

La llegada de los españoles a la Mar del Sur



Vasco Núñez de Balboa

José María Blanco Núñez
Academia de las Ciencias y las Artes Militares
Sección de Historia Militar

1 de enero de 2022

El día 29 de septiembre de 1513, Vasco Núñez de Balboa tomó posesión del mar que había divisado cuatro días antes desde un cerro, lo bautizó del Sur, pues ese era el rumbo que él traía en su camino desde la orilla del mar que entonces pasó a ser del Norte, mucho más tarde, anotó Pigafetta en su diario:

El Miércoles 28 de noviembre desembocamos del Estrecho para entrar en el gran mar, al que enseguida llamamos Pacífico, en el cual navegamos durante tres meses y veinte días sin probar ningún alimento fresco.

Ese Pacífico ya ascendido a la categoría de Océano, arrebataría el nombre a la Mar del Sur que fue la denominación oficial durante la duración del Imperio Hispánico.

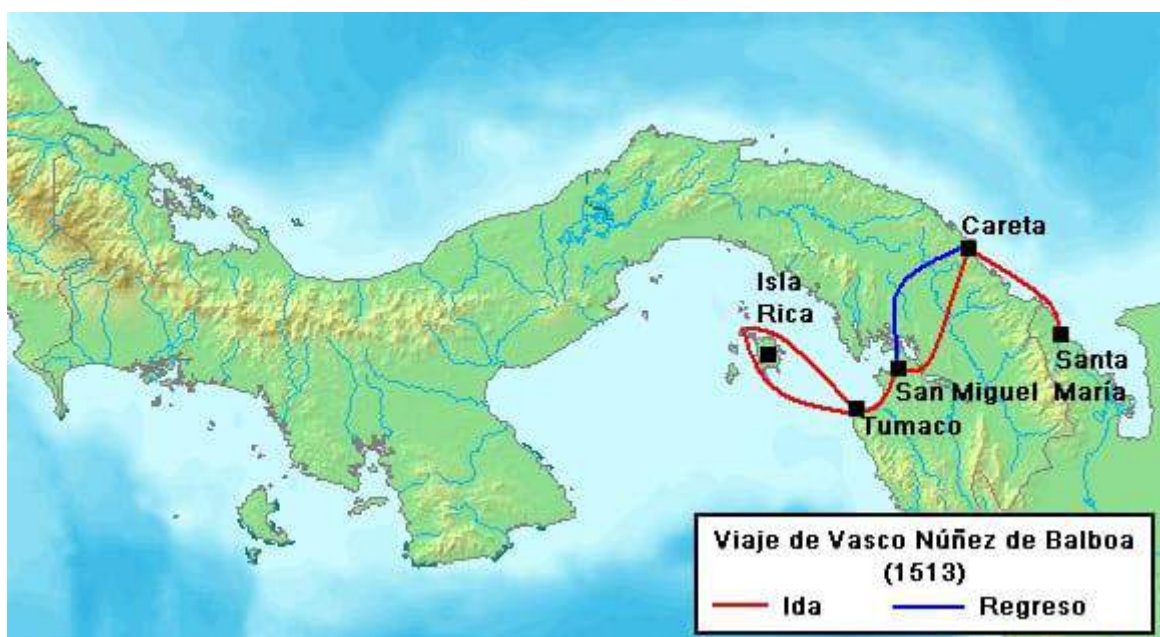
Con tal posesión, Vasco Núñez originó la creación de una interesante Gobernación, la Castilla del Oro, y de un Istmo para el cual no nos sirve la definición del Diccionario: *Lengua de tierra que une dos continentes* porque, con el establecimiento del fabuloso Perú en 1530, se convertirá en lengua de tierra que separa dos océanos y nunca cobrará más valor la famosa frase de San Agustín: «La mar une los pueblos la tierra los separa».

Panamá

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

(...) por la costa junto a las casas de la ciudad, hallan entre la arena una almeja muy pequeña que llaman chucha, de la cual hay gran cantidad; y creo yo que al principio de la población desta Ciudad, por causa de estas almejas se quedó la ciudad en aquesta parte poblada porque con ellas estaban seguros de no pasar hambre los españoles (...).

También se asombra el sevillano de origen leonés de que en los ríos haya «gran cantidad de lagartos que son tan grandes y fieros que es admiración verlos».



Chuchas aparte, la razón estratégica de la elección parece evidente, las «paludes» (lagunas) que la rodean facilitaban la defensa, tenían el precedente veneciano, su posición central en el golfo la hacían ideal para la concentración del cabotaje que

enseguida se estableció pues, si bien la Ciudad de Panamá se fundó en 15 de Agosto de 1519, sabemos por Pascual de Andagoya que escribió sobre los *Descubrimientos, colonización y discordia en la Tierra Firme* que:

(...) en este tiempo (finales de 1514) partió del Darien un Capitán que se decía Gaspar de Morales a descubrir la Mar del Sur, y pasó a ella (la isla de las perlas) y el Señor de ella le vino en paz y le dio perlas ricas; este fue el primero que entró en ellas (...).



Chuchas=Coquinas

Por lo tanto deducimos que el primer tráfico importante de la mar del Sur fue el de las perlas, cuyas pesquerías ya estaban reglamentadas con cédulas de 1512 y 1513, para las que en tanta abundancia aparecieron en la Isla Margarita de la actual Venezuela, reglamentación contenida en una provisión de los Reyes Católicos «permitiendo y dando licencia a todos los vecinos y pobladores que puedan ir a rescatar perlas pagando el quinto a SS.MM», que más tarde continuó mejorándose y extendiéndose a la Mar del Sur.

