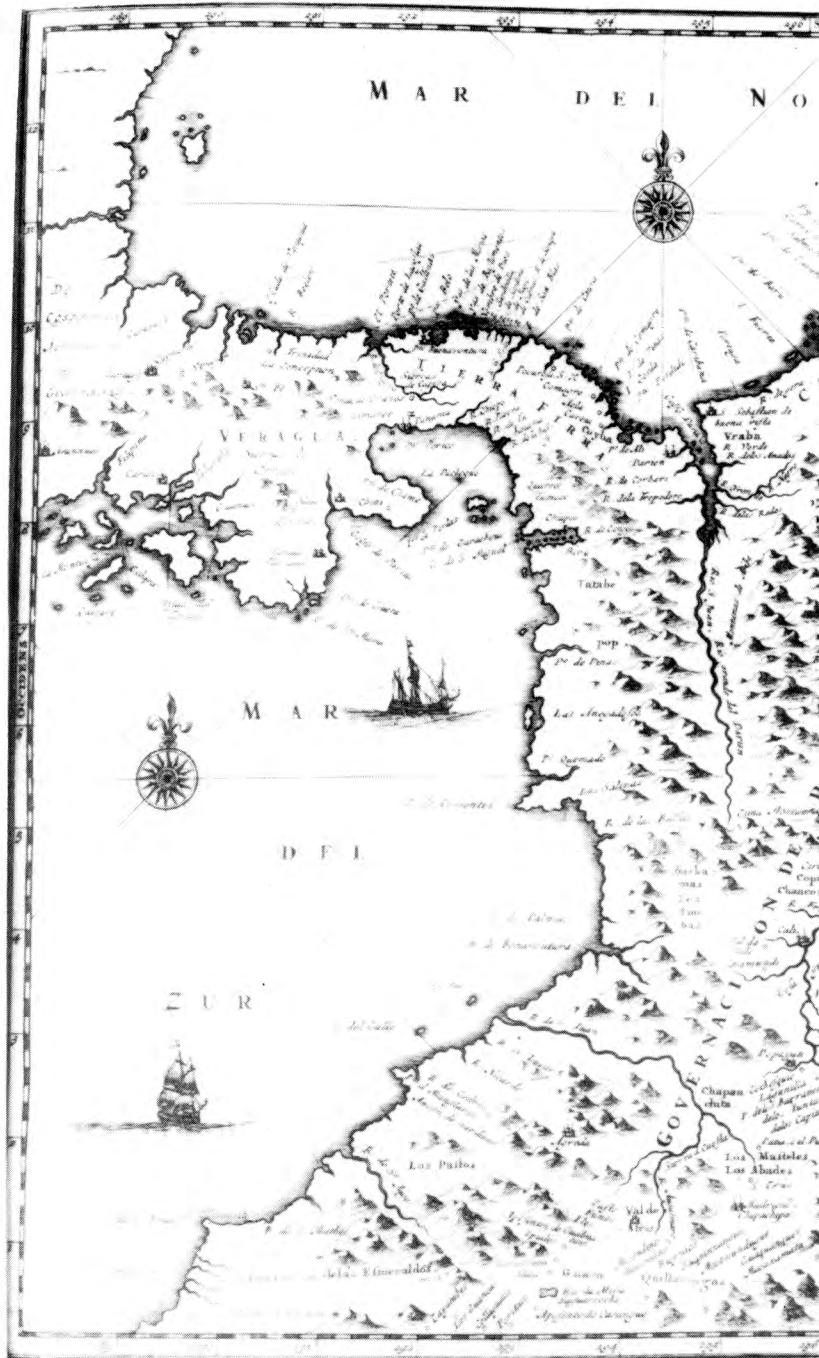
NOMBRE DE DIOS

Tras la corta e incómoda navegación por el agitado Golfo de Darién, la flota arribaba al puerto del Nombre de Dios, poniéndose con ello punto final a un viaje que entre buenos vientos y malos mares cubría nueve semanas. Como ya había ocurrido en Cartagena y acaso también en Santa Marta, las salvas hechas desde las portañolas de la capitana eran contestadas por la escasa artillería de tierra, al tiempo que las velas infladas por última vez por el Griego y el Levante, se mostraban orgullosas a los ojos de la concurrencia²⁶.

Casi toda la población de Panamá encabezada por su Gobernador acudía al recibimiento de la flota. Se descubría en la

El Istmo de Tierrafirme.

459





multitud un porcentaje de negros superior al apreciado en Cartagena; eran en su mayor parte angolas, mozambiques y guineos traídos por los portugueses de Cabo Verde, quienes los vendían en las Indias, gracias a los tratos que tenían con los reyezuelos africanos. Paradójicamente, los indios eran pocos y los que se veían llevaban casi todos los adornos y distintivos característicos de los nacidos en Nicaragua o la costa del Perú, añadiendo a ellos el enorme sombrero de esterilla. Esta precaución no estaba demás, porque el fuerte sol, el terrible sol de Tierra firme, se había llevado a muchos de ellos por el solo hecho de omitir tal prenda²⁷.

Blancos, negros y aborígenes miraban a esos barcos que venían de Castilla, esperando a cada instante el desembarco de los pasajeros principales. En breve comenzaban a saciarse los caprichos porque se notaban aprestos de desembarco entre los viajeros de la capitana y luego en las demás naos. Los pasajeros tomaban tierra con los rostros pálidos, porque en el tramo que acababan de vencer, el mareo se había apoderado de todos ellos; mas pronto olvidaban sus desdichas ocupándose en los trajines del desembarco, luego de agradecer a Dios el no pertenecer al número de los enfermos, para los que un oficial de la flota comenzaba a gestionar su ingreso en el ancho bohío que en el puerto servía de Hospital. Los mercaderes, mientras tanto, eran los que comenzaban a inquietarse con el riesgo de que, por falta de muelle, se mojaran las mercaderías. Abundaban entre ellos los castellanos y andaluces, pero tampoco pasaban inadvertidos los flamencos e italianos, que a grandes voces y con su inconfundible acento, instaban a los marineros que trabajaban con el agua hasta el pecho, a no descuidar los fardos ni confundirlos al ponerlos en la playa²⁸.

Esa tarde los chiquillos de Nombre de Dios estaban de fiesta, pues con el toque de vísperas el Alguacil Mayor de la flota recorría la población con un tambor y un pífano, leyendo un bando por las calles y plazuelas. Se advertía en él que nadie osara ocultar a los marinos desertores, so pena de vérselas con la justicia por incurrir en deservicio de Su Majestad. Mas poco caso harían del bullicioso bando los vecinos, porque esa misma noche multitud de marineros y grumetes no tornaban a sus naves, permaneciendo ocultos en las casas de sus amigos y parientes hasta que zarpara la flota. Hay también noticias de otros hombres de mar que pasaban la noche en tierra, pero que regresaban a sus barcos al siguiente amanecer. Eran sujetos amantes del vino y de la juerga, para los que siempre no faltaban las "*hembras disolutas*"²⁹.

A pesar de este ambiente alegre, Nombre de Dios era el lugar menos recomendable para los bisoños pasajeros. Los pan-

tanos y selvas que circundaban la población, hacían de ella un lugar enfermizo y caluroso donde las fiebres tropicales se cebaban en los recién llegados de Castilla. Para secar los lodazales y sanear un tanto la comarca el Cabildo contaba con doce negros que trabajaban todo el año, pero la naturaleza del terreno era tal, que pronto volvían a nacer nuevos criaderos de mosquitos que anunciaban la llegada de futuras epidemias. Por esta sencilla causa, Nombre de Dios no prosperaba y la gente emigraba a Panamá después de cada flota. En el puerto no quedaban ni ochenta vecinos para poderlo defender de cualquier posible incursión de los franceses. Este éxodo llegaba a tal extremo, que en cierta ocasión hubo de suspenderse una probanza por haber partido todos los testigos que comprometió la parte. Para evitar la despoblación, el Cabildo pidió al Rey cincuenta esclavos para limpiar definitivamente los pantanos y talar una legua de la selva alrededor de la ciudad, pero la Corona tildó de irrealizable tal proyecto y contestó con la evasiva de conceder permiso para levantar una fortaleza en la boca de la bahía. Mas, a pesar de los obstáculos, Nombre de Dios tenía una vida muy activa por razón de su comercio y faltaban todavía algunos años para que la fundación de Portobelo diera el golpe de gracia a su cruel agonizar³⁰.

En los días subsiguientes los viajeros se entregaban al reposo, restableciéndose así de los mareos y volviendo los colores a sus caras. En los mesones y posadas pululaban los vendedores de monos y guacamayos exóticos. Otros personajes de esos días eran el tratante de embarcaciones utilizadas para remontar el río Chagres, y el representante de los arrieros que en la venta de Las Cruces se encargarían de llevar los bultos a Panamá. Por lo demás, casi no se podía salir a la calle. El calor del sol era tan atroz, que un trozo de papel dejado descuidadamente al mediodía, terminaba crispado y ennegrecido como si alguien lo hubiera puesto en contacto con el fuego.

NOTAS AL CAPITULO

1. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *El Conde de Nieva, Virrey del Perú*.— Lima, Imprenta Lumen, 1963.— Cap. III p. 115.
2. NAVAGERO, Andrés... *Viajes por España*, en: *Viajes de Extranjeros por España y Portugal*.— Madrid, Imprenta Sánchez Leal, 1952.— pp. 849 a 851.
3. NAVARRO GONZALES, Victoriano... *La Marina en la vida de España*.— Zaragoza, Imprenta Estilo, 1955.— pp. 61 a 65.
4. RAMOS PEREZ, Demetrio... *Historia de la Colonización Española en América*.— Madrid, Gráficas Carlos - Jaime, 1947.— Lib. II, cap. I, pp. 137 a 141.
5. *Ibidem*, Lib. II, cap. I, pp. 143 y 144.
6. *Ibidem*, Lib. II, cap. I, p. 145.
7. *Loc. cit.*
8. LASSOTA DE STEBLOVO, Erich... *Viaje por España y Portugal*, en: *Viajes de Extranjeros por España y Portugal, Op. cit.*, p. 1289.
9. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *Op. cit.*, cap. III, pp. 126 a 131.
10. LASSOTA DE STEBLOVO, Erich... *Loc. cit.*
11. NAVAGERO, Andrés... *Op. cit.*, p. 852.
12. Este ambiente previo al embarque es altamente palpable a través de los documentos de la Casa de Contratación del Archivo de Indias de Sevilla (Sección Contratación).
13. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *Francisco de Orellana*.— Lima, Biblioteca Hombres del Perú, 1965.— pp. 92 a 93.
14. ARCINIEGAS, Germán... *El Caballero de El Dorado*.— Buenos Aires, Imprenta de Bartolomé Chiesino, 1950.— Cap. IV, p. 68.
15. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Impresora Argentina, 1950.— Tomo II, p. 78.
16. LOPEZ DE VELASCO, Juan... *Geografía General de las Indias*, en: BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *El Conde de Nieva, Virrey del Perú*.— Cap. III, p. 134, nota 30.
17. HERRERA, Antonio de... *Descripción de las Indias*, cap. II, en: *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra firme del Mar Océano*.— Buenos Aires, Imprenta Continental, 1944.— T. I, pp. 59 a 62.
18. COLON, Cristóbal... *Los Cuatro Viajes del Almirante y su testamento*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1946.— pp. 17 a 19.
19. HERRERA, Antonio de... *Op. cit.*, *loc. cit.*
20. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *Op. cit.*, cap. III, pp. 131 a 133.
21. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *Op. cit.*, cap. III, pp. 133 a 137.
22. *Ibidem*, cap. III, pp. 137 a 140.
23. *Loc. cit.*
24. *Ibidem*, cap. III, pp. 140 y 141.
25. *Ibidem*, cap. III, pp. 141 a 145.
26. *Loc. cit.*
27. *Ibidem*, cap. III, p. 145.
28. *Ibidem*, cap. III, p. 146.
29. *Ibidem*, cap. III, p. 147.
30. *Ibidem*, cap. III, p. 148.
31. *Ibidem*, cap. III, pp. 148 y 149.

Capítulo XIII

LA CARRERA DEL PERU

EL ISTMO

El viaje de Nombre de Dios a Panamá, la capital de Tierra-firme o Castilla del Oro, había progresado mucho desde los tiempos de Pedrarias. Algunos años atrás, la tierra quebrada, selvática y palúdica había hecho aborrecer ese camino al cronista Fernández de Oviedo, mas desde que un compañero de Pizarro, Nicolás de Ribera el Viejo, descubrió la ruta del río Chagres por 1530, el antiguo y penosísimo trayecto terrestre quedó reducido a las cinco leguas que separaban las Cruces de Panamá. Pero a pesar de que la etapa de los insectos y las víboras había sido superada, el caudaloso Chagres seguía siendo objeto de temor. Tan ancho como traicionero, no era rara la vez que causaba algún daño a los viajeros antes de ir a perderse en el Atlántico. Cuando no eran los remolinos que volcaban las canoas, eran los caimanes los que devoraban a los indios, negros o caballos que perdiendo el equilibrio se precipitaban a las aguas. Los españoles afiebrados sufrían en este tramo agudos vértigos y las mujeres largos desmayos a causa del calor.

Las "chatas" y "bongos" de remeros tenían que evitar el centro del caudal por ser allí más fuerte la corriente. A lo largo de una semana, a veces dos, que duraba el penoso viaje por el río, el paisaje no variaba en absoluto: un par de orillas invadidas por la selva, de las cuales partían estridentes gritos de aves que causaban un clima de temor en los viajeros. Los negros, mientras tanto, seguían maniobrando entre voces cadenciosas que regían sus paladas, luciendo sus torsos desnudos y brillan-



El paso del rio Chagres.

tés contra los que parecía estrellarse en vano el terrible sol de Tierrafirme. Así era, en buena cuenta, el fluvial trayecto de Nombre de Dios hasta Las Cruces en el siglo XVI¹.

El resto de la jornada era por tierra. De Las Cruces, lugarejo formado por una capilla junto a la cual habían brotado media centena de bohíos, se tomaba el camino a Panamá utilizando el pintoresco sistema de las "harrías". Caravanas de quinientas y hasta de seiscientas mulas, guiadas por los gritos de los arrieros, transportaban en la oscuridad de la noche a los viajeros y sus equipajes. El ambiente refrescaba a esas horas y los insectos tendían a desaparecer, resaltando entre los pocos que quedaban las famosas luciérnagas del istmo, que rompían la oscuridad con sus destellos en un vano afán de competir con las estrellas. Traspuesto el cerro de Tavernilla, la más prominente elevación del recorrido, aparecía la exótica y dorada Panamá, capital del reino de Tierrafirme².

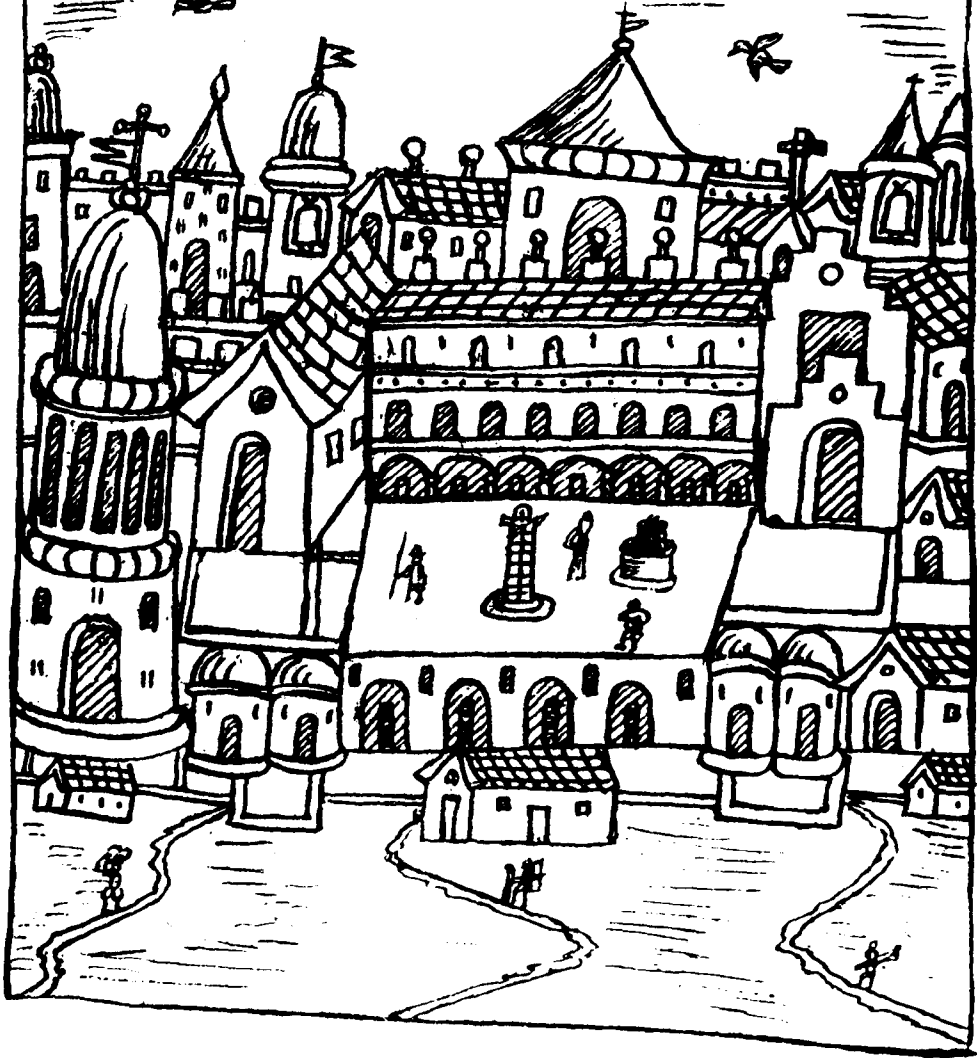
PANAMA

La ciudad de Panamá, tan mentada por todos los cronistas, conserva una visión unitaria gracias a la pluma de Pedro Cieza de León, el único viajero que la describió con criterio integral. Por eso escribe, no sin dar antes muchas explicaciones sobre por qué es la primera ciudad que presenta en su famosa *Crónica del Perú*: *"Digo, pues, que la ciudad de Panamá es fundada junto a la Mar del Sur y diez y ocho leguas del Nombre de Dios, que está poblado junto al Mar del Norte. Tiene poco circuito donde está situada, por causa de una palude o laguna que por la una parte la ciñe, la cual, por los malos vapores que desta laguna salen, se tiene por enferma. Está trazada y edificada de levante a poniente, en tal manera, que saliendo el sol no hay quien pueda andar por ninguna calle della, porque no hace sombra ninguna. Y esto siéntese tanto porque hace grandísimo calor y porque el sol es tan enfermo, que si un hombre acostumbra andar por él, aunque no sea sino pocas horas, le dará tales enfermedades que muere; que así ha acontecido a muchos. Media legua de la mar había buenos sitios y sanos, y a donde pudieran al principio poblar esta ciudad. Mas como las casas tienen gran precio, porque cuestan mucho a hacerse, aunque ven el notorio daño que todos reciben en vivir en tal mal sitio, no se ha mudado; y principalmente porque los antiguos conquistadores son ya todos muertos y los vecinos que agora hay son contratantes y no piensan estar en ella más tiempo de cuanto puedan hacerse ricos; y así, idos unos, vienen otros, y pocos o ningunos miran por el bien público. Cerca desta ciudad corre un río que*

El puerto de Panamá, versión imaginaria del
cronista Felipe Huamán Poma

CIVDAD LACIVDADDEPANAAMA AVDIENCIA

yobis pa so de la ygleia



nasce en unas sierras. Tiene asimismo muchos términos y corren otros muchos ríos, donde en algunos dellos tienen los españoles sus estancias y granjerías, y han plantado muchas cosas de España, como son naranjos, cidras, higueras. Sin esto, hay otras frutas de la tierra, que son piñas olorosas y plátanos muchos y buenos, guayabas, caimitos, aguacates y otras frutas de las que suele haber de la misma tierra. Por los campos hay grandes hatos de vacas, porque la tierra es dispuesta para que se crien en ella; y así luego que se fundó esta ciudad se sacó mucha cantidad; es bien proveida de mantenimiento, por tener refresco de entrambas mares; digo de entrambas mares, entiéndase la del Norte, por donde vienen las naos de España a Nombre de Dios, y la mar del Sur, por donde se navega de Panamá a todos los puertos del Perú. En el término desta ciudad no se da trigo ni cebada. Los señores de las estancias cogen mucho maíz, y del Perú y de España traen siempre harina. En todos los ríos hay pescado, y en la mar lo pescan bueno, aunque diferente a lo que se cria en la mar de España; por la costa, junto a las casas de la ciudad, hallan entre la arena unas almejas muy menudas que llaman chucha, de la cual hay gran cantidad; y creo yo que al principio de la población desta ciudad, por causa destas almejas se quedó la ciudad en aquesta parte poblada, porque con ellas estaban seguros de no pasar hambre los españoles. En los ríos hay gran cantidad de lagartos... estos lagartos o caimanes han comido a muchos españoles y caballos y indios, pasando de una parte a otra, atravesando estos ríos. En término desta ciudad hay poca gente de los naturales, porque todos se han consumido por malos tratamientos que recibieron de los españoles y con enfermedades que tuvieron. Toda la más desta ciudad está poblada, como ya dije, de muchos y muy honrados mercaderes de todas partes; tratan en ella y en el Nombre de Dios; porque el trato es tan grande, que casi se puede comparar con la ciudad de Venecia; porque muchas veces acaesce venir navíos por la Mar del Sur a desembarcar en esta ciudad, cargados de oro y plata; y por la Mar del Norte es muy grande el número de las flotas que allegan al Nombre de Dios, de las cuales gran parte de las mercaderías viene a este reino por el río que llaman de Chagre, en barcos, y del que está cinco leguas de Panamá los traen grandes y muchas recuas que los mercaderes tienen para este efecto. Junto a la ciudad hace la mar un ancón grande, donde cerca dél surgen las naos, y con la marea entran en el puerto, que es muy bueno para pequeños navíos. Esta ciudad de Panamá fundó y pobló Pedrarias de Avila, gobernador que fue de Tierrafirme... y está en casi ocho grados de la equinoccial a la parte del norte; tiene un buen puerto, donde entran las naos con la menguante

hasta quedar en seco. El flujo y reflujo desta mar es grande, y mengua tanto, que queda la playa más de media legua descubierta del agua, y con la creciente se torna a henchir; y quedar tanto creo yo que lo causa tener poco fondo, pues quedan las naos de baja mar en tres brazas, y cuando la mar es crecida están en siete"³.

Volviendo a los viajeros de la flota, tenemos que mientras los enfermos sanaban y los vientos eran esperados para poder seguir al Perú, las lluviosas tardes del invierno tropical se dedicaban al conocimiento de esa tierra que, desde Nicaragua a la culata de Urabá, parecía constituir un mundo aparte. Ayudaba a esta distracción la más medieval mentalidad de aquel entonces, que si bien ya no trataba de ubicar el Paraíso, tampoco desdeñaba creer en su posible cercanía, basándose para ello en las cerradas selvas de las Indias, los hombres que en atuendo adánico las habitaban y, sobre todo, en los exóticos animales que casi no admitían parangón con ninguno de los conocidos. Se trataba, pues, en estas reuniones de hablistanes, del cerdo de los manglares, que llevaba el ombligo en el espinazo, del oso que comía hormigas y del armadillo, que parecía haber inspirado a los herreros la forma de encubertar los caballos de guerra. Se razonaba también sobre la zarigüeya, el único animal cuya hembra paseaba a sus hijos en el vientre después de darlos a luz, se discutía de los saurios, que contra la opinión de los antiguos podían mover sólo la mandíbula inferior, y la admiración subiría de punto cuando se ocupaban del perico ligero, por mal nombre perezoso, bestezuela nocturna y amiga de oscuridades, cuyos movimientos atontados no le vedaban el subir a grandes árboles desde los cuales bebía los vientos y se alimentaba de ellos con sólo volver la cabeza al sitio donde soplaban... No acababa aquí tan peregrina fauna, porque Tierrafirme encerraba más portentos que cualquier otro lugar. También eran ejemplares curiosos ciertas víboras rojizas que en la negrura nocturna semejabán ascuas, los alcatraces, en cuyos papos desmesurados cabía un sayo de español, y multitud de aves trepadoras que remedaban el hablar de los humanos⁴.

El reino vegetal guardaba también casos curiosos pero el departir sobre ellos no producía tanta novedad. La excepción la constituía el árbol del guayacán o palo santo, remedio eficazísimo para la enfermedad de las bubas, aunque estuvieran éstas tan avanzadas que se pudieran confundir con el mal de San Lázaro. Este tema interesaba a más de uno, porque sufrían en carne propia esa especie de sarna que los franceses llamaban mal napolitano y los napolitanos mal francés. Decían del guayacán, que a pesar de no darse en Castilla del Oro era allí cotizado y abundante. Sus hojas eran como las del madroño y el

Pervani Regni Descriptio (1597), atribuida a
Cornelio Wytfliet. (Biblioteca Nacional,
Departamento de Investigaciones.
Foto: Manuel Romero).

corazón de su tronco siempre estaba negro como el de los pecadores que lo buscaban. A pesar de sus virtudes curativas, algunos opinaban que estaba pasando de moda. Los secretos de los herbolarios indios, la zarzaparilla de la equinoccial y las prodigiosas aguas del río Guayas eran los causantes del desplazamiento. De todos modos, el guayacán seguía siendo un remedio de primer orden para la venérea enfermedad⁵.

El tiempo gastado en estas chácharas no impedía que los pasajeros sanos contrajeran otras dolencias propias de la región y desconocidas en Castilla. Como no todos sanaban, la muerte era el desenlace fatal y a esto los lugareños llamaban "*pagar la chapetonada*". Panamá vivía acostumbrada a tales desenlaces, pues los forasteros que morían eran tantos, que por 1570 su iglesia mayor acusaría no tener espacio para más cadáveres. Y mientras las campanas continuaban doblando por los muertos, y los vivos hacían lo indecible por seguir viviendo, alguien que tenía encargo de correr con bandos y pregones, voceaba en las plazuelas que estaba de partida hacia el Perú la Armadilla del Mar del Sur⁶.

LA NAVEGACION AL PERU

La Armadilla del Mar del Sur, que enviada por el Virrey desde el Callao había traído a Panamá el oro y la plata de la Real Hacienda, hacía muchos días que estaba surta en el puerto de Perico, como se llamaba al de la ciudad panameña. Integraban la Armadilla no sólo galeones artillados llenos de soldados para proteger el tesoro, sino también barcos mercantes repletos de mercaderes que acudían a Tierrafirme dispuestos a comprar todo lo que hubiera traído la flota de Indias. Por eso, los viajeros que iban de Nombre de Dios a Panamá se cruzaban en el camino con el tropel de mercaderes, los que luego retornaban con recuas atestadas de mercaderías que seguidamente embarcaban en la Armadilla del Perú. Cuando cesaban las "*pujas*" o remates, lucraban los corredores, pagaban los comerciantes y se aquietaban los arrieros, la Armadilla se disponía a regresar al Perú. Entonces era que se pregonaba el tiempo de embarque y los pasajeros, como si les fuera a faltar sitio, corrían a las naves con sus mujeres e hijos.

A este momento habíamos llegado luego de una corta permanencia en Panamá. Ahora, nuevamente otro embarque a las órdenes del otro Capitán General, áncoras que se levaban, velas que se tendían, marineros que cantaban y buenas gentes que desde la playa volvían a gritar: "*Dios y la Virgen les lleven con bien*".

La navegación al Perú debía hacerse por los meses de enero, febrero y marzo, por ser tiempo de brisas y no de vendavales, en otras palabras, época en la que no predominaba el viento Sur. También podía viajar por agosto y por setiembre, pero toda navegación hecha fuera de estos meses tenía que resignarse a tener muy malos tiempos. Un testimonio muy viejo indicará el siguiente recorrido, guardado celosamente durante todo el siglo XVI: *"Saliendo de Panamá, los navíos van a reconocer las islas que llaman de las Perlas, las cuales están en ocho grados escasos a la parte del sur. Serán estas islas hasta veinticinco o treinta, pegadas a una que es la mayor de todas. Solían ser pobladas de naturales, más en este tiempo ya no hay ninguno. Los que son señores dellas tienen negros y indios de Nicaragua y Cubagua, que les guardan los ganados y siembran las sementeras, porque son fértiles. Sin esto se han sacado gran cantidad de perlas ricas, por lo cual les quedó el nombre de islas de Perlas. Destas islas van a reconocer a la punta de Carachine, que está dellas diez leguas norueste-sueste con la isla Grande. Los que llegaren a este cabo verán ser la tierra alta y montañosa; está en siete grados y un tercio. Desta punta corre la costa a puerto de Piñas a sudueste cuarta del sur, y está della ocho leguas, en seis grados y un cuarto. Es tierra alta, de grandes breñas y montañas; junto a la mar hay grandes pinales, por lo cual le llaman puerto de Piñas; desde donde vuelve la costa al sur cuarta de sudueste hasta cabo de Corrientes, el cual sale a la mar y es angosto. Y prosiguiendo el camino por el rumbo ya dicho se va hasta llegar a la isla que llaman de Palmas, por los grandes palmares que en ella hay; terná en contorno poco más de legua y media; hay en ella ríos de buen agua, y solía ser poblada. Está de cabo de Corrientes veinte y cinco leguas y en cuatro grados y un tercio. Desta isla corre la costa por el mismo rumbo hasta llegar a la Bahía de la Buenaventura, y está de la isla tres leguas, poco más; junto a la bahía, la cual es muy grande, está un pañol o farallón alto; está la entrada de la bahía en tres grados y dos tercios; toda aquella parte está llena de grandes montañas, y salen a la mar muchos y muy grandes ríos que nacen en la sierra; por el uno dellos entran las naos hasta llegar al pueblo o puerto de la Buenaventura. Y el piloto que entrare ha de saber bien el río, y si no, pasará gran trabajo... Desta bahía corre la costa al este cuarta del sudueste hasta la isla que llaman de Gorgona, la cual está en la bahía a veinte y cinco leguas. La costa que corre en este término es baja, llena de manglares y otras montañas bravas. Salen a la costa muchos ríos grandes, y entre ellos el mayor y más poderoso es el río de San Juan, el cual es poblado de gentes bárbaras, tienen las casas armadas en grandes horcones*

a manera de barbacoas o tablados, y allí viven muchos moradores, por ser los canelles o casas largas y muy anchas. Son muy riquísimos estos indios de oro, y la tierra que tienen muy fértil, y los ríos llevan abundancia deste metal; mas es tan fragosa y llena de paludes o lagunas, que por ninguna manera se puede conquistar si no es a costa de mucha gente y con gran trabajo.

La isla de la Gorgona es alta, y adonde jamás deja de llover y tronar, que parece que los elementos unos con otros combaten. Terná dos leguas de contorno, llenas de montañas; hay arroyos de buen agua y muy dulce, y en los árboles se ven muchas pavas, faisanes y gatos pintados y grandes culebras, y otras aves nocturnas; parece que nunca fué poblada... Esta isla de la Gorgona está en tres grados; della corre la costa al oesudueste hasta la isla del Gallo, y toda esta costa es baja y montañosa y salen a ella muchos ríos. Es la isla del Gallo pequeña; terná de contorno casi una legua, hace unas barrancas bermejas en la misma costa de tierra firme a ella; está en dos grados de la equinoccial. De aquí vuelve la costa al sudueste hasta la punta que llaman de Manglares, la cual está en otros dos grados escasos, y hay de la isla a la punta ocho leguas, poco más o menos. La costa es baja, montañosa y salen a la mar algunos ríos, los cuales la tierra dentro están poblados de las gentes que dije que hay en el río San Juan. De aquí corre la costa al Sudueste hasta la bahía que llaman de Santiago, y hácese una gran ensenada, donde hay un ancón que nombran de Sardinias; está en él el grande y furioso río de Santiago, que es desde donde comenzó la gobernación del marqués don Francisco Pizarro. Está quince leguas la bahía de Punta Manglares, y acaece las naos tener la proa en ochenta brazas y estar la popa zabordada en tierra, y también acontece ir en dos brazas y dará luego en más de quince, lo cual hace la furia del río; más aunque hay estos bancos no son peligrosos ni dejan las naos de entrar y salir a su voluntad. Está la bahía de San Mateo en un grado largo; della van corriendo al oeste en demanda del cabo de San Francisco, que está de la bahía a diez leguas. Está este cabo en tierra alta, y junto a él se hacen unas barrancas bermejas y blancas también altas, y está este cabo de San Francisco en un grado a la parte del norte de la equinoccial. Desde aquí corre la costa al sudueste hasta llegar al cabo de Passaos, que es por donde pasa la línea equinoccial. Entre estos dos cabos o puntas salen a la mar cuatro ríos muy grandes a los cuales llaman los Quiximies; hácese un puerto razonable, donde las naos toman agua muy buena y leña. Hácense del cabo de Passaos a la tierra firme unas sierras altas que dicen de Quaque; el cabo es una tierra no muy baja, y vense unas barrancas como las pasadas... Saliendo, pues, de cabo de Passaos,

America Meridionalis, impresa por Gerardo
Mercator en la segunda mitad del Siglo
XVI. (Biblioteca Nacional,
Departamento de Investigaciones.
Foto: Manuel Romero)



va la costa al sur cuarta del sudeste hasta llegar a Puerto Viejo, y antes de llegar a él está la bahía que dicen de los Caragues, en la cual entran las naos sin ningún peligro; y es tal, que pueden dar en él carena a navíos aunque fuesen de mil toneles. Tiene buena entrada y salida, excepto que en medio de la furna que se hace de la bahía están unas rocas o isla de peñas; más por cualquier parte pueden entrar y salir las naos sin peligro alguno, porque no tiene más recuesta de la que ver por los ojos. Junto a Puerto Viejo, dos leguas la tierra adentro, está la ciudad de Santiago, y un monte redondo al sur, otras dos leguas, al cual llaman Monte Cristo; está Puerto Viejo en un grado de la equinoccial a la parte del sur. Más adelante, por la misma derrota a la parte del sur cinco leguas, está el cabo de San Lorenzo, y tres leguas dél al sudueste está la isla que llaman de la Plata, la cual terná en circuito legua y media... El cabo de San Lorenzo está en un grado a la parte del sur. Volviendo al camino... va prosiguiendo la costa al sur cuarta del sudueste hasta la punta de Santa Elena; antes de llegar a esta punta hay dos puertos; el uno se dice Callo y el otro Zalango, donde las naos surgen y toman agua y leña. Hay del cabo de San Lorenzo a la punta de Santa Elena quince leguas, y está en dos grados largos; hácese una ensenada de la punta a la parte del norte, que es buen puerto... Desta punta de Santa Elena van al río de Tumbes, que está della veinte y cinco leguas; está la punta con el río al sur cuarta al sudueste; entre el río y la punta se hace una gran ensenada. Al nordeste del río de Tumbes está una isla, que terná de contorno más de diez leguas... Cerca desta isla de la Puná está otra más medida en la mar, llamada Santa Clara... La boca del río de Tumbes está en cuatro grados al sur; de allí corre la costa hasta Cabo Blanco al sudueste, del cabo al río hay quince leguas, y está en tres grados y medio, de donde vuelve la costa al sur hasta la isla de Lobos. Entre cabo Blanco y isla de Lobos está una punta que llaman de Parina [Pariñas], y sale a la mar casi tanto como el cabo que hemos pasado; desta punta vuelve la costa al sudueste hasta Paita. La costa de Tumbes para adelante es sin montañas y si hay algunas sierras son peladas, llenas de rocas y peñas; lo demás todo es arenales, y salen a la mar pocos rios. El puerto de Paita está de la punta pasadas ocho leguas, poco más. Paita es muy buen puerto, donde las naos limpian y dan cebo; es la principal escala de todo el Perú y de todas las naos que vienen a él. Está este puerto de Paita en cinco grados"⁸. Esta magnífica descripción de la carrera del Perú tiene por autor a Pedro Cieza de León, el *Príncipe de los Cronistas*. Soldado de tierra con escrúpulos de piloto marineró, no se conformó con ver sino que preguntó a los entendidos las situa-

ciones exactas de los puntos mencionados. Por eso explicó posteriormente: *"En la mayor parte de los puertos y ríos que he declarado he yo estado, y con mucho trabajo he procurado investigar la verdad de lo que cuento, y lo he comunicado con pilotos diestros y expertos en la navegación destas partes, y en mi presencia han tomado el altura; y por ser cierto y verdadero lo escribo"*⁹.

EL CAMINO DE LOS LLANOS

A pocas leguas del río de Amotape, uno de los más caudalosos del viejo reino de las capullanas, surgía amplio y seguro el acogedor puerto de Paita. Su población era pequeña porque la falta de agua y la aridez del desierto hacían todo lo posible por no dejarla progresar, pero los indios tallanes salvaron estas deficiencias valiéndose de sus gigantescas balsas con velamen que de lejos remedaban a los lentos navíos de Castilla. Aparte de haber llegado con ellas hasta la verde región de Tierrafirme, tenían establecido todo un sistema para proveer a Paita de agua, víveres y leña; y esto, unido a que la ciudad era el forzoso punto de arribo para todos los barcos que pasaban al Perú, le había ganado una vida muy propia por lo mercantil y marinera. Reafirmando esto último, tenía Paita fama de ser el lugar más apropiado de toda la costa para carenar las naves y calafatearlas. El cuadro que presentarían los navíos varados en la playa nunca ha sido descrito por soldados o viajeros, pero ya la población se había acostumbrado a su presencia y existía gente práctica en la tarea de remendar los cascos. Para ello utilizaban ese *"betún que parece pez o alquitrán"*¹⁰ del que nos hablan los cronistas sin sospechar de su importancia en el futuro.

