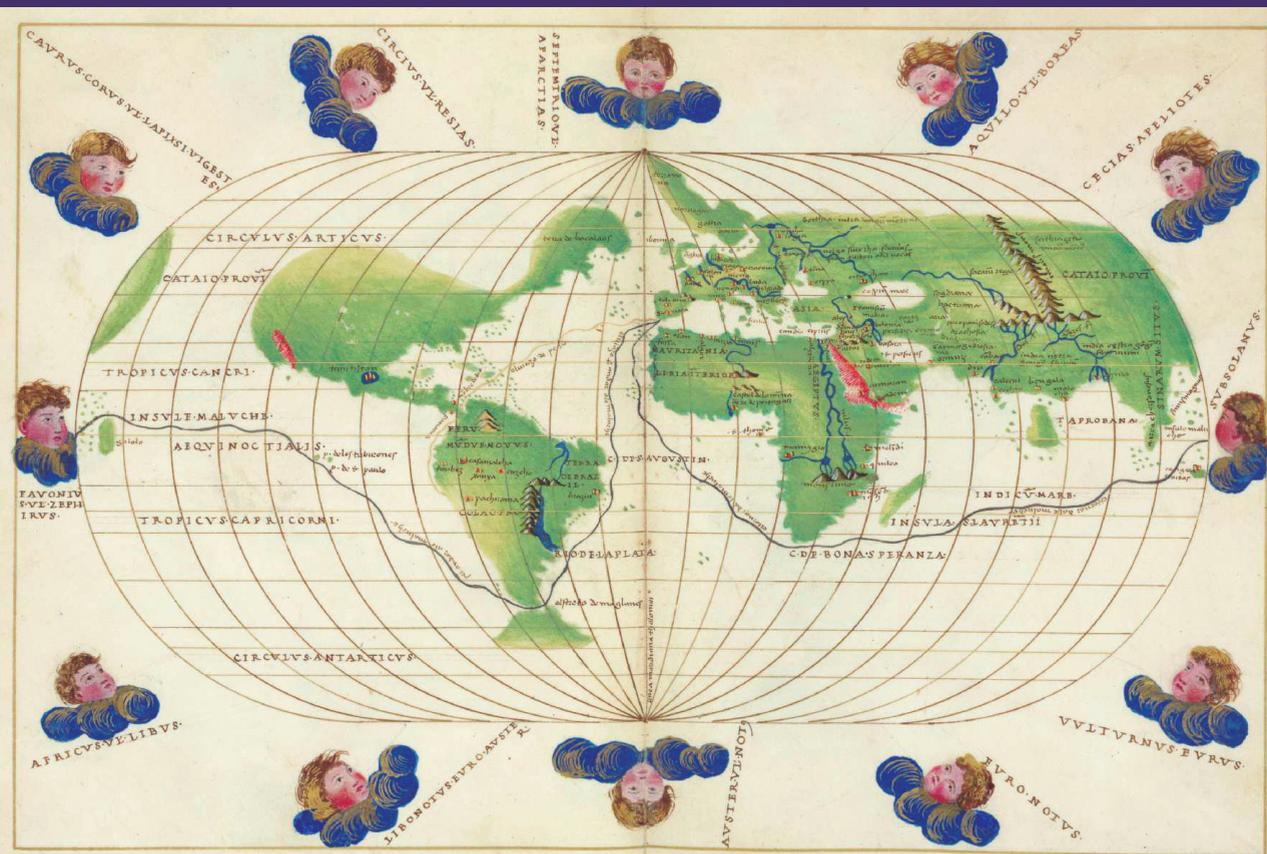


María Luisa Martínez de Salinas Alonso
María del Carmen Martínez Martínez
Jesús M. Porro Gutiérrez
(COORDINADORES)

EL VIAJE MÁS LARGO

PROYECCIONES DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO



EL VIAJE MÁS LARGO
PROYECCIONES DE
LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

Serie: Serie Historia y sociedad, 232

El viaje más largo : proyecciones de la primera vuelta al mundo / coordinadores, María Luisa Martínez de Salinas Alonso, María del Carmen Martínez Martínez, Jesús M. Porro Gutiérrez. Ediciones Universidad de Valladolid. 2021

Martínez de Salinas Alonso, María Luisa, ed. lit. Martínez Martínez, María del Carmen, ed. lit. Porro Gutiérrez, Jesús María, ed. lit. Universidad de Valladolid, ed.

208 p. : il. ; 24 cm. (Historia y sociedad ; 232)

ISBN 978-84-1320-170-2

1. Viajes alrededor del mundo - Siglo XVI. I. Universidad de Valladolid, ed. II. Serie

910.4(100)(091)

María Luisa Martínez de Salinas Alonso

María del Carmen Martínez Martínez

Jesús M. Porro Gutiérrez

(COORDINADORES)

EL VIAJE MÁS LARGO

PROYECCIONES DE

LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO





Reconocimiento–NoComercial–SinObraDerivada (CC BY-NC-ND)

Los Autores. Valladolid, 2021

EDICIONES UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

Diseño de cubierta: Ediciones Universidad de Valladolid

Motivo de cubierta: Atlas de Battista Agnese, BNE, RES/301

ISBN: 978-84-1320-170-2

ÍNDICE

Presentación	9
<i>José María Moreno Madrid</i>	
Génesis de una circumnavegación: la correspondencia entre Francisco Serrão y Fernão de Magalhães.....	11
<i>Jesús M^a Porro Gutiérrez</i>	
El objetivo de la especiería y la imagen del mundo en Castilla y Portugal: el impacto del proyecto y la expedición de Magallanes	25
<i>Domingo Antonio Ramos Prieto</i>	
El arte de navegar en el siglo XVI: fábrica y tablas	51
<i>Carmen Martínez Martín</i>	
La imagen geográfica de la región magallánica en los siglos XVI-XVII	73
<i>Bruno de la Serna Nasser</i>	
Luis de Velasco II ante el Gran Océano (1560-1604).....	97
<i>Ismael Jiménez Jiménez</i>	
Los ataques al Pacífico español hasta el descubrimiento holandés del mar de Hoces (1574-1624), según la crónica de Juan Luis López.....	117
<i>David Rodríguez Couto</i>	
La expedición de los hermanos Nodal al Estrecho de Magallanes y Tierra del Fuego (1618-1619).....	133

Ester Prieto Ustio

Objetos asiáticos en ajuares novohispanos. El testimonio de los inventarios en las primeras décadas del seiscientos.....147

Julián Ruiz Rivera

Ordenanzas para doctrineros dominicos en Cartagena de Indias, 1675.....165

Jorge Chauca García

Éxitos y fracasos de la política naval del virrey Ambrosio O'Higgins en el Perú187

PRESENTACIÓN

La conmemoración de los Quinientos años del viaje de la Primera Vuelta al Mundo, iniciado por Fernando Magallanes en agosto de 1519 y completado por Juan Sebastián Elcano en septiembre de 1522, cuando la nao *Victoria* llegó a Sanlúcar de Barrameda y remontó el Guadalquivir hasta el puerto de Sevilla, ha impulsado en España y en otras partes numerosas actividades culturales, académicas y de todo tipo que han permitido poner de relieve la importancia de aquellos hechos y lo que la travesía supuso para el devenir futuro de la humanidad. No en vano, la expedición permitió completar la idea del mundo, liberándolo de los estrechos límites que le adjudicaban los conceptos medievales, y posibilitó, en consecuencia, el inicio de lo que hoy se conoce como globalización.

En este contexto, dado el relevante papel que jugó la ciudad de Valladolid en la gestación del proyecto magallánico y la importancia que, como no puede ser de otra forma, siempre le ha concedido el americanismo, la Asociación Española de Americanistas tuvo a bien confiar en el Área de Historia de América de la Universidad de Valladolid la organización de su X Simposio Internacional, que, con el impagable apoyo de la Diputación Provincial, se celebró en esta ciudad entre el 12 y el 14 de junio de 2019 y cuyo resultado, con algo de retraso por las difíciles circunstancias que ha impuesto la pandemia de la COVID-19, recogemos en este libro. La obra se ha planteado como una contribución al conocimiento y difusión de los múltiples perfiles que se pueden contemplar no sólo en el propio viaje de circunnavegación sino también en las circunstancias que lo rodearon y las consecuencias que de él se derivaron.

La estancia en Valladolid del joven Emperador Carlos I en el tiempo en el que Magallanes estaba configurando las bases económicas, legales y organizativas del plan de navegación que pretendía poner en marcha, atrajo al portugués hacia esta ciudad, igual que a un buen número de personajes implicados en la expansión atlántica que buscaron aquí el favor real para sus empresas, apoyo económico y la nece-

saría autorización que debería plasmarse en la pertinente capitulación. Con ese objetivo, en 1518 Magallanes se desplazó también a la ciudad del Pisuega donde finalmente pudo entrevistarse con el monarca y exponerle el proyecto con el que pretendía dirigirse a Oriente y abrir una nueva ruta hacia la Especiería a través del estrecho que confiaba poder encontrar en tierras americanas. La seguridad de los argumentos que el navegante le presentó y las ventajas económicas que sin duda se obtendrían en caso de concluir el periplo con éxito, convencieron finalmente a Carlos I para armar la expedición con cargo a la Real Hacienda y otorgar a Magallanes y a su socio Ruy Faleiro la buscada Capitulación, que se firmó en Valladolid el 22 de marzo de 1518, en la que ambas partes asumían unos compromisos específicos en la ejecución del plan. Con ese punto de partida, se puso en marcha la gran expedición que conseguiría finalmente dar la Primera Vuelta al Mundo.

Evidentemente, tanto los preparativos del viaje como su desarrollo y sobre todo las consecuencias que un acontecimiento de tales características tendrá para el futuro de la historia, nos sitúan ante un proceso muy complejo que los americanistas seguimos abordando en profundidad considerando todas sus facetas y analizando con rigor las fuentes que nos permiten desentrañarlo. El mismo rigor lo hemos trasladado a la edición de este libro, cuyos trabajos han sido sometidos a una doble evaluación externa que permite confirmar su calidad.

No queremos terminar esta presentación sin dejar constancia de nuestro agradecimiento a la Exma. Diputación Provincial de Valladolid, y fundamentalmente a su anterior Presidente, D. Jesús Julio Carnero, que desde el primer momento apoyó sin reservas la reunión académica y la presente publicación, a la Universidad de Valladolid, nuestra casa, que también ha avalado todas las propuestas y cuyo Servicio de Publicaciones ha asumido igualmente la edición, y a la propia Asociación Española de Americanistas por confiar en los miembros del Área de Historia de América para sacar adelante este trabajo.

Valladolid, octubre de 2021

GÉNESIS DE UNA CIRCUMNAVEGACIÓN: LA CORRESPONDENCIA ENTRE FRANCISCO SERRÃO Y FERNÃO DE MAGALHÃES

José María Moreno Madrid

Universidade de Lisboa

Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia (CIUHCT)

jmmadrid@fc.ul.pt

1. INTRODUCCIÓN

Escribía Garcia de Orta en 1563 en su *Coloquio dos Simples e drogas he cousas medicinais da Índia* que “ahora se sabe más en un solo día gracias a los portugueses que lo que se supo en cien años por los romanos”.¹ Es cierto que para 1563 la actividad descubridora y expansionista de la corona lusa se había frenado, limitada por el esfuerzo que suponía mantener un conglomerado de territorios tan diversos en lugares tan distantes del orbe.² Claro que Garcia de Orta había nacido a principios del seiscientos,³ y era hijo de su tiempo: en 1498, Vasco da Gama llegaba a la India;⁴ en

¹ GARCÍA MELIÇO-SILVESTRE; PESSOA VIEIRA; FERREIRA DE CASTRO, 2001, p. 288.