Anotemos también que, desde el primer momento, se comenzó a construir naves o navichuelos, el propio Vasco Núñez hizo construir en Acla algunos de ellos, que despiezados fueron transportados a través del Istmo sobre los hombros de indígenas.

Panamá fue la tercera Audiencia de América, luego perdida en favor de La Ciudad de los Reyes, Lima, en 1542 y más tarde recuperada, y en esta recuperación una nota importante: «(...) no tiene encomienda de indios, porque no los hay en aquella

Provincia (...»). Efectivamente, la Capitanía más chica de América, compuesta de las provincias de Veragua y Darién, por causa de las enfermedades que exportamos de Europa, por las fatigas de los aborígenes en las explotaciones minera, a pesar de los desvelos de los Reyes, terminaron por desaparecer, naciendo entonces la importación de mano de obra negra que, como mercancía, es duro pero fue así, también pagaba Almojarifazgo y, precisamente en Panamá, dio origen a lo que Pierre Chaunu ha bautizado como colonia dentro de la colonia, cual es la de los negros cimarrones. El problema cimarrón en Panamá fue de envergadura, dada su dedicación al pillaje de las mercancías entre Nombre de Dios y Panamá, por lo que varias cédulas (1542) prohíben andanzas nocturnas de los de color.

Desde que el istmo sirvió de nexo de unión entre el Perú y España, el nombre de Panamá va siempre asociado al puerto de Nombre de Dios, en su *Luz de Navegantes* (1592), Baltasar Vellerino de Villalobos, dice:

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

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

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

El puerto más grande de las Indias, hasta que se trasladó a Portobello, no fue, en realidad, más que una playa en la cual se encontraron el viejo y el nuevo mundo.

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

Nombre de Dios, no tenía muelles, ni almacenes, incluso una cedula de 1536 dispuso que persona alguna pudiese hacer casa de Aduana en el río del Chagres, de la Provincia de Panamá, además de la que la Ciudad de Panamá tiene hecha; y «si alguno la quiere hacer sea de piedra o tapia para guardar sus mercaderías»; otra de 1574 disponía que no debía tener ni tiendas, ni barracas y todo debía depositarse en la Casa de Contratación. Nombre de Dios, no tuvo autonomía con respecto a la capital, Panamá, y fue solamente lugar de trasiego de mercancías, con población flotante dependiente del arribo y la zarpada de las flotas, con grandes problemas de abastecimiento para esa población y, nunca mejor dicho, la flotante que suponían las dotaciones de las flotas y sus armadas de escolta.



Nombre de Dios (hoy en día)

El insano eje Panamá-Nombre de Dios primero, y después el Panamá-Portobelo, a partir del establecimiento del Perú, 1530, constituyen el Istmo por antonomasia, pero tuvo también competidores como el de Tehuantepec (Oaxaca-Méjico) y el de Puerto Caballos (Honduras) a Nicaragua. A ese primitivo eje, trazado sobre la antiquísima Capitanía General de la Castilla de Oro, se refería esta cedula en 1514:

(...) y mando a Pedro Arias de Avila nuestro Capitán General y Gobernador de la Castilla del Oro (fundador de Panamá y verdugo de Vasco Núñez), haga guardar y cumplir a los vecinos de la Provincia del Darién la merced de no pagar el quinto del maíz yucamaxi (...)

merced que venía impuesta por la terrible escasez de comida que, en tan aparentemente fértiles tierras, existía.

Otra de 1519, ordenaba:

(...) el Rey dice a su Gobernador o lugarteniente e Capitán de la Castilla del Oro e nuestros tesoreros y contadores e veedores e factores della que agora son o serán, en cualquier tiempo...la orden que se manda tener y guardar en fundir el oro labrado en piezas, que de poder de los indios venía a los españoles, de rescates, entradas, comercio como en otra manera...dada en Barcelona a 14.IX.1519.

Por lo tanto, el toponímico no estaba mal puesto. El oro de Panamá provenía de los ríos y se agotó pronto, la ignorancia del procedimiento de cultivarlas terminó con la producción de perlas, por tanto, la población española del Istmo empezó a dirigirse hacia el Sur en busca de las riquezas del Perú.

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

La defensa del Istmo se ejecutaba a distancia, con indudable sapiencia estratégica, desde Cartagena de Poniente o de Indias, donde se montó la defensa militar por excelencia de Tierra Firme y si algún peligro se cernía sobre Nombre de Dios, o los puertos vecinos que lo abastecían, se efectuaba el repliegue sobre la amplia bahía de los magníficos castillos.

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

Otra defensa la proporcionaba el propio sistema de convoyes pues, cuando la flota faenaba en aguas de Nombre de Dios, su armada protectora continuaba con su misión. Al terminar la feria, no quedaban más que dos centenares de casuchas cuyas vigas había que reemplazar frecuentemente por la maldita broma.

La orilla pacífica o sureña, hasta la primera violación de ese «lago español», ejecutada por Drake a partir del 17 de agosto de 1578, en que pasó a la Mar del Sur, hasta el 13 de febrero del año siguiente, cuando saqueó El Callao, no necesitó defensas especiales y los *barquichuelos* que aseguraban las comunicaciones imperiales navegaban en la paz del Señor con el solo enemigo, el permanente del marino, de la mar. La repercusión de esta primera violación dio lugar al establecimiento del sistema de convoyes en el Mar del Sur y por tanto a la creación de la Armada del mismo mar, basada en El Callao de Lima.

Establecido sólidamente el Istmo comenzará la progresión hacia el sur, que culminará Pizarro con la conquista del Perú, pero eso lo dejaremos para la siguiente ocasión.