San Francisco de Paita, pues, el puerto sin escollos ni bajíos, era señal de salvación no sólo para los maltrechos barcos que llegaban haciendo agua, sino también para los marineros que al verse exentos de peligro en su ancha playa, implantaron la costumbre de donar a la iglesia, a la manera de ex-votos, miniaturas de sus naves diseñadas en madera. No se crea, sin embargo, que el de Paita era un ambiente de piedad. El puerto, según testimonio de ese tiempo, tenía fama de ser el lugar donde se hacían *"hartos embustes por descargar cosas vedadas los mercaderes, que no las osan pasar al puerto de Lima"*¹¹. Por otro lado, y aquí radicaba la importancia ganada en corto tiempo, Paita era lugar de arribada forzosa porque más adelante la corriente y el viento australes hacían casi imposible el navegar. Esta era la razón por la que todos desembarcaban en Paita y seguían por tierra a la Ciudad de los Reyes¹².

En Paita, pues, empezaba otra vez el tráfico de los arrieros, hallándose en el puerto enormes recuas de mulas listas para recibir carga. También alquilaban mulas para las mujeres, prefiriendo los varones los caballos por considerarlos más adecuados a su condición viril. La verdad es que en Paita nadie se quedaba mucho tiempo, por lo que solía salirse pronto con destino a San Miguel. El viaje se hacía en tres buenas jornadas y bajo un sol abrasador, por lo que algunos preferían hacerlo de noche a la luz de la luna. Lo cierto es que en breve se ingresaba al valle de Piura, descubriéndose la ciudad de San Miguel¹³.

Aclara un cronista: *"no embargante que esta ciudad se tenga en este tiempo en poca estimación por ser los repartimientos cortos y pobres, es justo se conozca que merece ser honrada y privilegiada por haber sido principio de lo que se ha hecho y asiento que los fuertes españoles tomaron antes que por ellos fuese preso el gran señor Atabaliba. Al principio estuvo poblado en el asiento que llaman Tangarará, de donde se pasó por ser sitio enfermo, adonde los españoles vivían con algunas enfermedades; adonde agora está fundada es entre dos valles llanos muy frescos y llenos de arboledas, junto a la población, más cerca del un valle que del otro, en un asiento áspero y seco y que no pueden, aunque lo han procurado, llevar el agua a él con acequias, como se hace en otras partes muchas de los llanos; es algo enferma, a lo que dicen los que en ella han vivido, especialmente de los ojos; lo cual creo causan los vientos y grandes polvos del verano y las muchas humidades del invierno; afirman no llover antiguamente en esta comarca, si no era algún rocío que caía del cielo, y de pocos años a esta parte caen algunos aguaceros pesados; el valle es como el de Tumbes, y adonde hay muchas viñas y higuerales y otros árboles de España"*¹⁴.

De San Miguel se salía y por Motupe y Jayanca seguía a Túcume, Cinto y Collique, valles todos que oficiaban de frescos oasis en los candentes arenales de la costa yunga. Lugar que exigía un mayor reposo era Saña, fundada en 1563, continuándose a Pacasmayo y deteniéndose en Trujillo, ciudad que también ofrecía a los viajeros una estadía algo larga. En efecto, junto a las ruinas de Chan-Chán, la opulenta capital del Gran Chimú, Trujillo, la población de nombre extremeño y abolengo mochica, surgía, con sus calles rectas y suntuosas que parecían conformar un gigantesco tablero de ajedrez. Ya había superado, y largamente, los trescientos edificios que alguien le calculó en los días de Gonzalo Pizarro, pero haciendo lo posible por conservar ese perfil de pueblo que estaba a punto de perder, había desdeñado el tener mesón y carnicería. Cieza de León nos habla de Trujillo en los siguientes términos: *"En el valle de Chimo está fundada la ciudad de Trujillo, cerca de un río algo grande*

El camino de los llanos

*y hermoso, del cual sacan acequias, con que los españoles riegan sus huertas y vergeles, y el agua dellas pasa por todas las casas desta ciudad, y siempre están verdes y floridas. Esta ciudad de Trujillo es situada en tierra que se tiene por sana, y a todas partes cercada de muchos heredamientos, que en España llaman granjas o cortijos, en donde tienen los vecinos sus ganados y sementeras. Y como todo ello se riega, hay por todas partes puestas muchas viñas y granados y higueras, y otras frutas de España, y gran cantidad de trigo y muchos naranjales, de los cuales es cosa hermosa ver el azahar que sacan. También hay cidras, toronjas, limas, limones. Frutas de las naturales hay muchas y muy buenas. Sin esto, se crían muchas aves, gallinas, capones. De manera que se podrá tener que los españoles vecinos de esta ciudad son de todo proveídos, por tener tanta abundancia de las cosas ya contadas; y no falta de pescado, pues tiene la mar a media legua. Esta ciudad está asentada en un llano que hace el valle en medio de sus frescuras y arboledas, cerca de unas sierras de rocas y secadales, bien trazada y edificada, y las calles muy anchas y la plaza grande. Los indios serranos abajan de sus provincias a servir a los españoles que sobre ellos tienen encomienda, y proveen la ciudad de las cosas que ellos tienen en sus pueblos. De aquí sacan navíos cargados de ropa de algodón hecha por los indios, para vender en otras partes*¹⁵.

En Trujillo, pues, la ciudad que pecaba de soberbia y de rumbosa, descansaban los viajeros unos días acogidos a la gran hospitalidad de los vecinos. Pero cumpliendo un tiempo prudencial volvían a montar en sus cabalgaduras y reanudaban el viaje. La cabalgata pasaba entonces por el valle de Guañape—cuya chicha le había ganado tanto nombre como los vinos de Madrigal o San Martín, en Castilla— prosiguiendo su camino hasta el manantial del “*agua buena*”, donde todos saciaban su sed en el frío chorro, concluyendo que el gustoso líquido debía proceder de algún río que corría por las entrañas de la misma tierra, porque de otro modo era inexplicable su frescor. La caravana se ponía nuevamente en marcha conducida por los guías indios, tomando la ruta del río Santa y de la floreciente población de La Parrilla¹⁶.

Al de Santa se le podía llamar el valle de las sepulturas, por la cantidad de tumbas antiguas e indios desaparecidos desde el arribo de los españoles. Por esta última razón, los campos y andenerías estaban abandonados y convertidos en breñales cuando no en hirsutos bosques. Los pocos naturales que restaban se cubrían con mantos luengos y se dedicaban a la pesca, sin olvidar por ello su tradicional ocupación de ayudar a los forasteros a cruzar el caudaloso río del valle. Esta misión, impuesta

desde antiguo por los Incas, era bastante meritoria. Para pasar una persona utilizaban la frágil balsilla de calabazos que remolcaban a nado con increíble habilidad, pero para transportar las mulas y fardaje usaban otras de madera que guiaban con varas alargadas que apoyaban en el fondo pedregoso de las aguas. Sólo en verano, cuando éstas no venían tan crecidas, se vadeaban a caballo. No se prescindía por esto de la ayuda y experiencia de los indios, que asidos entre sí y formando una cadena humana de orilla a orilla, impedían que los españoles fueran arrastrados, *"porque la furia del agua desbarata al caballo y lo hace perder los sentidos, y el principal peligro consiste en que, si cae el caballo o el hombre, la gran corriente los lleva abajo sin dejarlos levantar, porque es tan furiosa que ordinariamente lleva tras sí piedras bien grandes"*¹⁷.

Después de atravesar este peligroso cauce y de aposentarse algún tiempo en Santa María de La Parilla, se daba la orden de salir de estos lugares, incómoda jurisdicción de los mosquitos. Se tocaba en Huambacho y posteriormente en Huarmey, tierra de muchos algarrobos y otros árboles menores que, vistos desde lejos, hacían recordar los olivares de Andalucía. Algunas jornadas después, casi rodeada por las nuevas plantaciones de caña de azúcar y por las antiguas de algodón, aparecía Paramonga con su imponente y bien trazada fortaleza.

Luego más arenales y desiertos, resecos y amarillos como siempre, sin cosa viva ni nacida de hembra en su horizonte a no ser algunos pájaros aislados que volaban con gran calma en busca de un peñón desde el cual poder observar a los viajeros. Estos avanzaban durante la noche y acampaban al amanecer, pues el sol imposibilitaba toda marcha hasta la hora del crepúsculo o, por lo menos, la hacía muy difícil. Las paradas se efectuaban en oasis o *jagüeyes* donde se calmaba la sed apurando el vino de las botas y el agua de los mates. Por estar muy cerca al mar, casi siempre era salobre el agua de las fuentes. Los muy fatigados reposaban entonces bajo alguna raquítica arboleda y las cabalgaduras abrevaban o comían hierba fresca. Sus guardianes tenían a este tiempo especial cuidado de apartarlas de la peligrosa *"algarrobilla"*, porque si los equinos llegaban a probarla perdían las crines y el pelaje de la cola. Por las noches también se dormitaba. Entonces se debía tener cuidado especial con las raposas que rondaban el campamento fustigadas por el hambre. Muchas llegaban a introducirse entre las tiendas, huyendo después con cinchas y corréas entre su agresiva dentadura. Tanto al iniciarse las marchas como al concluirse, los únicos que no mostraban padecer los rigores del ambiente eran los estoicos guías indios. En silencio y tan sólo orientándose por el ruido del mar o el brillar de las

estrellas, avanzaban siempre a pie a la cabeza de los jinetes castellanos que, a cada hora, creían descubrir un nuevo valle sobre la línea sinuosa de las dunas. Esto, unas veces era cierto, otras sólo una ilusión. Así se cruzaban muchas leguas, guiándose también por el camino del Inca que enlazaba a los valles entre sí, valles verdes y frondosos donde los mayordomos de los encomenderos obsequiaban a los viajeros con gallinas, puercos, cabritos y pescado. Y así vencían la villa de Huaura y el Tambo de las Perdices, adentrándose en el valle de Chancay y aposentándose en Arnedo. Y unas veces por la orilla del océano, otras varias leguas tierra adentro, la cabalgata seguía rumbo al Sur.

Atravesaba grandes plantaciones de maíz, el sagrado trigo de los Incas, algunas de la domesticada yuca y no pocas de papas y batatas, tubérculos en los que muchos castellanos creían descubrir el seco y suave sabor de las castañas. Los árboles frutales también eran frecuentes, pero se notaba un fuerte predominio de los algarrobos, de cuya semilla solían hacer pan los naturales. Por lo demás, el paisaje no variaba y los viajeros seguían fatigados y con cara de modorra. Pero un día —ya lo habían anunciado los indios al pasar por Carabayllo— aparecían las torres de la catedral de la *Muy Noble y Muy Leal Ciudad de los Reyes*; luego los campanarios de La Merced, San Agustín, San Francisco y Santo Domingo; después se sentía el río correr lejano y, por último, los herrajes que golpeaban el empedrado del arrabal de San Lázaro. Lo demás venía pronto: el puente de piedra y la Plaza de Armas. El viaje, lo que se llamaba la *Carrera del Perú*, había terminado¹⁸.

NOTAS AL CAPITULO

1. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *El Conde de Nieva, Virrey del Perú*.— Lima, Imprenta Lumen, 1963.— Cap. III, pp. 152 y 153.
2. *Loc. cit.*
3. CIEZA DE LEON, Pedro... *La Crónica del Perú*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1945.— Cap. II, pp. 36 a 38.
4. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio de... *Op. cit.*, cap. III, p. 158.
5. *Ibidem*, cap. III, p. 160.
6. *Ibidem*, cap. III, pp. 166 y 167.
7. ARCINIEGAS, Germán... *El Caballero de El Dorado*.— Buenos Aires, Imprenta de Bartolomé Chiesino, 1950.— Cap. IV, p. 68.
8. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. III, pp. 39 a 41; y cap. IV, pp. 41 a 43.
9. *Ibidem*, cap. V, p. 44.
10. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *Op. cit.*, cap. IV, p. 214.
11. *Loc. cit.*, nota 67.
12. En algunos casos la solución consistió en salir mar afuera, hasta el meridiano de Guatemala y aún más, para luego retomar el rumbo al Callao por el paralelo de Lima; pero esto rigió preferentemente para las mercancías, casi nunca para los pasajeros.
14. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. LVIII, p. 180.
13. Los viajes por el desierto piurano, hasta hoy, son preferibles en la oscuridad, experiencia legada por los indios tallanes que en esto de viajar por desierto nunca admitieron competencia.
15. *Ibidem*, cap. LXIX, pp. 198 y 199.
16. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *Op. cit.*, cap. IV, pp. 218 y 219.
17. *Loc. cit.*
18. *Ibidem*, cap. IV, pp. 219 a 222.

Capítulo XIV

CIEN AÑOS DE COMERCIO VIRREINAL

EL COMERCIO INTERIOR

El comercio interior, desde el punto de vista marítimo, fue intenso en nuestras costas, pudiendo centrarse el grueso de su actividad entre los puertos de Guayaquil y Arica. La *Historia General del Perú* del mercedario Murúa y las *Descripciones* del Judío Anónimo y del carmelita Vásquez de Espinoza, serán las encargadas de recordarnos el gran movimiento mercantil. De ellas resulta verdaderamente notable la cantidad y variedad de productos que salían de los puertos en las bodegas de las naos; algunos se mantienen todavía, pero otros, por causa de sismos y cambios climáticos, se han perdido para siempre. Nosotros vamos a resumir esta exportación concretándola a los puertos principales, pero una vez más haremos prescindir de la lista al Callao, sencillamente porque era el centro de redistribución de todas las mercaderías. El Callao recibía la totalidad de los productos y los almacenaba para luego repartirlos a otros puertos; si se trataba de enviarlos al interior del país, los productos pasaban a la Ciudad de los Reyes, pues, como dice Murúa: *"de aquí se reparten para las ciudades de todo el Reyno, como de madre común que biste sus hijos e hijas"*¹.

Empezando por Guayaquil, tendríamos en primer lugar las maderas, tan necesarias para la construcción de navíos en Paita, el Callao e Ilo, nuestros viejos centros navieros del litoral. La madera guayaquileña se empleó también para hacer botes pesqueros en la costa norteña del Perú, siendo su fin cuando llegaba a Lima servir para la confección de puertas y ventanas,

Las tropillas de llamas, en el siglo XVI, sirvieron
para introducir las mercancías de los
barcos al interior del país.

1. Eene MULATTIN te PAARDE.
2. KALESSE, te LIMA in gebruik.
3. De VICUNNA of WILDE GEITE.

4. De HUANACO, TARUGA of BEZOAR GEITE.
5. De LLAMA, of het PERUAANSCHES SCHAAP.



rejas, vigas artesonadas, y balcones de cajón. El cedro y el roble de la equinoccial tenían fama de incorruptibles. También producía Guayaquil por ese entonces la jarcia, tan útil para la navegación a vela; los cordeles y las pitas de hilo; el cuero, que salía enrollado para convertirse en sillas de cabalgadura o en artísticos arcones de tapa repujada, cuando no hecho zapatos de vaqueta para calzar negros esclavos; cobertores y colchas de algodón; tabaco para masticar y canela de los Quijos. Esta última era muy usada para los dulces limeños, aunque, a decir verdad, los buenos dulces de la Ciudad de los Reyes preferían la canela de Ceylán.

El siguiente puerto de importancia lo era Paita, lugar de carena para los navíos y de casi forzoso desembarco para los viajeros marítimos. Aquí los barcos cargaban pesados sacos de maíz y de trigo, encerrándose con frecuencia el grano en botijas de Simbilá y Catacaos. Estas mismas botijas servían para exportar el atún hecho de espadarte, y las lisas en conserva o salazón. La cecina y el tasajo también se expendían en el puerto a los barcos que seguían viaje y los mareantes en general compraban *mates* o calabazos grandes que oficiaban de bateas. Otros productos del lugar que se llevaban a bordo eran papas y camotes, estos últimos recordaban a los *chapetones* el sabor de las castañas de Castilla; así mismo, bayas de las algarrobas para alimentar al ganado que viajaba en las bodegas. Había en Paita buenos repujadores de cuero, forjándose en sus manos las inconfundibles petacas *peruleras* preparadas para un siglo de vejez, barrera de tiempo que supo superar la mayoría de ellas, era Paita sitio propicio para venderlas, porque los pasajeros de los navíos las necesitaban al iniciar la marcha por tierra. Los carneros cebados, los capones rechonchos y las aves de corral también se ofrecían a los barcos, llevándose a ellos en las típicas balsas lugareñas. Mención aparte merece la venta de la guanábana, fruta de las capullanas y manjar del mundo tallán.

Chérrepe era otro puerto importante en ese tiempo. Vendía trigo y maíz, pero su renombre lo debía al sano vino sañero, al azúcar rubia de sus ingenios, y a esa oscura miel de caña que aún no se llamaba *chancaca*. Los mantos de algodón y los sombreros de hoja de palma tejidos en Lambayeque tenían mucha demanda, sin duda entre los jinetes tataradeudos de los futuros chalanes criollos. En dulces tampoco se quedaba atrás, exportando múltiples cajas de todo tamaño, y saquillos de frutas secas. Otros productos importantes fueron el pabito para las candelas y los panes de jabón. Del interior se traía almendras de Bagua y tabaco de Chachapoyas, este último para mascar y aspirar; bayetas y cordellates de Cajamarca, telas muy coloridas con las que se vestían los guineos esclavos, y quesos de

Chota y Contumazá. El puerto de Saña tenía mucha vida mercantil y ganaba muy regulares dineros con cada barco que entraba.

Malabrigo y Huanchaco ofrecían unas aceitunas tan gordas o más que las del Aljarafe de Sevilla; plata fina proveniente de Chilete y pañolones de Huamachuco. Eran igualmente objeto de algún trato comercial las cabras de Pacasmayo y el azúcar de Chicama. El resto lo hacían los dulces de convento (elaborados todos por las monjas de Trujillo), y grandes sacos de trigo y maíz, harina de ambos cereales, y bizcocho de gruesa miga muy bueno para reemplazar a la dura galleta de a bordo. Igualmente se embarcaba buenas telas de algodón, barras de jabón, capones y gallinas. Los barcos también adquirían frijoles, paltas y garbanzos así como frutas verdes, en especial naranjas, limas, cidras, toronjas, duraznos y piñas.

Otro puerto frutero era el de Guañape, destacando sus granadas, las mejores del litoral; Santa, en cambio, era azucarero y aceitunero, añadiendo por temporadas buenas cosechas de *mates*; Huarmey ofrecía cueros, palomas y tórtolas, canastas de guayabas y haces de pacaes; Barranca sus jarras de tierra cocida y escudillas arcillosas, ganado vacuno, lanar, cabrío y de cerda, equino y mular, procedente de la estancia de los frailes agustinos, añadiéndose a lo dicho regulares cargas de trigo, maíz y azúcar de caña dulce. Huaura daba sal —la mejor sal de las Indias— trigo, cebada y maíz, cerdos, capones y aves de corral, igualmente algo de azúcar; y Chancay algún vinillo de corta fama, casi toda la leña que consumía la Ciudad de los Reyes, y mucha manteca de cerdo en sus acreditadas *mantequerías*. La lista en este orden debía haber empezado por Casma, puerto donde las naos no sólo tomaban leña para sus cocinas sino que también adquirían sebo, cecina, cordobanes, carbón y frutas azucaradas.

Al Sur de Lima quedaba Cañete, conocido por su algodón y sus mazamorras de maíz y de trigo, conservas de frutas secas y dulces en general; Chíncha exportaba el azogue de Huancaavelica, imprescindible para el beneficio de la plata potosina, pero también despachaba lana de la Sierra, pasas de la región y unos pepinos olorosos aunque distintos a los de Castilla; y Pisco, trigo y maíz, pasas, algodón y mucha fruta, pero, sobre todo, aguardiente, ese viejo licor que hoy conocemos por *pisco*. Su rival era el *nasca*, aguardiente algo distinto que salía por el puerto de San Nicolás. El *pisco* y el *nasca* compitieron muchos años dentro de esas tinajas rechonchas que nombraban *botijas peruleras*. En ellas viajaron hasta Panamá, donde se comenzó a servir en los presidios antes de su ingreso a los salones; ganó el *pisco* la contienda y el *nasca* se batió en retirada, acaso

porque tomó su lugar el vino nasquense, otro sobreviviente de aquellas épicas luchas entre ejércitos de alcohol.

Acari producía trigo y maíz, como Huaura, Chancay y otros valles de la Costa en el siglo XVI, pero también aceitunas de Chala, el maní (o cacahuete de los mejicanos), pallares y frijoles, pepinos y grandes plátanos, amén de cueros de vaca, aunque éstos en muy corta escala; Camaná rendía sus dátiles famosos, el vino de sus lagares y el *aceite camanejo*, azúcar, pasas y miel; Quilca, hasta la fundación de Arica, embarcó el metal de Potosí; y Chule, también exportador más reducido del mineral de las Charcas, añadió el vino de Tambo de las estancias de los Peralta y los Olazábal arequipeños. Por Quilca y Chule salieron igualmente los productos más variados: medias de lana de punto, tejas de roja arcilla, oro de Condesuyos y cueros de gran calidad. En cambio Ilo prefería su vino de Locumba y aceite de Moquegua, sus dulces de higos embotijados y —creemos que caso único durante todo el virreinato— guano de las islas, que exportaba gracias al metódico trabajo de los indios puquinas, mediante el cual no sólo se obtenían pingües cosechas de estiércol sino que existían fragatas fletadas para su exclusivo traslado a los puertos vecinos. Como si esto fuera poco, la industria naviera no se amilanaba ante Paita o el Callao. Las fragatas que hemos mencionado eran hijas de los astilleros de Ilo. Finalmente San Marcos de Arica, puerto donde se desembarcaba el azogue de Huancavelica y se embarcaba la plata de Potosí, punto estratégico a la par que comercial, por lo que era muy codiciado de los corsarios ingleses y holandeses por conocer éstos que a través de él las mercaderías surtían a las Charcas. Arica no producía casi nada, pero tenía un movimiento que envidiaban los otros puertos.

Y así terminaríamos esta síntesis del comercio virreinal dentro de sus propios límites costeros, recordando que si

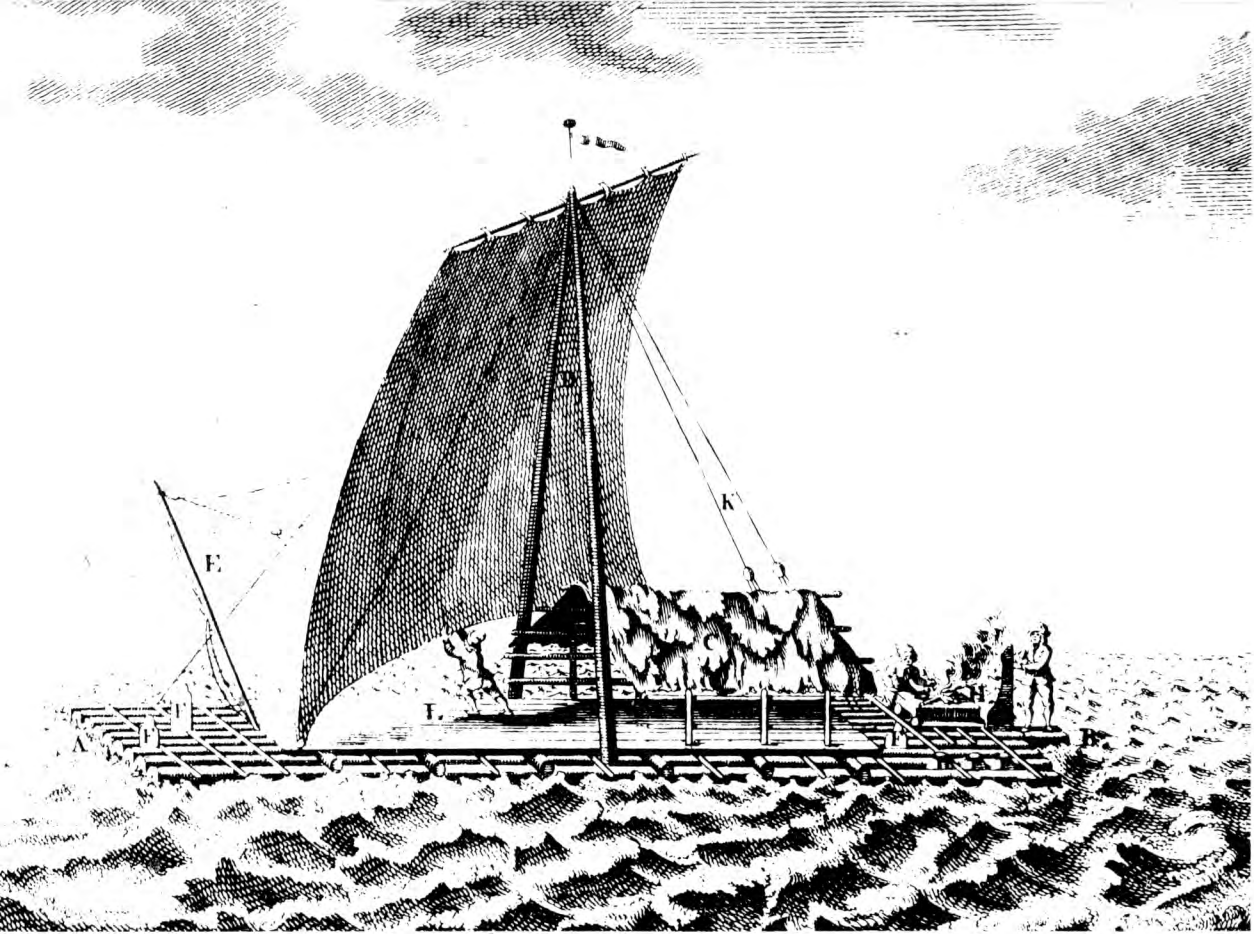
*"es la octava maravilla
ver caballero en Sevilla
sin punta de mercader"*,

no se quedaban atrás los del Perú, y más los caballeros de Lima, porque según el Judío Anónimo: *"todos tratan y son mercaderes, por mano ajena y disimuladamente"*.

EL COMERCIO EXTERIOR

El comercio externo —tan importante en el Perú virreinal— ha sido pomposamente descrito por fray Murúa al hablarnos de Lima y de su calle de los Mercaderes: *"y la esquina principal de la plaza que llaman de los mercaderes, salen dos calles, las*

La balsa guayaquileña que —junto con sus
congéneres la tumbesina, la paitena y la
sechurana— soportó el tráfico caletero
en el Norte del virreinato.



más ricas que ay en las Yndias, porque en ellas están las tiendas de los mercaderes, donde se benden todas las cosas preciosas y de estima, que Ynglaterra, Flandez, Francia, Alemania, Ytalia y España producen, labran y tejen [por] que todas las embian y ban a parar a esta ciudad, de donde se dytribuyen por todo el Reino, de suerte que, quanto el hombre pudiere desear de thelas, brocados, terciopelos, paños finos, rajás, damascos, razos, sedas, pasamanos, franjones, todo lo hallarán allí a medida de su boluntad, como si estuviera en las muy ricas y frequentadisimas ferias de Anberes, Londres, León en Francia, Medina del Campo, Seuilla y Lisboa; y así es tanto el consumo que ay de jente y negociantes en estas calles, que no cauen a andar por ellas, y se hallarán allí de todas las naciones, de Europa y de las Yndias, de Mejico y de la gran China, que, como dicho es, traen lo más rico y de balor que ay en sus tierras, para sacar las barras de plata y tejuelos de fino oro deste Reino”³.

Para mantener este comercio exterior, los mercaderes peruleros reunidos en Lima por marzo o abril se aprovechaban de la Armadilla del Mar del Sur que en catorce o veinte días unía el Callao con Panamá. Una vez en Tierrafirme los mercaderes pasaban a Nombre de Dios o a Portobelo, donde participaban en la famosa feria y adquirían todos los productos europeos alcanzables, con los que tornaban satisfechos al Perú. no sin antes tomar sus precauciones. Estas precauciones estan bien contempladas en *“La orden que se ha de guardar para que vayan las mercaderías bien acomodadas y no reciban daño”*, escrita por el Judío Anónimo de Lima a comienzos del siglo XVII. Dice así: *“La cuchillería y cosas de hierro como lo pasen por aceite de linaza no se daña. Todo la herramienta que fuere muy fina y agujas como le echen albayalde hecho polvo no se tomará [?]. Todas las cosas de hierro han de ir en cajones, como son: frenos, estribos, y todo lo demás, se le echa alucema por otro nombre espliego y romero que se llama rosmarino. Esto como es cosa menuda se entra por entre la herramienta y es caliente y no da lugar a que se tome de forraje y va bien encajada, y valen esta alucema y romero nel Perú 4 reales. Las sedas como son terciopelos labrados y lisos y terciopelados han de ir encajonados de la altura de los terciopelos, y no los han de apretar porque no se les chafe el pelo. Rasos, damascos, tafetanes y otras sedas y telas de oro y pasamanería de oro todas estas sedas y telas han menester de ir bien empapelados y de llevar encima una capa de bayeta blanca que las conserva mucho para que no vayan manchadas. Los pasamanos de oro los revuelven con estepas de lino que allá valen bon dinero, que no los hay. Todos [los] fardos de paños y [todas] las mercaderías de lana han de llevar una arpillera de cañamazo y luego*

un cobertor o una jerga de lana y encima otra arpillera de cañamazo bien apretados y cosidos, y no han de llevar cuerdas que tratan mal las mercaderías ni los fardos no han de tener de peso más de hasta 6 arrobas, que así son acomodados para los poder cargar cualquier bestia, y no tienen allá trabajo de deshacellos. La lencería se le revuelve por dentro una pieza de melinge o lienzo crudo y sus arpilleras, y así no recibirá daño. El papel se le pone por los lados, unas tablas de corcho y corchos escofina, los que sirven para chinelas, y se atan estos corchos con el papel, con unos cordeles, y sus arpilleras por encima, y así se llevan. Y los corchos no se excusan en el Perú, que sirven para muchas cosas y allá no las hay. Todas las botijas han de ir encerradas con esteras de esparto o con sus cañamazos"⁴.

Estas precauciones, únicas en su género pues ningún otro autor las recoge, estaban referidas al comercio perulero con Europa a través de Panamá.

Mas esto no significa que sólo con Panamá comerciara el Perú. Había también trato con Nicaragua, de donde se mandaba cera, miel, tabaco, brea y maderas, preferentemente cedro; de Guatemala los barcos traían añil, bálsamo y cochinilla, también palo de Michoacán originario de la Nueva España; finalmente, con Chile se mercaba otras maderas, sebo y cordobanes, descontándose el tan celebrado vino austral que alegraba a quienes lo bebían⁵.

Comercio importantísimo fue, así mismo, el que vinculó al Callao con la Nueva España. No sabemos exactamente cuándo comenzó este tráfico mercantil, pero los primeros contactos debieron hacerse entre 1536 y 1537, tiempo en el que Hernán Cortés envió un barco con socorros para la guerra a Francisco Pizarro. A partir de entonces se intensificó el trato de los comerciantes peruleros con los mejicanos, aprovechándose los viajes de las naos para cargar madera en el puerto de la Posesión que, junto con el de Panamá, eran las obligadas escalas de aquella nueva navegación. Refiriéndose a este tráfico escribe el Judío Anónimo: "*Navegan [desde el Callao] al puerto de Acapulco, puerto principal del reino de México... Aquí van a emplear muchos mercaderes y llevan muchas barras de plata y tejas de oro y muchos cajones de reales y cosas semejantes, y emplean en mercaderías de la tierra y [de] China de que todos los años van cargados a Lima de tres a cuatro navíos. Y van a Lima por los meses de octubre y noviembre. Las mercaderías que van de México al Perú, son paños dieciochenos azules y verdes y otros colores y pardos y negros, y van veintecuatrenos mezclas, sedas, tafetanes negros, dobles, muy buenos y algunos de color, gorbiones, realzados, entorchados, azabachados, tercianelas y recillos y gorboreanos, todos estos son tejidos de seda,*

negros de lindas y diversas labores de que se viste la gente más grave de Lima, terciopelados negros muy buenos y algunos de colores, muchos cortes para jubones de oro y plata fino y otros muchos cortes felcos, mantas de gorbión para mujeres viudas y otro tafetán negro sencillo que sirva para ligas y para velos de monjas, grande cantidad de pasamanos de seda, negros, y colores de finos pelos. Pasamán había de oro y plata finos para mujeres, muchas tocas con seda y plata y muchos chapines, grande cantidad de sedas torcidas y flojas, beneficiadas en México, y muchas sedas de respunte y medio respunte de Mezteca, provincia de México. Estas sedas son mejores que las de Granada, llevan lindas riendas y charnelas para frenos que dicen de Guajaca y guamucas y cintas de los mismos [a] y otras muchas cosas. Todas las sedas de México son las mejores que se gastan en el Perú, porque tienen bon negro y están sanas y recias''⁶.

Pero si el tráfico con México fue beneficioso, no lo fue menos el que a través de México —procedente de las Filipinas— tuvimos con la China. La relación que también trae el Judío Anónimo es, sencillamente, deslumbrante y los artículos no pueden negar su origen oriental. Por eso, al contemplar tanta mercadería exótica, desconocida incluso en Europa, el hebreo llama a Lima la mejor ciudad del Nuevo Mundo, privilegiada con todo lo que se da bajo el cielo: *"De las mercaderías que vienen a México cada dos años de la China, se llevan al Perú grandes partidas de tafetanes y gorbóranes enrollados y otros de libreta, damascos ordinarios y damascos mandarines, que los mandarines son los señores de vasallos de la China y estos damascos le pagan sus vasallos de tributo y otras sedas, y todos los que se llaman mandarines son los mejores que vienen de la China, rasos de muchas suertes en particular vienen muchos de lustre blancos de lanquin [Nanquing?] picotes y azabachados, muy lindos terciopelos llanos y labrados, negros y [de] colores, mucha diversidad de colchas y sobrecamas labradas de muy varios colores. Grandes partidas de cates de seda blanca torcidas de ancho y chaquey y lanquin y muchos cates de seda floja y de matices de colores, tocas de seda para mujeres y tacones. Llevase almizcle, algalia, ambar negro, muchas y finas porcelanas y otras mil lindezas, y toda es ropa en que todos ganan y se vende bien y se visten de ella los pobres, por que son sedas baratas y se traen muchas mantas de lanquin, que son telas de lienzo feito de algodón, blancos y azules''⁷.* Y termina el maravillado hebreo: *"Lima es ciudad rica y regalada, la mejor ciudad de la America, abastecida de cuantas mercaderías se benefician y labran debajo del cielo''⁸.*

Para terminar añadiremos que el primero indirecto y después prohibido comercio con la China hizo conocer en Lima el jade y el marfil, el sándalo y el ébano; que de Filipinas vinieron las riñas de gallos y los mantones de Manila; y que de México, junto con los pavos y el chocolate, llegaron los *tamales*, que también supieron sentar plaza entre nosotros⁹.

Pero al mismo tiempo este comercio exterior marcó, aunque todavía sin gran fuerza, la presencia de nuevas razas y mentalidades en el Perú, lo decimos no sólo por los negros africanos —objeto de un comercio esclavista al que dedicamos capítulo aparte— sino por el establecimiento al parecer definitivo de ciertos franceses, ingleses y alemanes, flamencos, italianos y griegos, corsos y mallorquines, moros de Berbería bautizados, así como "*gente de la India y de la China, y otras muchas mezclas y mixturas*"¹⁰, a decir de un judío innominado al que su lenguaje acusa natural de Portugal.

LA FERIA DE PORTOBELLO

El origen de la feria anual de Portobello —que coincidía con los arribos de la Flota del Mar del Norte y de la Armadilla del Sur— debe buscarse en las ferias europeas del siglo XIV. Londres, Lyon, Amberes y Lisboa son los casos más notables, pues llegaron al siglo XVI. Pero desde antes también se hicieron tentadoras a los mercaderes las famosas de Champaña. "*Estas ferias tenían lugar en Lagny, en Bar-sur-Aube, en Provins y en Troyes y se sucedían a lo largo de todo el año: en enero-febrero en Lagny; en marzo-abril en Bar; las ferias de mayo, en mayo-junio, en Provins; la feria de San Juan en julio-agosto, en Troyes; la feria de San Ayoul, en septiembre-noviembre, de nuevo en Provins; y la feria de San Remigio en noviembre-diciembre, otra vez en Troyes. Por lo tanto, habia en Champaña un mercado casi permanente del mundo occidental*"¹¹. El trovador Bertrand de Bar-sur-Aube llegó a cantar el ambiente preferial en bellas estrofas que traducidas dirían: "*Cuando hay tibieza y calma, es verde la hierba y los rosales están en flor. Entonces empiezan a errar los mercaderes que trajeron sus bienes para la venta, desde la mañana, al nacer el día hasta la tarde, en que anochece, no cesan de ir y venir. Fuera de los muros se instalan en el prado, y establecen sus tiendas y pabellones*"¹².

En España hubo también ferias famosas en casi todas sus ciudades, pero hoy debemos recordar tan sólo a dos: la de Medina del Campo, que congregaba a todos los mercaderes peninsulares; y la de Sevilla, que originariamente fue de ganado y subsiste hasta hoy en el prado de San Sebastián. Entonces se co-

rrían toros y jugaban cañas, se bebía vino y se danzaba, pero, sobre todo, se vendía y se compraba. Pasando a otros lugares tendríamos que más que ferias fueron mercados principales inmortalizados por su vida picaresca, los Percheles de Málaga, las Islas de Riarán, el Compás de Sevilla, el Azoguejo de Segovia, la Olivera de Valencia, la Rondilla de Granada, la Playa de Sanlúcar, la plazuela del Potro en Córdoba y el lugar de las Ventillas de Toledo. Aquí a más de los vendedores y compradores, abundaban los pícaros ejercitados en la ligereza de sus pies y agilidad de sus manos. Tanto pululaban los indeseables que estos mercados perdieron su fama de tales para trocarse en encontraderos de valientes sedientos de aventuras¹³.