² Para las fases de la expansión del imperio portugués véase, entre otros: DIFFIE & WINIUS, 1977; SUBRAHMANYAM, 1993.

³ La fecha exacta de nacimiento de Garcia de Orta es difícil de asentar. Tal y como apunta Maria Cândida Liberato: “Garcia de Orta nació en Castelo de Vide, en fecha incierta, pero sin duda a comienzos del siglo XVI”. Trad. libre del autor. De aquí en adelante, todos los textos traducidos de fuentes portuguesas corresponden a traducciones libres del autor, salvo que se indique lo contrario. En CÂNDIDA LIBERATO, 2011, p.112.

⁴ Sobre el viaje de Vasco da Gama léase, entre otros: RAVENSTEIN, 2010.

1500, Cabral hacía lo propio con Brasil,⁵ en 1506, partieron las naves comandadas por Lourenço de Almeida que tomaron tierra en Ceilán, la actual Sri Lanka;⁶ en 1509, Diogo Lopes de Sequeira llegó a Sumatra y Malaca,⁷ dejando atrás el inhóspito Golfo de Bengala, y en 1511 António de Abreu y Francisco Serrão ponían rumbo a las *Ilhas da Especiería*, en una expedición fascinante y de importancia capital para que Fernão de Magalhães se decidiese a alzar velas el 10 de agosto de 1519.

La amistad entre Serrão e Magalhães, mantenida epistolarmente cuando cada uno se encontraba en una punta del globo, fue clave para que Magalhães comenzase a dar forma a su proyecto de alcanzar las Molucas por el oeste. Este trabajo pretende, por tanto, revalorizar dicha amistad e intercambio de misivas, y concederle el lugar que merece en la génesis del gran proyecto magallánico. Para ello se utilizarán fuentes de la época, principalmente crónicas tanto portuguesas como castellanas, en conjunción con los trabajos de investigación más recientes sobre la cuestión.⁸

Nuestra historia comienza el 11 de septiembre de 1509, cuando los navíos comandados por Lopes de Sequeira alcanzaron la ciudad de Malaca.⁹ Entre los hombres que integraban la avanzadilla, se encontraban dos de nuestros protagonistas: Fernão de Magalhães y Francisco Serrão. El primero no necesita presentación, mientras que del segundo apenas se conocen datos de su vida previa a los eventos que relatamos. Los portugueses desembarcaron en Malaca con la intención de establecer relaciones comerciales, lo que en un principio fue aceptado de buen grado por sus hospedadores. Sin embargo, al poco tiempo, el ofrecimiento comercial luso acabó por despertar sospechas, iniciándose un ataque contra Sequeira y sus hombres. En el transcurso del mismo, Magalhães se destacó salvando la vida de Serrão,¹⁰ con el cual ya habría fraguado una amistad que se reforzó con este acto.

El tercero en de nuestros protagonistas es António de Abreu, marino y oficial de origen incierto, aunque diversos autores lo sitúan en Madeira.¹¹ Su entrada en escena tuvo lugar en la toma efectiva de Malaca,¹² solo llevada a cabo en 1511 bajo la dirección de uno de los nombres más destacados de la India portuguesa: Afonso de Albuquerque, que gobernó entre 1509 y 1515. El fracaso de la expedición de Sequeira no amedrentó a la corona lusa, que tras hacerse con Goa en 1510 se marcó Malaca como

⁵ Véase: GUEDES, 2003; SOARES PEREIRA, 1979.

⁶ SUBRAHMANYAM, 1997, pp. 240-242.

⁷ GARCIA, 2019, p. 57.

⁸ Este texto da continuidad a varias ideas expuestas en MORENO, 2017, las cuales son revisadas, corregidas y ampliadas con informaciones novedosas mediante el estudio de otras fuentes y referencias bibliográficas.

⁹ GARCIA, 2019, pp. 58.

¹⁰ Ibidem, pp. 58-59

¹¹ PINTADO, 1993, p. 172; GOMES, 1957, p. 4; CARITA, 1989, p. 185.

¹² En la que también participó Fernão de Magalhães.

el próximo objetivo. Tras una encarnizada contienda, la correosa plaza acabó cayendo el 15 de agosto de 1511.¹³ Abreu sufrió en sus carnes la crudeza de la maniobra militar, pues recibió un arcabuzazo en la cara que le hizo perder la mitad de los dientes y parte de la lengua.¹⁴

2. LA EXPEDICIÓN DE ANTONIO DE ABREU Y FRANCISCO SERRÃO A LAS MOLUCAS

Tenemos por tanto el escenario y los personajes, así que no nos queda sino empezar con los acontecimientos. El objetivo de la expedición organizada por Albuquerque era encontrar las Islas de Especiería y entablar relaciones con los oriundos para establecer lazos comerciales (Figura 1).



Figura 1. Recorrido de la expedición de Antonio de Abreu y Francisco Serrão 1511. Fuente: Moreno Madrid, 2017.

La escuadra la componían tres naves, aunque previamente se había enviado un junco para tantear el terreno, que acabó por afrontar también curiosas peripecias en su misión de facilitar los contactos comerciales que debía oficiar la escuadra de Abreu.¹⁵ De las tres embarcaciones que integraban la armada, la nao capitana, la *Santa Catarina*, fue entregada a António de Abreu, la segunda al mando, la *Sabaia*, a Francisco Serrão y tercera, una carabela latina, a un tal Simão Afonso Bisagudo.

¹³ Sobre este episodio véase GASPARD RODRIGUES & OLIVEIRA E COSTA, 2012.

¹⁴ MORENO MADRID, 2017; DIFFIE & WINIUS, 1977, p. 259.

¹⁵ “Yendo delante de él [de Abreu] un moro natural de Malaca de nombre Nehoda Ismael, con un junco de mercadería de algunos moros javaneses y malayos, que trataban en estas partes, para que cuando Antonio de Abreu llegase a aquellos puertos”. BARROS, 1777, p. 584. Lopes de Castanheda, por su parte: “Dos días antes de su partida [de Abreu], partió Nacoda Ismael en un junco suyo para Maluco, que el gobernador mandó cargar de mercaderías del rey de Portugal para que se vendieran en Maluco]. LOPES DE CASTANHEDA, 1833, p. 257.

Por pilotos de las naves iban, respectivamente, Luis Botín, Gonzalo de Oliveira y Francisco Rodríguez.¹⁶ En cuanto al resto de la expedición, Lopes de Castanheda apunta:

El factor de esta armada y de las mercaderías que iban en ella se llamaba João Freite, criado de la reina Doña Leonor, y su escribano era un tal Diogo Borjes, criado del rey de Portugal. Iban en esta armada ciento veinte portugueses, y en cada vela veinte esclavos para la bomba, y todas muy bien pertrechadas de todo lo necesario, y lo principal que el gobernador dio al capitão-mor en regimiento, y lo que más le encomendó, fue que en aquel viaje no hiciese presas ni tomadas, ni asaltase ningún navío, ni les diese caza, ni saliese en ningún puerto, salvo una persona o dos, y en todos los puertos a los que llegase diese presentes a los reyes y señores de la tierra...¹⁷

En algunas fuentes de la época se habla de la presencia de Magalhães entre los tripulantes de la empresa, pero su nombre no vuelve a aparecer después en ningún momento en el relato de la expedición,¹⁸ por lo que en líneas generales se acepta que el célebre marino luso no formó parte de la escuadra. No obstante de esto, José Manuel García dedica en su último trabajo un capítulo íntegro a demostrar la participación de Magalhães en el viaje a las Molucas comandado por Abreu.¹⁹

En cuanto a la fecha de salida, las fuentes tampoco se ponen de acuerdo,²⁰ pero por suerte contamos con un documento bastante concluyente que es el registro de la partida del propio Afonso de Albuquerque, que la sitúa en noviembre de 1511.²¹ Así pues, se botaron las naves y el recorrido desde Malaca hasta Amboina discurrió sin mayores incidentes, obedeciendo a las indicaciones dadas por Albuquerque. O al menos para Abreu, ya que Serrão sufrió un naufragio en el sudeste de la isla Sapudí, colindante a la isla de Java.²² Capitán y tripulación tuvieron que navegar desde allí

¹⁶ LOPES DE CASTANHEDA, 1833, p. 256. Especialmente relevante entre estos pilotos fue Francisco Rodríguez, autor del *Livro* (1512-1515), obra que puede ser considerada el primer atlas del mundo moderno. En él encontramos la primera representación cartográfica de las Molucas producida por un europeo, a partir de su experiencia en este viaje y de los datos proporcionados por los navegantes de la zona. Sobre el *Livro* véase: GARCIA, 2008.

¹⁷ LOPES DE CASTANHEDA, 1833, p. 257.

¹⁸ Barros, por ejemplo, no lo menciona en ningún momento. Tampoco Lopes de Castanheda. Argensola, por su parte, dice claramente que Hernando de Magalhães participó en la expedición. ARGENSOLA, 1609, p. 6. Véase MORENO MADRID, 2017.

¹⁹ Véase GARCIA, 2019, p. 66-86.

²⁰ Entre los grandes cronistas portugueses de la época, Fernão Lopes de Castanheda, señala que la armada partió en diciembre de 1511, mientras que Gaspar Correia la sitúa acertadamente en noviembre. CORTESÃO, 1974, p. 285. Navarrete, por ejemplo, siguiendo los textos de Martínez de la Puente, Argensola y Antonio de San Román, erró por un margen más amplio situando la partida de la expedición "hacia el año 1510". FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, 1837, p. 27. La idea de que la armada partió en diciembre de 1511 aún puede encontrarse en textos actuales. Véase MORENO MADRID, 2017.

²¹ Concretamente, en torno al día 5. GARCIA, 2019, p. 78.

²² PIRES, RODRIGUES & CORTESÃO, 2005, p. 83; MORENO MADRID, 2017.

hasta las Islas de Banda en las embarcaciones de sus compañeros, y una vez allí se adquirió una nueva nave para ellos.²³

Tras cargar las bodegas con clavo, nuez moscada y macis, partieron nuevamente en dirección a Malaca, donde desembarcaron en septiembre de 1512.²⁴ Pero no todos regresaron. Parece que el primer naufragio de Serrão no era sino premonitorio de un segundo siniestro, esta vez con consecuencias difícilmente solucionables. En el transcurso del viaje de regreso la escuadra se vio sacudida por una violenta tormenta, que desvió el navío de Serrão y lo hizo encallar en las islas Lucopino o Lucipara, así llamadas en honor a sus únicos habitantes: tortugas.²⁵ La fortuna de Serrão y sus hombres mejoró una vez desembarcados en la desértica isla, pues a ella arribó un grupo de bucaneros malayos a los que asaltaron (aun siendo solo nueve o diez portugueses) y robaron el navío. Parece que Serrão se apiadó de sus víctimas y aceptó llevarlos a bordo, siempre que a cambio le indicaran el camino para regresar a Amboina, concretamente a un puerto conocido como Rucutelo.²⁶

3. FRANCISCO SERRÃO EN TERNATE

Nuevamente en las Molucas Serrão y sus hombres se enzarzaron en varias escaramuzas locales, alcanzando cierto reconocimiento entre los oriundos. Sus “hazañas” acabaron por llegar a oídos del sultán de Ternate (*Kechil Boleif*), que advertido de su presencia en Amboina ordenó que los trajeran ante su presencia, pretendiendo valerse de ellos en sus disputas con el sultán de Tidore.²⁷ Según las crónicas de la época, en la isla fueron recibidos prácticamente como deidades; por un lado, debido a su aspecto exótico y sus resplandecientes armas, y por otro, debido a una profecía local que auguraba la venida de unos extraordinarios guerreros, circunstancia que fue bien aprovechada por los portugueses para reforzar su status.²⁸

Tan halagüeño panorama acabó por seducir a los lusos, que resolvieron asentarse en la isla. En estos términos recoge Gaspar Correia en sus *Lendas da India* el reconocimiento alcanzado por Serrão en Ternate: “[...] Francisco Serrão se perdió en la isla de Ternate, [...] donde se desenvolvió de tal manera con la gente de aquella tierra y con el propio rey que era él quien gobernaba y mandaba las islas”.²⁹

Esta imagen de Serrão dominando Ternate se antoja algo mítica y propagandística por parte de las fuentes portuguesas. Así lo cuestiona Veiga Frade, que identifica

²³ Ibidem. BARROS, 1777, p. 585.