En las Indias del Mar Océano el gran comercio ferial se asentó en Portobelo, el puerto de Tierra firme que sucedió al de Nombre de Dios en el recibimiento de las flotas a finales de la décimasexta centuria. El Judío Anónimo nos cuenta lo que representó en su tiempo: *"Portobello es población de trescientos vecinos españoles y algunos negros, todas las casas son de tablas, está edificada junto al mar. Tiene un monasterio de frailes mercedarios y otras iglesias. Y tiene casas reales donde recogen el tesoro que viene del Perú para España. Esta tierra solía hacer muy enferma, moría aquí mucha gente de la que venía de España, de veinte años a la parte está muy sana y muere poca gente. Han cortado muchos bosques y con el tiempo todas las cosas se mudan. Aquí, dicen, cualquier sepultura se come un cuerpo humano en veinte y cuatro horas, que tanta la fortaleza de la tierra que lo consume. Luego en lloviendo en esta tierra se convierte el agua en sapos, y son tantos y tan grandes que no tienen cuenta, más luego se mueren y desaparecen"*¹⁴.

A continuación la famosa feria: *"Tiene este Portobello una bahía de duas leguas muy fonda y muy segura para los navios. Aquí entran las flotas cargadas con sus mercaderías y fazen por la mar a su orilla muchas barracas donde las van descargando y entregándolas a sus dueños. Y aquí vienen muchos mercaderes del Perú y los de Panamá a emplear, y llevan muchas barras de plata y cajones de reales y tejas de oro que emplean en mercaderías. Esta es la mejor feria que tiene el mundo, porque en quince días se despachan aquí diez millones de mercaderías conforme son las flotas. Y en no habiendo aquí flota o galeones se va la mejor parte de la gente para Panamá, y queda la tierra muy despoblada con poca gente. De Panamá le va todo el sustento, y los vinos vienen aquí y a Panamá despaña, que no consiente el rey entren nesta tierra vinos del Perú, porque no se pierda el trato despaña. Beben nesta tierra chocolate, y toda esta tierra tiene mucha naranja y limones y cidras. También vienen aquí algunas fragatas de la laguna*

de Maracaibo cargadas de harina y otras cargadas de añir lañill y cochinilla"¹⁵.

Sin embargo, terminada la pintura de la feria, el hebreo advierte a sus amigos holandeses que no se dejen llevar por la codicia, porque *"en la entrada de la bahía de cada parte está un fuerte, y arrimado a la ciudad, que se llama San Felipe de Portobello, en una ladera de la parte de tierra está otro fuerte; a la entrada del río de Chagre, de cada bando está otro fuerte. En Lagatún, questá en medio de los dos ríos Chagre y Pequeni, está otro fuerte. Todos seis fuertes tienen artillería y soldados de guarnición. Esto es lo más esencial que tiene esta tierra"*¹⁶.

Por modernos testimonios hoy podemos comprender el total de la historia de Portobelo. *"La ciudad fué fundada por Francisco Valverde y Mercado el 20 de marzo de 1597, atrayendo principalmente a todos los vecinos de Nombre de Dios, la que había sido destruida por los ingleses; pero antes de esta regular fundación, en ella se refugiaron los residentes de la citada villa y embarcadero, cuando se halló atacada y quemada por el afamado pirata Drake, en 1584. La vida de Portobelo conquista gran importancia desde su erección en 1597 y la conserva hasta 1794, en que gradualmente va perdiendo su antiguo auge, de centro de flotas y mercaderes y punto obligado de contrataciones... Portobelo por su pésimo clima, no tuvo gran población estable, se animaba extraordinariamente en época de arribada de galeones y la feria que le sucedía. La edificación se asentaba principalmente a lo largo de una calle que se acomodaba al ritmo de la costa y unas transversales, que de la playa subían a la falda de la montaña. Estaba rodeada de cerros y los montes vecinos de muy cerrada vegetación tropical se hallaban tan cerca, que las alimañas y de preferencia los jaguares que allí moraban solían a veces incursionar por la ciudad... El proceso de la feria alcanzaba alrededor de cuarenta días y en ellos los precios de alojamiento y alimentación subían extraordinariamente, logrando pingües negocios, fondistas, taberneros y hasta los tahures. El bullicio de gentes, el nacimiento de mercaderías, el acopio y trastrueque de los fardolajes y cajones, el acomodo de lo comprado y la abundancia de acémilas y pequeños navíos, faliúas y barcazas, daban a Portobelo y a su feria, una vida y una algazara atronadora; mas, pasada esta época, entraba el puerto en la quietud de playa semi-solitaria, sin movimiento y en espera tan sólo, de nueva arribada de galeones o temidas embestidas de filibusteros y corsarios. Como punto enormemente codiciado por la piratería atlántica, fué siempre celosamente defendido por los españoles. La entrada a la rada la custodiaba al norte, el castillo de San Felipe y en la parte sur, se levantaba otra gran fortaleza nominada: Santiago de la Gloria, ambas*

CIENT AÑOS DE COMERCIO VIRREINAL

diseñadas por el notable ingeniero Juan Bautista Antonelli, cumpliendo órdenes de Felipe II. Al fondo y en el mismo puerto se construyeron dos nuevos fuertes: el San Cristóbol y el San Gerónimo, este último en 1660, cuyos muros y troneras guarnecidas de cañones aún subsisten"¹⁷.

NOTAS AL CAPITULO

1. MURUA O. de M., fray Martín de... *Historia General del Perú*. Madrid, Imprenta Góngora, 1964, Lib. III, cap. XIII, p. 198 del T. II.
2. ANONIMO Judío... *Descripción del Virreinato del Perú*.— Santa Fe. Imprenta de la Universidad Nacional del Litoral, 1958, p. 61.
3. MURUA O. DE M., fray Martín de... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XIII, p. 195 del T. II.
4. ANONIMO, Judío... *Op. cit.*, p. 124.
5. *Ibidem*, pp. 47, 53, 68, 75, 109, 114, 116 y 133.
6. *Ibidem*, pp. 114 y 115.
7. *Loc. cit.*
8. *Loc. cit.*
9. *Ibidem*, p. 49.
10. *Ibidem*, p. 73.
11. LE GOFF, Jacques... *Mercaderes y banqueros de la Edad Media*.— Buenos Aires, Artes Gráficas Bodoni. 1963.— Cap. I, pp. 19 a 22.
12. *Loc. cit.*
13. CERVANTES SAAVEDRA, Miguel de... *El Ingenioso Hidalgo Don Quijote de la Mancha*. México, Imprenta Edimex, 1954.— Parte I, cap. III, p. 29.
14. ANONIMO, Judío... *Op. cit.*, p. 120.
15. *Ibidem*, p. 121.
16. *Loc. cit.*
17. MOREYRA Y PAZ SOLDAN, Manuel... *El tráfico marítimo en la época colonial*. Lima, Imprenta Gil, 1944.— pp. 50 y 51.

Capítulo XV

EL ACARREO

LAS CARRETAS DE BUEYES

El acarreo de bultos del puerto del Callao a la Ciudad de los Reyes y viceversa, se hizo en el XVI por medio de la “*carretería y boyada*”, vale decir, por grandes carretas tiradas por bueyes. Famosos fueron en la capital del Perú los zambos y mulatos “*carreteros*” y “*carretoneros*” encargados de conducir los vehículos. Los libros del Cabildo los pintan peligrosos por lo despreocupados, dado que cuando daban vuelta a una esquina se cuidaban poco de que las grandes ruedas del carro no dañaran el edificio bordeado. Por esta sencilla razón, los propietarios defendieron las esquinas de sus casas con grandes piedras y también con tubos de cañones. La limeña calle de la Peña Horadada no tiene otro origen; en el Callao, encima del cañón hincado vertical en el suelo, algunos vecinos adornaban la esquina con un mascarón de proa. Estos zambos y mulatos negligentes terminaron teniendo cofradía propia en la iglesia de San Agustín, templo donde todos los años hacían grandes festejos el día de San Nicolás¹.

El Padre Cobo recuerda el tráfico de carretas entre el puerto y la capital. Al respecto afirma: “*no debe de haber ciudad en lo descubierto que goce de tanta abundancia y variedad de maderas fuertes y preciosas como esta ciudad de Lima... Y todos los días del año se ocupan muchas carretas en acarrear madera del Callao a Lima. Y hay muchos hombres que tienen esta granjería*”². En otra ocasión también narrará el jesuita tratando de los grandes peces del litoral perulero: “*Hay peje-espada*

DE LOS TAMBOS
ESPAÑOL GVAGAM
do deste Rey como encatilla



El mercader y el viajero no siempre retribuían bien al carguero indígena.

(Dibujo del cronista indígena Huamán Poma.

Foto: Miguel Grau).

El carguero indígena era el acompañante obligado del viajero y del mercader.

(Dibujo del cronista indígena Huamán Poma.

Foto: Miguel Grau).

CAPITVLO DE LOS PASAJEROS
ESPAÑOLES DELTA
bo y criollos mestizos y mulatos
y criollas mestizas y españoles
cristianos
de castilla



tan grande, que una carreta con una yunta de bueyes tiene harto que llevar"³. Con ambas noticias y con la afirmación de fray Reginaldo de Lizárraga de que en Nazca "*en carretas llevan el vino al puerto*"⁴ podemos deducir sin compromiso que el Perú era "*tierra de acarreo*"⁵ y que los carros, carretas y carretones salían cargados de fardos que los zambos y mulatos se cuidaban de cubrir con lonas sacadas de viejas velas marineras.

Otro cuadro era el que ofrecían los carruajes con los deportados políticos, especialmente en tiempos de motines. Entonces, los presos maniatados y acusados de planear una alteración, eran subidos a los carros y en estas condiciones transportados al Callao. El espectáculo resultaba por demás grotesco porque muchas veces tales presos rompían en insultos contra el virrey o la Audiencia, improperios que lanzados por sus indignadas voces sólo cesaban cuando el "*carretonero*" detenía el vehículo y a los vociferantes les ponían una mordaza. En los gobiernos de virreyes posteriores la experiencia aconsejó que todos los desterrados partieran amordazados en la carreta y acompañados por el Alguacil de la ciudad. Y así, chirriando sus ruedas y crujiendo sus maderos, la carreta —la limeñísima carreta capaz de transportarlo todo— se alejaba camino del Callao por la calle del Espíritu Santo, mientras los transeúntes se veían obligados a escuchar el chasquido de la tralla y el maldecir bullicioso del zambo "*carretonero*"⁶.

LAS CARAVANAS DE CAMELLOS

Ya que hemos hablado de los bueyes y las mulas, forzoso nos será tratar de los camellos. La primera noticia de camellos en el Perú se debe a fray Gaspar de Carbajal, el cronista del descubrimiento del Amazonas, quien navegando el caudaloso río antes del País de Caripuna, escribió: "*También, según entendimos, que hay camellos y que hay otros animales que son muy grandes y que tienen una trompa*"⁷. La afirmación, aunque cautelosa, es sin duda un reflejo del auquérido andino y del selvícola pecarí por lo que no merecería mayor detenimiento; pero Francisco López de Gómara añadirá al escribir la conquista de Moyobamba: "*dicen que cerca de allí, hacia el norte hay camellos*"⁸. Mas luego se dan varias expediciones a la selva y el perfil giboso de los bíblicos rumiantes se esfuma ante la ausencia de cronistas decididos a cantarlos.

La verdad fue que a falta de camellos alguien decidió traerlos a servir en las costas del Perú, costas por demás desérticas y arenosas en mucho parecidas al Sahara. El primero que se decidió a hacerlo fue un conquistador vascongado llamado Juan

de la Reinaga Salazar. El Inca Garcilaso nos relata así el hecho que anotamos: *"Tampoco hubo camellos en el Perú y ahora los hay aun que pocos. El primero que los llevó (y creo que después acá no se han llevado) fue Juan de Reinaga, hombre noble, natural de Bilbao, que yo conocí, capitán de infantería contra Francisco Hernández Girón y sus secuaces, y sirvió bien a su majestad en aquella jornada. Por seis hembras y un macho que llevó le dió don Pedro Porto Carrero, natural de Trujillo, siete mil pesos que son ocho mil y cuatrocientos ducados: los camellos han multiplicado poco o nada"*⁹.

Algo después que Juan de la Reinaga, en junio de 1552, consiguió licencia para traer más camellos al Perú el levantino Cebrián de Caritate, suscitándose a raíz de esto la protesta de cuantos exigían el servicio personal de los indios. Caritate logró el privilegio de un monopolio por diez años, pero no está claro si llegó a traer camellos al Perú por lo que la gloria seguiría correspondiéndole íntegra al conquistador la Reinaga¹⁰.

La idea de traer los animales se debió a las pocas mulas que había en tierra peruana. Se pretendió entonces suplir con camellos a los híbridos en el acarreo de mercaderías por la Costa, en especial la del Norte, aunque se llega a pensar que el mayor tráfico camellero estaba centrado entre Lima y Trujillo. Esto es lo que se entiende leyendo al Padre Lizárraga, quien apunta que viajando a la Ciudad de los Reyes el Marqués de Cañete en 1556, en Huarmey *"salió a besarle las manos Don Pedro Portocarrero, vecino del Cuzco, Maestre de Campo en la guerra contra Francisco Hernández, el cual fue haciendo la costa al Marqués con todo lo necesario, trayéndolo todo en sus camellos y mulas hasta la Ciudad de los Reyes"*¹¹.

El jesuita Bernabé Cobo también recuerda a estos camellos peruleros en su *Historia del Nuevo Mundo* y lo hace del siguiente modo: *"Los camellos hizo traer a este reino del Perú, de las Canarias, que son islas adyacentes a la Africa, el capitán Juan de la Reinaga, uno de los primeros pobladores de esta tierra, poco después de ella pacificada y poblada; y puesto caso que los primeros camellos que aquí llegaron hicieron casta y se multiplicaron mucho, con todo eso, no se extendieron por la tierra ni salieron de los términos de este arzobispado de Lima; algunos domaron sus dueños para servirse dellos, pero los más se criaron cimarrones y montaraces en las sierras que corren desde esta ciudad hasta el valle de Ica, que vulgarmente llaman en esta tierra Las Lomas, porque luego que hubo copia de caballos y mulas para cargar, no se hizo estimación de los camellos. Duraron muchos años con gran multiplicación, hasta que, como por una parte les faltare el amparo e industria de los hombres, no cuidando nadie dellos, y por otra, los negros cimarrones los fuesen*

*matando para mantenerse dellos, vinieron en tan gran disminución, que queriendo un vecino de esta ciudad recoger los que quedaban, para que no se acabasen y se perdiese la casta, no se hallaron más que dos, y ambos hembras, que se trujeron a esta ciudad adonde vivieron algunos años, y el de 1615 murió la postrera que quedaba, conque se acabaron los camellos, en este reino, habiendo durado en él más de sesenta años*¹². El Padre Acosta se limita a decir: "Camellos algunos, aunque pocos, vi en el Perú llevados de las Canarias, y multiplicados allá, pero cortamente"¹³.

LAS RECUAS DE MULAS

Una Real Cédula de la Reina, fechada en Valladolid el 7 de julio de 1536, dirigida a Francisco Pizarro, puede ser considerada como el principio de la mula en el Perú. En efecto, manda el escrito: "yo soy ynformada que los españoles que en esa tierra han resydido y resyden cargan los yndios naturales della hechándoles grandes cargas assi de sus mercaderías como de sus mantenimientos y vestidos y otras cossas y por que como veys sy a esto se diese lugar sería en gran daño de los dichos yndios especialmente haviendo como ay en essa prouincia ouejas y carneros de carga donde podrian llevar las dichas cosas, lo qual visto y platicado por los del nuestro Consejo de las Yndias y queriendo proueer en el Remedio dello fue Acordado que devia mandar dar esta mi cédula por la qual vos mando que no consintays ny deis lugar a que de aquí adelante persona alguna no cargue los dichos yndios y para ello les poned las penas que os pareciere las quales executad en sus personas y bienes y tened mucho cuydado del cumplimiento y execución de lo en esta mi cédula contenido que en ello el emperador mi señor y yo nos ternemos de vos por muy seruidos"¹⁴.

Esta cédula, a no dudarlo, fue la que trajo la mula al Perú. La mula era un híbrido de reducido número en España a raíz de cierta prohibición de los Reyes Católicos, que vedaba su uso a los hidalgos para que se vieran obligados a montar caballo. Se incrementó de este modo el ganado caballar, apto para la guerra y demás usos caballerescos, pero el mular se vio reducido al uso de las damas y de los eclesiásticos¹⁵. No obstante lo dicho, la mula tardó mucho antes de asentar sus pisadas en nuestro suelo. Por eso otra cédula —también fechada en Valladolid el 3 de noviembre de 1536— habla que "por falta de bestias que al presente en esa tierra ay"¹⁶, los españoles viajantes pudieran tomar en cada pueblo cuatro o dos indios por cargueros, el primer caso para los jinetes y el segundo para los

El uso de las mulas se hizo recurso obligado en
tramos peligrosos.
(Foto: Miguel Grau).





caminantes, haciendo hincapié en que no se les debía cargar con más de arroba y media ni forzar a caminar más de una jornada, salvo en el camino desierto, circunstancia en la que el carguero debería continuar hasta el próximo pueblo¹⁷.

Se conocen, sin embargo, tentativas de anterior fecha para traer al Perú ganado mular. Así el tratante Juan de Urrutia, en Valladolid el 19 de julio de 1534, logró licencia para pasar al Perú treinta acémilas, y Hernando Pizarro, seis¹⁸. Sospechamos, pese a esto, que Urrutia no llegó a traer sus mulas por venderlas a buen precio en Panamá, pudiéndose decir lo mismo de Hernando Pizarro, por cuya media docena de mulas tampoco ponemos la mano al fuego.

Corroboramos esto último la apreciación de un cronista cuando dice: *"Las mulas eran al principio de tan grande estimación y andaban a precios tan subidos, que los más caminaban en caballos, por no alcanzar su caudal a comprar mulas, en las cuales andaban sólo los ricos. Pero con las muchas crias que ya hay dellas en todas partes, en especial en este reino del Perú, hay muchas y valen muy baratas. En esta ciudad [de Lima], el valor de una mula de carga es de treinta a cuarenta pesos, y una de caballería, de sesenta a ciento, y una muy escogida y aventajada, llega a valer de doscientos a trecientos pesos. Son comunmente las mulas desta tierra de mediano cuerpo, pero bien hechas y fuertes y para mucho trabajo. Aconteció en esta ciudad de Lima más ha de cincuenta años, un caso que admiró a todos por tan raro, y fue que parió una mula, la cual era del doctor Roca, cura de la Catedral, que después fue Obispo de Popayán. Mas si entonces admiró mucho aquel suceso, fue por ser el primero que se había visto en esta república; mas ya no es de tanta admiración, porque después acá han sucedido otros dos o tres partos de mulas; y no ha más que dos años que parió una en el puerto del Callao, la cual vi yo con su cria, que parecía potrillo, y le daba de mamar la madre"*¹⁹.

Cuando las mulas fueron numerosas surgieron las famosas *recuas* o *arrias* guiadas por los *recueros* o *arrieros*. El Padre Cobo parece referirse a las caravanas de mulas cabalgadas desde Paita a Lima cuando escribe: *"Puedense caminar muchas leguas por la marina, por ser de arena y limpia; antes, como el camino real no se aparte de ella en muchas partes, van de ordinario los caminantes por la playa que baña la resaca y olas de la mar, mojándose no pocas veces los pies de las cabalgaduras, y aún los que van en ellas cuando se descuidan"*²⁰. En otra ocasión el mismo cronista nos habla de los *arrieros negros* del valle de Ica fustigados por el frío del arenal. El cuadro, a pesar de la oscuridad de los rostros y de las noches acusa vivos resplandores: *"Y en algunas extendidas pampas y llanuras de*

arenales secos, llega a ser tan grande el frío como se verá por el caso siguiente, que me sucedió a mí, y pasó desta manera. Viendo yo una vez que el hermano procurador del Colegio de la Compañía de Jesús desta ciudad de Lima hacía unos capotillos de paño muy abrigados para los negros arrieros que trajian el vino de nuestra viña de Ica al puerto de Pisco, le dije que para qué hacía tan abrigados aquellos vestidos, siendo los arenales que hay de Ica a Pisco de temple muy caliente. Me respondió que era tan grande el frío que allí hacía las noches de invierno, que se helaban los negros y habían menester todo aquel abrigo y encender lumbre para calentarse"²¹.

Las recuas más afamadas, después de las del Callao, eran las de Guayaquil, a decir del Padre Lizárraga, quien las hace compuestas de mulas y caballos²². No se quedaban muy atrás las que portaban los odres de vino de Nazca al puerto de San Nicolás²³. Sin embargo, todas las recuas se quedaban cortas cuando se las comparaba con las que hacían el tráfico del puerto de San Francisco de Paita a la Ciudad de los Reyes. Estas recuas eran famosas, solían viajar de noche a la luz de la luna y descansar en los jagüeyes del camino. Pasaban por San Miguel de Piura, Saña y Trujillo, La Parilla, Huaura y Chancay. El Judío Anónimo recuerda el celebrado camino y anota: "*Por los llanos tienen buenas mulas y acuden con ellas a Payta siempre que allí llegan navíos, y llevan la gente que quiere caminar por tierra a Lima y a otras partes*"²⁴. Y el Judío, como si fuera poco su testimonio, menciona a *Olmos de los Arrieros*, un pueblo del itinerario a cuarenta leguas de Paita²⁵.

La comida de las mulas era la alfalfa. Por eso escribe alguien: "*En todo este reino del Perú y en muchas otras provincias deste Nuevo Mundo, es increíble la infinidad de alfalfa que se gasta, porque es el sustento común de las bestias del servicio de los españoles*"²⁶. A falta de alfalfa, las mulas engullían la hierba de los valles o la grama de los jagüeyes. Los arrieros tenían a este tiempo especial cuidado en apartarlas de la peligrosa "algarrobilla", porque si las mulas o caballos llegaban a probarla perdían las crines y el pelaje de la cola²⁷. Y así, con sus mulas cargadas de mercadería o portando pasajeros, los arrieros avanzaban con sus recuas por la noche lanzando aquellas voces que hasta hoy han quedado en la Costa para iniciar o interrumpir la marcha de las mulerías: ¡Arre, arre...! ¡Soo, soo...!

LAS TROPILLAS DE AUQUENIDOS

Así como los conductores de mulas eran los muleros o muleteros, y los de camellos, camelleros, los que guiaban las gran-

des "llamerías" desde las minas a los puertos se nombraban *carnereros*, por ser su oficio el guiar las recuas o caravanas de "carneros de la tierra"²⁸. Este "carnero del Perú", conocido también como "camello de las Indias", ha merecido de Francisco López de Gómara, cronista de brillante estilo y pulida prosa, la siguiente descripción: "son lestas ovejas| algo acamelladas de la cruz adelante, aunque más parecen ciervos. Las que llaman pacos crian lana muy fina; llevan tres y cuatro arrobas de carga, y aún aguantan hombre encima, pero andan muy despacio... Cuando están cansadas vuelven la cabeza al caballero y le hechan un agua hedionda. Si se cansan mucho, se caen y no se levantan hasta quedar sin peso ninguno, aunque las maten a palos"²⁸. Y termina Gómara su visión de los auquénidos: "tienen [los indios] grandes hatos y granjería de ellos en Chíncha, Cajamarca y otras muchas tierras, y las llevan y traen de un extremo a otro como los de Soria y Extremadura"³⁰. La descripción reúne en sí un enorme mérito, porque Gómara consigue ser exacto a pesar de que nunca estuvo en Indias y, posiblemente, murió sin conocer al "carnero del Perú".

El Padre Joseph de Acosta, que sí estuvo en estas partes, nos llega a decir de los famosos animales: "Ninguna cosa tiene el Perú de mayor riqueza y ventaja, que es el ganado de la tierra, que los nuestros llaman carneros de las Indias, y los indios en lengua general los llaman llama, porque bien mirado es el animal de mayores provechos y de menos gasto de cuantos se conocen. De este ganado sacan comida y vestido, como en Europa del ganado ovejuno, y sacan más el trajín y acarreto de cuanto han menester, pues les sirve de traer y llevar sus cargas. Y, por otra parte, no han menester gastar en herraje, ni en sillas o jalmas, ni tampoco en cebada, sino que de balde sirve a sus amos, contentándose con la hierba que halla en el campo. De manera, que les proveyó Dios de ovejas y de jumentos en un mismo animal... Son estos carneros o llamas en dos especies: unos son pacos o carneros lanudos; otros son rasos y de poca lana, y son mejores para carga; son mayores que carneros grandes y menores que becerros; tienen el cuello muy largo, a semejanza de camello, y hanlo menester, porque, como son altos y levantados de cuerpo, para pacer requieren tener cuello luengo. Son de varios colores: unos, blancos del todo; otros, negros del todo; otros, pardos; otros, varios, que llaman moromoro... La carne de éstos es buena, aunque recia; la de sus corderos es de las cosas mejores y más regaladas que se comen; pero gástanse poco en esto, porque el principal fruto es la lana para hacer ropa, y el servicio de traer y llevar cargas... usan llevar manadas de estos carneros cargados como recua, y van en una recua de éstas trescientos o quinientos, y

Una tropilla de llamas, según el artista europeo,
transportando barras de plata potosina al
puerto de San Marcos de Arica.





aún mil carneros, que trajinan vino, coca, maíz, chuño y azogue, y otra cualquier mercadería; y lo mejor de ella, que es la plata, porque las barras de plata las llevan el camino de Potosí a Arica, setenta leguas, y a Arequipa otro tiempo solían ciento y cincuenta. Y es cosa que muchas veces me admiré de ver que iban estas manadas de carneros con mil y dos mil barras, y mucho más, que son más de trescientos mil ducados, sin otra guarda, ni reparo, más que unos pocos de indios para sólo guiar los carneros y cargallos, y, cuando mucho, algún español; y todas las noches dormían en medio del campo, sin más recato que el dicho... La carga que lleva de ordinario un carnero de éstos será de cuatro a seis arrobas, y siendo viaje largo no caminan sino dos o tres leguas, o cuatro a lo largo. Tienen sus paradas sabidas los carnereros, que llaman (que son los que llevan estas recuas), donde hay pasto y agua; allí descargan y arman sus toldos y hacen fuego y comida, y no lo pasan mal, aunque es modo de caminar harto flemático. Cuando no es más de una jornada, bien lleva un carnero de éstos ocho arrobas y más y anda con su carga jornada entera de ocho o diez leguas, como lo han usado soldados pobres que caminan por el Perú. Es todo este ganado amigo de temple frío, y por eso se da en la sierra y muere en los llanos con el calor. Acaece estar todo cubierto de escarcha y hielo este ganado, y con eso muy contento y sano. Los carneros rasos tienen un mirar muy donoso, porque se paran en el camino y alzan el cuello y miran una persona muy atentos, y estánse así largo rato sin moverse, ni hacer semblante de miedo, ni de contento, que pone gana de reír ver su serenidad, aunque a veces se espantan súbito y corren con la carga hasta los más altos riscos, que acaece, no pudiendo alcanzallos, porque no se pierdan las barras que llevan, tiralles con arcabuz y matallos. Los pacos a veces se enojan y aburren con la carga, y echanse con ella sin remedio de hacellos levantar; antes se dejarán hacer mil piezas, que moverse, cuando les da este enojo. Por donde vino el refrán que usan en el Perú, de decir que uno se ha empacado, para significar que ha tomado tierra, o porfía, o despecho, porque los pacos hacen este extremo cuando se enojan. El remedio que tienen los indios entonces es parar y sentarse junto al paco y hacerle muchas caricias y regalalle, hasta que se desenoja y se alza, y acaece esperarle bien dos y tres horas, a que se desempaque y desenoje"³¹.

El mercedario Murúa, hablando de la Sierra y de la ceja de Selva, asevera: "Estos carneros, mientras menos lana tienen, son mejores para cargas, porque en ellos se miran las circunstancias, quen va buen caualllo: buenos pies y manos y vajo. Si este ganado no ubiera en el Perú, no sé qué fuera dél, porque las

más mercaderías y trajines quen todo él se hazen, son con este ganado, porque un carnero déstos lleba dos botijas de vino de arroba cada una, y quatro cestos grandes de coca y una petaca de un pasajero y, a beses, vn almofrés, y mediante ellos se probee toda la sierra de vino que se lleba desde Arequipa, que hay ciento y cincuenta leguas, y desde Lanasca, que hay más de ducientas y veinte, a Potossi ques el centro, donde todo ha a parar... Destos carneros hazen los yndios la carne seca al sol, que comen y llaman charqui y, quando son corderos, asada y guisada es muy sabrosa, y que se puede comer sin asco; y el charquí de los corderos es máspreciado. Otra suerte ay deste ganado llamado pacos. Es menor y no sirve para jénero ninguno de carga, sino sólo la lana...³².

Será el Inca Garcilaso, gran conocedor de los auquénidos a los que admiró en detalle cuando niño, quien se encargue de ofrecernos más minucias. El mestizo historiador recuerda a las tropillas de más de mil cabezas que llevaban coca del Cusco a Potosí en dos meses, haciendo ver que las recuas con menos de quinientos animales no se estimaban ni tomaban en cuenta. Estas tropillas llevaban siempre cuarenta o cincuenta auquénidos descargados, y antes de que se cansara del todo otro que ya daba muestra de fatiga, se les pasaba la carga a estas llamas de relevo, con lo cual se evitaban las incomedisimas demoras debidas al "empacamiento". "Con ser las recuas tan grandes como se ha dicho y los caminos tan largos —explica el Inca— no hacen costa alguna a sus dueños ni en la comida, ni en la posada, ni en herrage, ni aparejos de albarda, jalma, ni albardoncillo, pretal, cincha, ni gurupera, ni otra cosa alguna de tantas como los arrieros han menester para sus bestias... En tiempo de paz, que no había guerra, muchos soldados muy caballeros y nobles, por no estar ociosos, entendían en este contrato de ir y venir a Potocchi con la yerba coca y ropa de indios... Muchos de ellos holgaban de ir con su hacienda; y por no caminar al paso de los carneros, llevaban un par de halcones, y perros perdigueros, y galgos, y su arcabuz, y mientras caminaba la recua a su paso corto, se apartaban ellos a una mano o a otra del camino, e iban cazando: cuando llegaban a la dormida, llevaban muertas una docena de perdices, o un huanacu, o vicuña, o venado; que la tierra es ancha y larga, y tiene de todo"³³.

Pero lo que interesa principalmente a nuestra historia es el tráfico de estos auquénidos entre la Costa y la Sierra. Por razones del beneficio de la plata con azogue (también llamado cinabrio, mercurio o bermellón), los mineros de Huancavelica enviaban sus recuas cargadas de este metal al puerto de Chíncha. Aquí el azogue se embarcaba a Arica, puerto éste donde otras

recuas de llamas lo subían a Potosí. Posteriormente, las recuas retornaban a Arica con las barras argentíferas, embarcándose allí el metal precioso para el Callao o Panamá. Las recuas de este último tráfico, según el Padre Lizárraga, empezaban su jornada a las tres de la madrugada y debían tenerla concluida a las nueve de la mañana, porque de no ser así los auquénidos desfallecían con el calor del sol en los arenales y aun en la serranía³⁴.

El Padre Cobo, luego de hablarnos también del azogue, nos afirmará: *"Sacados los metales de las minas a estos ranchos de aquí los bajan en recuas de llamas o carneros de la tierra a los asientos de fundición que cada minero tiene"*³⁵. Pero luego se esmera en describirnos al auquénido y expone: *"La llama es el más útil animal que se halló en estas Indias, especialmente para los indios deste reino del Perú. Es tan grande como un asnillo de vara y media de alto, más delgado, crecido de piernas, las cuales tiene delgadas con las uñas hendidas; ancho de barriga; la cola corta de un palmo, la cual trae siempre muy levantada; la cabeza larga y muy parecida a la de la oveja; imita su pescuezo al del camello, porque es largo dos codos y delgado; rumia y cria lana como la oveja, a cuya causa y porque se le parece en la cabeza y piernas lo llaman los españoles carnero de la tierra, aunque no tiene cuernos... Son estos los animales que más miran y notan cuanto pasa de cuantos hay; porque así cuando caminan como cuando están paciendo en el campo, en pasando gente por junto a ellos se la ponen a mirar muy de propósito; y lo mismo hacen estando encerrados en los corrales y patios de las casas de los indios, que por ser las paredes comunmente bajas y tener ellos largos cuellos y traerlos de continuo levantados, asoman las cabezas por encima de las paredes y cercas a mirar lo que pasa en la calle... Los que los españoles llaman carneros rasos... difieren de los pacos en ser mayores y de carga, y en que tienen menos lana, más corta, áspera y no tan fina; la lana del pescuezo muy corta y el rostro sin ella, como las ovejas de España. Labran también los indios la lana de los carneros rasos, cuando se mueren o los matan, porque nunca en vida los trasquilan como a los pacos. Son tan mansos estos carneros de carga, que un muchacho de diez o doce años lleva del diestro fácilmente una recua dellos. Carga cada uno de seis a ocho arrobas de peso, y en camino largo de muchos días, anda tres o cuatro leguas cada día; empero, no caminando más de un día, hace su jornada entera como una mula. Aunque puede llevar una persona, nunca sirvieron de caballería a los indios, y menos ahora, que hay copia de caballos, jumentos y mulas. Sólo sirven hoy para este menester, cuando los corregidores y justicias mandan azotar o sacar a*

EL ACARREO

la vergüenza algún indio, que para ellos es muy grande afrenta, y que la sienten más que los azotes, el sacarlos caballeros en un carnero éstos, y más si es moromoro, como ellos llaman, que es lo mismo que manchado de colores... Los principales trajines que al presente hacen los españoles en este reino del Perú, son en recuas destes carneros con indios arrieros, porque en ellos se llevan la coca, vino, maíz, harinas y demás bastimentos así a las minas de Potosí como a otras partes; y son las bestias y jumentos de menos costa que tiene el mundo; porque no han menester herraje, aparejos ni jáquimas, que sin estas cosas llevan su carga; ni tampoco echan en costa a sus dueños para su mantenimiento, pues no comen más que la hierba que hallan en los pastos, donde cada día paran antes de mediodía, que por todas estas sierras del Perú no faltan en todo el año pastos. No hay en los caminos mal paso para ellos, que por ser ligeros y sueltos entran sin peligro por los atolladeros, pasan laderas muy agrias y salvan saltando con la carga los malos pasos por donde no pudieran pasar mulas. Son siempre las recuas muy grandes porque comunmente van en cada una de quinientos carneros para arriba, y de mil y dos mil, con ocho indios para cada ciento, que los rigen, cargan y descargan... Comienzan a cargar desde tres años, y sirven hasta que son de diez o doce. Son tan quietos y mansos, que no tienen necesidad, como las otras bestias, de que los domen, sino que la primera vez que se les echa la carga encima, la reciben y llevan con tanta mansedumbre, como si hubieran nacido domados... Vale cada paco dos pesos, y cada llama de carga de seis a nueve... En las dos lenguas generales del Perú se dice este animal llama, en la quichua, y caura, en la aimara"³⁶.

NOTAS AL CAPITULO

1. Sobre este interesante aspecto véase el artículo firmado por Hesperióphilo en el *Mercurio Peruano* los días 16 y 19 de junio de 1791 (tomo II, pp. 112 a 125).
2. MURUA O. de M., fray Martín de... *Historia General del Perú*.— Madrid, Imprenta Góngora, 1964.— Lib. III, cap. XIII, p. 197 y cap. XVII, p. 211.
- COBO S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*, Lib. VI, cap. CXXIII, en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estados Artes Gráficas, 1956.— p. 283 del T. I.
3. *Ibidem*, Lib. VII, cap. LI, p. 311, T. I.
4. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Descripción de las Indias*.— Lima, Imprenta Miranda, 1946.— Lib. I, cap. I, p. 94.
5. *Ibidem*, Lib. I, cap. LXXXIII, p. 141.
6. Este sistema de llevar a los revoltosos y amotinados al Callao en carretas de bueyes estuvo en boga en tiempos de los virreyes Marqués de Cañete y Conde de Nieva.
7. CARBAJAL O. P., fray Gaspar de... *Relación del Nuevo Descubrimiento del famoso Río Grande de las Amazonas*.— México, Imprenta del Fondo de Cultura Económica, 1955.— p. 106.
8. LOPEZ DE GOMARA, Francisco... *Historia General de las Indias*.— Barcelona, Imprenta de Agustín Nuñez, 1954.— Parte I, cap. CLI, p. 255 del T. I.
9. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Los Comentarios Reales de los Incas*.— Lima, Imprenta Gil, 1943.— Parte I, Lib. IX, cap. XVIII, p. 166 del T. III.
10. VARGAS UGARTE S. J., Rubén... *Historia del Perú*.— Lima, Imprenta Baiocco, 1949.— Cap. I, p. 24.
- BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *La Casa de Peralta en el Perú*.— Lima, 1953 (Tesis Universitaria), p. 255.
11. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Op. cit.*, Lib. II, cap. XI, p. 169.
12. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. X, cap. XLIII, p. 420 del T. I.
13. ACOSTA S. J., Joseph de... *Historia Natural y Moral de las Indias*.— Madrid, Estados Artes Gráficas, 1954.— Lib. IV, cap. XXXIII, p. 128.
14. PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Cedulario del Perú*.— Lima, Imprenta Torres Aguirre, 1948.— T. III, pp. 171 y 264.
15. BERNALDEZ, Andrés... *Historia de los Reyes Católicos*.— Madrid, Imprenta Orbe, 1946.— Cap. XCV, p. 188 y cap. CXXXV, p. 289.
16. PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Op. cit.*, *loc. cit.*
17. *Loc. cit.*
18. *Ibidem*, pp. 14, 17 y 285.
19. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. X, cap. IV, p. 385 del T. I.
20. *Ibidem*, Lib. II, cap. XIII, p. 83 del T. I.
21. *Ibidem*, Lib. II, cap. IV, p. 57 del T. I.
22. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. V, p. 30.
23. MURUA O. de M., fray Martín de... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XX, p. 220 del T. I.
24. ANONIMO, Judío... *Descripción del Virreinato del Perú*.— Santa Fe, Imprenta de la Universidad Nacional del Litoral, 1958.— pp. 22, 23, 29 y 31.
25. *Ibidem*, pp. 22 y 24.— El carmelita Antonio Vásquez de Espinoza en su *Compendio y Descripción de las Indias Occidentales* (Lib. V, cap. IV), escribe al respecto: "El pueblo de los indios Olmos está poblado en medio de un seco arenal, donde nunca llueve, beben de xagueyes, que son pozos o fuentes de donde sacan el agua, el pueblo es rico porque todos los indios Olmos son harrieros y tienen mulas, y quando llegan las naos de tierra firme a Paita llegan ellos con sus mulas, y fletan a 30 y 40

NOTAS AL CAPITULO

pesos y a como pueden hasta Lima que son 180 leguas y tienen tan grande cuidado y son tan diestros y diligentes en el officio que los que van fle-tados no tienen cuidado de cosa, y como toda aquella tierra es de arena-les comiençan la jornada sobre tarde, y caminan toda la noche hasta que llegan al Xaguei, o parage, o valle donde an de parar y allí están todo el día descansando y comiendo las mulas hasta que se haze hora de voluer a caminar, y se camina con más gusto y descanso con ellos que no con los mosos de mulas de españa". Otros indios norteños celebrados por sus recuas fueron los de Catacaos, aunque se sospecha que estuvieron cir-cunscritos al tráfico entre Paita y Piura.

26. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. X, cap. XXXVI, p. 410 del T. I.
27. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *El Conde de Nieva, Virrey del Perú.*— Lima, Imprenta Lumen, 1963.— Cap. IV, p. 220.
28. Escribe el carmelita Vásquez de Espinoza (Lib. III, cap. VI): "Los carneros de la tierra del Pirú, que no se hallan en otras partes del mundo, son como vnos camellos pequeños del tamaño de vn venado. La lana como car-nero merino de españa, el pescueso largo, y sin cuernos, aylos de muchos co-lores, como los nuestros, por los campos, como en todas las indias muchos venados, grandes crias de yeguas, y mulas..."
29. LOPEZ DE GOMARA, Francisco... *Op. cit.*, Parte I, cap. CXLIII, p. 238 del T. I.
30. *Ibidem*, Parte I, cap. CXCI, p. 328 del T. I.
31. ACOSTA S. J., Joseph de... *Op. cit.*, Lib. IV, cap. XLI, pp. 136 y 137.
32. MURUA O. de M., fray Martín de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. III, p. 153 del T. I.
33. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, Parte I, Lib. VIII, cap. XVI, pp. 61 a 67.
34. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. XCI, pp. 147 a 149
35. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XLI, p. 150 del T. I.
36. *Ibidem*, Lib. IX, cap. LVII, pp. 365 a 367.

Capítulo XVI

EL TRAFICO ESCLAVISTA

LOS NEGROS Y EL NUEVO MUNDO

Fue Aristóteles (384 a 322 a. de C.), filósofo griego y preceptor de Alejandro Magno, el hombre que justificó la esclavitud entre los europeos, propiciando así las bases de un tráfico humano que continuó hasta fines de la Edad Media con la mayor espontaneidad del mundo. El postulado era clarísimo y reconocía una aristocracia de la inteligencia: unos habían nacido para mandar, otros para obedecer; los últimos para servir, los primeros para ser servidos. Por eso afirmará Alfonso el Sabio en las *Siete Partidas*: "*Servidumbre es postura et establecimiento qui hicieron antiguamente las gentes, por la qual los homes que eran naturalmente libres, se facían siervos et se sometían a señorío de otros contra razón de natura*"¹.

Hasta aquí la esclavitud no estipulaba raza y casi se circunscribía a prisioneros de guerra, como lo evidenciarían los esclavos moros entre los españoles de la Reconquista, pero con el descubrimiento de Africa occidental por los navegantes portugueses el cautiverio servil cobró un color oscuro, especializándose en los hombres negros, éstos que según Galeno —el sabio opositor de Hipócrates— tenían diez características insalvables: piel negra, cabello crespo, barba delgada, olor cutáneo, nariz ancha, dientes fuertes, labios gruesos, pulgares del pie separados, miembro viril grande y propensión a la hilaridad ruidosa².

América tuvo que ver con los negros desde el Primer Viaje de Colón. Alguien ha sostenido enfáticamente que Pietro Alonso, el piloto de *La Niña*, era un negro. Las fuentes no aparecen

muy explícitas, pero por quedar el mercado lusitano de Lagos cerca a la Escuela de Sagres, es presumible el paso de africanos del Algarbe a la cuenca marinera del Tinto y el Odiel. En Castilla aún no había prohibición para que los negros pudieran ser pilotos, cosa que tampoco se impedía por el rey de Portugal. El oscuro Pietro Alonso, según estos alcances, bien pudo regir los destinos de *La Niña*. De haber sido así, el negro asistió al Descubrimiento del Nuevo Mundo³.

Este Descubrimiento aconteció el 12 de octubre de 1492 y el islote al que arribaron las carabelas se llamaba Gunanahani. Colón pensaba hallar allí hombres amarillos, no en vano presumía estar frente a las costas de Catay y Cipango. Las páginas escritas por maese Marco el Veneciano bullían en el cerebro del mercader de libros de estampa. Sin embargo, los primeros hombres que admiró distaban mucho de ser amarillentos: "*Unos estaban pintados de blanco, otros de negro y otros de colorado, algunos en la cara, otros en todo el cuerpo*"⁴. ¿Dónde estaban los descubridores? ¿Habían llegado al País de los Albanos, a una isla de Nigricia o a las costas de Edrisí, las tocadas por los Magrurinos?. El mismo Almirante no lo sabía precisar, sentíase desconcertado, pero estaba seguro que esos hombres que vagaban desnudos por la playa no eran ni amarillos, ni blancos, ni negros, ni colorados. Venían a ser "*de color aceituno como los canarios o rústicos tostados por el sol*"⁵. Un nuevo tipo de hombres se añadía a la lista de los medievales.

América, al parecer, no tenía negros, y en esto Colón también se sentía defraudado, porque fracasada la hipótesis de los amarillos se imponía la de los etíopes. Por algo escribió de los indios en su minucioso *Diario*: "*vinieron a la playa muchos de estos hombres, todos mancebos, como dicho tengo, y todos de buena estatura, gente muy hermosa; los cabellos no crespos, salvo corredios y gruesos como serdas de caballo, y todos de la frente y cabeza muy ancha... y dellos ninguno prieto, salvo de la color de los canarios, ni se debe esperar otra cosa*"⁶. Esto último, porque el Almirante situaba Guanahani en el paralelo de las Islas Canarias.

Sin embargo, las Indias descubiertas y por descubrir no terminaban en ese islote, tampoco en las islas vecinas. Por ello pensaba el navegante que bajando a la equinoccial hallaría *gente prieta*. El Descubridor había trabajado con el mercader Juan Antonio Di Negro, genovés de nación, y lo mismo con Spínola y Centurione. Se ha dicho que los tres armadores eran traficantes de esclavos; el primero, al menos, parece identificarse como tal. Y si como agente de ellos había estado Colón en San Jorge de la Mina, costa de la Menegueta y varios puntos de Guinea, resultaba explicable que el bermejo Almirante de

las Indias tuviera sus despuntes de negrero. El hijo de los laneros genoveses del Viejo Mundo buscaba en el Mundo Nuevo a los hombres que tenían lana en vez de cabellera⁷.

Sin embargo, hubo de esperar hasta el tercer viaje para vencer el paralelo de Sierra Leona. Lo primero que tocó entonces fue la Isla Trinidad, cuyos habitantes, por lógica geográfica de ese tiempo, deberían tener color oscuro. Trinidad quedaba frente a Arguim, "*e allí es la gente negra e la tierra muy quemada*"⁸, razonaba el Almirante. Arguim distaba poco de las islas de Cabo Verde, lugar donde "*es la gente mucho más negra y cuanto más bajo se van al Austro tanto más llegan al extremo*"⁹. Los indígenas de Trinidad, pues, tenían que ser negros. Isidoro Hispalense y Ptolomeo así lo atestiguaban. Pero se equivocó una vez más el Almirante en sus generalizaciones sobre la zona tórrida, teniendo que escribir con asombrada pluma de los hombres encontrados: "*Todos [son] mancebos, de buena disposición y no negros, salvo mas blancos que otros que haya visto en las Indias, y de muy lindo gesto y fermosos cuerpos y los cabellos largos y llanos*"¹⁰. Ptolomeo e Isidoro no tenían la razón, habían escrito un absurdo. Para subsanarlo, el Descubridor inició el tráfico de esclavos indios. Inspirado en los esclavos blancos o *piezas de marfil*, a falta de esclavos negros o *piezas de ébano*, empezaría el comercio de los esclavos indios o *piezas de caoba*.

El comercio de cautivos aborígenes duró, oficialmente, hasta el 20 de junio de 1500, fecha en que la Reina Isabel de Castilla prohibió su tráfico, reconociendo a los cobrizos sus vasallos. Y con la muerte del Descubridor una víspera de la Ascensión de 1506, murió también el primer buscador de negros en América. Los guerreros de la Española, "*más negros que azabache*" a decir de alguna crónica, no pasaban de ser indios teñidos con zumo de jagua. Colón, pues, negrero fracasado, murió soñando con el Paraíso mas no con los hombres del color de los etíopes.

A pesar de su frustración —jironías de la Historia!— los negros existían en el Nuevo Mundo. Los halló Vasco Núñez de Balboa, el descubridor del Mar del Sur, y con él los conoció Pizarro. Pedro Mártir de Anglería consignó el hallazgo en sus *Décadas del Nuevo Mundo*, perennizándolo en los siguientes términos: "*Encontraron allí esclavos negros de una región que dista de Cuarecuá sólo dos días, en la cual no se crían más que negros, y estos feroces y sobremanera crueles. Piensan que en otro tiempo pasaron de la Etiopía negros a robar y que naufragando, se establecieron en aquellas montañas. Los [indios] de Cuarecuá tienen odios intestinos con esos negros y se esclavizan mutuamente o se matan*"¹¹. La famosa "*tribu de etíopes*" aledaña al Mar del Sur también fue tratada por Francisco López de Gómara, quien volvió a recordar que Balboa no encontró el pan

ni el oro que buscaba en Cuarecuá, "sin embargo, halló algunos negros esclavos del señor. Preguntó de dónde los tenían y no les supieron decir o entender más que había hombres de aquel color cerca de allí, con quien tenían guerra muy a menudo" —concluyendo el cronista— "estos fueron los primeros negros que se vieron en Indias, y aún pienso que no se han visto más"¹². Colón al igual que Pedro Mártir los habría creído oriundos de Africa, pero Alvaro de Mendaña y Pedro Sarmiento de Gamboa los habrían sospechado melanésicos hijos de Oceanía. Lo evidente fue que, a partir del hallazgo de Balboa, se pudo hablar por primera vez con fundamento de negros en el Nuevo Mundo.

LOS NEGROS Y EL PERU

Los negros fueron introducidos oficialmente en América a raíz de una Real Cédula de 1501 que facultaba a frey Nicolás de Ovando a importarlos. Sin embargo, dicen que las primeras cincuenta *piezas de ébano* traídas del Africa pisaron las Antillas sólo en 1511, acaso para trabajar las plantaciones de caña de azúcar que desde cinco años antes adornaban las islas del Caribe. En 1517 ya existía un asiento que importó 4,000 guineos a América; y en 1520 estaban muchos de estos negros vestidos de soldados en la conquista de México. Hernán Cortés, uno de los primeros negreros del continente, los llevó consigo entendiendo el desconcierto que sembraría entre los aztecas¹³. En 1523 cumplieron el mismo papel con Pedro de Alvarado en la conquista de Guatemala; en 1526 los llevó el licenciado Lucas Vásquez de Ayllón a incursionar las costas de Carolina; y un año después, Estebanico, negro de Azamor, se inmortalizó en el descubrimiento de Arizona y Nuevo México¹⁴.

En el Perú, mejor dicho, en lo que a su descubrimiento y conquista se refiere, los negros se encuentran desde el primer Viaje de Pizarro. No puede pasar inadvertido el hecho de que en el fortín del Cacique de las Piedras fue un guineo del conquistador Juan Roldán quien salvó de morir a Diego de Almagro cuando éste, víctima de un flechazo en un ojo, se debatía en el suelo y los indios pugnaban por tomarlo prisionero¹⁵. En el segundo Viaje de Pizarro hallamos también a otro africano de color —acaso el mismo que la tradición hace presente en la isla del Gallo— en la visita que hizo a Tumbes el soldado Alonso de Molina. El episodio es más que interesante y nos llevará algunas líneas explicarlo a su debido tiempo¹⁶. Pero donde ya se vislumbra el tráfico negrero es en esa cláusula décimanona de la Capitulación de Toledo (26 de julio de 1529), por la que se concedió a Pizarro licencia para pasar al Perú medio centenar

de negros exonerados de derechos, de los cuales, por lo menos, un tercio habían de ser hembras. El capitulante los podía adquirir (por sí o un apoderado) en Castilla, Portugal, Islas de Cabo Verde o cualquier otro punto que escogiera; prohibiéndosele solamente que los desembarcara en Cuba, la Española, Jamaica, Puerto Rico o Tierrafirme con ánimo de venderlos, so pena, en este caso, de su total confiscación en favor de la Corona. Por lo demás, se ordenaba a los Gobernadores, Alcaldes, Alguaciles, Jueces y Justicias que no pusieran trabas a esta facultad del beneficiado, antes bien, los socorrieran y ayudaran por ser así el deseo de la Reina¹⁷. Casi al mismo tiempo se concedió a Pizarro otra autorización para pasar a Tierrafirme dos negros para su servicio, también libres de derechos¹⁸. Posteriormente, realizada ya la conquista del Perú, por Cédula fechada en Valladolid (el 13 de noviembre de 1537), la Corona facultó a Hernando de Cevallos para embarcar en Sevilla seis negros más para el Marqués Gobernador¹⁹. Acaso fueron éstos los que cumplieron con darle sepultura eclesiástica, no en vano referirá el cronista Agustín de Zárate al historiar el entierro del Fundador de Lima: *"al marqués llevaron unos negros a la iglesia"*²⁰.

La cláusula décimonona de la Capitulación de Toledo hizo furor entre los conquistadores peruleros, siempre dispuestos a pasar negros, armas y caballos para alborotar las Indias. Pero la Corona se hizo la desentendida a estas peticiones, limitándose a otorgar permiso sólo a los soldados principales. Así, el mismo año de 1529, Pedro de Candia embarcó en la Contratación de Sevilla dos negros para su servicio y un caballo de guerra; Domingo de Soraluce, otro de la Fama, también un par de esclavos negros para servicio de su persona, haciendo lo mismo el Tesorero Alonso de Riquelme, el Contador Antonio Navarro y el Veedor García de Salcedo, todos los cuales deberían cancelar al Secretario Real Juan de Sámano, dos ducados por guineo que embarcaran, según privilegio lucrativo de este último²¹.

No se tornó a extender licencias para esclavos al Perú hasta dos años después, en que se volvió a otorgar una para el ex Gobernador de Panamá Pedro de los Ríos. Por ella se facultaba el paso de dos negros para su servicio, previo pago de gravámenes, vale decir, los dos ducados de la licencia y gastos de almojarifazgo, pero —se le encargaba y advertía— debía llevarlos personalmente al Perú *"y no de otra manera"*²², evitándose así manejos turbios en el tráfico de esclavos. Pedro de los Ríos, el antiguo opositor de la empresa del Levante, estaba ahora muy entusiasmado por tomar parte en su conquista. Por eso iba al Perú con dos guineos, para utilizarlos como escuderos o, mejor aún, auxiliares de guerra. Con los suyos eran ya sesentidós los africanos registrados al Perú hasta 1531.

CONSIDERACION COMO MALTRATA A

sus negros y negras esclava
una compasión para
de tener y no conze
mo por los españoles

los y los buenos esclavos lo lle
mor de Dios y no le dan de bestir y
decan q' le hizo Dios y murió por ellos co





El duro trato a los esclavos, según el cronista Felipe Huamán Poma.

El negrero, amo del negro hasta su próxima venta, tampoco fue un ejemplo de comprensión. (Dibujo del cronista indígena Huamán Poma).

Hagamos un paréntesis con las *piezas de ébano* para regresar a las *pieza de caoba*. Los esclavos negros, lo hemos visto, resultaban caros: pagaban derechos, había que vestirlos y sustentarlos durante el viaje, algunos no resistían la navegación por el Atlántico y terminaban sus cadáveres en el fondo del mar. Por eso y a pesar de la prohibición de Isabel la Católica —amparándose los conquistadores en viejas leyes de guerra— promovieron entradas a diversos territorios de indios, provocando con su agresividad la resistencia de éstos, y pretextando la lucha para tomarlos cautivos. En la Conquista de América quiso resucitarse mucho de la Reconquista de España y ya que no se podía decir “*A más moros, más ganancia*”, se limitaron los conquistadores a pensar: *a más indios, más esclavos*. Menuda sorpresa se lleva la historia cuando descubre que en este tráfico ilícito estuvieron comprometidos Hernando de Soto, Hernán Ponce de León, Sebastián de Belalcázar y el Piloto Mayor del Mar del Sur, Bartolomé Ruiz. Este último hizo viajes a Nicaragua con miras expresas de traer “*tamemes*” o indios cautivos que sirvieran de auxiliares en la conquista del Perú. Hombre que lo ayudó mucho en esta empresa fue Nicolás de Ribera, el Viejo, quien luego fue primer Alcalde de Lima. Otros complicados en el ilícito negocio lo fueron García de Jarén y Domingo de Soraluze, ambos héroes de la Isla del Gallo; también Gonzalo del Castillo, uno de los captores de Atahualpa; igualmente Diego López, otro de los de Cajamarca²³. En el Perú los esclavos nicaraguas cumplieron un papel principal en la Conquista, pero terminada ella quedaron relegados a la condición de criados de confianza de los conquistadores. La rebelión de Manco Inca dio pábulo a este desmán en el Perú. Facultado a hacer esclavos en la guerra de 1536 lo estuvo por Francisco Pizarro el capitán Alonso de Alvarado, el fundador de Chachapoyas. Otros caudillos que posteriormente se permitieron este lujo fueron Alonso de Mercadillo, Francisco de Chávez y dicen que Gómez Arias Dávila, aunque de este último no hay pruebas. Lo que interesa es que la esclavitud de las *piezas de caoba* terminó con la venida del Virrey Blasco Núñez Vela, ocasión en la que todos los españoles perdieron a sus esclavos cobrizos, volviendo éstos en su mayoría a Nicaragua, la tierra de la que habían salido. Regresemos a las *piezas de ébano*²⁴.

Hasta aquí las Cédulas nos han hablado de guineos desembarcables en Tumbes, casi siempre de sexo masculino, pero a partir de 1533 se descubre cierta atenuación en las medidas sobre el pase de guineos. Ya no han de ser sólo “*machos*” los que embarquen los conquistadores sino que, como a Rodrigo de Mazuelas, se les permite llevar un varón y una hembra, “*para servicio de vuestra persona y casa, yendo vos en persona*”

a poblar e conquistar las dichas yndias y no de otra manera"²⁵. En 1534 aún se conserva el número de dos esclavos como límite de exoneración, pero al año siguiente se faculta ya a Juan de León, vecino de Valdepeñas de la Mancha, a pasar desde Castilla al Perú "syete esclavos negros la tercia parte dellos hombres"²⁶, previo pago de dos ducados por cabeza a Diego de la Haya, que "tiene cargo de los cobrar"²⁷. Estos esclavos parecen destinados al comercio, porque al mismo Juan de León se le extiende otra licencia de tres negros librés de derechos para que también los pase a tierra perulera. Aquí se intuye algún distingo entre los guineos que arrojan lucro directo y los que no lo ofrecen, desprendiéndose de ello la presencia de *negreros* entre los españoles del Perú²⁸.

Casi al mismo tiempo se limita la procedencia de las piezas. Por ejemplo, al Factor Illán Suárez de Carvajal la Corona le permitió embarcar en Sevilla diez guineos, "con tanto que los dichos esclavos no sean de Gelofe ni de los proyuidos por provisyones"²⁹. Era que los de Gelofe o Jolofe (como los *alárabes* y *loros* vendidos en Cerdeña y Mallorca), estaban ya imbuidos por ideas mahometanas, resultando, por lo tanto, peligrosos en cualquier tierra del Rey Católico enemigo del Gran Turco. Sin embargo, como ya lo hicimos ver, en todo el XVI indiano no hubo africano de más fama que el sufrido Estebanico (el *Little Steve* de los anglosajones), el cual era "negro alárabe, natural de Azamor", es decir, de los prohibidos, aunque de otra región³⁰. Mas las leyes nunca se hicieron basándose en excepciones. Por eso no extraña que el mismo año, en la licencia a Hernando Pizarro para comerciar en cien esclavos, "la mitad hombres y la otra mitad hembras"³¹, se vuelve a consignar la veda para los melanodermos de Gelofe.

Ya no hay ninguna duda sobre el negocio negrero en el Perú. Por eso se preveían las jugadas peligrosas, los acuerdos fraudulentos entre los traficantes, los manejos que redundaran en engaño a la Corona. A Hernando Pizarro en el citado permiso, se le contempla la posibilidad de que los negros que se le enfermen en el viaje, tanto "en los navios donde fueren o en las yslas de provincias donde se desembarcaren"³², pueden ser vendidos como piezas aisladas en razón de su enfermedad, evitándose de este modo un contagio a toda la remesa embodegada y ofreciéndose al doliente una posible curación que no la tendría esmerada en el caso de seguir a bordo. Mas si el vendido resultaba esclavo sano, no habría lugar a nada de esto, confiscándosele en favor de la Corona por haber mediado dolo. No obstante que todos estos negros estaban exceptuados de derechos, Hernando Pizarro tendría que pagar en Sevilla el almojarifazgo de

los que se remataran por falta de salud. Los oficiales de la Contratación hispalense estaban señalados para cobrarlo³³.

El embarque de negros ofrecía algunas dificultades a sus dueños, como aconteció con Juan de Alfaro, Francisco de Santisteban, Cristóbal de Haro y Francisco de Burgos. Las cédulas les permitían pasar negros a Indias, pero no decían nada sobre el lugar para desembarcarlos, lo que hacía que muchas autoridades les prohibieran ejercer libremente sus derechos. En estos casos, la Corona otorgaba nueva Cédula a los Gobernadores y Justicias del Perú, aclarando que no obstante el silencio de la primera cédula se permitiera los desembarcos libres como lo ordenaba esta segunda³⁴.

Los esclavos negros también volvían a España con sus amos y en estos casos (aunque poco frecuentes por representar un gasto inútil) la Contratación no imponía restricciones. Mas no todos tenían la suerte de arribar a Sevilla o a Sanlúcar con sus esclavos; algunos, tal era su falta de dinero, tenían que venderlos en el mismo barco a los compradores que subían en los puertos de itinerario. El caso del conquistador Juan García de Santa Olaya es distinto y nos muestra otra realidad frecuente y poco conocida. En los asaltos que los corsarios franceses hacían a los navíos españoles capturaban a todos los esclavos, con la pública intención de revenderlos después. A Santa Olaya le quitaron de este modo tres guineos y una esclava, por lo que la Corona, atendiendo a que era captor del Inca y que regresaba pobre a Indias, lo dispensó de los derechos para pasar otros negros en número igual a los perdidos, todo lo cual consta por Cédula fechada en Valladolid el 26 de octubre de 1536³⁵.

Aunque los negreros traían las piezas al Perú, resultaban más baratas las que se encargaban a España habiendo parientes de por medio. Esto explica el por qué Alonso de Riquelme, Tesorero de su Majestad en esta tierra, pidiera a su hermano Francisco Trujillo de Riquelme, cuatro negros y dos negras. El comisionado consiguió exonerarlos de los dos ducados de licencia, pero por mucha maña que se dio no pudo hacerlo con el almojarifazgo³⁶.

El descubrimiento de las minas de oro hizo estremecer de gusto a los negreros. El Marqués Pizarro que en la Capitulación toledana consiguió pasar cincuenta negros, pretendió después doblar el número y para ello envió a España a su apoderado Sebastián Rodríguez, hombre que entendía de estas cosas. Bien se comportó el enviado, porque en breve logró para su mandante los cien guineos (la mitad mujeres) para hacerlos trabajar en las minas de oro destinadas a acrecentar las rentas imperiales. Como siempre, se advertía que no fueran de Gelofe ni de los prohibidos, pudiéndolos adquirir en Castilla, Portugal o Cabo Verde y pa-

sarlos directamente al Perú, salvo las detenciones del viaje, corriéndose el riesgo en caso contrario de que las piezas fueran confiscadas por su Majestad. Lo cierto fue que estos primeros mineros de color no dieron buenos resultados; las minas estaban en la sierra y este hecho mermaba a los negros en su salud. La Cédula que facultó su entrada a estos reinos se fechó en Toledo el 4 de mayo de 1534³⁷.

Los mercaderes también necesitaron de los negros, según se lee por otra Cédula extendida el 28 de setiembre del mismo año 34. Por ella se permitió a Juan de Urrutia pasar a Tierra-firme o el Perú treinta acémilas cargadas de mercadería, con la facultad expresa de "*embiar con las dichas Azemilas seys esclavos negros para que siruan de arrieros con ellas*"³⁸. Estos arrieros aprendices no irían muy descansados con el nuevo oficio, porque el camino de Nombre de Dios a Panamá tenía fama de difícil. Fue para limar sus asperezas, precisamente, que dos años después Bernardino de Gaona en nombre de Diego de Enciso, vecino de Logroño, capituló con el Monarca la limpieza de esta ruta y otras del Perú y Charcas, para que por ellas se pudiera remitir lanas de auquénidos e hilazas para Cádiz, trayéndose de allí paños y tapicería. Se comprometían ambos —representativamente se entiende— a hacerlo todo en dos años por la suma de cuatro mil ducados de oro por concepto de jornales de los que en ello trabajarían, "*ahunque sean negros*"³⁹. Aparte gestionaron licencia para pasar una centena de africanos desde Castilla, Portugal o Cabo Verde, porque sin su ayuda los pretensores veían imposible cumplir lo que habían prometido. Con esta capitulación y licencia de guineos, el Emperador confiaba revivir la industria de los paños y tapices que amenazaba fenecer⁴⁰.

Y siempre desde los citados lugares, utilizando el mismo camino de Nombre de Dios a Panamá, las hiladas de guineos con colleras desfilaban en sentido contrario a los galeotes. Maniatados, silenciosos y sufridos, los "*bozales*" —nombre que se daba a los negros recién venidos del Africa— avanzaban al encuentro del Mar del Sur. Los negreros no los habían querido subastar en Santa Marta, Cartagena ni en Nombre de Dios; tampoco pensaban venderlos en Panamá. La meta económica en este caso era el Perú, donde las *piezas de ébano* a falta de moneda se pagaban en oro. El puerto de la Ciudad de los Reyes los vio desembarcar y —siempre atados por el cuello, con las manos amarradas— marchar a la capital. Todos eran "*bozales*", aún no habían *ladinos* o conocedores del idioma castellano, pero a falta de lengua la fusta les hacía entender cualquier orden. Más tarde el negrero les pondría un negro faraute para que los instruyese en el idioma. Entonces ya podían ser vendidos y comprados,

alquilados, hipotecados, embargados, permutados, prestados o dados en prenda. Los negros eran hombres, pero se les consideraba cosas. Los "*mercados de guineos*", en el interior de grandes "*corralones*", actuaban bajo este postulado. Allí cada pieza tenía su precio: el "*muleque*" o muchachón, el "*alma en boca*" o adulto, el "*costal de huesos*" o anciano. Y por encima de todos, pregonando su mercadería e invitando a los interesados a que la examinen, estaba el *patrón* o mercader de esclavos. Era el *negrero*, el expendedor de *piezas de ébano*, el hombre que había estado en el reino de Mani-Congo y sabía de negros como nadie. Conozcámoslo de cerca, apreciemos su labor.

LOS NEGREROS

Eran los negreros hombres de muy extraña catadura y, según decían las gentes, con el corazón de piedra. Esto, por lo general se refería a los portugueses, "*negreiros*" de vocación que a raíz de los descubrimientos instados por Enrique el Navegante, el príncipe fundador de la Escuela de Sagres, habían cobrado un auge inusitado. Los "*negreiros*", pues, se acomodaron en los barcos del Infante y enrumbando al Africa occidental, trataban de pasar el río Saiaga. Este río representaba el final de la tierra de los moros azenegues y el principio del país de los jolofos—cuya capital era Gelofe— primeros negros de esa costa aunque no los más codiciados por ser de pensamiento musulmán, o, en todo caso, muy influidos por las ideas coránicas⁴¹.

A partir de los jolofos o gelofes la empresa se presentaba relativamente fácil. Fondeados en cualquier bahía, en las llamadas tierras de Guinea, los "*negreiros*" obsequiaban a los reyezuelos negros del lugar con algunas cuentas de vidrios de colores, prometiéndoles grandes sartales de las mismas si aceptaban la venta de sus prisioneros de guerra. Los reyezuelos se dejaban deslumbrar por lo que creían gran negocio y en el acto se comprometían a iniciar una cacería de "*cafres*", nombre genérico con el que se designaba a todo hombre de color que vivía únicamente de la caza. Hecha la promesa, los lusitanos seguían en sus barcos hacia el Sur en pos de nuevas contrataciones, sabiendo de antemano que a su retorno estarían ya esperando las buscadas *piezas de ébano*. Culpa en sí no sentían ninguna, porque si esos cautivos negros no los compraban ellos para cristianarlos y hacerlos merecedores del cielo, los negreros moros los comprarían para hacerlos musulmanes. Desde luego, visto con estos ojos, más ganaba Cristo con los lusitanos que no con los agarenos⁴².

Recogidas en el lugar de la trata, las *piezas* eran embarcadas y llevadas a Portugal, donde en el mercado negrero de Lagos se las exhibía para su venta, acudiendo muchas veces allí los compradores de esclavos procedentes de Castilla, los mismos que posteriormente los adquirirían a los cautivos guineos para pasarlos a Indias y, con frecuencia, al Perú. La descripción del mercado de Lagos que trae en su *Historia de las Indias* fray Bartolomé de las Casas es de verdad conmovedora. La mayoría de los esclavos, "*tan negros como etíopes*"⁴³, inspiraban compasión, "*que unos tenían las caras bajas, llenas de lágrimas, mirando los unos contra los otros, gimiendo dolorosamente, mirando a los altos cielos, firmando en ellos sus ojos, bramando muy alto, como pidiendo socorro al Padre de la Naturaleza; otros herían su rostro con las palmas, echándose tendidos en el suelo; otros hacían sus lamentaciones en manera de canto, según costumbre de su tierra; y puesto que las palabras de su lenguaje, de los nuestros no pudiesen ser entendidas, bien se conocía su tristeza, la cual, para más se acrecentar, sobrevinieron los que tenían cargo de los partir, y comenzaron a apartar unos de otros para hacer partes iguales; para la cual, de necesidad convenía apartar los hijos de los padres, las mujeres de los maridos y los hermanos unos de otros... y ¿Quién podría acabar aquella partición sin muy gran trabajo? Que tanto que los tenían puestos a una parte, los hijos que veían los padres de la otra, levantábanse reciamente e ibanse para ellos, las madres apretaban los otros hijos en los brazos y echabanse con ellos en tierra, recibiendo heridas sin sentirse de sus propias carnes porque no les fuesen quitados los hijos... los cuales eran llevados para otras tierras, y acontecía que el padre quedaba en Lagos y la madre traían a Lisboa y los hijos para otras partes*"⁴⁴. La descripción, aunque escrita por Las Casas, está tomada del historiador portugués del siglo XV Gomes Yañes, el mismo que para justificar el referido cuadro pensaba en la conversión de los cautivos al cristianismo, haciéndolo en los siguientes términos: "*he visto en la villa de Lagos mozos y mozas, hijos y nietos de aquéstos, nacidos en esta tierra [de Portugal], tan buenos y verdaderos cristianos como si descendieran desde el principio de la ley de Cristo, de generación de aquellos, que primero han sido bautizados. Aunque el lloro de aquéstos por el presente fuese muy grande... por la fe de Cristo que recibían, y porque engendraban hijos cristianos, todo se volvía en alegría*"⁴⁵. En el fondo, por injusta que pueda parecer la reflexión de Gomes Yañes, hay algo que nos dice que su siglo no pensaba de otro modo.

Como ya lo hemos hecho ver, de los "*negreiros*" portugueses derivaron los "*negreros*" de Sevilla. Con frecuencia eran lusita-

nos unos y otros. En todos casos, fue responsabilidad del monarca de Castilla el tráfico esclavista que floreció en su reino. Los andaluces de la villa de Niebla, en el Condado, todavía refieren que ellos tienen algunas facciones negroides porque en Niebla del Condado estuvo el lugar donde los españoles juntaban a los esclavos guineas por vender. Estos esclavos —no siempre negros, pues también los hubo blancos en los siglos XV y XVI⁴⁶— se vendían a los negreros mercaderes de Sevilla, los que conduciéndolos al puerto de las Muelas los metían allí en las bodegas de los barcos que zarpaban para Indias. Sin embargo, esto fue en un principio. Posteriormente los “*negreiros*” portugueses lograron concesiones del Rey castellano y con los “*permisos de salida*” o “*licencias de embarque*”, eran ellos los que contrataban directamente la venta de guineos en América. Surgió entonces la modalidad de zarpar directamente de Lisboa con la debida autorización de la Casa de la Contratación de Sevilla, pero tampoco fue infrecuente el zarpe directo desde las Islas de Cabo Verde, emporio del comercio de africanos usufructuado por Portugal. Esta es la razón por la que se tuvo que establecer especial vigilancia en los puertos indianos de Veracruz, La Habana, Santa Marta, Cartagena y Nombre de Dios. Los navíos de “*negreiros*” no siempre venían con el permiso de la Contratación y ejercían un comercio clandestino. Al ser descubiertos alegaban los portugueses que ellos no habían querido venir a Indias, que viajaban a Goa, pero que un mal temporal los había arrojado al Nuevo Mundo. Para no actuar con mano demasiado dura, los Oficiales Reales del puerto perdonaban entonces al intruso devolviéndole su barco pero decomisándole los esclavos; otras veces, cuando se comprobaba ser cierto el temporal, se les permitía retornar a Lisboa sin pérdida ninguna. En 1560 el Licenciado Diego Briviesca de Muñatones, uno de los Comisarios de la perpetuidad que acompañaron al Perú al Virrey Conde de Nieva, trajo comisión especial para efectuar averiguaciones sobre este asunto, ejerciendo sus poderes en Santa Marta, Cartagena de Indias y el Nombre de Dios⁴⁷.

Corzos y genoveses siguieron a los lusitanos. Si bien en un principio adquirieron las piezas en España, pronto lo hicieron en los mercados de origen, en el Oeste de Africa. Allí, luego de obsequiar a los reyezuelos africanos, contrataban con ellos una cacería de cafres, utilizando todavía los tristemente célebres sartales de cuentas de vidrio. Los esclavos que resultaban eran comprados en un precio que oscilaba entre los 30 y los 50 pesos, previa inspección que los mostrara fuertes, sanos y con dentición completa. Seguidamente se les embarcaba con destino a Indias, manteniéndolos a lo largo de la penosa travesía con una alimentación insuficiente que les disminuía el peso, aca-

so para restarles posibilidades de rebelión. Lo cierto era que una vez a bordo se descubrían muchas enfermedades, siendo la más temida la lepra o *mal de San Lázaro*; la viruela y el sarampión también eran dolencias de negros prisioneros y viajeros. Pero lo que más los afectaba en el trayecto era el terrible mareo náutico, que libraba de la esclavitud a muchos alcanzándoles una prematura muerte. Se dice que las comodidades a bordo se desconocían. El hacinamiento no podía ser peor, sumándose a él la oscuridad y las ratas. Aunque muchos barcos tenían celdillas para seis hombres, otros empleaban sólo bodegas. Lo evidente era que siempre se daba a cada cautivo dos varas de suelo para dormir, porque cuando no había esta consideración los negros morían en alto número⁴⁸.