²⁴ GARCÍA, 2019, p. 80.

²⁵ MORENO MADRID, 2017.

²⁶ Ibidem. BARROS, 1777, pp. 589-590; ARGENSOLA, 1609, p. 7.

²⁷ Ibidem. BARROS, 1777, pp. 589-591; ARGENSOLA, 1609, p. 7.

²⁸ BARROS, 1777, pp. 592-595; Véase MORENO MADRID, 2017.

²⁹ CORREIA, 1860, p. 280.

esa idea de Serrão gobernando en nombre del rey de Ternate como una mera propaganda de la corona portuguesa, intentando transmitir la imagen de una nación “fuerte y llena de vitalidad”, con dominios a lo largo y ancho del globo, reforzando la imagen imperial.³⁰

Durante el tiempo que Serrão permaneció en Ternate, fueron varias las expediciones lusas que se enviaron a las Molucas, y que pudieron tener algún contacto con él: Antonio de Miranda y Azevedo junto a Diogo Borges (1513), Antonio de Miranda (1515), Alvaro Coelho (c. 1515-1517), Tristão de Meneses (1518-1519)³¹ y finalmente los hermanos de Brito (1521), de los que hablaremos más adelante.

Así pues, parece que Serrão se convirtió en un valioso punto de contacto de la India portuguesa con las Molucas, salvaguardando y facilitando las relaciones comerciales con los oriundos, y rechazando regresar a Malaca en alguna de las naves portuguesas que alcanzaron su paradisiaca residencia.

4. EL REGRESO DE MAGALHÃES

Y mientras Serrão se hacía a su nueva realidad en las Molucas, nuestro protagonista más célebre, Fernão de Magalhães, volvía a casa. Tanto si había participado en la expedición a las Molucas como si había permanecido en tierra, Magalhães se embarcó en Malaca el 11 de enero de 1513, llegando a Lisboa hacia mediados del mismo año.³² Señalan Barros y Castanheda que en esta misma armada viajó Antonio de Abreu,³³ uniendo el destino de estos personajes hasta el final, pues falleció en una escala en las Azores, antes de alcanzar el Portugal continental.³⁴

Magalhães estaba convencido de que su presencia en varios sucesos destacados en la India serviría de aval para que Don Manuel I lo colmase a su regreso con grandes recompensas y atenciones; y no podía estar más equivocado. La consideración regia brilló por su ausencia, y al poco tiempo de su regreso se vio obligado a buscar el reconocimiento embarcándose de nuevo, esta vez en una expedición militar a Azamor, en Marruecos, ciudad que se había negado a pagar el tributo que debía a Portugal. El lance se saldó con una rodilla herida de gravedad, la pérdida de su caballo y un retorno a la patria sin haberse ganado el favor del monarca.³⁵ Este no solo no le

³⁰ VEIGA FRADE, 1998, p. 97.

³¹ Para un profundo análisis de estas expediciones a partir de registros documentales véase *Ibidem*, pp. 85-93.

³² GARCIA, 2019, p. 82.

³³ *Ibidem*, pp. 83-84.

³⁴ PIRES, RODRIGUES & CORTESÃO, 2005, n. 1.

³⁵ Además, Magalhães se vio envuelto en una intriga que no favoreció en nada su relación con don Manuel I, siendo acusado de comerciar ilícitamente con ganado y venderlo a sus enemigos. GARCIA, 2019, pp. 98-99.

otorgó ningún beneficio especial, sino que hacia 1516 o 1517 le denegó un aumento de *moradia*, que es una especie de pensión que tenía los hidalgos portugueses, de 100 *reais*.³⁶

Humillado y afligido, el marino portuense³⁷ empezaba a considerar otras vías para ganarse la fama y fortuna que creía merecer. Conseguirlas valiéndose de los recursos de sus vecinos ibéricos acabó por convertirse en una idea muy seductora, pues tenía algo que ofrecer que sin duda interesaría al flamante monarca castellano. Su idea comenzó a tomar forma gracias a una lejana carta que recibió en 1515:³⁸ la de Francisco Serrão. La existencia de esta misiva, que se encuentra en la misma génesis del gran viaje que finalmente emprendió Magalhães en 1519, es recogida por João de Barros en su *III Década da Asia* en estos términos:

Además de escribir al rey, escribió a sus amigos y principalmente a Fernão de Magalhães, con quien ya había trabado amistad en la India y Malaca. Y por dar mayor trascendencia a su viaje, exageró la dificultad del mismo, doblando la distancia que separaba aquellas islas de Malaca, dando a entender que había descubierto otro Nuevo Mundo más grande, más remoto y más rico del que descubriera el Almirante Dom Vasco da Gama.³⁹

Y resulta curioso como Barros hace referencia a cómo esta carta sirvió para que Magalhães comenzase a pensar esa expedición a las Molucas por la vía occidental y como la consecución de su objetivo no fue muy del agrado de Portugal: “De estas cartas⁴⁰ comenzó este Fernão de Magalhães a tomar nuevos conceptos, que le causaron la muerte, y metieron a este reino en algún disgusto, como luego veremos”.⁴¹

En la misma línea lamentaba Fernão Lopes de Castanheda los derroteros que acabó tomando la relación entre Serrão y Magalhães:

Y este Francisco Serrão fue el que mandó información del Maluco a Fernão de Magalhães, que hizo después traición a la Casa Real de Portugal, queriendo evitar su conquista de estas islas y dárselas a la corona de Castilla, metiendo en la cabeza a Carlos V, emperador y rey de ella, que estaban en la repartición del mar que correspondía a Castilla.⁴²

³⁶ *Ibidem*, pp. 100-107.

³⁷ Muchos y diversos son los lugares que han reclamado la distinción de cuna de Fernão de Magalhães. José Manuel García esclareció finalmente que su ciudad de nacimiento fue Oporto. GARCIA, 2019, pp. 26-45.

³⁸ Serrão habría enviado la carta en 1514, pero solo habría llegado a Portugal en 1515. *Ibidem*, p. 111 y 118. En el texto recogemos únicamente los aspectos más señalados de este flujo de misivas, que, por supuesto, es mucho más complejo. Sobre él, véase: GARCIA, 2019, pp. 111-120

³⁹ BARROS, 1777, p. 599.

⁴⁰ Barros habla de cartas en general, pero García solo pudo identificar el recorrido de una, la primera, que recibió Magalhães en 1515. GARCIA, 2019, pp. 111-120.

⁴¹ BARROS, 1777, p. 600.

⁴² LOPES DE CASTANHEDA, 1833, p. 289.

Como no podía ser de otro modo, Magalhães escribió de vuelta a su lejano amigo, aunque debido a sus asuntos en Lisboa y Marruecos no lo hizo hasta el año 1516.⁴³ Según João de Barros, en sus cartas⁴⁴ decía que “pronto se vería con él, y que cuando no fuese por la vía de Portugal, sería por la vía de Castilla, porque en tal estado andaban sus cosas; por tanto, que lo esperase allí”.⁴⁵

5. LA EXPEDICIÓN DE LOS HERMANOS DE BRITO Y LA MUERTE DE SERRÃO

La carta, o cartas, que Magalhães envió a Serrão en respuesta solo fueron encontradas años después, cuando el marino ya había sucumbido a manos de las huestes de Lapu-Lapu en Mactán. El responsable del hallazgo fue Antonio de Brito, nombrado capitán de la fortaleza de Maluco entre 1522 y 1526,⁴⁶ cuya llegada a las islas vino motivada, supuestamente, por los deseos de D. Manuel I de frenar el avance de la armada magallánica. Así, sabiendo el monarca luso del viaje comandado por aquel vasallo sedicioso,

quiso atajarle mandando una armada a estas islas [las Molucas] por la vía de la India, para que prendiese a Fernão de Magalhães si allí llegase. Y para esto escogió a un hidalgo llamado Jorge de Brito [...], por confiar que lo haría bien, y le dijo que guardase muy secretamente su determinación, y que no la confiase a nadie antes de llegar a la India. Le dijo además que haría una fortaleza en una de las islas de Maluco, donde mejor le pareciese, y le dio quinientos hombres para llevar a Maluco, y artillería y municiones para esta fortaleza, así como oficiales que en ella sirviesen. Y todos estos oficios dio el rey a quien Jorge de Brito le pidió que los diese, y por no ser descubierto para donde iba Jorge de Brito decía en todas las provisiones de los oficios que eran para donde Jorge de Brito fuese. Y para el rey encubrir aún más su ida [la de Jorge], difundió que iba a hacer una fortaleza en la isla de Sumatra [...]. Pero, sobre todo, le dio la capitania mayor de la armada que aquel año de veinte [1520] había de ir a India.⁴⁷

Según Lopes de Castanheda, la armada comandada por Jorge de Brito zarpó el 6 de mayo de 1521.⁴⁸ Las pruebas documentales de su nombramiento como *capitão-mor* de la armada no aparecen en los libros de *Chancelaria* de D. Manuel I, y tampoco en los de D. João, por lo que las fuentes narrativas, destacando el texto citado de Castanheda, serían la única prueba testimonial de esta iniciativa de D. Manuel I.⁴⁹

⁴³ José Manuel García propone la fecha de 24 de abril de 1526 para el envío de la respuesta. GARCÍA, 2019, p. 122.

⁴⁴ Magalhães podría haber enviado una carta más a Serrão en 1516, que habría llegado a Ternate en la expedición de Tristão de Meneses. *Ibidem*.

⁴⁵ BARROS, 1777, p. 623.

⁴⁶ VEIGA FRADE, 1999, p. 176.

⁴⁷ LOPES DE CASTANHEDA, 1833, p. 190.

⁴⁸ *Ibidem*, p. 233.

⁴⁹ VEIGA FRADE, 1998, p. 155.

De lo que no hay duda es de que Jorge de Brito fue muerto en combate con poblaciones nativas de Achém,⁵⁰ sucediéndole en el cargo de capitán de la fortaleza del Maluco su hermano, esgrimiendo como aval unas cartas de sucesión en las que se mencionaba su nombre, las cuales había encontrado en el navío de Jorge.⁵¹

El 13 de marzo o de mayo de 1522 llegó Antonio de Brito a Tidore,⁵² con el objetivo de cumplir su misión como capitán y levantar un fuerte en aquellas indómitas islas. No tardó en ejecutar su compromiso de reforzar las posiciones lusas, poniendo la primera piedra del fuerte de S. João de Ternate el 24 de junio de 1522.⁵³ Por otro lado, si a los de Brito se les había encargado “sabotear” la expedición de Magalhães, Antonio había llegado tarde, pues la *Victoria* navegaba ya en dirección a Sanlúcar. Así y todo, se las ingenió para apresar a los rezagados de la nao *Trinidad* que encontró en Tidore, entre los que se contaban Gonzalo Gómez de Espinosa, Juan de Campos, Diego Arias y Alonso Genovés. Fueron estos los primeros en estrenar la flamante fortaleza de Ternate.⁵⁴

Antonio de Brito encontró la correspondencia de Serrão en Ternate,⁵⁵ pero no a su autor. La muerte de este peculiar personaje aparece reflejada en diversas fuentes, sin que exista un consenso total sobre como ocurrió realmente. Antonio Pigafetta, por ejemplo, señala en la entrada del 8 de diciembre de 1521 que no habían pasado ocho meses desde la muerte de un tal Francisco Serrano, que había sido envenenado con hojas de betel en Tidore cuando fue a comprar clavo, en una conspiración en la que estuvieron implicados los reyes de ambas islas. Concreta además que murió al cabo de cuatro días, y que dejó allí una mujer que había tomado como esposa en Java Mayor y doscientos *bahar* de clavos.⁵⁶

João de Barros, por su parte, refiere:

Al tiempo que Antonio de Brito llegó a estas islas [las Molucas] murió el rey Boleif de Ternate, y se decía que su muerte había sido a causa de la ponzoña, industriada por los moros que andaban en aquel trato del clavo; viendo cuanto este rey deseaba tener allí fortaleza, y cuanto perdían ellos si así fuese. Siendo ya a este tiempo, pocos días antes del fallecimiento del rey, fue muerto Francisco Serrão, y también por medio de los moros; y según supieron después los nuestros, casi al mismo tiempo que mataron a Fernão

⁵⁰ BARROS, 1777, p.535. El episodio que le costó la vida a Jorge de Brito es minuciosamente relatado por el propio João de Barros entre las páginas 535 y 550.