Una vez en Indias, el negro era vendido en cualquier mercado del Caribe, pagándose por cada uno 80, 90 y hasta 100 pesos. Cartagena de Indias y Nombre de Dios fueron los puertos que absorbieron el caudal oscuro destinado al Perú. Los negros "*cartageneros*", aunque nunca de modo principal, nutrieron las partes altas de la provincia de Quito, llegando a ella por los cauces del Magdalena y el Cauca. No fue el de éstos un comercio organizado sino accidental; obedeciendo casi siempre a cambios o reveses de fortuna, sus dueños se veían precisados a venderlos para poder regresar al Nuevo Reino de Granada. Lo dicho, con los mercaderes, sucedió muchísimo. No obstante, repetimos, este tráfico no pasó de ocasional. En cambio el de los negros "*panameños*" fue constante, planificado y socorrido, llevándose a cabo mediante los africanos desembarcados en Nombre de Dios y llevados con colleras a Panamá, donde se les embarcaba en los pataches de mercaderes que hacían viajes al Callao. Los citados mercaderes eran los mismos negreros, sólo que se nombraban *mercaderes de negros* para mostrarse sólo por el lado comercial; sus barcos estaban exclusivamente dedicados al tráfico esclavista y por excepción embarcaban otro tipo de mercadería. El patache de mayor tradición negrera que fondeaba en el Callao era el *Buen Jesús*, navichuelo que navegó hasta fines del XVI llevando por maestro a Marcos Pérez, siendo en realidad sus dueños Diego de Herrera e Iñigo de Avendaño, mercaderes de negros con sede en Lima que compraban las piezas al mayorista Jorge de Barradas, negrero de Tierrafirme⁴⁹.

El desembarcar guineos en el Callao tenía sus formulismos, limitándose las primeras exigencias a que los negros fueran sanos, bautizados y gravados con el impuesto del Presidente Gasca. Expliquémoslo en orden.

El primer requisito versaba sobre la sanidad de los africanos. Era cosa pública y sabida que los tales traían "*miasmas*" o "*vahos*" nocivos que luego propagaban en la ciudad, principal-

mente entre los esclavos compañeros de galpón. Los males, a decir verdad, eran muchos y diversos —sarampión, viruela, sarna, bubas, mal de San Antón, calenturas con terciana, cámaras o diarreas— pero, inistimos, la enfermedad más temida era la lepra. Se debía descubrir la dolencia a tiempo para separar al atacado de ella y evitar el contagio, siendo la primera precaución un examen detenido de la piel para comprobar la posible existencia de lesiones, extendiéndose la inspección a las mucosas en busca de máculas, nódulos y úlceras. Raramente se daban casos de manchas circulares infiltradas y anestésicas o de lesiones nerviosas con atrofia de huesos, músculos y piel. Si por desgracia se comprobaba un síntoma funesto en el guineo, inmediatamente se le separaba y en secreto era enviado al *Hospital de San Lázaro*, fundado junto al río por Antón Sanchez, hombre piadoso que logró licencia para erigir tal casa de consuelo y curación el 30 de abril de 1563. La licencia se la dio el Arzobispo, confirmándosela el Rey el 25 de febrero de 1567 y adjuntándole las ordenanzas del Hospital de San Lázaro de Sevilla. La fiesta de los negros leprosos de Lima se celebraba el quinto domingo de cuaresma, por tratar el evangelio de ese día de la resurrección de Lázaro⁵⁰.

El segundo requisito era el bautizo de los guineos, debiendo ingresar todos ellos ya cristianos al Perú. Este último se incumplió con gran frecuencia, porque adquiridos en Cabo Verde, ríos de Guinea, costa del Congo y hasta el propio litoral de Angola, nadie se preocupaba de alcanzarles las aguas del bautismo. De allí que el Arzobispo de Lima escribiese al Rey el 13 de mayo de 1593 y le dijera: *“Los curas desta Sancta Yglesia me han hecho relación que de envarcarse en la isla de cavo verde negros boçales por Baptiçar resultan y han resultado gravísimos inconvenientes para la salvación de sus almas, porque como se envarcan sin baptiçar, los mercaderes que los traen los transportan por pura mercaduría de una parte a otra de donde resulta que los negros como gente bárbara se quedan por Baptiçar a do llegan por berguença que tienen de los demás negros ladinos sus compañeros afirmando averse Baptisado en Cavo Verde y que ha acontecido y acontece cada día desposarse y velarse los dichos negros y recibir los demás Sacramentos de la Yglesia y después por discurso de tiempo y a la ora de la muerte declarar los dichos negros no estar baptiçados los cuales inconvenientes cesarian si Vuestra Magestad mandase a vuestros Gobernadores y justicias de Cabo Verde y demás puestos de Guinea que no consintiesen envarcar ningún negro boçal sin que estuviese primero cathizado [sic] con lo cual se descargará Vuestra Real Conciencia y Dios Nuestro Señor será muy servido porque no haziéndose desta manera apenas se pueden*

cathequizar los dichos negros y los que se cathequizan es con muy gran trabajo y ocupación y que es menester seis curas para cada negro, hame parecido escribir esto de que me han dado aviso los dichos curas a Vuestra Magestad por ser negocio de tanto momento para el descargo de la conciencia y bien destos negros”⁵¹

Por último estaba el impuesto del Presidente Gasca. Mandó el Pacificador Pedro de la Gasca luego de vencer al Gran Gonzalo, que todo africano introducido al Perú pagase cuatro pesos, destinándose este dinero a costear las urgentes batidas a los negros *cimarrones* o huidos de sus amos que en los alrededores de Lima estaban dados al bandolerismo. Estas batidas estaban a cargo del *Alcalde de la Santa Hermandad* —personaje integrante del Cabildo— quien salía a caballo por el campo seguido por numerosos *cuadrilleros*. Posteriormente, sobre el pago de los cuatro pesos se hizo una excepción. Se debió al Virrey Andrés Hurtado de Mendoza, el Marqués de Cañete, quien la otorgó en provisión fechada en Lima el 15 de diciembre de 1559. Decía ella que cada guineo venido por el Mar del Sur debería pagar los cuatro pesos, pero si el número de bozales pasaba de los treinta, la cuota se rebajaría a dos pesos por guineo siempre y cuando pertenecieran todos a un mismo dueño o empresa mercantil. La merced se dio a raíz de una petición que hizo al gobernante el negrero Francisco Martínez representante de los de su oficio en el Perú y aun en España, quien pidió esta excepción para luego introducir por el Callao ciento cincuenta piezas africanas. El impuesto de los cuatro pesos perduró hasta el gobierno del Virrey García Hurtado de Mendoza, quien lo rebajó a los dos pesos de la merced que otorgó su padre. Por esta decisión hubo en 1597 múltiples protestas, dado que Lima tenía más esclavos que antes y por ende un mayor número de negros *cimarrones*⁵².

Para terminar daremos a conocer los nombres de los principales negreros de la Lima de la segunda mitad del quinientos. En abril de 1560 Martín Gallego estaba reputado el principal de todos, a pesar de que sólo traía esclavos al Callao en cantidades que nunca superaban los cincuenta; el barco del vasco Juan de Arrechea era su puente de enlace con el mercado de Panamá; Melchor Ferrer y Sebastián de Avendaño marchaban juntos en el negocio y aunque lo practicaban desde los tiempos del Conde de Nieva, sólo alcanzaron el apogeo en el gobierno del Virrey Martín Enríquez de Almansa; Simón Hernández y Gaspar Hernández, fueron en los años que siguieron los representantes en Lima de todos los negreros de la capital, siendo elegidos para el cargo por sus muchos tratos esclavistas; en 1593 ejercían el oficio de “*mercaderes de negros*” en la Ciudad de los Reyes los siguientes comerciantes: Gregorio de Uribe, Manuel

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Gómez, Gonzalo Pinto, Martín de Valdez, Baltazar Suarez, Iñigo de Avendaño, Pedro Díaz de Villacreces, Pedro de Aguirre, Duarte Núñez, Nuño Rodríguez, Gaspar Arellano, Francisco del Castillejo, Manuel Correo y Julio Crinali; también traficaba en negros un doctor Méndez y el afamado Iñigo de Bocanegra, quien estaba considerado el decano, por ser el más antiguo negrero del Perú⁵³.

NOTAS AL CAPITULO

1. ALFONSO X, el Sabio, Rey de Castilla... *Las Siete Partidas*.— Ley I, Título XXI, Partida IV, en: MAC LEAN y ESTENOS, Roberto... *Negros en el Nuevo Mundo*.— Lima, Talleres de la Editorial P. T. C. M. 1948.— p. 21.
 2. La esclavitud de los negros era anterior a Aristóteles y Galeno y en el mundo de los semitas podía remontarse a la maldición de Canaán por su abuelo Noé (*Génesis*, cap. IX, versículo 25). Los medievales consideraban que los negros eran camitas, no en vano Cus, Misraim, Put y Canaán —todos hijos de Cam— poblaron el Africa.
 3. MAC LEAN Y ESTENOS, Roberto... *Op. cit.*, p. 13.— El 30 de mayo de 1563 Felipe II prohibió llevar negros a Indias en calidad de marineros y pilotos, orden que fue parcialmente levantada por Cédulas de 25 de mayo de 1572 y 21 de mayo de 1576 facultando a los maestros de nao llevar dos o tres guineos como criados y hombres de mar.
 4. COLON, Fernando... *Vida del Almirante don Cristóbal Colón*.— Buenos Aires, Imprenta de la Editorial Lemar, 1918.— Cap. XXIII, p. 64.
 5. *Loc. cit.*
 6. COLON, Cristóbal... *Los cuatro Viajes del Almirante y su testamento*.— Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera, 1946.— p. 31.
 7. GANDIA, Enrique de... *Historia de Colón*.— Buenos Aires, Imprenta de la Editorial Claridad, 1942.— Cap. VII, p. 135.
 8. COLON, Cristóbal... *Op. cit.*, p. 186.
 9. *Loc. cit.*
 10. *Ibidem*, p. 178.
 11. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Décadas del Nuevo Mundo*.— Buenos Aires, Imprenta Chiesino, 1944.— Década III, Lib. I., cap. II, p. 200.
 12. LOPEZ DE GOMARA, Francisco... *Historia General de las Indias*.— Barcelona, Imprenta de Agustín Núñez, 1954.— Parte I, cap. LXIII, p. 105 del T. I.
 13. MAC LEAN Y ESTENOS, Roberto... *Op. cit.*, pp. 13 y 14.
 14. LUMMIS, Carlos... *Los exploradores españoles del siglo XVI*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1945.— pp. 91, 110 y 116.
 15. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *Francisco Pizarro, el Marqués Gobernador*.— Madrid, Artes Gráficas Marisal, 1966.— Cap. III, p. 26.
 16. *Ibidem*, cap. III, p. 37.
 17. PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Cedulario del Perú*.— Lima, Imprenta Torres Aguirre, 1944.— T. I., pp. 17, 22, 37 y 60.
 18. *Loc. cit.*
 19. *Loc. cit.*
 20. ZARATE, Agustín de... *Historia del descubrimiento y conquista del Perú*.— Lima, Imprenta Miranda, 1944.— Lib. IV, cap. VIII, p. 119.
 21. PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Op. cit.*, T. I. pp. 60 a 68.
 22. *Ibidem*, p. 92.
 23. *Ibidem*, T. I., p. 136; y T. II, pp. 102 y 367.
- PIZARRO, Pedro... *Relación del descubrimiento y conquista de los reinos del Perú*.— Buenos Aires, Talleres Gráficos La Mundial, 1944.— pp. 23, 25 y 28.
- COLON, Cristóbal... *Op. cit.*, p. 186.
- BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *Los fugitivos de Nicaragua en la conquista del Perú*, en: Mercurio Peruano, Lima, julio de 1962, núm. 423.
- LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Descripción de las Indias*.— Lima, Imprenta Miranda, 1946.— Lib. II, cap. XXXII, p. 197.— Según este último autor, el Virrey Francisco de Toledo, cuando la guerra de los chirigua-

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- nas, decidió hacer esclavos a los indios prisioneros. No habiendo quien le contradijese y si muchos que lo secundasen, la decisión virreinal se proclamó a los cuatro vientos para que todos los soldados de esa campaña la conociesen y tuviesen un estímulo mayor en esa guerra.
24. Núñez Vela, no solamente hizo regresar a Nicaragua a los esclavos cobrizos que estaban en el Perú, sino que a todos los indios de este último virreinato que encontró en Nombre de Dios y Panamá los hizo volver a su tierra. Esto causó mucho descontento entre los conquistadores y, según el Inca Garcilaso, aun en muchos indios que ya estaban encariñados con sus amos (*Comentarios Reales*, Parte II, Lib. IV, cap. I, pp. 6 a 9).
 25. PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Op. cit.*, T. I., p. 122.
 26. *Ibidem*, T. II, p. 75.
 27. *Loc. cit.*
 28. *Ibidem*, T. II, p. 74.
 29. *Ibidem*, T. II, pp. 25 y 26.
 30. LUMMIS, Carlos... *Op. cit.*, *loc. cit.*, ver también: NÚÑEZ CABEZA DE VACA, Alvar... *Naufragios y Comentarios*.— Buenos Aires, Imprenta Pousser, 1946.— Cap. XXXVIII, p. 107.
 31. PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Op. cit.*, T. I., p. 185.
 32. *Loc. cit.*
 33. *Ibidem*, T. I, pp. 185 y 186.
 34. *Ibidem*, T. II, pp. 207, 208, 210, 211, 228 y 229.
 35. *Ibidem*, T. II, pp. 238 a 240.
 36. *Ibidem*, T. II, pp. 84 y 85.
 37. *Ibidem*, T. I, pp. 160 y 161
 38. *Ibidem*, T. II, pp. 50 y 51.
 39. *Ibidem*, T. II, pp. 157 a 161.
 40. *Loc. cit.*
 41. CASAS O. P., fray Bartolomé de las... *Historia de las Indias*.— México, Gráfica Panamericana, 1951.— Lib. I, cap. XXV, p. 136 del T. I.
 42. Consuelo también resultaba a estas alturas para la Corona portuguesa pensar que la esclavitud negra no había sido iniciada por los lusitanos sino que éstos ya la habían encontrado hecha; los negreiros, pues, sólo hacían proseguir un tráfico antiguo (practicado por los negros y los moros) convencidos de que también serían ellos sometidos a esclavitud de presentarse la ocasión para ello.
 43. *Ibidem*, Lib. I, cap. XXIV, p. 131 del T. I.
 44. *Ibidem*, pp. 131 y 132.
 45. *Loc. cit.*
 46. PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Op. cit.*, T. I. p. 188.
 47. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *El Conde de Nieva, Virrey del Perú*.— Lima, Imprenta Lumen, 1963.— T. I., cap. III, p. 144.
 48. *Ibidem*, T. I., cap. III, p. 146, nota 46.
 49. CESPEDES DEL CASTILLO, Guillermo... y REGLA, Juan... *Historia Social y Económica de España y América*.— Barcelona, Imprenta Juvenil, 1958.— T. III, pp. 396 a 398.
 49. *Loc. cit.* Archivo General de Indias de Sevilla (A. G. I.), Escribanía de Cámara 500 A.
 50. BRAVO DE LAGUNAS Y CASTILLA, Pedro José... *Discurso Histórico Jurídico del origen, fundación, reedificación y exenciones del Hospital de San Lázaro de Lima*.— Lima, 1761.
 51. A. G. I. Audiencia de Lima 19.
 52. A. G. I. Escribanía de Cámara 500 A.
 53. *Loc. cit.*
- Sobre la esclavitud podría consultarse también la siguiente bibliografía: BRION DAVIS, David... *El problema de la esclavitud en la Cultura Occidental* (Buenos Aires, 1968); MELLAJE, Rolando... *La esclavitud en Hispano América* (Buenos Aires, 1964); LENGELLE, Maurice... *La esclavitud* (Barcelona, 1971); DELAFOSSE, Maurice... *Los Negros* (Barcelona, 1931); y SURET CANALE, J. ... *Africa Negra* (Buenos Aires, 1959).

Capítulo XVII

LAS INDUSTRIAS EXTRACTIVAS

LA PESCA

Es verdad que eran tiempos en que a la estrella de mar, a la tortuga, al manatí y a la ballena los creían peces, mas esto no fué óbice para que el nuevo pescador quinientista del Perú —español, criollo o mestizo— descubriera que la pesca de ejemplares menos raros era un medio lucrativo que aseguraba el vivir. Los primeros pescadores de este tiempo —también de red y anzuelos como esos otros milenarios de nuestro litoral— fueron hombres cansados del uso de las armas, soldados sin fortuna en la milicia, gallegos, vascos o andaluces que querían trabajar. Los precursores fueron dos hermanos nombrados “los Antonés”, que laboraban en una barca pescadora cuando la rebelión de Gonzalo Pizarro. Precursores los llamamos por ser los primeros que conocemos, pero debieron de tener predecesores porque desde antes estaba en la calle limeña de la *Pescadería* el primer establecimiento dedicado al expendio del pescado, propiedad del conquistador Pedro de Alconchel¹. Acaso Alconchel tenía sus indios pescadores y los Antonés no negociaban con él, pero creemos sinceramente que todos debieron conocerse y no vivir ajenos a lo que tal amistad representó: barcas nuevas, redes europeas, anzuelos metálicos, venta de pescado con el respectivo uso del dinero, su transporte de la aldea de Piti-Piti a la Ciudad de los Reyes a lomo de cabalgadura... Y la pesca al modo occidental nació así entre nosotros, sin que por el momento lograra convencer al pescador indio que en su “*caballito de totora*” salía también de Piti-Piti a ganarle frutos al mar. Demás está decir

que tanto la pesca como la venta del pescado aumentaban entre Cornestolendas y Semana Santa por ser tiempo cuaresmal. Ya lo decía la Iglesia el Miércoles de Ceniza: "*en Cuaresma no habrá día de carne*", en otras palabras, cualquier día de Cuaresma era "*día de pescado*"².

Llegados a este punto, un gran orgulloso de nuestra riqueza ictiológica es el agustino criollo Fray Antonio de la Calancha. Efectivamente, aprovecha su *Corónica* conventual para afirmar rotundamente: "*No tiene pez regalado el océano que no lo crie este mar Pacífico desde las ballenas gigantes hasta los cachuelos pigmeos, sin que el marisco desde Chile a Panamá carezca de alguna especie, ni haya géneros en otros mares, que aventajen a los del Sur... En todo el Perú no hay peces de venenosa complexión, ni aguas (en que es abundantísimo) de nociva calidad; erró diciendo lo contrario Hipócrates, pues afirma que son malísimas las aguas que nacen al Austro, ó mediodía; sacó de inciertos principios, dudosas consecuencias, pues si por ser allá nocivos estos vientos Australes, quiso que acá lo fuesen las aguas, dijera que estas aguas pasando a su hemisferio harían el daño que los vientos*"³.

Ya que hemos hablado de la pesquería en el Perú a través de un agustino, no está demás el que hablemos de la pesca en el Callao a través del Padre Cobo, religioso que para escribir lo que a continuación ponemos se documentó directamente de los pescadores españoles del puerto chalaco. Cuenta Cobo que el mar peruano es el más rico en peces comestibles y donde en mayor cantidad se les pesca, sin duda porque la costa de estas partes es la que representa más ciudades de españoles que los demás litorales de América. El Callao es el gran centro pesquero, pues posee unos treinta chinchorros pescadores de españoles y más de cincuenta balsillas de indios. Los chinchorros zarpan al amanecer en número de quince o veinte, todos con su vela mayor y trinquete, llevando una tripulación de hasta diez personas con sus anzuelos y redes; no se apartan del puerto más de dos o cuatro leguas, pero antes de caer el sol dan su tarea por terminada y emprenden el retorno al Callao cargados de todo género de pescado. La gente acude a la playa para comprarlo y también para llevarlo a vender a Lima, donde —lo hemos visto— no en vano una de las más viejas calles se nombraba Calle de la Pescadería, junto al Palacio virreinal. Según el jesuita, se hacía esta adquisición con presteza para poder venderse el pescado al anochecer, pues muchos vecinos de la capital gustaban de tenerlo como plato fuerte de su cena. En la parte del puerto que llamaban la Mar Brava otros barquichuelos se quedaban a pescar con grandes redes —las llamadas *calas*— más o menos a un tiro de mosquete de distancia; parece que necesitaban de gente que los

La riqueza ictiológica.

551





ayudara desde la playa porque el peso de las redes y de los peces capturados oponía mucha resistencia a la maniobra. Por último, estaban los pescadores indios con sus balsillas de paja, embarcaciones que no temían a ninguna fiereza del mar y que parecían burlarse de las más embravecidas olas; los indígenas pescaban tanto en la Mar Brava como delante del puerto, pero sólo usaban redes y anzuelos pequeños por lo que el pescado que obtenían era siempre menudo. Apartándonos de los pescadores locales, estarían para el cronista los de procedencia foránea. Estos eran principalmente españoles que teniendo barcos de mayores proporciones se permitían el lujo de alejarse a otros puertos y volver cargados de pescado salado. De todos modos, fueran quienes fuesen o salieran en la embarcación que quisieran, siempre el Mar del Sur se mostraba con ellos no sólo generoso sino también bonancible⁴.

El religioso nos habla también de los dos primeros accidentes de trabajo conocidos en el gremio pescador peruano, ocurridos, es verdad, no en el siglo XVI sino en la siguiente centuria. Protagonizó el primero un mozo de unos dieciocho años que iba en un barco de pesca junto con sus anzuelos y canasta, porque cabe aquí aclarar que los tales pescadores trabajaban individualmente y al final de su faena daban al dueño del barco parte de lo que pescaban. Iba, pues, en estas condiciones el mozuelo, cuando capturó un pescadillo que se resistió demasiado a ser echado en el cesto. Quiso entonces su captor triturarle la cabeza con los dientes y obtener así la quietud del animal, pero el pejelillo desliziéndose entre ellos se lanzó a la garganta del pescador, atosigándolo malamente y causándole muerte por asfixia. El segundo accidente del que se tiene noticia le aconteció a un indio, y fue que habiendo salido en su balsilla mar afuera y echado su red, la que para no perderla se ató a la muñeca, se enredó en el aparejo un pez de dimensiones mayores y también de grandes fuerzas, el cual sacó al indio de su embarcación y arrastrándolo mucho trecho terminó por hundirlo con su red atada en el agua. La historia se conoció porque otro indio, testigo desde su balsilla del percance ocurrido a su compañero, tornó al puerto con la triste noticia sobre el final de su amigo⁵.

Viajando al otro ángulo del pensar perulero de ese entonces, nos encontramos con el Judío Anónimo, hombre que se ríe de los "*días de pescado*" y come carne aunque exceptuando la de cerdo. El hebreo no por esto desdeña los frutos del mar y toma a los peces como la más suave y generosa obra de Jehová. Hasta que se le descubre goloso cuando escribe: "*Pescados hay abundancia de ellos y son buenos; los más ordinarios son corvinas, robalos, chitas, cabrillas, lisas, linguados, cabinzas, machetes, monjerrillas, camarones, bagres, cachuelos, sardinas, pejerrey,*

LAS INDUSTRIAS EXTRACTIVAS

que como tiene el nombre tiene la vista y el sabor. Anchovetas, questas y pejerrey hay grande abundancia todos los días y muy baratos, pez blanco y atún y congrio, estos tres vienen de afuera de Lima, secos y salados"⁶. Y concluye sentencioso: "Si hubiera pescadores como hay pescado en el mar, no se pudiera gastar tanto como se puede pescar"⁷.

Apreciada la nutrida lista del hebreo, presentaremos uno a uno los mentados ejemplares.

Primeramente la *corvina*, pez de carne blanca y regalado sabor, como dirían los antiguos; de ellas afirma un cronista: "*Corvinas se hallan en todas partes; son largas de dos o tres palmas y de buen mantenimiento*"⁸. Fue considerada manjar para los sanos y medicina para los enfermos; los primeros conquistadores comieron la corvina en forma de "*fritada*", esto es, en aceite de oliva o con grasa de porcino.

Podría añadirse sobre la corvina que en veces sobrepasa los cincuenta centímetros de longitud y que —en oposición a lo que dicen los cronistas— prefieren las playas arenosas por abundar en ellas el *muy-muy*, bocado favorito de este pez y por tanto compañero inseparable del anzuelo corvinero. En los siglos posteriores a los que tratamos (y con esto nos tomamos la libertad de ingresar al XVIII y XIX) hubo redes corvineras —"*red de corbinal*"— pero esto no prueba su existencia en las dos centurias anteriores. Lo que sí podemos afirmar con más seguridad es que la corvina ha dado al Perú —pues el mundo todavía se resiste en atención a su preparado— el plato típico de la Costa: el *cebiche* o *ceviche*, que lo consignamos aquí de ambas maneras porque aún no se han puesto de acuerdo los autores. Es plato playero o almuerzo de pescador, pudiéndose ver todavía al tripulante del *caballito de totora* huanchaqueño perderse mar adentro con su mate de tal macerado y una botella de chicha. El origen de la vianda es sin duda quinientista, porque en el Perú no existían limones en el tiempo de los Incas.

A las corvinas siguen los *róbalos* o *robalos*, que de ambas maneras hablaron los quinientistas. Eran peces frecuentísimos en las Indias y de muy buen sabor, por añadidura. Un cronista asegura: "*Mátanse tantos róbalos en la costa deste arzobispado de Lima que apenas hay día que los pescadores del puerto del Callao dejen de traer algunos, y no pocas veces que topan con algún cardumen, vienen cargados dellos. Hay los pequeños y los grandes, desde una tercia hasta dos palmos los primeros, y los segundos, desde una hasta dos varas de largo; y róbalos he visto yo que no podía un hombre levantarlo del suelo, y fue menester que lo llevaran dos atravesado de una pértiga; y lo que tiene bueno este pescado, que la carne del pequeño y del grande es de igual bondad y tan blanca como pechugas de ave. Véndense*

en el Callao muy baratos, desde uno hasta tres pesos cada uno, según su grandor"⁹. Como noticia complementaria cabría decir que el robalo es parecido a la corvina, pues tiene la carne blanca. Su lugar de residencia preferido es la desembocadura de las aguas dulces, motivo por el cual suele vérselo y pescársele con relativa facilidad en la boca del Santa, acaso el más caudaloso de todos los ríos de nuestro litoral.

En tercer lugar la chita: "*La chita es pescado muy regalado, de que hay mucho en las Indias y se mata gran copia en el puerto del Callao; es el pescado que en España llaman sargo*"¹⁰. Deberíase añadir que es de carne oscura y seca pero de excelente sabor desempeñando papel principalísimo en esa sopa de choclo que en el Norte del Perú denominan "espesao".

De la cabrilla se anota: "*Es pescado propio de las Indias y muy regalado; parece mucho a la trucha y solamente se cria en la mar. Tiene un palmo y más de largo; todo él está lleno de unas pintas rojas. Mátanse muchas cabrillas en el puerto del Callao, y dellas goza en abundancia esta ciudad de Lima*"¹¹. En la costa lambayecana se vende seca y come frita; con ají y papas, cebollas y tomate, hace las veces del bacalao durante la Semana Santa.

De las lizas, sólo se dice: "*Son las que llaman albures en España; crianse muchas así en la mar como en muchos ríos, particularmente en las provincias del Paraguay y Tucumán, y en la Nueva España en el río de Tehuantepec; es del pescado más sabroso que se come en las Indias, pero no el más sano. Hay lizas grandes y pequeñas; las más crecidas tienen a dos palmos de largo*"¹². Es pez de carne fina y blanca, merodea por las peñas, los pescadores la consumen frita.

De los lenguados, peces de bello trazo inmortalizados por la cerámica indígena, se piensa durante el Virreinato: "*En todas las costas de las Indias se crían lenguados grandes y pequeños; unos son no mayores que medio palmo, otros se hallan que tienen a tres y a cuatro palmos, y algunos que pesan diez o doce libras; son muy anchos y de poco canto; diferéncianse algo de los de España; pero chicos y grandes son estimados, porque se tienen por mantenimiento sano y regalado. Mátanse muchos en el puerto del Callao alrededor de la isla, porque siempre andan entre peñas y escollos*"¹³. De haber podido lograr una visión más completa de lo que pasaba en el fondo del Mar del Sur, no habrían sido tan rotundos los cronistas sobre la habitación rocosa del lenguado. Hoy se sabe que prefiere largamente los fondos arenosos y que suele hallarse descansando en ellos sobre su lado derecho, que es blanco; el otro, el izquierdo o visible sufre un mimetismo especial adaptándose al color de la arena que le sirve de lecho. Curiosidad frecuente que también

escapó a sus primeros estudiosos fue la de tener el animal sus dos ojos en el lado siniestro, aunque este es un detalle que suele pasar inadvertido a la apreciación del neófito. Tal rareza no lo es tanta, porque no es el único pez que posee tal característica, conocida en la zoología marina como el *ojo migratorio*. El caso más conocido es el del pleuronéctido que, normal en su estado larval, empieza a moverse a uno u otro lado uno de sus ojos, para terminar con los dos en un mismo flanco.

Las *cabinzas* del Judío Anónimo no son otros peces que las *carvinzas* del Padre Cobo. Escribe éste de su existencia en el Mar del Sur: "*también se hallan carvinzas de un jeme y más de largo, a las cuales en España llaman chopas*"¹⁴. Guiándonos por este último nombre encontramos que así llaman en España a un teleósteo marino, del orden de los acantopterigios, de unos veinte centímetros de largo; es muy semejante a la dorada, mostrando un color gris metálico con numerosas manchas oscuras longitudinales.

Del *machete* tuvieron los antiguos poco que decir, excepto que era un poco mayor que el machuelo —pez al que llaman el Judío y el Padre Calancha "*cachuelo*"— animalillo pequeño, no más grande que un palmo y sí de muchas espinas¹⁵. El "*chupín de machete*" todavía sigue siendo vianda muy preciada de los pescadores.

Las *monjerillas* del hebreo son las *mojarras* del Mar del Sur, de las que apunta un cronista: "*son más frecuentes las mojarras en la América septentrional que en esta austral, dado que las hay en toda esta costa del Perú, donde no se estiman mucho, por haber abundancia de otros pescados mayores*"¹⁶. La mojarra española que dio su nombre al pez perulero mide sólo dos centímetros de largo, tiene cuerpo ovalado, comprimido lateralmente, y presenta tres manchas negras; su cabeza es ancha y sus ojos grandes.

Los *camarones* han merecido la siguiente descripción: "*Los camarones, parte se crían en el mar y parte en los ríos; los del mar son pequeñuelos y rojos de manera que a veces parecen en el mar algunas manchas de agua colorada, y es por haber allí algún cardumen de estos camarones. Hay en estas costas del mar del Sur tan grande cantidad de ellos, que los echan las olas a tierra, y mirados de lejos, parecen cintas coloradas sobre lo blanco de la arena. No se comen estos camaroncitos del mar, pero mantiéñense de ellos los cangrejos y otros animales marinos. Los camarones de los ríos son de color pardo, y cocidos, se vuelven rojos como un coral; los hay de diferentes maneras, unos mayores y otros menores, y de todos hay mucha abundancia en este reino del Perú y se llevan secos de unas partes a otras. El tiempo de cogerlos es el verano, cuando los ríos*

de ésta vienen de avenida con el agua turbia. Ponen entonces en la corriente cañizos y nasas y se prenden muchísimos. En tiempo de invierno, cuando los rios están claros y con poca agua, suelen los indios de los Llanos secar brazos de rios, echando el agua por otra parte, para pescar camarones; más no se matan tantos de esta manera como de la primera; porque no tienen de invierno tanta cantidad de agua los rios como de verano. La langosta es tan parecida al camarón, que no se le diferencia más que en la grandeza. Crianse en los arrecifes del mar y en los rios, y hállanse algunas tan grandes, que pesan dos libras"¹⁷.

De los bagres se apunta lo siguiente: "*Las diferencias que se hallan de vagres son muchas. Todos convienen en carecer de escama y tener el cuero muy delgado; diferéncianse en el tamaño y en ser unos de mantenimiento más regalado y sano que otros; y también en que en varias tierras tienen distintos nombres. Crianse en la mar y en rios y lagunas; los de la mar son largos una tercia; mátanse muchos en el puerto del Callao*"¹⁸.

Los cachuelos —vistos ya cuando hablamos de pez machete— son los machuelos, pececillos espinosos que no sobrepasan el palmo. No obstante, su demanda era importante en la Ciudad de los Reyes, debiendo ser bocado frecuente entre indios y negros. Ganaron su nombre por semejarse al pez teleosteo y fisóstomo de ocho centímetros de largo que abunda en los rios meridionales de España, el cual tiene azulado el lomo y amarillento el vientre, aletas pintadas de puntos pardos y cola ahorquillada, naciendo su apelativo de dos barbillas en los extremos de la boca que parecen pequeños cachos o cuernecillos.

Las sardinas, según Cieza, se emplearon por los indios yungas para suplir la falta de agua en la siembra del maíz, enterrando con dos o tres cabezas de un pescadillo uno o más granos de este cereal, de manera que la humedad orgánica alimentara al grano hasta la próxima avenida del río¹⁹. El Padre Cobo expone, a su vez, lo siguiente: "*En todas las costas de la mar del Sur desta América Austral se crían sardinas con gran abundancia, señaladamente en las del arzobispado de Lima, obispado de Arequipa y reino de Chile; que parece quiso Nuestro Señor proveer a los moradores destas provincias marítimas del Perú de remedio contra la esterilidad de sus tierras. Porque, como antiguamente era necesario en algunas costas de la diócesis de Lima y Arequipa enterrar sardinas con las semillas que sembraban, para que diesen fruto copioso, fuera muy costoso y difícil este beneficio, si no se hallaran tan a mano y en tanta abundancia las sardinas. Las cuales se crían en tanta cantidad en las costas dichas, que la mar suele echar a tierra gran suma dellas, con que los indios estercolaban y fertilizaban las tierras*

de labor marítimas, y tenían abundancia de pescado con que mantenerse"²⁰.

Ante la tajante afirmación de los testigos no tenemos casi comentario que hacer. Cuando mucho surge una pregunta. ¿Por qué extraña razón no hay actualmente sardinas en nuestro mar? Podría tratarse de una confusión con la anchoveta, pero a tal pez sí que supieron diferenciarlo los escritores antiguos que se ocuparon de nuestra fauna marina. En cambio sabemos que hubo sardinas en otras partes del Pacífico, incluso podría contemplarse la posibilidad de su extinción en el Perú como ocurrió con la sardina de California. Sirva la conjetura para los verdaderos conocedores del tema que nosotros, por considerarnos profanos, no nos atrevemos a decir más.

Escríbese de los *pejerreyes*: "*así en la mar como en los ríos desta costa del Perú, y en algunas lagunas mediterráneas, se crían abundantemente los pejerreyes, y de cualquiera manera que sean se tiene por pescado tan sano, que se permite comerlo a los enfermos; pero los pejerreyes de la mar son preferidos en sanidad a los de agua dulce, comoquiera que los de los ríos son más sabrosos. Los que se crían en la mar son generalmente de un tamaño no mayor de un palmo de largo, poco más o menos. Mátanse muchos todo el año en las costas de las diócesis de Lima y Arequipa, y es cosa que admira ver la gran copia dellos que se cogen en el puerto del Callao, que suelen varar en tierra y los cogen a mano; y no ha mucho tiempo que ví yo acercarse a tierra, no más de un tiro de mosquete del pueblo, un tan gran cardumen de pejerreyes, que perseveró en el mismo lugar más de un mes, al cual acudieron todos los indios pescadores del Callao y de su río con sus balsas, de manera que desde la mañana hasta la noche no se movían de un lugar desde cincuenta hasta ochenta balsas pescando pejerreyes; y era tan rara la abundancia que prendían, que los vendían a real el ciento, siendo su precio común de ocho a diez al real; y si no se fueran trayendo en recuas a vender a Lima, no tuvieran valor alguno*"²¹. El autor se ocupa largamente del único teleósteo con apelativo monárquico, de cuerpo fusiforme y plateado, cabeza casi cónica, aletas pequeñas y cola ahorquillada que presenta dos bandas oscuras a lo largo de cada costado. Es pejecillo de muchos mares y suele vivir apegado al litoral, incursionando por los esteros, por los ríos y hasta por las lagunas salobres, llegando a acostumbrarse a vivir en el agua dulce. Su abundancia es tal en la costa del Perú que incluso ha dado nombre a una lengua de tierra que se adentra en el Océano; se trataría de la Punta Pejerrey, cerca de Pisco, modernamente rebautizada Punta General San Martín. Tradiciones limeñas de la época de la Independencia refieren que hubo una corriente popular que,

en broma o en serio, al proclamarse la Emancipación del Perú frente a la Corona de España determinó llamar al *peje-Rey* con el nombre más liberal de *peje-Patria*.

Las *anchoetas* del Judío Anónimo, son las *anchovetas* de hoy: "No es menor la copia que hay de anchovetas —expresa el Padre Cobo— en las mismas costas; las cuales también algunas veces, por su multitud, varan en tierra y se quedan en seco, particularmente cuando son perseguidas por peces grandes; y cuando así dan en tierra, suele quedar un gran camellón déllas a lo largo de la playa, como yo lo ví una vez, que no fué posible agotarlas. Suelen venir por esta costa del Perú tan espesos cardúmenes de anchovetas, que navegando yo de Lima a Trujillo el año de 1627, nos cercó el navío uno tan grande, que parecía una mancha negra el agua, y por estar a la sazón en calma, las cogía la gente del navío a canastos, con no más trabajo que meter los canastos de canto en la mar y sacarlos llenos de anchovetas. En esta ciudad de Lima y en su comarca se gasta todo el año gran cantidad de anchovetas frescas, y se tiene por pescado regalado y de muy buen sabor; fuera que es gran socorro para la gente pobre, porque con un real de anchovetas cena toda la gente de una casa, aunque sean diez o doce personas. Cuando veo tan grande inmensidad de anchovetas en esta mar del Sur, vengo a sentir que así como crió Dios la hierba en los campos para pasto de animales terrestres, así también crió las anchovetas en la mar para sustento de los acuátiles; porque todo género de pescado mayor y menor, con otra infinidad de aves marinas, se mantienen déllas; y los pescadores no ponen de ordinario en los anzuelos otra carnada o cebo que de anchovetas, para pescar todo género de peces. También se secan muchas al sol y se llevan a varias partes"²². La anchoveta, pez que ha brindado al Perú el primer puesto en el mundo en la producción de harina de pescado, es pejecillo que mide hasta veinticinco centímetros, presenta el cuerpo alargado y luce un hermoso color plata en ocasiones ligeramente oscuro. Se le encuentra en todo el litoral peruano, preferentemente a partir de Punta Aguja hacia el Sur, y su importancia es tal en el mar nuestro que ha sido definida como la base de la vida de los vertebrados de la costa peruana, incluyendo a los lobos marinos y a las aves guaneras. Su nombre permite algún historial, pues por ser despectivo de *anchova* vendría a derivar de *anchoa* —boquerón desangrado y curado en salmuera— cuya etimología se remonta al bajo latín *apiuva* que a su vez deviene del griego popular *anchoa*. La anchoveta y el pejerrey, como se ha visto, eran los peces más baratos del Perú, constando (por lo menos a fines del siglo XVIII y principios del XIX) que la

una se pescaba con *chinchorro anchovetero* y el otro con *red de pejerrey de la Patria*.

Del *peje-blanco* se acota: "*En toda esta costa del Perú, y en especial en el puerto del Callao, se mata mucho peje-blanco, de que hay todo el año grande abundancia y se estima por pescado regalado. Es largo una tercia, poco más o menos, y dale nombre su color, que es un blanco que tira a leonado, si bien su carne es muy blanca*"²³.

Ahora el *atún*, del que se acuerda la *Historia del Nuevo Mundo* en los términos siguientes: "*El verdadero atún no se halla en toda esta mar del Sur más que en la costa del reino de Chile, de donde lo suelen traer salado a esta ciudad de Lima. Dicese que a tiempos suben estos atunes a desovar al estrecho de Magallanes, y que a esa causa se hallan sólomente en la costa de Chile*"²⁴. Entendemos por esto que el Judío Anónimo lo comió salado o se engañó con la carne del *pez-espada*, tan frecuente en Paita, pues: "*su carne, fresca, es comida regalada, y mucho más echada en salmuera, porque suple la falta del atún, y se lleva deste pescado así salado muchas botijas a todas partes y pasa plaza de atún, y tal nombre le dan dondequiera*"²⁵.

El pez conocido como *atún* entre nosotros no es el *atún* clásico de los pescadores europeos. Los vascos, asturianos y gallegos lo conocían muy bien; también los andaluces que desde comienzos del siglo XVI los atalaban en las almadrabas del Duque de Medina Sidonia. Estas almadrabas (del árabe *al-madraba*: el *golpeadero*) eran las llamadas de buche y nunca las hubo en el Perú, donde los atunes del Mar del Sur no remontaban los ríos para desovar. Por el contrario, los atunes peruleros eran de existencia ajena al litoral, hallándoseles actualmente a muchas leguas de la costa. El punto más cercano a nosotros serían las Islas de Lobos, desde donde —en circunstancias de excepción— suelen acercarse a las playas de Lambayeque.

Finalmente, el *congrío*. "*El congrío —apunta el Padre Cobo— no es tan común... porque no se halla igualmente en todas las costas desta mar del Sur; donde mayor cantidad se pesca es en la costa de la diócesis de Arequipa, y particularmente en el puerto de Arica, de donde se lleva salado la tierra adentro, y dondequiera es de los mejores pescados salados que se comen, tanto que se suele hacer dél manjar blanco*"²⁶. Esto último, a decir verdad, resulta desconcertante.

Cabe señalar, no obstante la nutrida nómina de peces preferidos por el Anónimo Judío, la ausencia de la *merluza*, del *bonito* y de la *cojinova*. De la *merluza* no se ocupan los escritos de aquel tiempo (acaso por equivaler hoy al mero, el coco, el barrilete o la lorna, todos de carne blanca), pero sí del *bonito* y la *cojinova* o *cojinoa*, nombre que le daban los antiguos, los mis-

mos que la reconocían muy parecida a la *palometa*. Es en el *bonito*, sin embargo, donde las arcaicas fuentes se detienen algo más y no para alabarlo, precisamente pues lo tildan de "*manjar grosero y de poca estima, y que no suelen comerlo sino a falta de otro más regalado y sano*"²⁷. Diariamente se traían barcas llenas de bonitos al puerto del Callao "*y cuando acude algún cardúmen de bonitos, que es muy frecuente, son innumerables los que se matan; y suelen venderse tan baratos, que dan dos o tres al real, y cuando más caros valen a real o dos reales cada uno. Es el bonito el mismo pescado que el saltón de media vara de largo, y pesa de cuatro a seis libras cada uno*"²⁸. Y la curiosa lista del hebreo terminaría con este pez bonito, de perfil fusi-forme, nunca mayor de un metro de largo ni de diez kilos de peso. Su reino limitaría al Norte con las islas Lobos de Tierra y al Sur con el morro de Sama, pudiéndoseles pescar en cualquier época del año. Aceptamos que no es de carne fina, pero discrepamos con el cronista cuando asegura que es pescado de sabor grosero y de poca estima; también es verdad que posee partes blancas y otras oscuras, pero esto no es óbice para tachar su carne de mala. Para los nacidos en la costa del Perú tiene el encanto de haber sido el pez más asiduo a nuestra mesa. Efectivamente, fuera ésta humilde o acomodada, el *escabeche de bonito* ha sido en muchas ocasiones el mejor plato puesto sobre el mantel. Por eso no hay peruano que al recordar al bonito pueda censurarle su sabor ingrato. Y el *escabeche*, dicho sea de paso, tampoco puede ser prehispánico, porque si bien el ají es netamente indio, la cebolla, el vinagre y el aceite son españoles; en síntesis, se trata de un plato mestizo.

A punto de concluir nuestra presentación de la pesquería peruana en los primeros lustros virreinales no faltará quien se pregunte por el *pez espada* y el *tollo*, el *pulpo* y el *calamar grande*, las *conchas negras* y las *ostras de abanico*, el *cangrejo peludo* y el *muy-muy*; pero todos estos animales —al igual que lo sucedido con los *yuyos* y otras algas— no figuran en estas líneas porque nunca escribieron sobre ellos los cronistas, por lo menos, desde el punto de vista perulero, que es el que nos interesa.

LA SAL

Las salinas españolas de mayor renombre quedaban en Andalucía, en la España meridional, y los viajeros que remontaban el Guadalquivir desde Sanlúcar de Barrameda podían darse el gusto de admirar algunas de ellas. Por esta razón el germano Erich Lassota de Steblovo apuntó con asombro: "*Siguiendo el río*

de Sanlúcar hasta aquí [entiéndase Sevilla] se ven en su ribera de ambas partes grandes montones de sal, como pequeñas montañas, adonde suelen acercarse barcos para proveerse de este artículo. Los pasajeros para divertirse, hacen bromas burlándose de los trabajadores de la sal, y éstos no se quedan atrás en pagárselo con usura"²⁹. Montículos de sal, eso era todo, destinados a saciar a la Península. Algo más hacia el Poniente, cerca de la villa de Huelva, en marismas y lagunajas, se insistiría en la tarea de hacer sal en verano. ¡España tenía fama de ser país de mucha sal!

Sin embargo, una sola afirmación del cronista Cieza de León sobre el Perú estaba dispuesta a derrumbar tanta belleza: "*Más adelante seis leguas está el puerto de Guaura, donde las naos pueden tomar toda la cantidad de sal que quisieran; porque hay tanta, que bastaría para proveer a Italia y a toda España, y aún no la acabarían, según es mucha*"³⁰. No contento con lo dicho, adelante añadirá: "*Acá en el Perú hay tan grandes y hermosas salinas que dellas se podrían proveer de sal todos los reinos de España, Italia, Francia y otras mayores partes... En los llanos y arenales deste reino, no muy lejos del valle que llaman de Guaura, hay unas salinas muy buenas y muy grandes, la sal albisima, y grandes montones della, la cual toda está perdida, que muy pocos indios se aprovechan della*"³¹.

La fama de las salinas de Huaura opacó a sus congéneres del litoral de Piura y Puerto Viejo³². Era tal la cantidad de sal conseguida que el pequeño puerto, anteriormente sin mayores pretensiones, se dedicó a la exportación, y así refiere fray Martín de Murúa, haciendo eco a la idea de Cieza que Huaura, también llamada Nueva Carrión o Carrión de Velasco, es puerto del que zarpan constantemente muchos barcos cargados de trigo y de sal para la Ciudad de los Reyes, y toda la sal que se consume en la capital del Virreino procede de este lugar, sucediendo lo mismo con todo el reino de Chile, surtido exclusivamente por Huaura, ya que este último lugar posee unas salinas tan vastas que bastarían para proveer a toda España, Francia e Italia³³. Sin temor a exagerar, el cronista cree estar ante las mayores salinas del mundo; nosotros nos conformamos con saber que no las hay más grandes en América. Corroborando lo dicho sobre el país austral, añadirá Lizárraga que es Chile tan falto de salinas que toda la sal que allá se gasta procede del Perú, concretamente de las salinas de Huaura, surtiéndose la tierra chilena del mineral comestible por medio de muchos barcos que se dedican a tal tráfico. De este modo se beneficia Chile con sal peruana desde Coquimbo hasta Osorno, valiendo en Santiago una fanega de sal doce pesos de veinte quilates³⁴.

El Judío Anónimo es otro maravillado con esas salinas de Huaura, ubicadas junto al pueblo indígena de Huachu, y que cumplen ya un papel de exportación. De su pluma espía y clandestina son las ideas que siguen. Primeramente informa a sus amigos holandeses que Huaura está situada al Norte de Lima y que no lejos del lugar —dos leguas a lo sumo— están sus famosas salinas, las que según él no sólo son las mejores del mundo sino que por su grandeza son capaces de surtir al mundo entero. A las salinas dichas no ingresa el agua de mar ni del río y la sal es como una peña, por lo que se le corta a modo de piedras en una cantera. La medida es arbitraria, pues el trozo se limita al que un negro esclavo puede alzar; aunque por allí no debían faltar los guineos, el traslado se hacía a Huaura a lomo de cabalgaduras, donde en fragatas fletadas expresamente se llevan los trozos al puerto de Lima. Lo desconcertante es que, añade el Judío, sacada la sal de un lugar determinado luego vuelve a crecer, de modo que pasado un tiempo se torna a extraer de allí nueva sal como si nunca mano humana hubiera mermado antes el yacimiento³⁵. El relato, a más de ameno, trae algunas noticias novedosas.

La sal, que en tiempos del Inca era tenida por bien común y libre según Garcilaso³⁶, despierta en el Padre Cobo ideas comparativas en relación con los metales. Comienza por decirnos que así como el Perú era el mayor productor de plata del mundo, también lo era en lo que tocaba a salinas naturales, pues no había en el Perú ciudad que padeciera por falta de sal. Pero lo importante está, según el jesuita, en que dicha sal también servía para beneficiar la plata, por lo cual debía sentirse dichoso el Rey de España de tener en un mismo Virreino la mejor plata y la mejor sal del globo terráqueo³⁷. La noticia es importante y establece un extraño parentesco entre Huaura y Potosí.

Y concluye el sabio religioso: *“Tres diferencias ponen de sal los autores que della escriben, conviene a saber: la marina, la de mineral y la que se hace del agua de algunas fuentes; y todas se hallan en estas Indias en muy grande abundancia; y de las dos, esto es, de la marina y de fuentes de agua salobre, se halla natural y artificial. Porque demás de la sal marina que se hace del agua de la mar por industria humana, en algunas partes, rebotando la mar con sus crecientes y hinchadas olas, arroja de sí fuera de los límites de sus playas gran copia de agua, la cual, con el calor del sol, se cuaja en excelente sal. Y en otras partes la sacan en piedras grandes de debajo del agua de la misma mar, cerca de tierra, donde se halla cuajada... Sácase esta sal a fuerza de barretas, cuñas y almadenas de hierro, y della hay tres diferencias: una es la sal en grano, y otra en piedra y ésta, una*

que llaman de compás, tan lisa y transparente como el cristal, y la otra no tanto, por tener entremetidas algunas vetas oscuras. Las minas de sal que se hallan en las tierras marítimas se diferencian de las que hay en las serranías la tierra adentro, en que las marítimas, por estar junto a la mar, están de ordinario cubiertas de arena, debajo de la cual está la sal no en vetas, sino a manera de una piedra o losa continuada como corteza de la tierra. Pero las minas de sal mediterránea están en cerros y fragosas sierras, donde entre la tierra y riscos della corren las vetas de sal, como las de los otros minerales...³⁷

EL GUANO

La primera noticia del guano del Perú —excremento de aves marinas usado como inmejorable abono de campos empobrecidos— se debe al *Príncipe de los Cronistas* Pedro Cieza de León. Este autor, al historiar el litoral tarapaqueño, se ocupa no sólo del guano sino también de las aves e islas guaneras en los términos que siguen: “Cerca de la mar, en la comarca destos valles, hay algunas islas bien pobladas de lobos marinos. Los naturales van a ellas en balsas, y de las rocas que están en sus altos traen gran cantidad de estiércol de las aves para sembrar sus maizales y mantenimientos, y hállanlo tan provechoso que la tierra se para con ello muy gruesa y frutifera, siendo en la parte que lo siembran estéril; porque si dejan de echar deste estiércol, cogen poco maiz, y no podrían sustentarse si las aves, posándose en aquellas rocas de las islas de suso dichas, no dejasen lo que después de cogido se tiene por estimado, y como tal contratan con ello, como cosa preciada, unos con otros”³⁸.

El Inca Garcilaso, gran conocedor de los usos y costumbres de su raza materna, conoció el guano de las tierras yungas, identificándolo con el estiércol y reconociéndolo excelente abono. Lo valioso en el mestizo historiador es que apunta a dilucidar la etimología de la palabra y así dice: “El nombre Guano se ha de escribir Huano; porque como al principio dijimos, no tiene letra G aquella lengua general del Perú; quiere decir estiércol, y Huana es verbo y quiere decir escarmentar”³⁹.

Como se habrá podido sospechar, el estiércol de las aves de las islas fue conocido y usado por los Incas para incrementar las condiciones de cultivo de sus chacras y andenerías, recogiéndose en la costa Sur peruana y llevándose a la serranía en las alforjas de los dóciles auquénidos. Famosas fueron en este sentido las isletas de Ica, Arequipa, Moquegua, Arica y Tarapacá, lográndose cosechas exuberantes y resultados grandiosos. El año 1567, en la Visita que hizo a la provincia de Chucuito

el conquistador Garcí Diez de San Miguel, se afirma con singular énfasis que los indios de Moquegua sembraban algún trigo y maíz; pero se añade que tales cereales crecían sin mayor fuerza, por lo que era necesario ayudarlos a desarrollar con el guano o excremento de ciertas aves marinas que anidaban en unas islas situadas a veinte millas de la costa moqueguana. Creemos que los naturales de Moquegua no eran los únicos que solían cosechar con ayuda del guano de las islas, pero desdichadamente faltan testimonios en el siglo XVI para poder probar lo que intuimos. Por otros documentos posteriores y que hablan de 1600 a 1650, consta en cambio que era el tráfico guanero actividad muy frecuente y que ya los mismos españoles, criollos y mestizos, estaban entrometidos en tal menester. Incluso existen pleitos de interesante sabor judicial sobre las propiedades de los Marqueses de Casares en las costas de Arequipa y Moquegua, documentos donde se ventilan los muchos robos de estiércol efectuados en unas fragatas que cargaban piráticamente el abono. Por tales escritos sabemos que el primer criollo del Perú que se dedicó al tráfico guanero fue D. Pedro de Peralta y Robles, el Viejo, cuyos descendientes continuaron en tal actividad. Pero esto escapa ya a nuestros límites cronológicos, por lo que debemos conformarnos con glosar al Padre Cobo, quien también nos habla de las isletas del litoral peruano, como lugares yermos, sin agua ni hierba, distantes de la tierra firme cuatro o seis leguas cuando menos. Allí, señalará el jesuita, el estiércol de las aves se va acumulando de modo incesante, habiéndose interesado en su beneficio algunos españoles que los venden a los labradores —indios, mestizos o criollos— a un peso de oro el costal de fanega, eso sí, sacado de la isla y puesto en la playa. Este precio, naturalmente, crece conforme el guano se va llevando a lugares alejados de la mar. En las islas que están situadas frente a Pisco, también repletas de pájaros marinos, se produce un fenómeno extraño y consiste en que cuando sopla recio el amarillento polvillo del estiércol llega volando a tierra y se posa sobre los campos. Relata el religioso que cuando esto ocurre, la cantidad de polvo guanero quita lucidez al sol y el día se oscurece, apareciendo después todas las plantas, y en especial las hierbas cubiertas de aquel polvo color de azufre⁴⁰. El fenómeno no por viejo se ha dejado de repetir constando a los peruanos de hoy que a menudo el polvillo guanero llega a la ciudad de Lima. Por su parte el agustino Calancha no hace sino darle la razón al jesuita, al decirnos: *"en toda la costa siembran entre estiércol de pájaros maritimos, que llaman guano, y rinde centenarios de esquilmo"*⁴¹.

La visión de las islas con guano es un espectáculo inolvidable para quien alguna vez tuvo ocasión de acercarse a ellas. No

solamente las insulas en este caso aparecen blanquecinas y pobladas de aves marinas, sino que también algunos cabos y puntas de la costa comparten esta cualidad. El Padre Acosta, uno de los testigos de vista, nos ha dejado el siguiente cuadro: *"en algunas islas o farellones que están junto a la costa del Perú se ven de lejos unos cerros todos blancos: dirá quien les viere que son de nieve, o que toda es tierra blanca, y son montones de estiércol de pájaros marinos, que van allí continuo a estercolar. Y es esta cosa tanta, que sube varas y aún lanzas en alto, que parece cosa fabulosa. A estas islas van barcas a sólo cargar de este estiércol, porque otro fruto pequeño ni grande en ellas no se da; y es tan eficaz y tan cómodo, que la tierra estercolada con él da el grano y la fruta con grandes ventajas. Llamam guano el dicho estiércol, de do se tomó el nombre del valle que dicen de Lunaguaná, donde se aprovecha de aquel estiércol, y es el más fértil que hay por allá"*⁴². Respetamos la opinión del docto Acosta y acatamos su dicho como cierto, salvo en lo que respecta a la etimología de Lunahuaná, cuya traducción exacta sería: *hombre que se corrige*.

Para concluir creemos oportuno presentar al *alcatraz*, al *piquero* y al *guanay*, así como también a la olvidada *gaviota* —principales aves guaneras de la costa del Perú— en la forma y manera que los conocieron los testigos de hace tres o cuatro siglos.

Primeramente estaría el *alcatraz*, por otro nombre pelicano, ave mayor que un ansarón y con plumaje pardo abutardado. Oviedo lo recuerda integrando enormes bandadas en la costa del Mar del Sur, porque: *"así como viene la marea y sardina con ella, ellos también vienen con la marea, volando sobre ella, y tanta multitud de ellos, que parece que cubren el aire, y continuamente no hacen sino caer de alto en el agua, y tomar las sardinas que pueden, y súbito tornarse a levantar volando; y comiéndoselas muy presto, luego tornan a caer, y se tornan a levantar de la misma manera, sin cesar; y así, cuando la mar se retrae, se van en su seguimiento los alcatraces, continuando su pesquería..."*⁴³. Agustín de Zárate, hombre amigo de los números, no escatima letras para desprestigiar su figura y carne: *"Hay otras aves, que llaman alcatraces, que son de hechura de gallinas, aunque muy mayores, porque les puede caber en el papo tres celemines de trigo, y son tan generales en toda la costa de la Mar del Sur, que por espacio de más de dos mil leguas nunca faltan; mántiense de marisco, y cuando sienten hombre muerto entran a buscarle la tierra adentro treinta y cuarenta leguas. Es la carne de ellas tan hedionda y mala, que algunos que con necesidad la han comido mueren como con ponzoña"*⁴⁴. No cabe duda de que todos los absurdos del cro-

nista se deben a un ruin informador. En esto, y con bastante ventaja, le lleva distancia al Padre Cobo, espíritu científico que sólo escribe lo que le consta por experiencia: *"Hallanse muchas diferencias de alcatraces en estos mares de Indias, que todas convienen en tener los pies como patos y ser aves marinas ejercitadas en la pesquería, de que se mantienen. Diferencianse unas de otras en el color y grandeza; porque unas son del tamaño de cuervos marinos, y otras algo menores; algunas negras que tiran a color pardo, y otras blancas y pardas; otras hay negras pardas que tienen las cabezas blancas con algunas plumas en ella coloradas. Pero entre todas es muy particular una especie de alcatraces que se hallan diferentes de las que se conocen en los mares de España. Son éstos tan grandes como ansarones y todos pardos, con el pico de dos palmos de largo, el cual, a raíz de la cabeza, es del anchor de una mano, y como se va apartando, se va estrechando, y la punta donde se remata es tan ancha como el dedo pulgar. Tiene muy grande pescuezo y buche, de suerte que les cabe en él gran botija de agua; el pecho es de plumas blancas. Cuando vuelan, llevan encogido el pescuezo, que parecen no tenerle, y suben muy alto y se arrojan al agua con gran impetu juntas las alas y hechos un ovillo, y del golpe que dan en la mar, salta el agua bien alta. Luego que prenden el pescado, salen, y sentándose sobre el agua, se lo engullen, y se vuelven a levantar en alto para continuar la pesca. Su carne no es buen manjar; los cañones de sus alas son tan gruesos como de gansos, y con ellos se escribe muy bien"*⁴⁵.

Del piquero no hay mucho que decir. Su rápida silueta apenas si es percibida por algún cronista, el que nos dirá: *"Esta es cierta especie de aves marinas así llamadas porque tienen gran pico, el cual es tan largo como un dedo de la mano, blanco y puntiagudo. Son estos pájaros blancos y pardos, tan grandes como una gallina; andan a bandadas tras el cardumen de anchovetas y sardinias; mas no vuelan apiñados y en orden, como otros, sino que unos suben y otros bajan ejercitando la pesca; para lo cual suben muy altos, y desde allí se arrojan al agua con tanta ligereza como una saeta, y como se van arrojando apriosa unos y otros sobre el cardumen de pescado, es muy para ver la priesa con que hieren el agua y la hacen saltar para arriba"*⁴⁶.

Por último, el *guanay*, también llamado *guanaya* por los españoles. Sobre él escribe el autor de la *Historia del Nuevo Mundo*, en la parté dedicada a las aves: *"La guanaya es cierta ave marina tan grande como una gallina, de color pardo y negro. Suelen estas aves a cierto tiempo del año venir en bandadas por el puerto del Callao, a raíz del agua en tan grande número, que hacen una mancha en el aire en forma de faja*

sobre la mar, y desta manera tardan algunas horas en pasar de una parte a otra. Suelen dormir en la isla del Callao, adonde los indios pescadores las cazan de noche; y como las hallan apiñadas, matan infinitas, las cuales no pelan, sino que, desolladas, las secan al sol; y déllas, así secas, hacen un guisado que llaman lagua, que para ellos es muy apetecible, aunque la carne no es de ninguna estima⁴⁷.

No sólo por haberlo prometido, sino también para salvar la omisión de los cronistas, presentamos a la gaviota gris, principal espécimen de su raza que suele vivir en las arenosas vecindades de las playas. Es pájaro charadiforme, de largas alas y volar quebrado; mantiene tradicional armonía con el patillo o cuervo de mar y sólo rompe su amistad a la hora de compartir los alimentos, manifestando entonces su disconformidad con gritos a manera de graznidos. Es pájaro tan frecuente en el litoral peruano que no podemos explicarnos cómo o por qué la olvidaron los cronistas, salvo que el posterior nombre que le dieron los científicos hubiera influido inconscientemente en ellos. Efectivamente, el nombre técnico del ave es: *Larus modestus*.

EL PETROLEO

Fue el de "copey" el nombre primitivo y presuntamente mexicano que se dio en este Nuevo Mundo al petróleo o aceite de piedra, aunque los indios del Perú debieron llamarlo "Tocoro", por ser —según Fray Domingo de Santo Tomás— el nombre que se le daba al "betún para pegar". Desde Quinto Curcio a Marco Polo muchos autores se habían ocupado del aceite combustible que no era comestible, pero siempre hubo confusiones, razón por lo que fue llamado indistintamente betún o alquitrán. Pedro Mártir ya nos habla de cierta fuente que manaba: "*Una materia de fuego inextinguible, que vulgarmente es llamado fuego de alquitrán y en italiano fuego griego*"⁴⁸; pero será Gonzalo Fernández de Oviedo quien al referirnos curiosidades de Cuba nos lleve a la identificación completa: "*en la dicha isla, y no muy desviado de la mar, sale de una montaña un licor o betún a manera de pez o brea, y muy suficiente y tal cual conviene para brear los navios; de la cual materia, entrada en la mar continuamente mucha copia de ella, se anda sobre el agua grandes balsas o manchas, o cantidades encima de las ondas, de unas partes a otras, según las mueven los vientos o como se menean y corren las aguas de la mar de aquella costa donde este betún o materia que es dicha onda*"⁴⁹. El Padre Cobo, a su vez, añade: "*Engéndranse debajo de tierra muchas humedades untuosas, cocidas y digeridas con el calor y virtud del sol y de*

los demás astros... otras expele la naturaleza a la superficie de la tierra, las cuales salen algunas veces por los poros de las peñas de la mar, y por ser de naturaleza grasa, suben a la superficie del agua y son convertidas en un licor o betún negro untuoso, de olor no agradable. Hállase deste betún en muchas partes por la mar, como se ve en el paraje de Santa Marta y en la isla de Cuba, el cual cogen los marineros sobre el agua y les sirve de brea para los navíos"⁵⁰.

En el Perú fue Cieza de León el primero que habló de estos "ojos de betún" al historiar la Punta de Santa Elena. En su famosa *Crónica*, luego de hablar de los puertos de Callo y Zalango, apunta del de Santa Elena: "Un tiro de ballesta dél está una fuente donde nasce y mana gran cantidad de un betún que parece pez natural y alquitrán; salen desto cuatro o cinco ojos"⁵¹. Al respecto corrobora Gómara: "Otras fuentes o manantiales hay en la punta de Santa Elena, que dejan correr un licor el cual sirve de alquitrán y de pez"⁵². No quedará atrás fray Reginaldo de Lizárraga y tras hacer constar la existencia de los gigantes lugareños del tiempo arcaico, anota sorprendido: "Hay también en este puerto, no lejos del tambo, una fuente como de brea líquida, que mana, y no en pequeña cantidad, de la cual se aprovechan algunos navíos en lugar de brea, como se aprovechó el nuestro, porque viniéndonos anegando entramos en la bahía de Caraques, doblado el cabo de Pasao, ocho leguas más abajo de Manta, de donde se envió el bajel con ciertos marineros a esta punta por esta brea (creo se llama copey) y traída, se descargó todo el navío. Diósele lado y con el copey cocido para que se espesase más, brearon el navío, y saliendo de allí navegante sin tanto peligro"⁵³. Y concluye crédulo el predicador: "Dícese es bonísimo remedio para curar heridas frescas, como no haya rotura de nervio"⁵⁴.

La descripción más primorosa del copey se debe a la pluma del jesuita Bernabé Cobo, quien en el capítulo que trata de los licores y betunes que manan de la tierra, insiste: "Otros licores éstos se hallan en tierra de muchas partes destas Indias; en especial tiene gran fama un manantial que hay de betún en el puerto de Santa Elena, diócesis de Quito, adonde en la misma playa mana una fuente en gran abundancia con betún que los indios llaman copey, el cual es muy parecido en el color y espesura al arrope muy cocido; es de naturaleza caliente con un olor algo penoso; usan de él para quitar cualquier dolor de causa fría, y mezclado con sebo, madura cualquier postema. Mucho deste betún se gasta en alquitrancar las jarcias de los navíos en esta Mar del Sur"⁵⁵.

Después de conocer tan notables descripciones no tenemos sino que aceptar que estamos ante el famoso e histórico petró-

leo del Perú. No hemos encontrado este nombre en los cronistas porque en el siglo XVI y aun en el XVII todavía no se usaba, pero el que careciera de nombre tampoco niega su existencia. La palabra petróleo viene del latín *petroleum*, voz compuesta que deriva de los también latinos vocablos *petra* o *pedra* y *oleum* o *aceite*, es decir, *aceite de piedra*. Se trata ya del célebre líquido oleaginoso que mentaban los cronistas, quienes, de paso, lo confunden con la pez y el alquitrán, dándoles a tales cuerpos los nombres de brea y betún. La costa norteña del Perú y sus islas, incluyendo las entonces costas peruanas que hoy son del Ecuador, eran los puntos donde manaba en abundancia. Respecto al petróleo los cronistas acertaron en decir que era líquido más ligero que el agua (de allí que flotara sobre el mar), que tenía color oscuro (confundible con la pez y el alquitrán) y que su olor era fuerte (tanto que en veces se descubría sin haberlo divisado); también fue acierto de los quinientistas saberlo nativo en lo interior de la tierra, donde lo vieron manar por *ojos* o manantiales, pero jamás pensaron en la posibilidad que aflorara debajo del mar. A pesar de verlo combustible y carburante nunca lo relacionaron con el carbón: era demasiado pedirles que ya entonces nos hablaran de carburos de hidrógeno o carburos hidrogenados. Lo usaron en la industria naviera, como ocurrió en Paita para carenar los cascos de las naves o untar las jarcias, pero le temieron en alta mar por su calidad inflamable. Hemos dicho que los barcos temen más al fuego que al agua y esto nos hace pensar que si se llevó petróleo a bordo fue para exclusivo uso de los carpinteros. Debíó viajar entonces con tantos miramientos como la pólvora, vale decir, lejos del agua y de todo fuego. Pero el hecho de que viajara ya en los barcos quinientistas, aferrándonos a las palabras castellanas y jugando con su significado, convertiría a éstos en petroleros y petrolíferos: lo primero por tener que ver con el petróleo, lo segundo por portarlo en sus bodegas o paños de averías.

Será el Padre Joseph de Acosta, el primero que nos hable del petróleo en el actual mar peruano: *"En la punta o cabo de Santa Elena hay un manantial o fuente de un betún, que en el Perú llaman Copey. Debe de ser a este modo lo que la Escritura refiere de aquel valle silvestre, donde se hallaban pozos de betún. Aprovechense los marineros de aquella fuente o pozo de copey, para brear las jarcias y aparejos, porque les sirve la pez y brea de España para aquel efecto. Viniendo navegando para la Nueva España por la costa de el Perú, me mostró el piloto la isla, que llaman de Lobos, donde nace otra fuente o pozo del copey, o betún que he dicho, con que asimismo brean las jarcias. Y hay otra fuente o manantial de alquitrán. Dijome el sobredicho piloto,*

hombre excelente en su ministerio, que le había acaecido navegando por allí algunas veces, estando tan metido a la mar, que no había vista de tierra, saber por el olor del copey dónde se hallaban, tan cierto como si hubiera reconocido tierra; tanto es el olor que perpetuamente se esparce de aquel manantial"⁵⁶.

Para terminar, debemos aclarar tres conceptos que pueden llevar a confusión a quienes han leído las citas de las crónicas. Se trata del alquitrán, la brea y la pez, sustancias todas que debemos entender en su sentido marinerio quinientista y nunca en su significado moderno. Las tres materias nombradas tenían por base el aceite de piedra o petróleo, variando sus nombres principalmente por su espesor y ocasionalmente debido a sus mezclas. El alquitrán, por ejemplo, era una mezcla de pez, sebo, grasa, resina y aceite animal (o mineral, utilizado como sucedáneo), todo dable y abundante en el Perú; la brea fue copey con pez, sebo y aceite de pescado, aplicándose el todo caliente para calafatear y pintar las maderas y jarcias; finalmente está la pez, sin duda la llamada *pez naval* hecha en base al aceite pétreo, sebo de vacuno y otros ingredientes derretidos al fuego. Cómo y cuándo usaban todo esto es algo que no llegamos a entender por haber variado la técnica y vivir en otro tiempo, pero no pecamos de imaginativos si apuntamos que varados los barcos en la arena de Paita —principal centro calafatero del Perú— eran sometidos a la limpieza de sus cascos, al parchado de sus quillas, a la reparación de sus bordas y al engrasado de sus arboladuras. Y todo esto con la ayuda de la pez, la brea y el alquitrán peruleros, ingredientes hijos del petróleo del Perú.

LA PESQUERIA DE PERLAS

Las perlas, llamadas en la antigüedad *margaritas*, fueron muy codiciadas por los españoles que pasaron al Perú, los mismos que estaban ya enterados sobre ellas. En efecto, los soldados de Vasco Núñez de Balboa, descubridores como él del Mar del Sur, oyeron hablar de la isla de las Perlas, y entre los que escucharon esto estaban Francisco Pizarro, Alonso Martín de Don Benito y Blas de Atienza. La misteriosa isla distaba de tierra unas veinte millas y desde los cerros del continente podía ser avistada en días de claridad. Pedro Mártir de Anglería, el tan docto como crédulo humanista italiano, escribió que allí había conchas tan grandes como quitasoles —¿las mismas que hoy ofician de pilas bautismales en ciertas iglesias?— y que en su interior estaba una perla como haba o aceituna cumpliendo la labor de corazón. Cleopatra, exclama el humanista, habría codiciado con locura cualquiera de estas margaritas⁵⁷. La verdad es que el bueno

de Pedro Mártir se arrepiente de haber sido categórico y después nos cita a Plinio sobre que las perlas no son los corazones sino los fetos de las conchas, prosiguiendo sus dudas sobre si cada concha produce una o varias, si son blandas desde su primer origen o nacen ya endurecidas⁵⁸. Estas nimiedades, inescrutables misterios de esa época, las corona con la afirmación de que en Terarequí, la famosísima Isla de las Perlas, hubo concha tan enorme que produjo ciento veinte margaritas. Testigos de ello fueron Gaspar de Morales y sus soldados⁵⁹. Recorriendo las hazañas del conquistador de las Islas de las Perlas en el Mar del Sur, frente a Panamá, no hemos hallado su testimonio confirmativo en este caso. Probablemente se recogieron ciento veinte perlas, sí, pero de distintas ostras. Ocurría con frecuencia que la noticia llegaba deformada a Europa. Y no nos extendemos más sobre la formación y nacimiento de las esferas perlinas, para evitar que se nos tilde de crédulos y fantasiosos⁶⁰.

Como ya lo hicimos ver, la fama perlera del Mar del Sur provino de Vasco Núñez de Balboa y, posteriormente de Gaspar de Morales, el verdadero conquistador de Terarequí, la Isla de las Perlas, allá por 1515. El cacique del lugar, atendiendo a los ruegos de Morales y sus hombres, hizo zambullir a sus buscadores delante de los españoles, los cuales se alegraron mucho con el espectáculo. El cronista Gómara apunta: que los indios o negros pescadores de perlas eran hombres expresamente adiestrados para el desempeño de este oficio, cuidándoseles mucho la salud y preservándoseles de los comunes vicios. Comenzaban su labor cuando el mar estaba en calma, pues de otro modo trabajar era imposible. Avanzaban en una barquilla o canoa aguas adentro y llegados encima del criadero a guisa de ancla arrojaban de la embarcación una piedra, se entiende que acordelada. Entonces era que saltaban los buceadores al mar con sus talegas de cuero al cuello, permaneciendo bajo el agua todo el tiempo que podían y saliendo muy de cuando en cuando para respirar. Bajaban de cuatro o seis estados de agua, porque se decía que cuanto mayor era la concha más profunda se hallaba. El cronista —hombre que jamás estuvo en Indias— incurre en crédulo al decirnos que las muy grandes conchas sólo pueden apresarse en tiempos de tormenta, pero aún así es difícil capturarlas, por lo que frecuentemente se han de abandonar por lo adheridas que están al fondo marino. Mueren muchos pescadores asfixiados, generalmente por enredárseles la talega o ser pasto de los tiburones. El primer Virrey del Perú Blasco Núñez Vela, apreciando los muchos buscadores de perlas que morían en las pesquerías del Mar del Sur, prohibió con pena de muerte a los patrones que obligaran a esta labor a sus indios o negros⁶¹. Aun-

que en un comienzo la ordenanza se guardó, luego se convirtió en letra muerta.

En la antigüedad tuvieron por cosa maravillosa el que una ostra trajera en sus entrañas cuatro o cinco perlas, pero en el siglo XVI —por lo menos así lo fabulan los cronistas— fue corriente hablar de concha con diez, veinte, treinta y hasta con cien perlas. Tomando la idea venusiana los españoles llegaron a sospechar que las ostras sufrían una menstruación similar a la de las mujeres y que por eso el mar se teñía de rojo. Gómara supo esto de la isla de Cubagua y con gran soltura escribió: *“de ahí arguyen que desovan, y que les viene su purgación como a las mujeres”*⁶².

Francisco Pizarro, como lugarteniente que fue de Gaspar de Morales en la conquista de Terarequí, por conocer lo suficiente de perlas gestionó la libre pesca de ellas en la isla de las Flores. Por eso, con la Capitulación de Toledo en 1529 consiguió de la Corona, entre otros privilegios, el de la pesquería de perlas, so cargo de cumplir con el quinto real y añadir a él 200,000 maravedís. La cédula de privilegio se otorgó en Toledo a 26 de Julio del mencionado año⁶³.