⁵¹ Veiga Frade señala la extrañeza de este suceso, que despertó el recelo de buena parte de la tripulación. En VEIGA FRADE, 1998, pp. 93-94.

⁵² *Ibidem*, p. 94.

⁵³ BARROS, 1777, p. 621.

⁵⁴ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, 1837, p. 102.

⁵⁵ “[Las cartas de Magalhães] se encontraron entre algunos papeles, que quedaron allí por la muerte de Francisco Serrão en Maluco, las cuales Antonio de Brito mandó recoger, y eran respuestas de las que Francisco Serrão le escribía”. En BARROS, 1777, p. 623.

⁵⁶ PIGAFETTA & RIQUEL (Trad.), 2019, pp. 227-228.

de Magalhães. Parece que no permitió Dios que ambos se vieran los rostros, ni que vieran los nuestros, por ser ellos causa de lo que después sucedió a este reino.⁵⁷

Finalmente, encontramos un testimonio sobre la muerte de Serrão en la investigación que se hizo el 25 de agosto de 1523 en Tomar a varios personajes destacados, con la cuestión del descubrimiento de las Molucas como asunto central.⁵⁸ La declaración que nos interesa es la de Bartolomeu Gonçalves, que reza:

[...] Y el dicho rey de Pacham (Bacham o Batiam) mandó a su hija (casada con el rey de Ternate), que le diese ponzoña al rey de Maluco y a Francisco Serrão, al cual se la dio inmediatamente. Y ambos murieron en un día.⁵⁹

Parece que lo único que se puede sacar en claro de los diferentes testimonios es que la causa de la muerte de Serrão fue el envenenamiento, y que probablemente se produjo en un contexto de guerrilla local con algún jefe rival de Ternate, quizá el de Tidore o el de Pacham.⁶⁰

Sea como fuere, cuando António de Brito llegó a Ternate no encontró resto humano alguno de Serrão, ni siquiera una sepultura.⁶¹ Fue entonces, desempeñando su labor de capitán, cuando descubrió la correspondencia entre Serrão y Magalhães, y juzgándola de gran importancia, decidió hacerla circular fuera de la isla, permitiéndonos conocer este fundamental capítulo del viaje concebido por Magalhães.

6. CARTAS PARA UN HITO

Pero ¿qué contenía esta correspondencia que intercambiaban Serrão y Magalhães que era tan relevante? Pues en la carta que viajó de Ternate a Portugal entre 1514 y 1515 podría encontrarse la primera estimación posicional de las Molucas, elemento clave para trazar una nueva línea de demarcación entre Castilla y Portugal, la cual se

⁵⁷ BARROS, 1777, p. 610. Navarrete se hace eco únicamente de Barros para relatar este acontecimiento: “Parece que Serrano, según refiere Barros, murió emponzoñado por los moros hallándose en Ternate, casi al mismo tiempo que Magalhães fue muerto en la isla de Mactán, sin lograr por tan fatal acontecimiento verse y reunirse ambos en las Molucas, como esperaban y tenían concertado”. En FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, 1837, p. 74.

⁵⁸ GARCIA, 2019b, p. 26.

⁵⁹ CORTESÃO, 1979, n. 50.

⁶⁰ Según Denucé, la muerte de Serrão habría tenido lugar a raíz de intrigas orquestadas por Tristão de Meneses, que a su llegada a Ternate habría sido atacado por Serrão y los locales, muriendo en batalla siete u ocho de sus hombres. Así, ante el temor de que Serrão acogiera a la armada de Magalhães por su amistad con él, Tristão de Meneses habría dispuesto su eliminación. Esta hipótesis es ampliamente rechazada. CORTESÃO, 1979, n. 50.

⁶¹ Refiere Pigafetta: “El rey de Ternate quería darle sepultura siguiendo su rito, pero tres servidores suyos que eran cristianos no lo consintieron”. PIGAFETTA & RIQUER (Trad.), 2019, pp. 227-228.

había hecho necesaria a raíz de la expansión portuguesa en el sudeste asiático; es lo que se conocería después como el antimeridiano.⁶²

No debemos olvidar que la llegada a las Molucas de Abreu y Serrão levantaba algunas cuestiones sobre los términos firmados en el Tratado de Tordesillas de 1494, que solo atendía a la división del mundo en el hemisferio occidental. Consecuentemente, ambas coronas ibéricas se afanaron en probar que las Molucas se encontraban en su zona de influencia.⁶³ A pesar de la imposibilidad de calcular con precisión las coordenadas longitudinales,⁶⁴ en 1529 se firmó el Tratado de Zaragoza, por el cual se establecía un antimeridiano en el hemisferio oriental; no es menester mencionar que esta línea apenas guardaba correlación con aquella trazada en 1494.⁶⁵

Siguiendo el texto de João de Barros en el que refería que Serrão duplicaba la distancia entre Malaca y Ternate para engrandecer su hazaña,⁶⁶ el marino portugués habría colocado las Molucas, sin lugar a dudas, en el lado castellano de la potencial raya de demarcación. No obstante, a la par de esto, estaba concediendo a Magalhães el acceso a una fuente primaria, datada en 1514, en la que se situaba el codiciado archipiélago en el lado castellano, aunque no hubiese método científico alguno implicado en sus cálculos.

La relevancia de Serrão en la problemática en torno a la repartición del mundo entre Castilla y Portugal se mantuvo vigente tras su muerte. Así lo refleja Gonzalo Gómez de Espinosa en Valladolid a 2 de agosto de 1527, en el testimonio que dio junto a Ginés de Mafra y León Pancaldo:

Que ninguna armada de Portugal, ni otro príncipe cristiano había ido allí ni tomado posesión antes que la nuestra; solo se supo que había estado un Francisco Serrano, grande hombre de navegación; y muy amigo de Magalhães, el cual con temor y desagrado del Rey de Portugal y de sus gentes huyó de Malaca en un junco de los que solían ir a comerciar en Maluco. Moró en Tidori, a cuyo rey había dicho muchas veces apretándole la mano, que aquellas islas eran del Rey de Castilla.⁶⁷

Si bien las palabras de Gómez de Espinosa están plagadas de errores de la más diversa índole, vienen a reflejar el aprovechamiento que la corona castellana pudo sacar a la figura de Serrão y su relación con Magalhães para sumar enteros para su causa. Mientras que Portugal podía esgrimir a Serrão como prueba de su presencia en las Molucas antes de la llegada de la flota magallánica, Castilla se valía de su

⁶² MORENO MADRID, 2017.

⁶³ *Ibidem*.

⁶⁴ La longitud solo pudo ser medida de forma precisa en el siglo XVIII, con el desarrollo de cronómetros marítimos. Véase SOBEL, 1995; DUNN & HIGGIT, 2014. Aun así, la expedición de Magalhães tuvo el problema de la longitud en su mismo núcleo. De hecho, Henrique Leitão la denomina muy acertadamente “la expedición de la longitud”. En LEITÃO, 2019, pp. 1-18.

⁶⁵ MORENO MADRID, 2017. Sobre las dificultades diplomáticas a la hora de trazar los meridianos de repartición del mundo véase BARRERO GARCÍA, 1993.

⁶⁶ Véase nota 39.

⁶⁷ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, 1837, p. 371.

relación con Magalhães para convertirlo en adalid de Carlos I en aquellas islas. Para finalizar, destacar que la gran influencia de la carta de Serrão en la génesis de la expedición magallánica es puesta de manifiesto por el propio Magalhães. Cuando el 2 de marzo de 1518 se personó ante Carlos I, Fernão de Magalhães portaba un planisferio,⁶⁸ quizá un ejemplar del *Itinerario* de Ludovico de Varthema, y, por supuesto, la carta de Francisco Serrão.⁶⁹

7. CONCLUSIÓN

No es posible entender el origen de la expedición magallánica sin detenerse en la historia de Francisco Serrão y en los años que Magalhães pasó en la India portuguesa. Mientras que, como hemos visto, en la historiografía portuguesa la relevancia de Serrão ha conseguido hacerse un hueco en los relatos sobre el viaje de Magalhães y Elcano, en la historiografía española es extraño encontrar trabajos que remitan a estos sucesos.

Y es difícilmente comprensible, pues la relación que unía a estos dos hombres, y las cartas que de ella se derivaron, fueron elemento clave en la consolidación del proyecto que algunos años después emprendió Magalhães. Como hemos señalado, habría sido Serrão quien sugirió por primera vez a Magalhães que las islas caían del lado castellano. Además, esos documentos se convirtieron en poderosos argumentos para que Magalhães sustentase su propuesta ante Carlos I.

Así pues, reconstruyendo los sucesos a partir de las fuentes portuguesas de la época, este texto pretende colocar a Serrão y su relación con Magalhães en el lugar que merece en el relato de la expedición a las Molucas de 1519: en la génesis y origen del mismo.

BIBLIOGRAFÍA

Argensola, Bartolomé Leonardo de, *Conquista de las Islas Malucas*, Madrid, Alonso Martín, 1609.

Barrero García, Ana, “Problemas en torno a la aplicación de la línea de demarcación: la cuestión de las Molucas”, *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*, n.º 5, 1993, pp. 61-91.

⁶⁸ Este planisferio pudo ser el célebre Kunstmann IV, atribuido a Jorge Reinel con la posible colaboración de Pedro Reinel, o bien otro “plano esférico” por el que se pagaron 4500 maravedies y que aparece referido en los costes de la armada, MORENO MARTÍN, 2019, p. 50.

⁶⁹ GARCIA, 2019, p. 108.