El cronista Gonzalo Fernández de Oviedo, gran curioso en materia perlífera, se intrigó mucho con los bancos de ostras o conchas portadoras de las codiciadas margaritas. Varias veces preguntó a los caciques del Mar del Sur sobre el motivo de su curiosidad y siempre obtuvo la misma respuesta: cuando se acababan las conchas perlíferas en una parte, se iban a pescarlas en otra, y cuando se agotaban en este segundo lugar retornaban al primero y lo hallaban tan lleno de ostras como si nunca de allí las hubieran antes sacado⁶⁴. Oviedo, en su búsqueda de margaritas, encontró varias de materializado valor. En la Isla de las Perlas conoció una en forma de pera que tenía treintiún quilates, la que compró el Gobernador Pedrarias en más de 1,000 pesos de buen oro; pero el orgullo de Oviedo se cifró en esa otra que sí llegó a ser suya, la cual era redonda a más no poder, de veintiséis quilates, tasada y comprada en 650 pesos⁶⁵. Lo interesante es apreciar que en el Mar del Sur eran más frecuentes las perlas con forma de pera que no las de contorno esférico. Y todo esto lo sabían los conquistadores del Perú, compañeros de Pizarro, que pasaron a estas partes también en busca de perlas. Sin embargo, antes de ocuparnos de las perlas peruleras, recordemos la opinión del Padre Acosta, sobre todo a raíz de un doméstico accidente.

El Padre Acosta, conocedor de múltiples historias de la antigüedad relacionadas con las perlas, sufrió sin duda una sorpresa muy grande cuando se halló con una en su boca. No obstante, se ocupó en forma del acontecimiento, anotando escuetamente:

“Criánse en los ostiones o conchas del mar, entre la misma carne, y a mí me ha acaecido, comiendo algún ostión, hallar la perla en medio. Las conchas tienen por de dentro unas colores del cielo muy vivas, y en algunas partes hacen cucharas de ellas, que llaman de nácar. Son las perlas de diferentísimos modos en el tamaño, figura, color y lisura, y así su precio es muy diferente. Unas llaman Avemarias, por ser como cuentas pequeñas de rosario; otras Paternostres, por ser gruesas. Raras veces se hallan dos que en todo convengan en tamaño, en forma o en color. Por eso los romanos —según escribe Plinio— las llamaron Uniones... Sácanse las perlas en diversas partes de Indias, donde con más abundancia en el mar del sur, cerca de Panamá, donde están las islas, que por esta causa llaman de las Perlas”⁶⁶.

Pasando a ocuparnos de la pesquería de perlas en el Perú, empezaremos por decir que se conocieron y, sin duda, se explotaron en el tiempo de los Incas, aunque fuentes hay que dicen que fue labor vedada en el Imperio⁶⁷. Lo cierto fue que hubo perlas en la costa del Perú, concretamente el litoral de Piura, donde la bahía de Sechura tenía la rara virtud de ofrecerlas negras.

Los mochicas y, sobre todo los chimúes, bajaron muchas veces al fondo del mar peruano a pescarlas, confeccionando con ellas hermosísimas cadenas de oro para uso suntuario. Estas cadenas tienen un promedio de cien perlas cada una, teniendo cada perla cinco milímetros de diámetro y ocho gramos y algo más de peso. Las perlas encontradas en las tumbas lambayecanas de los chimúes pasan de doscientos ochenta, lo que nos está haciendo ver que si bien los Incas no las valoraron mayormente, los súbditos del Chimo-Cápac, sí, engalanándose con ellas al extremo de envolverse en cadenas de oro cuajadas de margaritas⁶⁸. Lo cierto fue que hubo bancos de perlas en la costa del Perú, acaso entre Cabo Blanco y los Organos, habiendo varado el mar en la playa de Máncora en varias ocasiones ostras portadoras de tan codiciada carga⁶⁹. Parece que todas las perlas recogidas de este modo eran blancas, lo que añadió mayor fama a las margaritas sechuranas siempre de azabachado color. Debieron pescarse desde las grandes balsas lugareñas, pero ignoramos nosotros si los primeros encomenderos españoles llegaron a beneficiarse con ello. Parece que no, por lo menos ninguna tasa de encomienda lo contempla.

Las perlas peruleras exóticamente oscuras, tenían imitadoras en el Estrecho magallánico. Así lo hace ver Sarmiento de Gamboa cuando anota: *“desde aquí comenzamos a hallar mucho y sabroso marisco de mijillones, con muchas perlas menudas, aunque pardas por la mayor parte, y algunas buenas, y algunas negras*

como azabache bruñido y reluciente, que es cosa maravillosa de ver"⁷⁰.

Las perlas peruleras en el siglo XVI debieron de correr la misma suerte que las perlas panameñas. El jesuita Acosta recordará algo escandalizado: "pues hemos visto no sólo los sombreros y trenas, más los botines y chapines de mujeres de por ahí cuajados todos de labores de perlas"⁷¹. Eso de "mujeres de por ahí" nos lleva a conjeturar que al finalizar la centuria las indianas perlas debían estar baratas. Efectivamente, corrobora Gómara: "La mejor y más preciada forma y figura de perla es la redonda, y no es mala la que parece pera o bellota, ni desechan la hueca como media avellana, ni la tuerta ni chiquita. Y ya todos llevan perlas y aljófara, hombres y mujeres, ricos y pobres, pero nunca en parte alguna del mundo entró tanta perlería como en España, y lo que es más, en poco tiempo. En fin, colman las perlas la riqueza de oro, plata y esmeraldas que hemos traído de las Indias. Mas considero yo qué razón hallaron los antiguos y modernos para estimar en tanto las perlas, pues no tienen virtud medicinal, y se envejecen mucho, como lo muestran, perdiendo su blancura; y no se me ocurre más que por ser blancas, color muy diferente de todas las demás piedras preciosas; y por eso desprecian las perlas de cualquier otro color, siendo todas unas"⁷² —y explica el sagaz clérigo— "aunque la naturaleza puede diferenciarlas, así como las otras piedras y como a los hombres que siendo una misma carne, son de diverso color"⁷³. Y el Padre Acosta concluye, para demostrarnos la abundancia de margaritas: "Hoy día es tanta la copia de ellas, que hasta las negras traen sartas de perlas"⁷⁴.

EL AMBAR GRIS

Desde los tiempos de Marco Polo se creyó ciegamente que el ámbar gris era una secreción de las ballenas, idea que acentuaron los navegantes y comerciantes chinos que llegaron a venderlo como: "Saliva de Dragón". Esta idea prevaleció hasta el siglo XVII, por lo cual Gonzalo Fernández de Oviedo escribió en su *Historia General y Natural de las Indias*: "Todos hombres que en estos mares de acá he oído hablar en esta materia, dicen que las ballenas que acá hay son los mayores animales de agua; más no he sabido que en las Indias se haya muerto alguna dellas ni hallado el ámbar gris, que según opinión de algunos procede dellas a coitu ceti"⁷⁵.

Para el Padre Cobo el ámbar americano tiene origen geológico y nada tiene que ver con los cetáceos: "El ámbar que se halla en muchas costas de la América —dice— es del género del betún,

aunque algunos han querido decir que es cosa que echa de sí la ballena, o como excrementos suyos o cosa que comió y la convirtió en ámbar; lo cual tengo por falso; porque si así fuera, en todas las costas de los mares en que se hallan las ballenas se hallara también el ámbar, lo cual no vemos que pasa así; porque en estas costas del Perú hay innumerables ballenas y muchas dellas suelen varar en tierra muertas y nunca en más de cincuenta años he visto ni oído que en toda la costa deste reino se halle ámbar. Por lo cual, tengo para mí que nace como las demas especies de betunes”⁷⁶.

El único dispuesto en parte a secundarlo será el original Padre Juan de Velasco, su compañero de hábito, quien escribe al respecto y lo contradice en lo que concierne al Perú: *“El ámbar gris —dice— que tantos siglos han dudado los naturalistas qué cosa sea y dónde y cómo se crie, se sabe ya con certeza no ser otra cosa que una especie de betún líquido que reventando por ocultas venas al fondo de algunos mares, sale a la superficie y se cuaja con el aire y el frío tan sólidamente como la piedra. El que no lo tragan los peces, va a dar a las orillas, donde por casualidad se coge. En la costa de Cara [Caraques] y en la de Guayaquil, hacia la punta de Santa Elena, se cogia con frecuencia a los principios de la conquista”⁷⁷.*

En el fondo de todas las versiones que hemos visto hay algo de verdad y también algo de error. El ámbar —del árabe *ánbar*— es una resina fósil de color amarillo más o menos oscuro, opaca y semitransparente, ligera, dura y quebradiza, que arde muy fácilmente y exhala agradable olor. Se trata de goterones de resina que hace miles de años destilaron las coníferas, goterones que alguna vez aprisionaron a bellos ejemplares de insectos hoy caducos y que pueden estudiarse gracias a esta casualidad. Pero no es este ámbar terrestre al que se refieren los jesuitas Cobo y Velasco, a pesar de que parecen insinuar tal cosa, sino al *ámbar gris* o marino, ese ámbar que señala Fernández de Oviedo con especial interés. Se trata de una sustancia sólida y opaca que se extrae del intestino de los cachalotes y que se presenta gusácea con vetas amarillas y negras, con olor almizcleño y docilidad al calor, tanta que se ablanda al simple contacto continuado de la mano. El ámbar gris no era ni la saliva ni el semen de los cetáceos y si se le encontraba también en forma de masa rugosa y reducida sobrenadando los mares tropicales, tampoco se debía a que una ballena lo hubiera vomitado o expelido. Era sí, un cuerpo extraño que se formaba en el interior de los cachalotes, en torno a los picos mal digeridos de los calamares gigantes, y su fama —cierta o falsa— se debía indudablemente a los hombres viejos y a las mujeres jóvenes; éstas

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

usaban el ámbar gris como fijador de perfume; aquéllos, como medicina y excitante. Recién ahora podemos entender el interés y gran demanda que por el misterioso ámbar gris guardaron los mortales vanidosos de otras épocas.

NOTAS AL CAPITULO

1. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *Pedro de Alconchel, trompeta de caballería*, en: Mercurio Peruano, Lima 1960, núm. 403, p. 505 y ss.
2. LOREDO Y MENDIVIL, Rafael... *Los Repartos*.— Lima, Imprenta Miranda, 1958.— p. 140.
Si bien los días de pescado eran todos los cuaresmales, la obligación se extendía al viernes de cada semana, de allí que en las tasas de las encomiendas se diga, refiriéndose a lo que se daba al cura doctrinero: "Y los viernes y días de pescado, cada día doce huevos y pescado".
3. CALANCHA O. S. A., fray Antonio de la... *Corónica Moralizada del Orden de San Agustín en el Perú*, en: RIVA AGÜERO Y OSMA, José de la... *Los Cronistas del convento*.— París, Imprenta Desclée de Brouwer, 1938.— p. 29.
ZARATE, Agustín de... *Historia del Descubrimiento y Conquista del Perú*.— Lima, Imprenta Miranda, 1944.— Lib. I, cap. VII, p. 33.
RUIZ DE ARCE, Juan... *Advertencia de Juan Ruiz de Arce a sus sucesores*, en: CANILLEROS, Conde de... *Tres Testigos de la Conquista del Perú*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1953.— pp. 85, 86 y 89.
4. COBO S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*, Lib. VII, cap. I, en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— pp. 286 y 287 del T. I.
5. *Loc. cit.*
6. ANONIMO, Judío... *Descripción del Virreinato del Perú*.— Santa Fé, Imprenta de la Universidad Nacional del Litoral, 1958.— p. 52.
7. *Loc. cit.*
8. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. VII, cap. XLVI, p. 308 del T. I.
9. *Ibidem*, Lib. VII, cap. XL, p. 306 del T. I.
10. *Ibidem*, Lib. VII, cap. XLVI, p. 308 del T. I.
11. *Ibidem*, Lib. VII, cap. XXIX, p. 302 del T. I.
12. *Ibidem*, Lib. VII, cap. XLVI, p. 308 del T. I.
13. *Ibidem*, Lib. VII, cap. XXXVI, p. 304 del T. I.
14. *Ibidem*, Lib. VII, cap. XXIX, p. 302 del T. I.
15. *Loc. cit.*
16. *Ibidem*, Lib. VII, cap. XXVIII, p. 302 del T. I.
17. *Ibidem*, Lib. VII, cap. IX, p. 290 del T. I.
18. *Ibidem*, Lib. VII, cap. XXVI, pp. 300 y 301 del T. I.
19. CIEZA DE LEON, Pedro... *La Crónica del Perú*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1945.— Cap. LXXIII, p. 205.
20. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. VII, cap. XXIII, pp. 299 y 300 del T. I.
21. *Ibidem*, Lib. VII, cap. XXIV, p. 300 del T. I.
22. *Ibidem*, Lib. VII, cap. XXIII, pp. 299 y 300 del T. I.
23. *Ibidem*, Lib. VII, cap. XXV, p. 300 del T. I.
24. *Ibidem*, Lib. VII, cap. LI, pp. 310 y 311 del T. I.
25. *Loc. cit.*
26. *Ibidem*, Lib. VII, cap. XL, p. 306 del T. I.
27. *Ibidem*, Lib. VII, cap. XXXVIII, p. 305 del T. I.
28. *Loc. cit.*
29. LASSOTA DE STEBLOVO, Erich... *Viaje por España y Portugal*, en: *Viajes de Extranjeros por España y Portugal*.— Madrid, Imprenta Sánchez Leal, 1952.— p. 1289.
30. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. IV, p. 44.
31. *Ibidem*, cap. CXIII, p. 276.
32. *Loc. cit.*

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

33. MURUA O. de M., fray Martín de... *Historia General del Perú*.— Madrid, Imprenta Góngora, 1964.— Lib. III, cap. XVIII, p. 216 del T. II.
34. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Descripción de las Indias*.— Lima, Imprenta Miranda, 1946.— Lib. II, cap. LXI, p. 238.
35. ANONIMO, Judío... *Op. cit.*, p. 30.
36. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Los Comentarios Reales de los Incas*.— Lima, Imprenta Gil, 1942.— Parte I, Lib. V, cap. XIV, p. 47 del T. II.
37. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. III, cap. IV, p. 112 del T. I.
38. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. LXXV, p. 211.
39. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, Parte I, Lib. VI, cap. XXIX, p. 204 del T. II.
40. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. II, cap. XIV, p. 85 del T. I.
DIEZ DE SAN MIGUEL, Garcí... *Visita hecha a la provincia de Chucuito* (Lima, 1964) p. 245.
41. CALANCHA O. S. A., fray Antonio de la... *Op. cit.*, p. 33.
42. ACOSTA S. J., Joseph de... *Historia Natural y Moral de las Indias*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1954.— Lib. IV, cap. XXXVII, p. 132.
43. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Sumario de la Natural Historia de las Indias*.— México, Gráfica Panamericana, 1950.— Cap. XXXVII, p. 176.
44. ZARATE, Agustín de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. VIII, p. 37.
45. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. VIII, cap. VI, p. 316 del T. I.
46. *Ibidem*, Lib. VIII, cap. XI, p. 318 del T. I.
47. *Ibidem*, Lib. VIII, cap. IX, p. 317 del T. I.
48. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Década del Nuevo Mundo*.— Buenos Aires, Imprenta de Bartolomé Chiesino, 1944.— Década VIII, Lib. VI, cap. II, p. 599.
49. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, cap. VIII, p. 103.
50. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. III, cap. II, p. 109 del T. I.
51. CIEZA DE LEON, Pedro... *Op. cit.*, cap. IV, p. 42.
52. LOPEZ DE GOMARA, Francisco... *Historia General de las Indias*.— Barcelona, Imprenta de Agustín Núñez, 1954.— Parte I, cap. CXC, p. 329 del T. I.
53. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. IV, p. 24.
54. *Loc cit.*
55. COBO S. J., Bernabé... *Loc. cit.*
56. ACOSTA S. J., Joseph de... *Op. cit.*, Lib. III, cap. XVII, p. 76.
57. MARTIR DE ANGLERIA, Pedro... *Op. cit.*, Década III, Lib. I, cap. IV, p. 206.
58. *Ibidem*, Década III, Lib. II, cap. I, p. 209.
59. *Ibidem*, Década III, Lib. X, cap. II, pp. 289 y 290.
60. *Loc. cit.*
61. LOPEZ DE GOMARA, Francisco... *Op. cit.*, Parte I, cap. CIC, pp. 337 y 338 del T. I.
62. *Loc cit.*
63. PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Cedulario del Perú*.— Lima, Imprenta Torres Aguirre, 1948— T. I, pp. 21 y 47.
64. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Op. cit.*, cap. LXXXIV, p. 266.
65. *Loc cit.*
66. ACOSTA S. J., Joseph de... *Op. cit.*, Lib. IV, cap. XV, p. 108.
67. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, Parte I, Lib. VIII, cap. XXIII, p. 90 del T. III.— Escribe el Inca historiador: "Las perlas no usaron los del Perú, aunque las conocieron; porque los Incas (que siempre atendieron y pretendieron más la salud de los vasallos, que aumentar las que llamamos riquezas, porque nunca las tuvieron por tales) viendo el trabajo y peligro con que las perlas se sacan de la mar, lo prohibieron, y así no las tenían en uso".
68. ANTZE, Gustavo... *Trabajos en metal en el norte del Perú*.— Lima, Imprenta de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1965.— p. 43.
69. Véase al respecto el artículo anónimo aparecido en el diario "El Comercio" de Lima el 23 de Junio de 1967 (p. 16), donde se expresan las declaraciones

NOTAS AL CAPITULO

del californiano Leland A. Links sobre los posibles bancos perlíferos de la costa septentrional del Perú.

70. SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro... *Viajes al Estrecho de Magallanes*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía Impresora Argentina, 1950.— T. II, p. 145.
Véase también en el mismo tomo las pp. 39 y 491 y en el anterior la p. 40.
71. ACOSTA S. J., Joseph de... *Loc cit.*
72. LOPEZ DE GOMARA, Francisco... *Op. cit., loc. cit.*
73. *Loc cit.*
74. ACOSTA S. J., Joseph de... *Loc. cit.*
Para mayores detalles sobre la pesquería de perlas véase: CASAS O. P., fray Bartolomé de las... *Historia de las Indias*.— México, Gráfica Panamericana, 1951.— Lib. III, cap. CLXV, pp. 402 y 403 del T. III. Véase igualmente: ANONIMO, Judío... *Op. cit.*, p. 117; y ZARATE, Agustín de... *Op. cit.*, Lib. V, cap. I, pp. 145 y 146.
75. FERNANDEZ DE OVIEDO, Gonzalo... *Historia General y Natural de las Indias*, en: COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, nota 2, p. 110 del T. I.
76. COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, Lib. III, cap. II, pp. 109 y 110 del T. I.
77. VELASCO S. J., Juan de... *Historia Natural del Reino de Quito*, en: COBO S. J., Bernabé... *Op. cit.*, nota 2, pp. 111 y 112 del T. I.

Capítulo XVIII

EL LAGO TITICACA

LA PRIMERA NOTICIA

El Lago Titicaca, llamado así por la isla de este nombre donde el dios Huiracocha empezó la Creación, se llamó antiguamente la laguna del Collao y también la laguna de Chucuito. Dividido por las penínsulas de Copacabana y Tiquina, forma aparentemente un lago septentrional y otro austral, pero el inmenso accidente ha sido siempre uno: el gigante y sagrado Titicaca. Los vientos soplan en él de junio a agosto; las lluvias caen de enero a marzo; todos los demás meses del año son inmejorables para navegar. Entre los totorales de la orilla asoman sus cuellos el *llama* y la *alpaca*, el *huanaco* y la *vicuña*; por encima vuelan los *patos* colorados y grises, el *pájaro-bolsa* y las *zambullidoras*; en las aguas frías, bajo las patas del largo *flamenco* inmóvil, nadan los *suches*, *bogas*, *mauris*, *umantos*, *carachos* y *sipos*, todos peces comestibles. Cuadrúpedos, aves y peces determinaron la presencia del hombre. Los frutos de esta presencia se tradujeron en la más grande civilización del Altiplano: la *Cultura Tiahuanaco*. Cuando llegaron los conquistadores españoles todavía flotaba el renombre del Collao y su presunto Imperio Páleo-Quechua, pero por encima de todo, la *Isla de Titicaca* se perfilaba dorada sobre unas aguas que a pesar de ser lacustres se dieron a conocer como fluviales. Por eso la versión primera del sagrado Lago será una incógnita preñada de tentación, y Cristóbal de Mena, uno de los captores de Atahualpa, escribirá embelesado: "*Sé que dixo el cacique que hay otros muchos indios de aquella tierra de Collao: y que*

ay un rio muy grande en el qual ay una ysla donde ay ciertas -casas; y que entre ellas está una muy grande toda cubierta de oro, y las pajas hechas de oro: porque los indios nos truxeron un manojo dellas, y que las vigas y quanto en la casa ay todo es oro: y que tiene el suelo empedrado con granos de oro por fundir y esto oy dezir al cacique y a sus indios que son de aquella tierra estando presente el governador. Dixo más el cacique que el oro que sacan de aquel rio no lo cogen en bateas: antes lo cogen en unas acequias que hacen salir de aquel rio que lava la tierra que tienen cavada: y assi mesmo quitan el agua de aquella acequia como está lavada, y cogen el oro y los granos que hallan que son muchos: y esto yo lo oy muchas vezes: porque a todos los indios de la tierra de Collao que lo preguntavan decían que esto era assi verdad. Y de todo esto yo hago fe y testimonio como testigo de vista que a todas estas cosas me hallé presente con el muy magnífico y esforçado cavallero Francisco Piçarro Governador y Capitán general en aquella tierra por su magestad a quien Dios siempre prospere. Amén”.

La riqueza del Collao y su famoso Lago tuvo tanta fama que, apenas tomado el Cusco el 15 de noviembre de 1533, el Gobernador Pizarro despachó a un hidalgo y a un villano a descubrirlos. Diego de Agüero se llamó el hidalgo y el villano Pero Martín de Moguer. Este último era de oficio marinero. Ambos emprendieron su camino como Don Quijote y Sancho; llegados a la orilla del lago entraron a él y Agüero tomó posesión de sus aguas en nombre del Rey castellano. Tras informarse Pero Martín de si habían olas y mareas, y tempestades y calmas chichas, los dos hombres se cercioraron que aquello no era un mar. Entonces, Agüero escribió una relación de su visita al Collao y descubrimiento del Gran Lago (documento que hoy se ha perdido), regresando con el marinero al Cusco a dar cuenta al Gobernador. Estos dos españoles que hemos dicho —en diciembre de 1533— fueron los primeros europeos en conocer el Lago “por vista de ojos”, como entonces se decía².

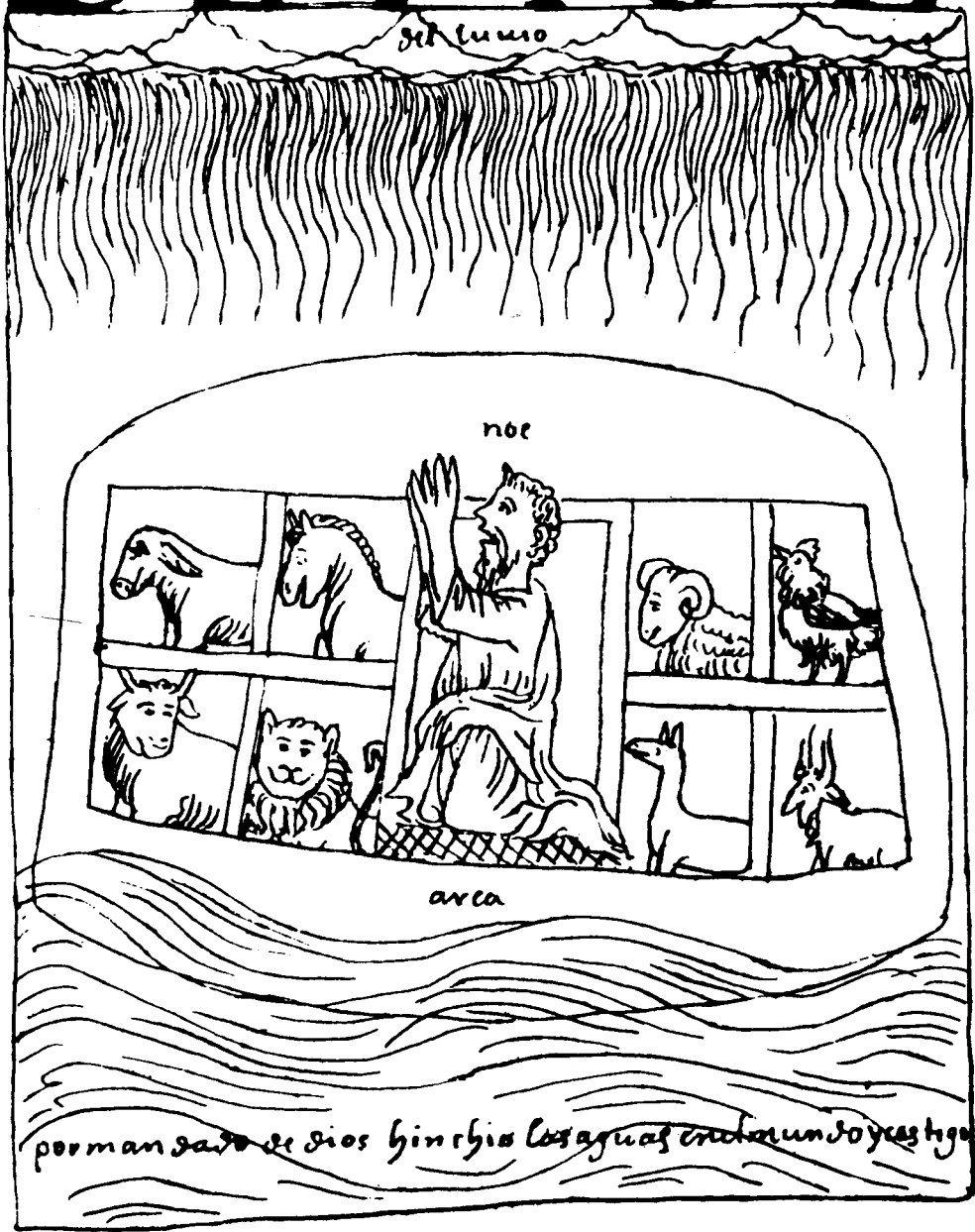
LOS CRONISTAS Y EL LAGO

Luego vinieron los cronistas y empezaron a escribir, mostrándonos el accidente lacustre con sus mínimos detalles. Como siempre, Cieza será el primero en ocuparse del Lago Sagrado, para lo cual compuso un capítulo especial en su famosa *Crónica*, el que tituló: “*De la gran laguna que está en esta comarca del Collao y cuán honda es, y del templo de Titicaca*”. Por lo veraz e interesante nos damos el placer de transcribirlo íntegro.

“Como sea tan grande —dice— esta tierra del Collao (según se dijo en los capitulos pasados), hay, sin lo poblado muchos desiertos y montes nevados y otros campos bien poblados de hierba, que sirve de mantenimiento para el ganado campesino que por todas partes anda. Y en el comedio de la provincia se hace una laguna, la mayor y más ancha que se ha hallado ni visto en la mayor parte destas Indias, y junto a ella están los más pueblos del Collao: y en las islas grandes que tiene este lago siembran sus sementeras y guardan las cosas preciadas, por tenerlas más seguras que en los pueblos que están en los caminos. Acuérdome que tengo ya dicho cómo hace en esta provincia tanto frio que, no solamente no hay arboledas de frutales, pero el maíz no se siembra porque tampoco da fruto por la misma razón. En los juncales deste lago hay grande número de pájaros de muchos géneros, y patos grandes y otras aves, y matan en ella dos o tres géneros de peces bien sabrosos, aunque se tiene por enfermo lo más dello. Esta laguna es tan grande que tiene por contorno ochenta leguas, y tan honda que el capitán Juan Ladrillero me dijo a mi que por algunas partes della, andando en sus bergantines, se hallaba tener setenta y ochenta brazas, y más y en parte menos. En fin, en esto y en las olas que hace cuando el viento sopla parece algún seno de mar; querer yo decir cómo está reclusa tanta agua en aquella laguna y de dónde nace, no lo sé; porque, puesto que muchos ríos y arroyos entren en ella, pareceme que dellos sólo no bastaba a se hacer lo que hay; mayormente saliendo lo que desta laguna se desagua por otra menor, que llaman de los Aulagas. Podrian ser que del tiempo del Diluvio quedó así con esta agua que vemos, porque a mi ver, si fuera ojo de mar estuviera salobre el agua, y no dulce, cuanto más que estará de la mar más de sesenta leguas. Y toda esta agua desagua por un río hondo y que se tuvo por gran fuerza para esta comarca, al cual llaman el Desaguadero, y entra en la laguna que digo arriba llamarse de las Aulagas. Otra cosa se nota sobre este caso, y es que vemos como el agua de una laguna entra la otra (esta es la del Collao en la de los Aulagas), y no como sale, aunque por todas partes se ha andado el lago de los Aulagas. Y sobre esto he oído a los españoles y indios que en unos valles de los que están cercanos a la mar del Sur se han visto y ven continuo ojos de agua que van por debajo de tierra a dar a la misma mar; y creen que podría ser que fuese el agua destes lagos, desaguando por algunas partes, abriendo camino por las entrañas de la misma tierra, hasta ir a parar donde todas van, que es la mar. La gran laguna del Collao tiene por nombre Titicaca, por el templo que estuvo edificado en la misma laguna; de donde los naturales tuvieron por opinión una vanidad muy grande, y es que cuentan estos indios que sus an-

Los primeros cronistas creyeron al lago Titicaca
resto del Diluvio bíblico.

EL SEGUNDO MUNDO DEL NOE



tiguos lo afirmaron por cierto, como hicieron otras burlerías que dicen, que carecieron de lumbre muchos días, y que estando todos puestos en tinieblas y obscuridad salió desta isla de Titicaca el sol muy resplandeciente, por lo cual la tuvieron por cosa sagrada, y los ingas hicieron en ella el templo que digo, que fue entre ellos muy estimado y venerado, a honra de su sol, poniendo en el mujeres virgines y sacerdotes con grandes tesoros; de lo cual, puesto que los españoles, en diversos tiempos han habido mucho, se tiene que falta lo más. Y si estos indios tuvieron alguna falta de la lumbre que dicen, podría ser causado por alguna eclipsi del sol; y como ellos son tan agoreros, fingirían esta fábula, y también les ayudarían a ello las ilusiones del demonio, permitiéndolo Dios por sus pecados dellos”³.

La descripción más antigua del lago navegable más alto del mundo exige algunas aclaraciones. Subraya Cieza la altitud lacustre cuando aprecia que en sus vecindades no hay árboles frutales ni sembríos de maíz, pero se habría sorprendido tremendamente si entonces hubiera sabido que aquella gran laguna que contemplaba estaba a 3,809 metros sobre la Mar del Sur. Acierto en cambio, que si le pertenece íntegramente es el señalar al Titicaca como el lago más extenso de las Indias españolas, aunque el Lago de Nicaragua puede ser el rival más peligroso. Efectivamente, hoy sabemos que el Titicaca mide 8,300 kilómetros cuadrados (de los cuales sólo 4,996 pertenecen al Perú) habiendo causado sus aguas alguna mala sensación a Cieza pues no repara en tacharlas de salobres sin añadir virtud alguna que aminore su acusación. El color del lago, por ejemplo, lo deja pasar inadvertido, nada dice de su matiz azul y menos de su transparencia, tampoco de sus juncales y totorales de la orilla. Pero insiste en lo salobre de sus aguas para decirnos que los pocos pececillos que en ella se crían suelen ser tan sabrosos como enfermos. A la condenación no escapa ni siquiera el barbado *suchi* o *suche*, silúrido de piel lisa y manchada que vive en los remansos fangosos del lago y que ya los Incas consideraban un excelente bocado. Se le perdona, en cambio, que no haya tenido tiempo de anotar las penínsulas de Capachica, Chucuito, Socca, Jonsani y Huata o los golfos de Puno, Vilquechico y otros: pero sí nos hubiera gustado que nos ilustrara sobre las islas, sus habitantes y modos diversos de vivir según fueran éstos quechuas, collas o uros. Las ínsulas lacustres —sin duda unidas por los bergantines del piloto Juan Ladrillero o el del conquistador Diego de Peralta, encomendero de Capachica— eran muchas y todas muy pobladas. Las principales que hoy pertenecen al Perú son las de Amantani, Taquili, Quipatahua, Chilatahua, Soto, Chirata, Ustute, Iscaya, Caana, Yuspique, Anapia y Suana, que-

dando para la actual Bolivia la isla de Taquiri, la isla de la Luna y la famosísima Isla de Titicaca también llamada Isla del Sol.

En lo referente a su etimología el Lago se ciñe a lo que nos alcanza el Inca Garcilaso en sus *Comentarios Reales*. Primeramente nos habla éste de: "*La laguna llamada por los españoles Chucuytu, cuyo nombre propio es Chuquivitu*"⁴; pero luego se ocupa de la isla, donde estaban los famosos templos, y explica: "*hubo uno en la isla llamada Titicaca, que quiere decir sierra de plomo: es compuesto de Titi que es plomo, y de Caca, que es sierra, hanse de pronunciar ambas silabas, Caca en lo interior de la garganta, porque pronunciadas como suenan las letras españolas, quiere decir, tío, hermano de madre. El lago llamado Titicaca, donde está la isla tomó el mismo nombre de ella*"⁵.

Esta "*laguna de Titicaca*"⁶, como escribe Zárate, tenía ochenta leguas de contorno y de setenta a ochenta brazas de profundidad, en opinión de los autores quinientistas⁷. Esta última medida hizo maldecir a más de un español, porque apenas supieron la venida de Pizarro y sus compañeros fue fama que los indios echaron al lago incalculables cantidades de oro que tenían destinado a la construcción de un templo⁸.

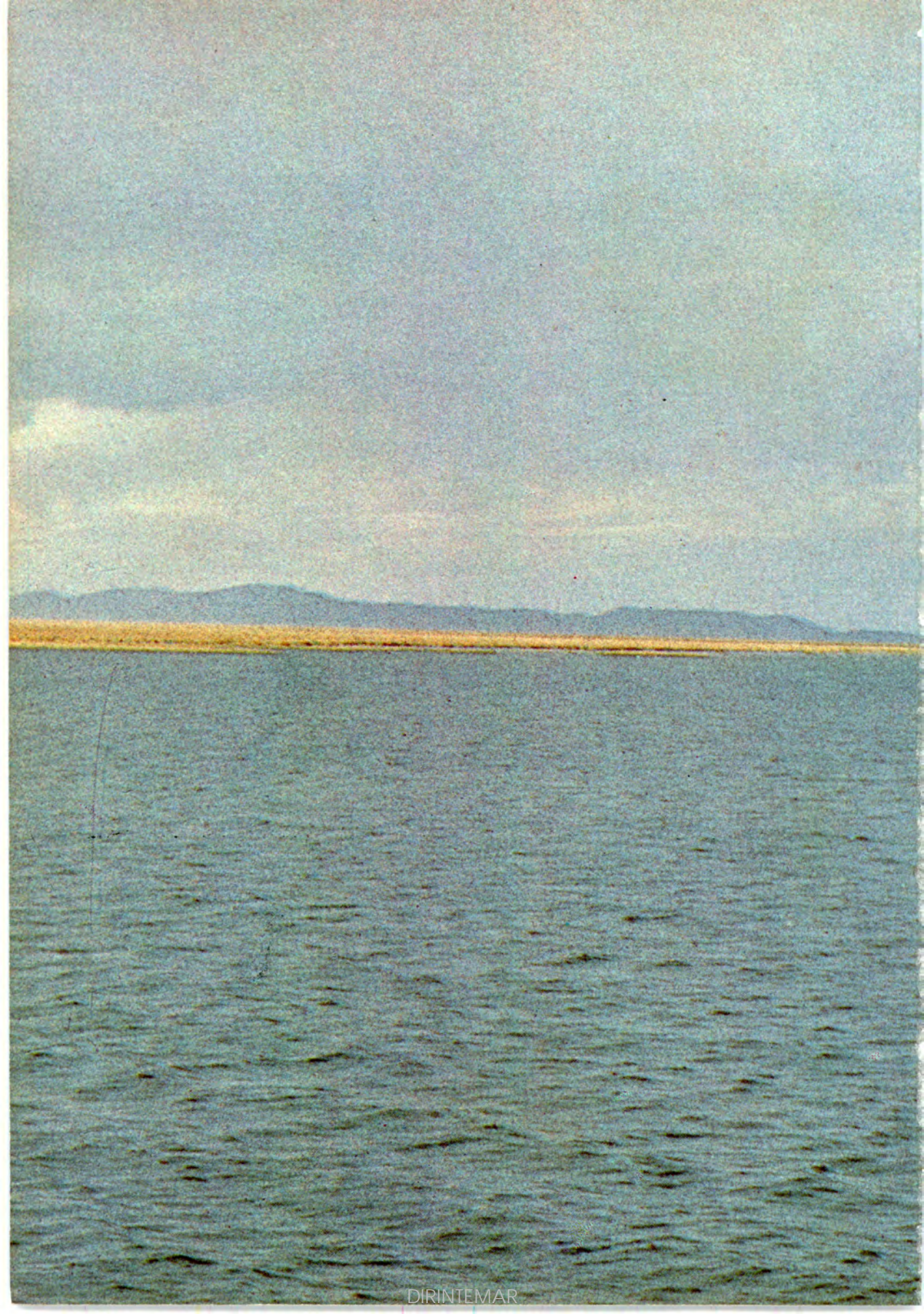
Fray Reginaldo de Lizárraga, siempre a propósito del Lago, tiene una hermosa descripción, jugosa en detalles extraños. Dice así: "*Pasando adelante, por el camino real, a pocas jornadas de aquí, no son ocho, dimos en la laguna de Chucuito. Es la más famosa del mundo, la mayor y muy poblada; casi a la playa della son las poblaciones. Los vientos causan en ella tormentas como en la mar, y aún más ásperas por no tener puerto fondeable; lo que sirve de puerto son totorales que son una juncia gruesa como el dedo pulgar; y aunque allá dentro se anda con vientos y tempestades, en llegando a la juncia la ola, cesa toda la tormenta. El agua es muy gruesa, nadie la bebe, con no ser tan salada como la del mar; tiene de travesía 40 leguas y de largo 80. Es abundante de peces por la una y otra costa; algunas veces se mete la tierra adentro, pero por el camino real del Inga iban muy derecho no lo torcía, antes por medio de la ensenada, más o menos conforme a la derecha del camino, se proseguían hechas a mano unas calzadas derechas como una vira y a trechos sus ojos llanos, por los cuales corría el agua. Hay calzadas de dos leguas y más, a lo menos por el otro camino llamado de Omasuyo. También las hay menores, conforme como es la ensenada, pero ya muchas dellas por esta parte se han perdido por descuido de nuestras justicias y se rodean en partes más de dos leguas, y ver aquellas calzadas y caminos derechos perdidos, causa compasión. Lo que no vi en la Mar del Norte, ni he visto en esta del Sur, vi en esta laguna: fue una manga de agua, la cual vista me admiró mucho: no había visto otra. En la compañía caminába-*

mos cuatro o cinco de conformidad, venía un piloto que huyendo de la mar quiso ver a Potosí, pero volviéndose a su inclinación natural, no le había parecido bien la tierra y volviése. Preguntéle qué era aquello, entonces me dijo: aquella se llama manga de agua y si cae en navío sin puente, sin remedio le anega y de noche son muy peligrosas porque no las vemos; de día huimos della como de la muerte. Cae de lo alto de las nubes hasta el agua. Al viso parecía tan gruesa como un mástil, y como va descargando se va adelgazando a la cual, delgada, el viento la pone como un arco hasta que totalmente la nube queda sin agua. Todo esto ví entonces, he dicholo para probar las tormentas que aquí se padecen, por lo cual y porque no hay puertos no se puede navegar con bergantines. Uno se hizo y se comenzó a navegar con él, pero con una tormenta se perdió, y nunca más se ha hecho otro ni intentado hacerlo. Los indios en sus balsas también usan y se aprovechan de velas conforme a lo que la balsa sufre”⁹. La manga de agua, el bergantín del conquistador Diego de Peralta, y las embarcaciones indias a vela, son detalles verdaderamente nuevos en los cuales antes ningún cronista había reparado.