- Barros, João de, *Decadas da Asia*. v. III, Lisboa, Regia Oficina Tipográfica, 1777.
- Cândida Liberato, Maria, “Contribuição para o conhecimento de Garcia de Orta”, *Revista de Ciências Agrárias*, Lisboa, 2011, v. 34, n. 1, pp. 110-119.
- Carita, Rui, *História da Madeira: Povoamento e produção açucareira (1420-1566)*, Região Autónoma de Madeira, Secretaria Regional de Educação, Juventude e Emprego, 1989.
- Correia, Gaspar, *Lendas da India*, v. 2, Lisboa, Tipografia da Academia Real das Ciências, 1860.
- Cortesão, Armando, *Esparsos*, v.1, Coimbra: Universidade de Coimbra, 1974.
- Diffie, B. W. y Winius, G. D., *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1977.
- Dunn, Richard y Higgitt, Rebecca. *Finding Longitude*, London, Collins, 2014.
- García Meloço-Silvestre, António Abel; PESSOA VIEIRA, Duarte Nuno; Ferreira de Castro, Maria João Padez (Coord.), *Orações da Spiência da Faculdade de Medicina: 1845-2000*, Coimbra, Universidade de Coimbra, 2001.
- Garcia, José Manuel, *Fernao de Magalhaes. Herói, traidor ou mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo*, Lisboa, Manuscrito, 2019.
- Garcia, José Manuel, “Documentos existentes em Portugal sobre Fernão de Magalhães e as suas viagens”, en *Abriu*, n.º 8, pp. 15-33, 2019b.
- Garcia, José Manuel, *O livro de Francisco Rodrigues: o primeiro atlas do mundo moderno*, Porto, Universidade do Porto, 2008.
- Gaspar Rodrigues, Vítor Luis y Oliveira e Costa, João Paulo, *Conquista de Malaca, 1511. Campanhas de Afonso de Albuquerque*, v. 2, 2012.
- Gomes, Artur Levy, *Esboço da história de Macau: 1511 a 1849*, Macao: Repartição Provincial dos Serviços de Economia e Estatística Geral, 1957.
- Guedes, Max Justo, *A viagem de Pedro Alvares Cabral e o descobrimento do Brasil, 1500-1501*, Lisboa, Academia de Marinha, 2003.
- Jarnagin, Laura (ed.), *Culture and Identity in the Luso-Asian world*, v. 2, Singapur, Institute of Southeast Asian Studies, 2012.
- Leitão, Henrique, “Prefacio”, en Zweig, Stefan, *Fernão de Magalhães*, Lisboa, Aletheia, pp.1-18.
- Lopes de Castanheda, Fernão, *Historia do descobrimento e conquista da India pelos portugueses*, v.4-5, Lisboa, Tipografia Rolandiana, 1833.
- Moreno Madrid, José María, “En torno a la expedición de António de Abreu y Francisco Serão (1511-1521)”. *Filipinas y el Pacífico: De los viajes por mar a los viajes por la red. Hacia la construcción de una herramienta de aprendizaje en línea*, Nº de Referencia: 219. Proyecto Innova-Docentia 2016-2017, 2017.
- Moreno Martín, José María, “Los mapas del viaje de Magalhães y Elcano: bocetos de un nuevo mundo”, en *Fuimos los primeros. Magalhães, Elcano y la Vuelta al Mundo*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2019.
- Fernández de Navarrete, Martín, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, v. 4, Madrid, Imprenta Nacional, 1837.

- Pigafetta, Antonio y Riquer, Isabel (Trad.) *La primera vuelta al mundo*, Madrid, Alianza Editorial, 2019.
- Pintado, Manuel Joaquim, *Portuguese documents on Malaca: 1509-1511*, Kuala Lumpur: National Archives of Malasia, 1993.
- Pires, Tome; Rodrigues, Francisco y Cortesão, Armando (Ed.). *The Suma Oriental of Tomé Pires: an account of the east, from the Red Sea to China, written in Malacca and India in 1512-1515 and The Book of Francisco Rodrigues*, v.1, Nueva Delhi y Chennai, Asian Educational Services, 2005.
- Ravenstein, E. G. (Ed.), *A Journal of the First Voyage of Vasco da Gama, 1497-1499*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010.
- Soares Pereira, Moacir, *Capitães, naus e carabelas da armada de Cabral*, Coimbra, Separata da Revista da Universidade de Coimbra, 1979, v. 27, pp. 31-134.
- Sobel, Dava, *Longitude. The True Story of a Lone Genius Who Solved the Greatest Scientific Problem of His Time*, London, Fourth State, 1995.
- Subrahmanyam, Sanjay, *The career and legend of Vasco da Gama*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997.
- Subrahmanyam, Sanjay, *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A political and economic history*, London and New York, Longman, 1993.
- Veiga Frade, Florbela, *A presença portuguesa nas ilhas de Maluco, 1511-1695*, Universidade de Lisboa, Tese de Mestrado, 1999.

EL OBJETIVO DE LA ESPECIERÍA Y LA IMAGEN DEL MUNDO EN CASTILLA Y PORTUGAL: EL IMPACTO DEL PROYECTO Y LA EXPEDICIÓN DE MAGALLANES

Jesús M.^a Porro Gutiérrez

Universidad de Valladolid

porro@fyl.uva.es

1. INTRODUCCIÓN

Una vez transcurrida la primera década de las exploraciones castellanas por el Caribe y la costa septentrional de Suramérica, y al mismo tiempo que los portugueses comenzaron a afirmar su presencia en el litoral brasileño, empezaba a vislumbrarse la singularidad de América como un nuevo continente. Tras las diversas expediciones de Colón, Ojeda, De la Cosa, Yáñez Pinzón, Vespucio y otros,¹ que contribuyeron a un mejor conocimiento de la realidad americana perfilando el litoral atlántico del Nuevo Mundo, a la par que se organizaba la empresa de implantación en las nuevas tierras, cobró fuerza la idea de buscar un paso hacia la Especiería; puesto que los portugueses habían consolidado la ruta africana y ya habían llegado a la India, acercando sus bases hacia el Extremo Oriente, urgía a la corona castellana encontrar una ruta alternativa para acceder a las ricas y codiciadas islas del Maluco por la vía de occidente.

Durante la primera década del siglo XVI los estados ibéricos disponían de dos variantes respecto al material cartográfico que podían utilizar como guía y apoyo de sus descubrimientos, exploraciones, rutas comerciales y asentamientos: por un lado

¹ RAMOS, 1981. Para las cuestiones técnicas sobre navegación, GARCÍA FRANCO, 1947.

las elaboraciones teóricas y eruditas de humanistas de finales del siglo XV (al estilo de Toscanelli, tomando como base a Ptolomeo), en algunos casos matizadas y corregidas por cartógrafos o navegantes como Martellus o Behaim, y por otro las novedosas aportaciones y correcciones efectuadas por diversos pilotos y cartógrafos (Colón, La Cosa, Vesputio y otros anónimos), que contribuirían en gran medida al proceso de reordenación mental sobre el Nuevo Mundo y la realidad geográfica universal. Un ejemplar intermedio sería el de la *Introducción a la Cosmografía* de Waldseemüller fruto de la síntesis de las noticias de los viajes de Vesputio y los planteamientos teóricos de los geógrafos del *Gymnasio Vosgense* de la ciudad de Saint-Dié.²

2. LOS PRIMEROS PROYECTOS A LA BUSCA DE LA ESPECIERÍA

La rivalidad luso-castellana había sido suavizada con la firma del correspondiente tratado en Tordesillas (1494), delineándose teóricamente el límite de las áreas de influencia en el Atlántico, pero en principio nada se dijo sobre el ámbito del Extremo Oriente, estando unos y otros interesados en acceder a las ricas islas de las Especies e incorporarlas a su soberanía.³

Hacia 1506 había ya un modesto pero interesante conocimiento de la fachada atlántica americana, más claro en el espacio caribeño-antillano y algo más difuso desde la costa brasileña del cabo de San Roque hacia el sur. Evidentemente el segundo ámbito resultaba más familiar para los portugueses y el primero para los castellanos. Poco antes, la corona castellana –representada en la regencia de Fernando– promovió un proyecto de acceso a las islas de las especias, intentando forzar un paso por algún lugar de las nuevas tierras exploradas al oeste; con la esperanza de alcanzar un fin exitoso se reunieron en las Juntas de Toro los navegantes de mayor peso específico del momento, Vicente Yáñez Pinzón y Américo Vesputio, con el rey Fernando, pero diversas dificultades de política interna dilataron el proyecto. En las nuevas Juntas de Burgos, de marzo de 1508, los citados pilotos bajo la autoridad del Rey y la supervisión de Fonseca delinearon las líneas generales del nuevo plan.

Por motivos no sólo culturales sino también comerciales italianos, flamencos y alemanes se interesaron por los descubrimientos de castellanos y portugueses, intentando plasmarlos en sus mapas; al margen de las copias o sustracciones fraudulentas (al estilo de los ejemplares conocidos como Cantino, Caverio, King-Hamy, Kunstmann II, Oliveriana y Maggiolo de Fano), el primer mapa producido fuera del ámbito ibérico fue el de Contarini-Rosselli –por el cartógrafo y el impresor– de 1506, donde aparecían insertadas las nuevas tierras entre el mundo euro-africano y el Extremo

² Respecto a las elaboraciones cartográficas más destacadas desde Toscanelli a Waldseemüller vid. SANZ, 1962; PORRO, 1999; WOODWARD, 2007.

³ Sobre el particular CEREZO, 1994; CUESTA, 1974; GIL, 1998; HIDALGO, 1942; MANZANO, 1942; SÁNCHEZ, 2009; TEIXEIRA DA MOTA (ed.), 1975.

Oriente; un escenario parecido planteó Johann Ruysch en su diseño (también en abanico) de 1507-1508. Por entonces ya se había difundido el reciente ejemplar de la *Cosmografía* de Martín Waldseemüller, con sus consecuencias en lo relativo a la reordenación mental de la Geografía de la época.

La epístola que Vespuccio dirigiera al confaloniero perpetuo de Florencia, Pier Soderini, fechada en Lisboa el 4 de septiembre de 1504 contenía sus impresiones sobre los cuatro viajes que realizó al Nuevo Mundo al servicio de los monarcas de Castilla y Portugal.⁴ La misiva, traducida al francés, fue enviada al Duque Renato de Lorena, quien la hizo difundir entre los intelectuales del *Gimnasio Vosgense*; por aquel entonces ellos se ocupaban en la publicación de una versión latina de la Geografía de Ptolomeo y Waldseemüller estaba encargado de redactar la introducción (*Cosmographiae Introductio*),⁵ la carta fue traducida al latín e incluida en la introducción como apéndice, sustituyendo como destinatario a Soderini por Renato de Lorena. Waldseemüller diseñó un globo y un mapa del mundo,⁶ que acompañaba a su edición de la *Cosmographiae* (1507). La configuración del Orbe, en forma de planisferio cordiforme, acusa –en la parte superior– la división en los dos hemisferios y la parte sur del Nuevo Mundo recibe el nombre de América, sin duda en recuerdo de Vespuccio (quizás por su replanteamiento crítico sobre las nuevas tierras descubiertas). El Viejo Mundo sigue la concepción clásica, si bien mejorada con los datos aportados por las navegaciones portuguesas. Partiendo del planisferio base de Juan de la Cosa (1500) surgieron las variantes mencionadas (entre 1502 y 1506), siendo más evidente la influencia del Cantino y sobre todo el Caverio en el trazado de la parte americana (delineado y topónimos); menos clara es la posible influencia de los prototipos King-Hamy, Kunstmann II, Vesconte de Maggiolo y Oliveriana.⁷ En Waldseemüller se advierte un estrecho que separa las dos masas continentales y se reconoce el nuevo continente absolutamente independizado de Asia.

De las deliberaciones de Burgos se desprende que participaron también en las consultas Juan de La Cosa y Juan Díaz de Solís; para el nuevo cargo de Piloto Mayor (responsable del Padrón Real) se nombraba a Vespuccio, y además se proyectó un viaje de Yáñez Pinzón al Caribe, para buscar un paso hacia la Especiería, si bien en

⁴ Sobre el personaje y sus andanzas, LAGUARDA, 1982; VESPUCCI, 1986; GANDÍA, 1991; AVONTO, 1999 y CARACCI, 1999.

⁵ Vid. HARRIS, 1985; LEÓN-PORTILLA, 2007; HESSLER, 2008.

⁶ El único ejemplar que se ha conservado lo custodia la Library of Congress, USA, en el Thomas Jefferson Building, Washington.