Otros autores insisten en hechos casi siempre conocidos, revelando sorpresa y admiración al tiempo que los vieron o escucharon. Por ejemplo, Gómara, tras confesar que los indios del lago viven más de cien años, comen unas raíces que parecen turmas de tierra y desconocen el maíz, se siente seguro y confiesa del Titicaca: *“es una laguna en el Collao, a cuarenta leguas del Cuzco, la cual quiere decir isla de plomo, pues de muchas isletas que tiene pobladas, alguna tiene plomo, que se llama tiqui. Mide ochenta leguas; recibe diez o doce ríos grandes y muchos arroyos, que despide por un sólo río, empero, muy ancho y hondo, que va a parar a otra laguna cuarenta leguas hacia el oriente, donde se sume, no sin admiración de quien la mira”¹⁰. El cronista se refiere al río Desaguadero y al lago Poopó, pero su error estriba en que tales accidentes no quedan al Oriente sino al sur-este. El de Gómara es un caso en el que la ignorancia geográfica del autor tiene que perdonarse por no haber estado nunca en el Perú. Contraria es la situación de Agustín de Zárate, quien estuvo en esta tierra y —aunque dudamos que viera el Lago Sagrado— se documentó de primera fuente. El es quien nos afirma que aquella laguna grande *“desagua por un gran río que corre hacia la parte del occidente, que tiene en parte media legua de ancho, el cual entra en otra pequeña laguna que está cuarenta leguas de la grande; y así se consume sin que haya otro desaguadero, con gran admiración de los que consideran cómo en tan pequeño sumidero desaparece tan gran cantidad de agua; aunque en esta pequeña nunca se halló suelo, créese que va por**

Titicaca, el lago navegable más alto del mundo.
(Foto: C. de C. A.P. Carlos Chiappe)





Los totorales lacustres.
(Foto: C. de C. A.P. Carlos Chiappe).

debajo a la mar, como lo hace el rio Alfeo en Grecia"¹¹. Valgan las citas por lo valientes y pintorescas.

El mercedario Murúa, fraile a la postre, constituye un paréntesis en lo geográfico para introducirnos en el ámbito religioso y contarnos algunas cosas sobre la Virgen de Copacabana que en el viejo pueblo de ese nombre veneraban los religiosos agustinos. El lugar, situado en el sureste del lago, era un antiguo centro religioso indio, amén de feria famosa que remontaba su existencia al tiempo del Inca Pachacútec. Pero a raíz de surgir allí la devoción a Nuestra Señora de Copacabana las romerías de indios paganos han sido reemplazadas por las de indios cristianos, destacando entre los peregrinos los cojos y mancos, lisidos y tullidos. La fama del santuario estaba ya tan extendida en los últimos años del siglo XVI, que a las romerías aborígenes se sumaban muchísimos españoles ávidos de alguna curación. El Santuario de Copacabana, por esta gran afluencia de gente, cree Murúa que bien podría compararse al italiano de la Virgen de Loreto o a los españoles de Guadalupe y Montserrat¹². Hoy Copacabana sigue siendo pueblo, feria y santuario de peregrinos andinos, impresionando a los visitantes foráneos el coro de indios ciegos que con velas encendidas en las manos cantan incesantemente estimulados por las luces de su fe.

Devoto pero sin ser excesivo en su piedad es el Padre Joseph de Acosta, jesuita acostumbrado a razonar con la frialdad que exige la ciencia. Su descripción, por eso, es casi lapidaria, abarcando de ocasión la vida humana de los naturales, en este caso, los uros. Empieza así la descripción del sabio religioso: *"Y porque he hecho mención del rio Marañón, en razón de mostrar la abundancia de aguas que hay en la torrida, pareceme tocar algo de la gran laguna que llaman Titicaca, la cual cae en la provincia del Collao, en medio de ella. Entran en este lago más de diez rios y muy caudales; tiene un sólo desaguadero, y ése no muy grande, aunque, a lo que dicen, es hondísimo; en el cual no es posible hacer puente, por la hondura y anchura del agua, ni se pasa en barcas, por la furia de la corriente, según dicen, pásase con notable artificio, propio de indios, por un puente de paja echada sobre la misma agua, que, por ser materia tan liviana, no se hunde y es pasaje muy seguro y muy fácil. Baja la dicha laguna cuasi ochenta leguas; el largo será cuasi de treinta y cinco; el ancho mayor será de quince leguas; tiene islas, que antiguamente se habitaron y labraron, ahora están desiertas. Cria gran copia de un género de junco que llaman los indios totora, de la cual se sirven para mil cosas, porque es comida para puercos y para caballos y para los mismos hombres, y de ella hacen casa y fuego, barco y cuanto es menester; tanto hallan los Uros en su totora... Cuando quieren hacer fiesta los indios a*

algún personaje que pasa por Chucuito o por Omasuyo, que son las dos riberas de la laguna, juntan gran copia de balsas, y en torno van persiguiendo y encerrando los patos, hasta tomar a manos cuantos quieren: llaman este modo de cazar chaco"¹³. En otra ocasión nos repetirá cómo los españoles pretendieron navegar el lago con propósitos mercantes y hasta dará a entender que los barcos construidos a este efecto eran de madera. El detalle por lo interesante merece alguna atención. El primero que concibió la idea de construir barcos para navegar el Titicaca con fines comerciales —como lo dijimos atrás— fue el conquistador Diego de Peralta Cabeza de Vaca, nacido en Segovia por 1514 y muerto en Arequipa en 1581, ciudad esta última de la cual era fundador. La idea debió surgirle después de la batalla de Jaquijahuana, pues a raíz de este episodio La Gasca lo hizo encomendero de la península de Capachica. Aquí, precisamente, fue que lanzó el barco al agua para tratar en ropas de Castilla y ropas de la tierra, confiando la embarcación a un piloto desconocido que fue, posiblemente, Ladrillero. Los documentos que hemos consultado no se ponen de acuerdo sobre si el barco era fragata o bergantín, pero nos inclinamos a lo segundo por ser más verosímil que lo primero. Pero el barco comenzó a navegar con mala estrella, hundiéndose en una tempestad con muchos indios mercaderes a bordo, por lo que hubo una denuncia en la Real Audiencia de Lima por 1560. No está claro si Peralta tenía para entonces otros barcos entregados a la navegación lacustre y que los bergantines de Ladrillero fueran también de su propiedad, pero lo evidente es que cuando falleció Peralta en Arequipa ninguna nave suya surcaba el Titicaca, como consta por su testamento. Seguía, sí, entregado al tráfico de ropa india y castellana, pero sobre fragatas o bergantines no se añade una palabra más. Volvamos al Padre Acosta quien insiste sobre el Lago y se refiere al barquichuelo de Peralta acentuando su accidente: "*Comenzó un tiempo a navegar en barcos, o navios, y diéronse tan mala maña, que el primero navío que entró se abrió con un temporal que hubo en la laguna. El agua no es del todo amarga y salobre como la del mar; pero es tan gruesa que no es para beber. Cria dos géneros de pescado en abundancia; uno llaman suches, que es grande y sabroso pero flemoso y mal sano; otro bogas, más sano, aunque pequeño y muy espinoso. De patos y patillos de agua hay innumerables cosa en toda la laguna*"¹⁴.

Sobre la fauna ictiológica del Gran Lago de Chucuito encontramos la opinión del Padre Cobo, esta vez girando en torno al *suche*, pececillo de la puna y frecuente en el Titicaca, más que nada en la desembocadura de los ríos. En resumidas cuentas, es pescadillo lacustre y fluvial de hasta cuarenta centímetros de largo, razón por la que el jesuita lo encuentra parecido al bagre

EL LAGO TITICACA

marino, llegando a adjudicarle a los ejemplares mayores una longitud de dos palmos, y de un tercio a los menores. El religioso lo describe como es: mantecoso, envuelto en grasa, sabroso al paladar y excelente para comerlo en empanadas, pero añade que es de difícil digestión y que debe preferírsele seco y salado que no fresco. La grasa del pez, por ser caliente y medicinal, la usaban los indios para reducir lobanillos exteriores y tumores del hígado o el bazo; también cree Cobo que en gotas de aceite aplicadas al oído mitiga el dolor de éste, pero que, a cambio de todas estas cualidades, es nocivo a la garganta, causando en ella flemas y llagas¹⁵.

Finalmente aparece la versión lacustre del Judío Anónimo (que hoy sabemos se llamó Pedro de León Portocarrero), siempre apuntando a las ganancias y a los golpes de fortuna: *“Tiene este Chucuito una laguna de ochenta leguas de cumplido y treinta de largo y entran en ella muchos ríos, y no tiene más que un desaguadero que llaman de Zepita, y no se le halla fondo. Este desaguadero lo pasan por una puente de palo, hay nesta laguna infinito pescado y muchos pescadores que lo pescan. Que hay algunos que pescan trescientos mil peces, y los secan y los envían al Cuzco y a Potosí y otros lugares. Hay alrededor desta laguna por junto de ella muchos lugares de indios, aquí está Juley que tiene treinta mil vecinos indios, y tienen aquí los jesuítas tres doctrinas que no saben las riquezas que tienen. Aquí esta Pomata, otro poderoso y rico lugar de indios, todos mercaderes que tratan por esta provincia y Collao, enriquecen mucho”*¹⁶.

NOTAS AL CAPITULO

1. MENA, Cristóbal de... *La Conquista del Perú*, en: PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Las Relaciones Primitivas en la Conquista del Perú*.— Paris, Les Presses Modernes, 1937.— pp. 100 y 101.
2. BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *Diccionario Histórico Biográfico de los Conquistadores del Perú*. T. I. (Inédito).
3. CIEZA DE LEON, Pedro... *La Crónica del Perú*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1945.— Cap. III, pp. 261 y 262.
4. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Los Comentarios Reales de los Incas*.— Lima, Imprenta Gil, 1941.— Parte I, Lib. III, cap. I, p. 212 del T. I.
5. *Ibidem*, Parte I, Lib. III, cap. XXV, p. 295 del T. I.— Además de Garcilaso y Cieza el cronista Fernando de Montesinos también asigna al Titicaca un principio diluvial en sus *Memorias*.
6. ZARATE, Agustín de... *Historia del Descubrimiento y Conquista del Perú*.— Lima, Imprenta Miranda, 1944.— Lib. VII, cap. II, p. 293.
7. GARCILASO INCA DE LA VEGA... *Op. cit.*, Parte I, Lib. III, cap. XXV, p. 296 del T. I.
8. *Ibidem*, Parte I, Lib. III, cap. III, p. 297 del T. I.
9. LIZARRAGA O. P., fray Reginaldo de... *Descripción de las Indias*.— Lima, Imprenta Miranda, 1946.— Lib. I, cap. LXVII, pp. 118 y 119.
10. LOPEZ DE GOMARA, Francisco... *Historia de las Indias*.— Barcelona, Imprenta de Agustín Núñez, 1954.— Parte I, cap. CXX, p. 208 del T. I.
11. ZARATE, Agustín de... *Op. cit.*, Lib. I, cap. X, p. 42.
12. MURUA O. de M., fray Martín de... *Historia General del Perú*.— Madrid, Imprenta Góngora, 1964.— Lib. III, cap. XXVI, p. 245 del T. II.
13. ACOSTA S. J., Joseph de... *Historia Natural y Moral de las Indias*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1954.— Lib. II, cap. VI, p. 43; y Lib. III, cap. XVI, p. 75.
14. *Loc. cit.*
BUSTO DUTHURBURU, José Antonio del... *La Casa de Peralta en el Perú*, en: Revista del Instituto Peruano de Investigaciones Geológicas, Lima, 1965 — T. XIV, p. 183.
15. COBO S. J., Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*, Lib. VII, cap. XXVI, en: *Obras del P. Bernabé Cobo*.— Madrid, Estades Artes Gráficas, 1956.— p. 301 del T. I.
16. ANONIMO Judío... *Descripción del Virreinato del Perú*.— Santa Fe, Imprenta de la Universidad Nacional del Litoral, 1958.— pp. 97 y 98.

Capítulo XIX

EL RIO GRANDE DE LAS AMAZONAS

El *Río Grande de las Amazonas*, descubierto por Francisco de Orellana, el 12 de febrero de 1542, sólo pudo ser cabalmente explorado por el capitán Pedro de Ursúa y el tirano Lope de Aguirre con sus soldados marañones, en 1561. Estas dos expediciones, la descubridora y la re-descubridora, fueron las únicas que lo recorrieron a lo largo del siglo XVI. Orellana bajó al Amazonas por el *Río de la Canela*, hoy Napo; Ursúa y Aguirre partieron del *Río de los Motilones*, el actual Huallaga, para aprovechar luego los caudales del *Río de los Bracamoros*, el Marañón, y del *Río de Cocama*, el Ucayali. Unos y otros expedicionarios se quedaron extasiados con la grandeza del gigante fluvial. El Guadiana, el Duero, el Guadalquivir, todos eran pequeños a su lado; acaso se tuvo que pensar en el Nilo. Pero la corriente los siguió arrastrando, mostrándoles selvas con mujeres que guerreaban y aldeas de paisaje multicolor: Aparia, Omagua, el País de las Picotas, la Tierra de Caripuna y muchos sitios más. De todos los expedicionarios queremos destacar la presencia de uno, acaso el más incoloro de todos los soldados pero, sin duda, un enamorado del paisaje: Alonso Esteban, el español que sirvió con Orellana, Ursúa y Aguirre, cabiéndole, por tanto, la gloria de ser el único hombre de su centuria que salió dos veces al Atlántico por la boca del *Gran Río*.

LA VISION DE LOS DESCUBRIDORES

El Río, de por sí, no podía ser más grande. Fray Gaspar de Carbajal, el cronista de los descubridores, escribirá de su ancho cauce al cruzar la Tierra de Paguana: *"Salimos de esta población y fuimos caminando siempre por muy gran poblado, que hobo día que pasamos más de veinte pueblos y esto por la banda que nosotros íbamos porque la otra no la podíamos ver, por ser el río grande, y así íbamos dos días por la banda diestra, y después atravesábamos e íbamos otros dos por la banda siniestra, que mientras víamos lo uno no víamos lo otro"*¹

A estas alturas el mito se abre paso entre los expedicionarios, preparando el terreno para las "amazonas" selvícolas que pronto irrumpirán en la palestra. Se empieza por un país desconocido, misterioso y, desde luego, rico; *otro Perú*, un reino abundoso no sólo de minerales argentíferos y auquénidos de carga, sino, sobre todo, de fantástica fruta, de mucha fruta destinada a terminar con el hambre que pasaban: *"De este pueblo iban muchos caminos la tierra adentro, porque el señor no reside sobre el río, y nos dijeron los indios que fuésemos allá que se holgaría con nosotros. En esta tierra este señor tiene muchas ovejas de las del Perú y es muy rico de plata, según todos los indios nos decían, y la tierra es muy grande y vistosa y muy abundosa de muchas comidas y frutas, como piñas y peras, que en lengua de la Nueva España se llaman aguacates, y ciruelas e guabas y otras muchas y muy buenas frutas"*². El calor es tal, que el hambre de los hombres pide piñas y peras, paltas y ciruelas, también pacaes, refrescantes, inexistentes.

Si quiséramos llamar por su verdadero nombre a las cosas, la descripción de fray Gaspar es una visión optimista. El embrujo de la selva virgen lo hace pensar en reinos ocultos, de reyes que no viven junto al río, de caminos que conducen a sus reinos y de auquénidos cargados de amarillo y resplandeciente metal. En síntesis es la visión de El Dorado. Sin embargo, echando mano de la realidad nosotros creemos más en El Plateado, región inescrutable y nunca jamás descubierta por los hombres pero que, para este caso, existió. Las noticias que recoge el fraile son veraces, aunque no en su plenitud. Aún así insistimos que son ciertas. Se trataría una vez más del Imperio de los Incas, monarcas que vivían tierra adentro, hacia el Sur si entendemos que también era el Tahuantisuyo el territorio de los Charcas. Allí, como en la zona del Collao, abundaron, abundaban y abundan los auquénidos domésticos y salvajes. Quedándonos sólo con los primeros —llamas y alpacas— sólo nos resta confirmar que pertenecen al país que hemos denominado El Plateado. Y en efecto, las Charcas y el Collao son de naturaleza

argentífera, incluso la primera ciudad que allí fundaron los españoles antes de 1542 fue la ciudad de la Plata y de plata estaba lleno ese cerro famoso que se descubrió después en Potosí. No es un alarde de imaginación, tampoco una quimera, pensar que los caminos de la orilla diestra del Río Grande llevaran hasta el Altiplano plateado, porque en la selva amazónica no se producía el buscado metal blanco y sin embargo, daban noticia de él. Posteriormente otros cronistas también dejarán constancia de haber visto estos caminos, pero lejos de pensar en el Perú conocido seguirán buscando otro Perú con las mismas ansias que los soldados de Almagro pretendían otro Nuevo Cusco en Chile.

Los pueblos de los indígenas también ocupan en la descripción carbajalina un lugar importante: *"El lunes de pascua de Espiritu Santo por la mañana pasamos a vista y junto a un pueblo muy grande y muy vicioso y tenía muchos barrios y en cada barrio un desembarcadero al río y en cada desembarcadero había muy gran copia de indios, y este pueblo turaba más de dos leguas y media, que siempre fue de la manera dicha, y, por ser tantos los indios de aquel pueblo, mandó el capitán que nos pasásemos adelante sin le acometer, pero ellos, visto que nos pasabamos sin les hacer mal, se embarcaron en sus canoas y nos acometieron, pero en su daño, que las ballestas y arcabuzes les hicieron volver a sus casas y nos dejaron ir nuestro río abajo"*³. No se trata, pues, de la alegría natural al descubrir un pueblo, por el contrario, hay desconfianza, temor, posiblemente miedo mal reprimido que la crónica oculta por ser su autor un extremeño.

El que todo nazca y muera en la pluma de un extremeño, fraile por añadidura —para más despreocuparnos de su posible mentir— hace que sólo veamos al pueblo mayor de dos leguas y media y no como si lo hubiera descrito un andaluz. Fray Gaspar es más parco que luengo, encubre pero no miente, se admira mas no exagera. En otras palabras, no es un distorsionador de la verdad. Y nos habla de un pueblo larguísimo —Machifaro— que va bordeando el caudaloso Río Grande. Acaso no podía ser de otra manera. Los omaguas de la actualidad, conforman un grupo bastante denso pero diseminado a lo largo del Amazonas, principalmente en la región que correspondería a Machifaro en la versión de fray Gaspar. Vivían del río y para el río, es decir, vivían en el río. Esto explicaría la longitud de su poblado y también la longitud de su actual país. Y en el fondo late aquí un orgullo para todos los peruanos, porque la presencia del país de Omagua está indicando hasta donde llegó la influencia de los Incas a partir del Poniente, así como ya apreciamos este influjo desde el Sur. Omagua fue el nombre que die-

ron los Incas a la Selva Baja y Rupa-Rupa a la Selva Alta. Haber llegado los compañeros de Orellana al país de Omagua era haber hallado la región que hacia el Levante, significaba el fin de la Tierra para los geógrafos incaicos. Los Incas nunca estuvieron allí, pero tenían noticia de ese territorio así como los selváticos tenían noticias de los Incas. Omagua, pues, sería el final del Antisuyo.

La obsesión de *otro Perú*, de un *nuevo Cusco*, persigue implacable a los *amazonautas*. Por eso ingresan a los templos indios y bajo grandes arcadas de madera y columnas de gruesos troncos labrados con arte y primor, descubren a los gigantescos ídolos, con sus caras rígidas, sus cuerpos tensos, las manos crispadas y con uñas largas: "*En esta casa se hallaron dos ídolos tejidos de palma de diversa manera que ponía espanto y eran de estatura de gigantes, y tenían en los brazos metidas en los molledos unas ruedas a manera de arandelas y lo mesmo tenían en las pantorrillas, junto a las rodillas. Tenían las orejas horadadas y muy grandes, a manera de los indios de Cuzco...*"⁴.

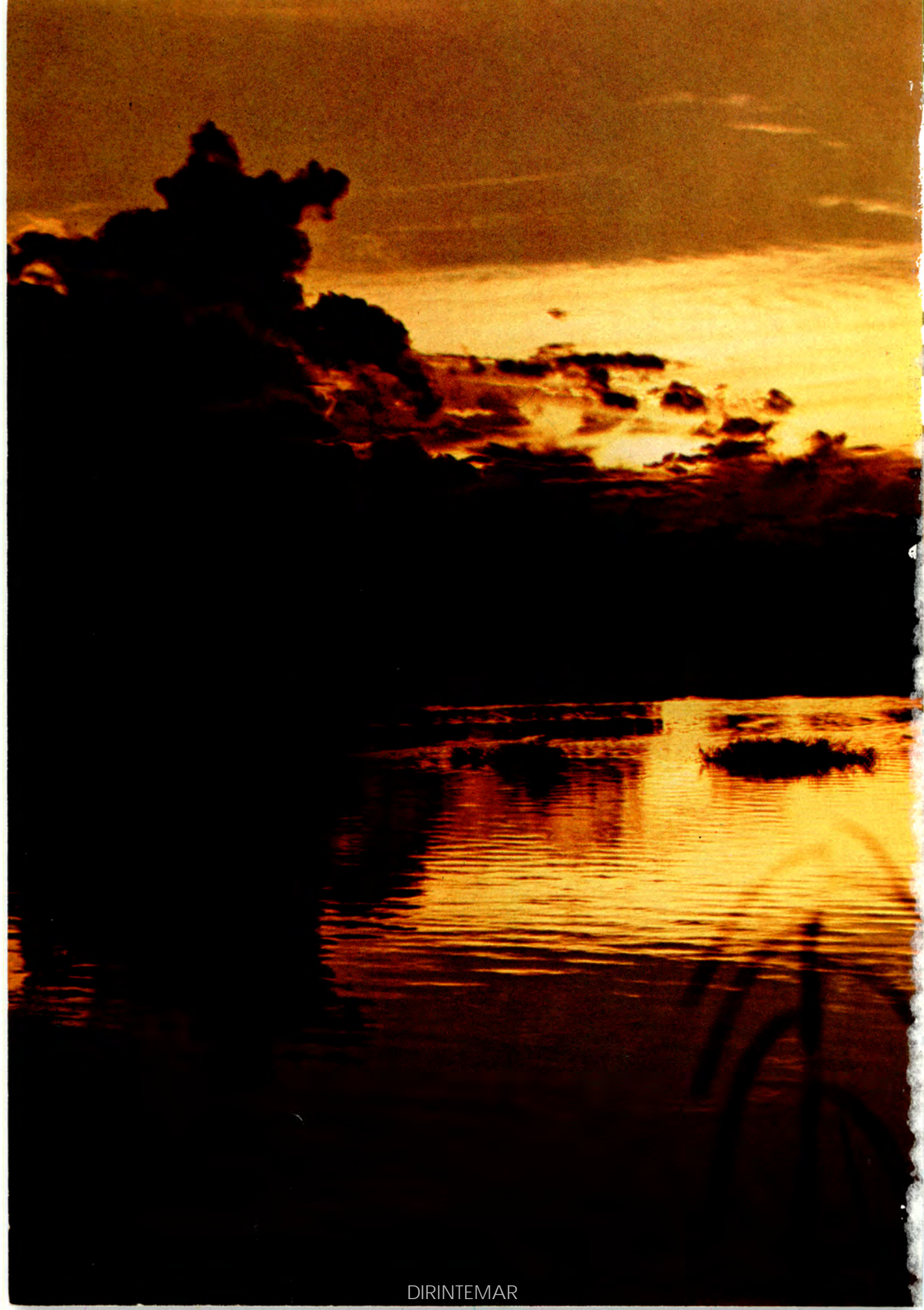
Por último, la idea del fraile sobre los indios y la desembocadura del Gran Río: "*Quiero que sepan que toda la gente que en este río hemos pasado, como hemos dicho, es de buena razón e muy vivos e ingeniosos, porque parece así por todas las obras que hacen, así de bulto como dibujos y pinturas de todas colores, muy buenas, que es cosa maravillosa de ver. Salimos de la boca de este río por entre dos islas y había de la una a la otra cuatro leguas; ternán, según arriba vimos, a la boca el río sobre cincuenta leguas; mete el agua dulce en la mar más de 20 leguas; crece y mengua cinco o seis brazas. Salimos a 26 de agosto, día de San Luis...*"⁵. Y finaliza el razonar del fraile una frase cargada de la candorosidad geográfica propia de su época: "*Informados de qué río podría ser este, no lo sabré decir, más de que dician que era el Marañón, pero salidos de Cubagua supimos que no lo era*"⁶. El Río Grande, pues, era también un Río Nuevo.

LA VISION DE LOS MARAÑONES

Francisco Vásquez, el cronista de la segunda expedición, nos ha dejado cuadros más llenos de sabor geográfico en su amena *Jornada de Omagua y Dorado*. Si el cronista de Orellana era fraile, el de Ursúa es bachiller y gusta de las buenas letras, de la descripción de lugares y aun de memorables fechas. Interesantísima es, por cierto, su primera pintura del Amazonas integrado por el Motilones, Bracamoros y Cocama: "*Juntos estos tres ríos tan poderosos con otros muchos pequeños y arroyos*

El Rio Grande de las Amazonas.
(Foto: Pedro Rojas Ponce)





El paisaje de Omagua que creó El Dorado.
(Foto: Pedro Rojas Ponce)

y esteros que no cuento, hacen de aquí para abajo uno tan grande, que no puedo creer que haya otro semejante en el mundo. Extiéndese y hácese muchos brazos. Hay en él en verano grandes playas en las que se hallan muchos huevos de tortugas e ycoteas, y lagartos y pájaros de los arriba dichos, que al tiempo que son nuevos se toman a manos”.

Los tres ríos, acaso merezca recordarse, son el Huallaga, el Marañón y el Ucayali, debiéndose los nombres quinientistas a las tribus indias que moraban en sus orillas. Los motilonos se caracterizaban por tener sus cabelleras cortadas, los bracamoros por lucir penachos de plumas y los cocamas por su cerámica artística, siendo todos de naturaleza guerrera aunque hubieron de ceder un tanto ante la superioridad de las armas castellanas. El Motilonos, el Bracamoros y el Cocama formaban el famoso Río Grande de las Amazonas, ese que el bachiller Francisco Vásquez se resiste a creer que haya otro semejante en el mundo. Su conjetura es acertada si se refiere a lo caudaloso, pero equivocada si habla de longitud pues para eso estaba el Nilo. Mas el gigante fluvial de los antiguos faraones era demasiado desconocido por los españoles. Los últimos que tuvieron oportunidad de conocerlo fueron los criados iberos de Pedro Martir de Anglería, italiano éste y españoles aquéllos, todos los cuales marcharon a Alejandría del Gran Cairo en misión diplomática de los Reyes Católicos. La embajada no tuvo mayor éxito, pero trajo una idea de lo que eran los cocodrilos o cocatrices, concepto que los cronistas utilizaron para describir al caimán o lagarto fluvial del Nuevo Mundo que todavía toma el sol en los lodos amazónicos. El cronista nos habla también de las tortugas, pero lo hace en forma general, confundiendo la *charapa* con la *charapa grande*, a la *taricalla* con la *charapilla* y posiblemente ignorando a la *capitari*, quelonio que incluso hoy es poco conocido. Otro gran ausente de la narración marañona es el *paiche*, también llamado *pasi* o *pirarucú*, que emite ruidos respiratorios y delata su presencia con burbujas; la *anguila* selvícola, que con error nombran serpiente de agua, tampoco se evidencia; pasando totalmente inadvertidos el *canero chupa-sangre* y la *chuccha*, también denominada *moqué*. En cambio los pájaros, aunque apreciados genéricamente, parecen inacabables. Algunos estaban tan desacostumbrados a la presencia del hombre que, como ocurrió en las Galápagos, se dejaban tomar con las manos sin oponer resistencia. Esta posiblemente sea la parte más emblemática y representativa de la selva virgen, sin que hagan falta ninguna el jaguar y la boa, la iguana y el tapir.

Luego de su primera pintura se entusiasma el bachiller y nos brinda la segunda, con pincel definitivo de geógrafo marañón

y amigo del calendario: "Tiene este río, según común opinión de los que se precian entenderlo, más de mil seiscientas leguas desde sus nacimientos a la mar, digo desde donde nos echamos nosotros; y es tan grande y poderoso, que no se puede comparar con ninguno de los que hasta ahora hay descubiertos. Anega en algunas partes, al tiempo de sus crecimientos, más de cien leguas fuera de su madre, y hay en él tanta cantidad de mosquitos, especialmente zancudos, de día y de noche, que yo no sé cómo los naturales pueden vivir. Hasta que llegamos al pueblo de las Tortugas tuvimos pocos aguaceros, y creo yo que este tiempo debe de ser el verano, si lo hay, que es desde septiembre a Navidad. De allí para abajo, nos llovió mucho y vienen muchos aguaceros con muchos truenos, y ordinariamente con tanto viento que causan en el río gran tormenta de olas, mayores que en la mar que anegan las canoas y piraguas si no se acogen con tiempo al abrigo de la tierra; y aún en los bergantines nos vimos algunas veces con tanto peligro, especialmente una noche, que pensamos anegarnos. Cuando llueve en los nacimientos de los ríos que en éste se juntan, vienen grandes avenidas que anegan y cubren toda la tierra a la redonda; y en el mes de septiembre, en que nosotros comenzamos a bajar, ya las crecientes comenzaban a venir desde arriba; y en julio, que salimos a la mar, aún no había acabado de vaciar; por manera que duran todo el año, que como la distancia desde la mar a los nacimientos del río es tan grande, antes que las unas crecientes acaben de vaciar en la mar tornan a venir otra vez de arriba; y tras ser el río muy cálido en demasía es enfermo su temple. Hay en lo más del río muy lindas vasijas obradas con gran pulicia y pintadas y labradas de mil facciones, y vidriado como lo de España. No vimos en todo el río oro ni plata, si no fue en lo que llamamos Carari y Macari, que algunos indios traían orejas y caricuris de oro; y en fin, los indios conocen el oro y la plata, y lo tienen en mucho más que los otros metales, en que nos pareció que los indios deben tener noticia de ello. Tienen buena ropa de camisetas muy labradas; me refiero a estos indios de esta provincia de Carari. En todo este río, desde los Caperuzos hasta cerca de la boca de la mar, no hallamos, ni los indios la tienen, sal, ni la comen, ni conocen, ni se les da nada por ella. Acabadas de pasar las crecientes que vienen de arriba, hace el río muy grandes playas, en las cuales se hallan tanta cantidad de huevos de tortugas e ycateas, que no se puede numerar la multitud de tantos, que con todos ellos se pueden sustentar mil hombres si vienen en tiempo. Hay, asimismo, muchas tortugas y pájaros que se toman en las playas a sus tiempos. Hay muy diversos y muchos pescados y muy sabrosos. Tiene la boca este río, según los pilotos que lo anduvieron con nosotros, casi ochenta leguas,

*y todas de agua dulce. La boca es, al parecer, una sola. Tiene más de mil islas cerca de la boca de la mar, y las más de estas islas son anegadizas, y con mucha agua de las crecientes de arriba y las mareas anega y cubre las dichas islas y gran parte de la tierra a la redonda; y acabadas las dichas islas, antes que entre en la mar, se junta todo por un brazo solo y entra en la mar. Conócese la marea más de doscientas leguas arriba de la mar, y desde que acaba de menguar junto a la mar, descubre tanta tierra e islas que parece imposible que haya de tornar a cubrir todo aquello que descubrió. Cuando comienza a crecer viene la marea con tanta velocidad y ruido, que se oye más de cuatro leguas, y con una ceja de agua levantada hacia arriba, más alta que una gran casa, que pone temor de muerte. Llámánle a esto la gente de la mar macareo, y es muy peligrosa. Otras muchas cosas y grandezas se pudieran contar, que por la brevedad las dejo*⁸.

Finalmente, para cerrar esta visión fluvial del *Gran Río*, la somera descripción que de él hace Lope de Aguirre, el *Fuerte Caudillo de los Marañoses*. La visión de Lope es la del hombre perseguido, la versión del culpable, la palabra del traidor. No se trata de insultarlo, se trata de comprenderlo. Por eso el Río Grande carece de amazonas mitológicas, es de moroso recorrido, impone temor y desengaño. Allí no hay Omagua ni Dorado, tampoco tesoros que valgan la pena irlos a buscar. Es un río grande y lleno de mentiras, con bajos y macareos, pero sobre todo plagado de peligros. Los peligros en este caso no son las fieras carnívoras, los ofidios venenosos ni los insectos dañinos; tampoco las enfermedades. Los peligros, en buena cuenta, pueden concretarse en uno: es el hombre, el propio español que ha sido pacífico en España y es soldado en América, que ha sido pobre en el Perú y es misérrimo en la selva. Entonces se torna malvado y cultiva un corazón alacranado en su pecho. ¡Ay del bisoño! ¡Ay del Chapetón! pareciera advertir Lope de Aguirre, después de tutear al gran Felipe II y decirle que no pierda más hombres, barcos y tiempo en descubrir y colonizar el desastroso Río Grande. Es la visión negativa del Amazonas, la del desengaño y el despecho, la del que quiere y puede salir de la selva pero que no debe hacerlo porque eso le costaría la vida. La alternativa deja de serlo para trocarse en desesperación: morir en el Río Grande o morir fuera de él, en todo caso morir por haber estado en su cauce y no haber seguido la causa del Rey. Este es el drama y esta es la visión del terrible Lope de Aguirre, la hiena que se puso al frente de una manada de jaguares. Por eso su pintura del Amazonas del *Fuerte Caudillo de los Marañoses* dice así: "Y caminando nuestra derrota, pasando todas estas muertas y malas venturas en este río Maraño, tar-

damos hasta la boca de él y hasta la mar más de diez meses y medio; caminamos cien jornadas justas, anduvimos mil quinientas leguas. Es río grande y temeroso: tiene de boca ochenta leguas de agua dulce, y no, como dicen, por muchos brazos; tiene grandes bajos, y ochocientas leguas de desierto, sin género de poblado, como tu Majestad lo verá por una relación que hemos hecho, bien verdadera. En la derrota que corrimos tiene seis mil islas. ¡Sabe Dios cómo nos escapamos de este lago tan temeroso! Avisote, rey y señor, no proveas ni consientas que se haga alguna armada para este río tan mal afortunado, porque en fe de cristiano te juro, rey y señor, que si vinieren cien mil hombres, ninguno escape, porque la relación [de los otros] es falsa y no hay en el río otra cosa que desesperar, especialmente para los chapetones de España”⁹.

NOTAS AL CAPITULO

1. CARBAJAL O. P., fray Gaspar de... *Relaciones del Nuevo Descubrimiento del Famoso Río Grande de las Amazonas*.— México, Imprenta del Fondo de Cultura Económica, 1955.— pp. 83 y 84.
2. *Ibidem*, p. 83.
3. *Ibidem*, p. 84.
4. *Ibidem*, pp. 81 y 82.
5. *Ibidem*, pp. 117 y 118.
6. *Ibidem*, p. 119.
7. VASQUEZ, Francisco... *Jornada de Omagua y Dorado*.— Buenos Aires, Imprenta de la Compañía General Fabril Financiera, 1945.— p. 40.
8. *Ibidem*, pp. 91 a 93.
9. *Ibidem*, p. 142.