⁷ Los ejemplares citados están depositados en las siguientes instituciones: el de La Cosa en el Museo Naval, Madrid; el Cantino en la Biblioteca Estense, Módena, Carte Geografiche, C.G.A.2; el Caverio en la Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE SH ARCH-1; el King-Hamy en la Biblioteca Huntington, San Marino (California), mss HM 45; el Kunstmann II en la Bayerische Staatsbibliothek, Handgezeichnete Karten, Cod. icon. 133; el Maggiolo en la Biblioteca Federiciana, Fano, Sala dei Globi; y la Oliveriana en la Biblioteca Oliveriana, Pésaro, Pergamene, n. 1940.

compañía de Solís;⁸ de forma complementaria, por la zona de Veragua y el Darién, se planteaba una política de envío de expediciones de exploración y creación de establecimientos permanentes, para apoyar el plan; La Cosa sería el hombre fuerte en ese ámbito.

Respecto a Pinzón y Solís, ambos navegaron por la costa de Honduras, tocando al SE de las Guanajas y explorando el territorio, remontaron la costa este de la península de Yucatán, hasta asomarse al golfo de México (punta de las Veras, cerca de la bahía de la Ascensión), pero extrañamente decidieron regresar (el viaje fue rápido, con escalas fugaces) sin conseguir resultados positivos. Las ideas geográficas aportadas con este periplo aparecen reflejadas en una carta de la zona antillana, atribuida a Andrés de Morales y publicada en la edición de las Décadas de Pedro Mártir de Anglería de 1511; es notable el intento de representar ininterrumpidamente todo el tramo costero comprendido entre el noreste brasileño y la Florida –aún no desarrollada como península– con la excepción del vacío en la zona noroeste del todavía muy pobre pero ya insinuado Golfo de México.

3. DE LA MAR DEL SUR AL RÍO DE LA PLATA

Tras la desilusión experimentada por los escasos resultados del viaje de Pinzón y Solís el plan de acceso a la Especiería quedó postergado por algún tiempo, pero con el descubrimiento del Mar del Sur por parte de Vasco Núñez de Balboa, cuya noticia llegó a la Corte en agosto de 1514, se recuperó el proyecto de expedición a las islas de las especias, siendo uno de los objetivos prioritarios en los trabajos de la Casa de la Contratación. Solís como hombre experimentado era la persona elegida que debía acceder al mar de poniente, recientemente descubierto en el Nuevo Mundo, buscando un paso navegable por la fachada atlántica hasta la zona de Castilla del Oro y luego adentrarse en el océano hasta alcanzar el límite calculado con los portugueses.

Desde los esfuerzos de Contarini-Rosselli y Waldseemüller se redobló en los sectores cultos europeos el deseo de conocer la geografía de las nuevas tierras descubiertas y en fase de exploración. Así el mapa de 1514, llamado de Leonardo da Vinci⁹ (por encontrarse entre sus papeles) recoge la imagen que se tenía del mundo americano, tras los descubrimientos del Mar del Sur y la Florida. Suramérica aparece muy recortada por la parte meridional (pensándose que el Pacífico y el Atlántico se unían) y entre la tierra de Centroamérica y la Florida –que muestra un delineado muy impreciso y aparece como una gran isla– se insinúa un gran paso hacia Cipango y Cathay, pues la incipiente idea del golfo mexicano aún no había trascendido (todavía no se había confirmado).

⁸ Vid. EZQUERRA, 1970.

⁹ MAJOR, 1865.

Los lusos continuaron sus exploraciones por el Atlántico sur y fruto del plan fue una expedición silenciada –que no obstante trascendió a los ambientes económicos y culturales de la época–, armada y financiada por Nuno Manuel (Mayordomo de la Real Hacienda) y Cristóbal de Haro (representante en Lisboa de la Hansa y la familia Függer),¹⁰ en la que participaron João de Lisboa y Estevão Frois, quienes partieron a finales de 1513¹¹ (regresando a Madeira en octubre del siguiente año) hacia el sur del Brasil; luego exploraron el estuario del Río de la Plata y quizá llegaron al golfo de San Matías, A la vuelta João diseñó un mapa en proyección polar que, aunque muy esquemático, resulta interesante y revelador.¹² Referencias indirectas de aquella empresa aparecieron en un folleto que constituía una gaceta económica (*Newen Zeitung ausz Pressilig Landt*),¹³ que los Függer publicaban ocasionalmente en hojas impresas para información de sus clientes y agencias, siendo un factor de la casa alemana en Madeira el primero en proporcionar la información pertinente –al regreso de João de Lisboa– a un amigo residente en Amberes.

En octubre de 1515 partió Solís de Sanlúcar, rumbo al sur, con la misión de indagar lo descubierto por los portugueses en el viaje de João de Lisboa y buscar un paso hacia las islas Molucas. Tras atravesar el océano, Solís llegó al Río de la Plata (Mar Dulce lo bautizó puesto que en algunas zonas carecía de salinidad) fondeando en la isla de Martín García; allí procedieron a un reconocimiento que sirvió para comprobar que en esa zona no había ningún estrecho; a continuación los expedicionarios fueron atacados por un grupo indígena y, tras morir su jefe, regresaron a España en septiembre de 1516.

Las noticias de lo descubierto por los hombres de João de Lisboa y los de Solís aparecieron en la cartografía de la época, en el primer y el segundo globo de Schöner, una carta portulana de Maggiolo de 1516, su atlas marítimo de 1519, el planisferio de Jorge Reinell, el mapa de Suramérica del Atlas Miller y el mapamundi de Lopo Homen.

El geógrafo alemán Johan Schöner publicó en 1515 una obra, acompañada de un globo terrestre, que recogía las noticias derivadas del viaje portugués al Plata; Suramérica aparece dividida, por un estrecho, de una tierra meridional a la que nombra “Brasillie Regio”; la Tierra de Santo Tomás indica, posiblemente, el Río de la Plata; también recoge la noticia del descubrimiento del Mar del Sur, delineando hipotéticamente la costa occidental de Suramérica. En el Caribe señala el pretendido paso hacia el Extremo Oriente. Poco después, en 1520, realizó una versión mejorada del globo,

¹⁰ Vid. GALLEZ, 1999.

¹¹ LAGUARDA, 1973, argumenta que la expedición tuvo lugar en 1511-1512.

¹² Fue incluido en su tratado marítimo de 1514, y se conserva en el Archivo Nacional, Torre do Tombo, Lisboa, Coleção Cartográfica, nº 166. Los entrantes del Amazonas y el Plata son evidentes en Suramérica y puesto que también figura el estrecho magallánico, GALLEZ, 1999, p. 103, sostiene que lo cruzó, pero no aporta evidencias al respecto.

¹³ Fue editado en Augsburg en 1515.

detallando las costas oriental y septentrional de Suramérica y distinguiendo entre un Brasil norteño en Suramérica y otro (el anterior, que ahora aumenta de tamaño) que denomina Brasilia Inferior.

La carta portulana de Vesconte de Maggiolo de 1516¹⁴ constituye casi un planisferio (refleja todo el espacio europeo, africano y americano, y un fragmento del asiático, siendo el límite oriental la costa occidental de la India); el delineado del territorio brasileño-platense es muy tenue, si bien el amplio entrante de la zona meridional resulta visible. En su Atlas marítimo de 1519¹⁵ hay una lámina atlántica que refleja en su parte occidental las Grandes Antillas, junto a la costa septentrional suramericana, y en la oriental, en el Río de la Plata, señala el litoral septentrional, el Cabo de Santa María con tres islas cercanas y otra más interior; además, se insinúa la desembocadura del río Uruguay.

En el planisferio de Jorge Reinel de 1519¹⁶ la costa suramericana termina en la vertiente norte del Río de la Plata y se ve parte del río Uruguay, el cartógrafo colocó tres islas cerca del cabo de Santa María (Punta del Este), posiblemente las tres de los Lobos de la expedición de Solís.

El mapamundi de Lopo Homen, también de 1519,¹⁷ representa el mundo como un vasto océano rodeado de masas continentales. En Suramérica, al sur del entrante que indica el Río de la Plata, se ubica un continente austral llamado Nuevo Mundo (clara influencia, si bien con otro nombre, de lo indicado en el primer globo terrestre de Schöner). En el atlas Lopo Homen-Reinel hay una notable carta con el delineado costero del Brasil,¹⁸ buena toponimia y detalles pictóricos en el interior, que señala también el entrante del Río de la Plata.

4. LOS PORTUGUESES EN LEVANTE: DE LA INDIA AL EXTREMO ORIENTE

Tras la exitosa expedición de Vasco da Gama hacia la India (1497-1498) el principal objetivo portugués en ese ámbito consistió en organizar las empresas comerciales y consolidar su presencia en el territorio; para ello los lusos tuvieron que forzar la

¹⁴ Formaba parte del Atlas portulano editado en Nápoles y se conserva en la Huntington Library, San Marino, California, HM 427.

¹⁵ Lo custodia la Bayerische Staats Bibliothek, Munich, Hss, Cod. Icon. 135.

¹⁶ El original se encontraba en la Wehrkreisbücherei de Munich y desapareció en 1945; hacia 1843 Otto Progel realizó una copia que se conserva en la Bibliothèque Nationale de France, Paris, Cartes et Plans, GE AA 564 (RES). Para la cartografía portuguesa de la época, CORTESÃO y TEIXEIRA DA MOTA, 1987; el mapa mencionado aparece reproducido y comentado en el tomo I, estampa 12, pp. 37 y 38.

¹⁷ Se trata de un planisferio circular que forma parte del Atlas Náutico conocido como Miller (fruto de la colaboración entre Lopo Homen y los Reinel), custodiado también en la Bibliothèque Nationale de France, Cartes et Plans, GE AA 640 (RES). Reproducido y comentado en CORTESÃO y TEIXEIRA DA MOTA, 1987, tomo I, estampa 16, pp. 55 y ss.

¹⁸ Junto a los otros mapas del atlas se ubica en la mencionada sección, GE DD-683 (RES).

resistencia de los “moros” (árabes, etíopes, persas y turcos) que dominaban las relaciones mercantiles del África oriental y la India (ejerciendo un verdadero monopolio marítimo). En 1502 el propio Gama condujo una poderosa flota con objeto de proteger las factorías de Cananor y Cochim. Tres años después Francisco de Almeida, primer virrey de la India, llegó con una fuerte armada, construyendo fortalezas en las factorías lusas. Los moros transportaban las mercancías del Extremo Oriente a través del puerto distribuidor de Malaca. En 1507 Tristão da Cunha tomó la isla de Socotora bloqueando el acceso de las “naos de la Meca” (los navíos musulmanes que llevaban la pimienta y otras especias al puerto de Alejandría, donde se abastecían los europeos, particularmente los venecianos) al Mar Rojo. Cuando llegó Afonso de Albuquerque como nuevo gobernador, a finales de 1508, Almeida estaba a punto de despojar a los navíos del sultán de Egipto de sus bases, lo que consiguió a lo largo de 1509, mientras su sucesor enviaba a Diogo Lopes de Sequeira a Malaca; por entonces la atracción de las Molucas era ya bien patente. En 1510 Albuquerque tomó por sorpresa Goa, estableciendo allí su capital y al año siguiente conquistó Malaca levantando algunas fortalezas en territorio malayo. Puesto que en la ciudad se encontraban mercaderes árabes, persas, gujarates, bengalíes, malayos, javaneses, chinos y japoneses, el Virrey decidió sustituir la fuerza por la diplomacia, enviando representantes a Pegu, Siam, Sumatra, y comisionando a Antonio de Abreu para explorar Java y el Maluco, apoyado por Francisco Serrão: el objetivo a medio plazo era adueñarse del centro de producción de algunas especias (particularmente nuez moscada y clavo), sustituyendo a los comerciantes árabes que vendían a los venecianos a precios muy elevados (en la práctica mediante el sistema de *cartazes* y su superioridad naval, y en armas de fuego, los portugueses acabaron con el monopolio árabe en el Océano Índico).

Abreu era un hombre experimentado y contaba con la confianza de Albuquerque (además de distinguirse en la campaña de Malaca había participado en la conquista de Ormuz); la expedición partió a fines de 1511, guiada por pilotos malayos y con el refuerzo de un buen cartógrafo, como era el piloto Francisco Rodrigues. Tras pasar por Java y las islas menores de la Sonda, llegaron a Amboina y las de Banda, a comienzos de 1512. Abreu regresó a Amboina y Malaca, mientras Serrão se dirigió a las Molucas y, tras sufrir una tormenta y naufragar, consiguió arribar a Ternate; allí actuó durante nueve años como árbitro de las disputas entre los jefes locales y representante portugués, facilitando las expediciones de los suyos¹⁹ y comenzando el envío de especias a Portugal.

En lo tocante a los planteamientos cartográficos el avance luso en toda la zona del Índico y sus reconocimientos fueron tan espectaculares que, ya en 1510, apareció una notable carta²⁰ (atribuida a Jorge Reinel) que reflejaba toda la fachada africana,

¹⁹ Sobre la expansión portuguesa en el Índico e Insulindia vid. TEIXEIRA DA MOTA, 1975; DIFFIE, 1977; y THOMAZ, 1994, 2003 y 2007.

²⁰ Se conserva en la Herzog August Bibliothek, Wolfenbüttel, Cod. Guelf. 98 Aug. 2°. Reproducida y comentada en CORTESÃO y TEIXEIRA DA MOTA, 1987, tomo I, estampa 9, pp. 29 y ss.

los litorales de las penínsulas arábica e hindú, y en su extremo oriental –justo al sur del Ecuador– una doble interpretación territorial: una gran isla (Sumatra) y una difusa masa terrestre inacabada, quizás por las prisas y la confusión del primer momento, queriendo probablemente aludir al todavía vago conocimiento de la zona occidental de Indonesia, así como el reflejo de la ansiedad por acceder a las Molucas. La influencia del mapa de Cantino en ese amplio espacio índico es evidente, si bien con meritorias correcciones, como el diseño más acertado de Madagascar y su posición corregida justo al norte de la línea del trópico. Dicha influencia resulta también visible en un conjunto de representaciones cartográficas de esa época, recogidas en un atlas marítimo atribuido a Maggiolo o Rosselli, elaborado hacia 1508-1513,²¹ pues evidencia claramente las reminiscencias arcaizantes del Cantino en el ámbito de Insulindia y el todavía escaso conocimiento luso en ese espacio.

En 1512 envió el virrey Albuquerque a D. Manuel un valioso tesoro cartográfico –luego perdido, únicamente se puede especular sobre su contenido con los datos proporcionados en carta por el virrey– la carta de un piloto javanés –conseguida por Rodrigues– donde estaban representadas las costas de China, las Molucas y todo el litoral del Índico (también la costa occidental de África, la Península Ibérica y el Brasil según Albuquerque), señalándose las rutas de navegación chinas y de otros pueblos de la vertiente pacífica. El mismo Rodrigues completó el boceto javanés con otro, basado en sus propias observaciones, disponiendo así de una buena guía náutica desde el sur de la India a la costa meridional china, incluyendo los archipiélagos de Insulindia.

Diferente a la de 1510 y a Maggiolo-Rosselli es ya el planteamiento de la interesante carta índica diseñada por Pedro Reinel en 1517,²² cuando ya comenzaban a consolidarse los portugueses en Insulindia; en ella se aprecian los notables avances en los conocimientos geográficos –y, ahora, cartográficos– de la zona: el diseño del tramo comprendido entre el Cabo de Buena Esperanza y el Comorín apenas difiere del anterior de su hijo, si bien más al este figura ahora el delineado completo (aunque tenue) del Golfo de Bengala y el verdadero progreso lo constituye la doble representación de un primer grupo formado por la Península de Malaca, el Estrecho y la Isla de Sumatra –realmente notable– y un segundo, ya más pobre, con presencia de diversas islas (Sonda, Banda y mención especial a las Molucas). Tales avances fueron recogidos (si bien con menos virtuosismo técnico) por Maggiolo en su ya citado Atlas Marítimo de 1519, donde una de las láminas señala la condición peninsular de la

²¹ Se trata del Atlas de cartas portulanas conocido como Manuscrito Egerton, por el lugar y sección donde se custodia: British Museum, Manuscript Egerton, 2803. Fue publicado en una edición facsímil por STEVENSON, 1911.

²² Se encontraba en la Wherkreisbücherei de Munich, desapareciendo al final de la Segunda Guerra Mundial; hacia 1843 realizó Otto Progel una copia facsímil conservada en la Bibliothèque Nationale de France, Paris, Cartes et Plans, GE AA 565 (RES). Reproducida y comentada en CORTESÃO y TEIXEIRA DA MOTA, 1987, tomo I, estampa 10, pp. 33 y 34.

India, con una prolongación más meridional, así como el espacio entre la península de Malasia y la isla de Sumatra, flanqueada al sureste por la de Java.

Se atribuye al propio Pedro Reinel otro mapa²³ (considerado de 1518) sobre el escenario comprendido entre el cuerno de África, el sur de la Península Arábiga, el sur de China y buena parte de las islas de Indonesia, incidiendo en todos los delineados costeros y los topónimos; se trata de un ejemplar realmente técnico y muy bueno para su época. En el ya mencionado planisferio de Jorge Reinel de 1519 se muestra una configuración del Extremo Oriente meridional, ahora bien técnica, con buen delineado de la Península de Malaca y la isla de Sumatra y mejorando el diseño de todo el conjunto indico.

Ese mismo año diseñó Lopo Homen su interesante –si bien extravagante– y ya citado mapamundi y, basándose en los Reinel, varios mapas²⁴ correspondientes al Índico septentrional (una buena carta donde perfila el amplio espacio comprendido entre la Península Arábiga, el cuerno de África, el NO de Sumatra y la costa oriental del Golfo de Bengala) e Indochina, si bien estos últimos son menos técnicos que los de padre e hijo y un tanto fantasiosos (hay dos, pobres en la zona de Indonesia, que señalan el amplio y falso entrante en forma de herradura al norte de Insulindia, teoría que sería rápidamente rechazada al conocerse los resultados del periplo Magallanes-El Cano).

5. MAGALLANES EN PORTUGAL Y CASTILLA: EL PROYECTO

Fernão de Magalhães, de familia hidalga pero pobre, sirvió en la Corte como paje de la reina Doña Leonor y luego como escudero de su hermano y nuevo rey Don Manuel.²⁵ En 1505 viajó en la flota que llevaba al virrey Almeida a la India, participando en diversas operaciones en Quilon, Mombassa y Sofala; estuvo en la visita a Malaca de López de Sequeira (junto a Serrão)²⁶ en 1509 y también intervino en la toma de Goa; la última acción militar suya en ese ámbito fue la conquista de Malaca (destacando como otras veces por su pericia, sagacidad y valentía). Participó en la expedición de Abreu y Serrão hacia las Molucas, si bien no pasó de Banda, regresando a Lisboa en 1513. Había adquirido una experiencia nada desdeñable de la zona de Indonesia, aumentada con las noticias que supo del Maluco, a través de la correspondencia mantenida con Serrão (más frecuente durante el año 1512).

²³ Se conserva en la Herzog August Bibliothek, Wolfenbüttel, Cod. Guelf. 102 Aug. 2°. Reproducida y comentada en CORTESÃO y TEIXEIRA DA MOTA, 1987, tomo I, estampa 11, pp. 35 y 36.

²⁴ Todos ellos forman parte del Atlas náutico conocido como Miller y se conservan en la Bibliothèque Nationale de France, Paris, Cartes et Plans, GE DD-683 (RES).

²⁵ Sorprende que SERGIO, 1985, tilde a Magallanes de aventurero oscuro.

²⁶ Según algunos investigadores estaba emparentado con Magalhães (quizá fueran primos).

Poco después de su vuelta Magalhães²⁷ se alistó en la expedición del duque de Braganza a la conquista de Azamor en agosto de 1513, donde fue levemente herido (lo que le supuso una discreta cojera), regresando a mediados del siguiente año. En la Corte tuvo que defenderse de injustas acusaciones (se había ganado enemigos por su carácter seco y altivo) y, tras aclararse su actuación en Azamor, esperó en vano que el Rey aumentara la cuantía de la pensión que disfrutaba de la Casa Real. Por esos meses, recibió una carta de su pariente Serrão en la que indicaba la riqueza de las Molucas y manifestaba su idea de que las islas se encontraban más próximas por la ruta occidental que la de los lusos por el Índico; durante la espera supo de la expedición enviada al Brasil, equipada por Nuño Manuel y Cristóbal de Haro y pilotada por João de Lisboa. Magalhães comienza a considerar la posibilidad de un plan de acceso a las Molucas por el Oeste: frecuentó el trato con técnicos de navegación y se dedicó a estudiar Cosmografía, Geografía y Náutica. En esa tesitura y dada su posición, pudo consultar el valioso material recopilado en la *Casa da Índia* y la Contaduría del Monarca. Quizá a finales de 1515 o comienzos de 1516 el orgulloso Magalhães solicitó a D. Manuel un aumento de su estipendio en la Corte y la aprobación de su plan,²⁸ pero la negativa del Rey le dejó como única opción contemplar la vía del acceso a las islas de las especias por la ruta de Occidente.

Todavía joven, Magalhães creía en su proyecto²⁹ si bien era consciente de su dificultad para llevarlo a la práctica. Tras madurar el plan, la sospecha de que las Molucas podían encontrarse en la zona de influencia española—basada en las noticias proporcionadas por Serrão—le llevó a la decisión de abandonar su patria para ofrecer el proyecto al rey hispano. Con la idea de asegurar su empresa profundizó en el estudio de la ciencia náutica: le preocupaba la cuestión de la determinación de longitudes (problema vital para la navegación y fijación de posiciones), verdadero reto para portugueses y castellanos en aquella época, puesto que de ello dependían el éxito de las rutas marítimas planteadas, la exactitud en las representaciones cartográficas y la fijación del meridiano de Tordesillas (con el consiguiente antimeridiano); esta última cuestión era fundamental para argumentar que la posición de las Molucas implicaba

²⁷ Una biografía del personaje, narrada con maestría es la ya clásica obra de ZWEIG, 1945; completa y muy interesante es la de MELÓN, 1940.

²⁸ Los cronistas lusos no aluden a los términos de la entrevista, y no queda claro si el hidalgo se limitó a solicitar del Monarca un barco y el título de capitán para esa navegación, o bien si pidió ser incluido en una más amplia empresa marítima de la Corona en el Índico, siempre pensando en las Molucas. El primero en aludir a ambas cuestiones, considerando anecdótica la primera, fue DENUCE, 1911, p. 137.

²⁹ Señalan su resolución, capacitación y cualidades tanto MELÓN, 1940, p. 31 y 32, 1952, p. 502: “fuerte, robusto, lleno de ambiciones legítimas, con valiosos servicios a la Corona, y con conocimientos náuticos y técnicos”, como ZWEIG, 1945, p. 64: “aprendió a manejar la espada y el arcabuz, el timón y la brújula, la vela y el cañón, el remo, la azada y la lanza. Sabe leer y dibujar portulanos, sabe utilizar la plomada como un piloto probado y manejar los instrumentos con la misma exactitud que un maestro de la astronomía”.

su pertenencia a España. Para el desarrollo científico del proyecto Magalhães consiguió el apoyo de un reputado astrónomo, Rui Faleiro, y en la parte económica pudo interesar a Cristóbal de Haro,³⁰ quien estaba a punto de abandonar Portugal molesto por la política real.³¹ Tras una breve estancia en Oporto (pocos meses, a comienzos de 1516), se trasladó a Sevilla, llegando allí en septiembre.

Buscando la compañía de su amigo en la India, Duarte Barbosa –sobrino de Diego, uno de los hombres de confianza de Álvaro de Braganza, quien se refugió en Castilla, huyendo de las represalias de la corte lusa–, el ya Fernando de Magallanes frecuentó la casa de Diego (a quien hizo partícipe, al igual que a Duarte de sus planes) y le fue tan familiar el trato que incluso contrajo matrimonio con su hija Beatriz. Como ciudad de asiento de la Casa de Contratación, Sevilla era la sede de todas las empresas ultramarinas hispanas; allí consiguió interesar al factor Juan de Aranda en su plan, el cual conectó con el canciller Jean de Sauvage quien, deseoso de conocer el proyecto en la Corte, prometió una entrevista con el joven Rey. Tras la llegada de Faleiro a Sevilla, ambos partieron hacia Valladolid –donde se les uniría Aranda– en enero de 1518. En la ciudad del Pisuerga fueron recibidos Magallanes y Faleiro por Sauvage y luego por Juan Rodríguez de Fonseca, por entonces todavía encargado de los asuntos de Indias y principal consejero en la materia (a la espera de la creación del organismo supremo). Ya en marzo, ante Carlos I, ambos socios expusieron sus argumentos, desplegados con elocuencia y dominio de los temas astronómicos y náuticos: las Molucas se encontraban en el hemisferio español y se podía acceder a ellas por la ruta occidental, a través de un estrecho que debía ser encontrado en la zona meridional del Nuevo Mundo.³² Las posibles reticencias al plan desaparecieron ante la promesa de apoyo económico por parte de Haro,³³ y así el Monarca autorizó el viaje, concediendo diversas mercedes por la Capitulación firmada en Valladolid el

³⁰ Se trataba de un poderoso mercader burgalés que se había trasladado a Lisboa hacia 1480, actuando como agente al servicio de los Függer y los Welser; en su nuevo destino intervino en negocios como la explotación del azúcar en las islas Madeira (bajo Juan II) y el tráfico de la Especiería (con Manuel I); también participó en la expedición “predescubridora” del Río de la Plata de João de Lisboa. Vid. BÉNAT-TACHOT, 2011.

³¹ Haro deseaba que se abriera un pasaje hacia la Especiería por el oeste, para competir con los portugueses; su desacuerdo con el monopolio luso en el tráfico de especias precipitó su caída en desgracia ante Manuel I. Además, aunque contaba con autorización real para traficar en la costa de Guinea, no fue indemnizado por el hundimiento de siete barcos suyos a manos de los lusos, por ello en 1517 Haro decidió regresar a España.

³² RAMOS, 1975, p. 229, argumenta que se consideró la alternativa de ir por la ruta africana, en el caso de no hallar el estrecho, aunque no se veía claro.

³³ Lo menciona explícitamente el secretario real Maximiliano Transilvano en su relación sobre el descubrimiento de las Molucas, firmada en Valladolid el 5-X-1522 y dirigida al cardenal Salpurgense, obispo de Cartagena; fue recogida por FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, 1837, tomo IV, pp. 249-284 (255).

22 de marzo de 1518,³⁴ además de intervenir también la Corona armando cinco navíos y aportando las tripulaciones necesarias.

¿Cuáles debieron ser los planteamientos cartográficos del proyecto argumentado por Magallanes y Faleiro? Entre finales de 1514 y mediados de 1516 debió ser la etapa en la que se produjo el acopio y estudio del material cartográfico necesario para sustentar el plan. Primero Magallanes debió consultar los citados fondos de la *Casa da India* y la Contaduría del Monarca, con sus notables colecciones de mapas. En una segunda fase, desde la entrevista regia hasta poco antes de ejecutarse el proyecto, Magallanes pudo tener acceso a los valiosos fondos del Padrón Real,³⁵ contando con la colaboración –desinteresada u obligada– de otro compatriota suyo, emigrado a Castilla y naturalizado español, que trabajaba para la Casa de Contratación como perito cartógrafo (posteriormente Cosmógrafo Real): Diego Ribeiro. Respecto a su procedencia, Magallanes debió utilizar dos grupos de fuentes fundamentalmente: mapas portugueses (en su mayoría) y otros castellanos; es evidente que también pudo consultar los de algún erudito o técnico italiano de la época (Rosselli o Vesconte Maggiolo). En lo tocante al espacio geográfico reflejado pudo usar prototipos de tres ámbitos distintos: planisferios, mapas de la fachada atlántica (con el Nuevo Mundo) y ejemplares del Extremo Oriente (particularmente la zona meridional).

Puesto que el plan consistía en acceder a las Molucas por la ruta occidental, debieron predominar las cartas del espacio atlántico y, sobre todo, los planisferios. De entre éstos últimos los básicos serían los ya citados de La Cosa, Cantino, Caverio, Kunstmann II, King-Hamy, Oliveriana y Maggiolo de Fano, junto a los de Lopo Homen y Jorge Reinel (también mencionados). Entre los atlánticos destacarían varios fruto de la colaboración entre Homen y los Reinel³⁶ padre e hijo (Pedro y Jorge), cabiendo incluso la posibilidad improbable de utilización de alguno de Maggiolo o Rosselli.³⁷ En los mapas del Índico los más importantes serían los de los Reinel y Homen, siendo objeto de meras consultas superficiales los de Maggiolo o Rosselli. Mención aparte merece el mapa universal en forma esférica de Martín Behaim pues, pese a su relativa antigüedad (1492) y quizá por la importancia del personaje y su huella en Portugal, hay constancia documental de que Magallanes lo tuvo en cuenta.³⁸

³⁴ La Capitulación en Archivo General de Indias (AGI), Patronato, 34, R. 1, reproducida en FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, 1837, tomo IV, pp. 116-121. Para la estancia vallisoletana y sus acontecimientos vid. RAMOS, 1975.

³⁵ El conjunto de los mapas diseñados (proporcionados a los pilotos en copias de fragmentos) que servían de guía para elaborar el planisferio oficial en las empresas de los descubrimientos geográficos.

³⁶ Los ya conocidos y citados como del Atlas Miller (vid. notas 17, 18 y 24).

³⁷ Puesto que cualquier piloto, geógrafo o cartógrafo de la Península Ibérica difícilmente hubiera dado prioridad a un profesional italiano en aquella época, en la que tanto portugueses como castellanos marcaban la pauta, frente a los otrora dominantes mallorquines, catalanes, venecianos y genoveses.

³⁸ El primero en reflejar la idea y el dato fue el cronista de la expedición magallánica PIGAFETTA, 1985, p. 71, de quien copiaron LAS CASAS, 1986, p. 368 y FERNÁNDEZ DE OVIEDO, 1852, p. 22, y quizá LÓPEZ DE GÓMARA, 1979, p. 136 (sin aludir al italiano).

Tanto los planisferios como los mapas atlánticos planteaban un problema: el espacio más meridional que reflejaban del Nuevo Mundo correspondía al amplio entrante del Río de la Plata,³⁹ pero cuando ya se intuía –tras la expedición Solís de 1515-1516– que no se trataba del anhelado estrecho que permitiría el acceso al Mar del Sur, era preciso buscar el paso en una latitud más austral. Sabemos por el testimonio de Pigafetta que el portugués pensaba encontrar una comunicación por la zona meridional del Nuevo Mundo⁴⁰ y si bien debió tener muy presente la configuración del Extremo Oriente en Behaim, creemos que el cronista italiano se equivocó al pretender que el citado estrecho se encontraba en el mapa del bohemio conservado en la cámara de Juan II,⁴¹ más bien Magallanes –partiendo de una concepción geográfica general ptolemaica, actualizada según los planteamientos cartográficos de Behaim y complementada con el desarrollo del planisferio cordiforme de Waldseemüller– creía poder encontrarlo siguiendo la configuración costera del mapamundi circular de Lopo Homen⁴² que, en la práctica suponía una opción mixta entre los anteriores.

Respecto a la situación de las Molucas, es evidente que los portugueses disponían ya de mapas fiables –como los mencionados del Atlas Miller– pero al resultar desaconsejables para apoyar los intereses castellanos, al parecer Magallanes y Faleiro argumentaron la teoría de la soberanía española sobre el archipiélago basándose en los planteamientos cartográficos de Behaim.⁴³ No obstante, el navegante debió tener muy en cuenta el planteamiento geográfico de la zona de Indonesia ofrecido en los mapas de Pedro Reinel del Índico (1517 y 1518), así como el ejemplar sobre Insulindia del Atlas Homen-Reineis, pues evidentemente pensaba transitar por ese espacio.

La concepción cartográfica de Lopo Homen (expresada a través de su mapamundi circular) sí fue relevante en el plan magallánico de acceso a la Especiería por la vía de occidente; puesto que el cartógrafo afirmó que ejecutó su carta comparando otras muchas antiguas y modernas, tuvo razón Ramos al afirmar una influencia clara

³⁹ La única excepción cartográfica, desconocida por el mundo cristiano de la época, fue el fragmento de planisferio propiedad del almirante turco Piri Rei's (formaba parte de su obra *Kitab-ı Bahriyye*), que apareció tras unas obras de remodelación en el Palacio Topkapi en Estambul; se conserva en la Topkapi Sarayi Library, MS Bagdad 337.

⁴⁰ PIGAFETTA, 1985, p. 71: “sabía tener que seguir su derrota por un estrecho muy justo, según viera antes en un mapa hecho por aquel excelentísimo hombre Martín de Bohemia”. En otras versiones se dice que el mapa figuraba en la tesorería del Rey de Portugal.

⁴¹ De hecho LÓPEZ DE GÓMARA, 1979 p. 136, manifestó su escepticismo al respecto: “aunque aquella carta no ponía estrecho ninguno a lo que oí decir, sino el asiento de los Malucos”; por su parte FERNÁNDEZ DE OVIEDO, 1852, p. 8, alega: “del qual estrecho y navegación ningún auctor de los pasados supo ni hay memoria alguna escripta”, si bien más adelante (p. 22) expone: “Lo qual él avia visto descripto sobre una carta de navegar en el thesoro o cámara real del Rey de Portugal, la qual carta fue hecha por un excelente hombre, que se llamaba Martín de Bohemia”.

⁴² El mapa de Homen actualizaba la costa del Nuevo Mundo tal y como se creía en Portugal, tras los viajes de João de Lisboa y Solís, y así lo expone RAMOS, 1975, pp. 224 y 225.

⁴³ Eso parece deducirse de su localización del estrecho y en lo aludido por MELÓN, 1940, p. 39.

del Cantino⁴⁴—y secundaria del Caverio—si bien creemos que en la configuración del globo dominó la imagen expuesta por Waldseemüller.⁴⁵ Pero no sólo debió tener conocimiento Magallanes de las ideas geográficas y la cartografía generada por Homen y los Reineis en Portugal, sino que hay constancia de que a mediados de 1519 los citados Reineis levantaron un mapa en Sevilla, presumiblemente por encargo de la Casa de Contratación⁴⁶ y relacionado con el plan magallánico.

6. LA EMPRESA MAGALLÁNICA: DESARROLLO Y CONSECUENCIAS CARTOGRÁFICAS

Sabedor el rey Manuel I que la corte castellana se encontraba a punto de amparar el plan de Magallanes, intentó maniobrar en contra, pero lo único que consiguió fue la promesa del joven Carlos I relativa a la obligación de respetar en el futuro viaje el ámbito de soberanía lusa acordado en Tordesillas.⁴⁷

La expedición de Magallanes fue bien planificada,⁴⁸ incluso se decidió que participara Juan Serrano quien había actuado como piloto mayor en la empresa descubridora de Solís al Plata y, además, se admitió a João Carvalho quien había actuado como piloto en la empresa de João de Lisboa.⁴⁹ En cuanto a la ruta, la idea era cruzar el Atlántico hacia la costa suramericana y seguir hacia el sur hasta encontrar un estrecho. La flota magallánica zarpó de Sanlúcar⁵⁰ a finales de septiembre de 1519, pasando por Tenerife, Cabo Verde y cabo de San Agustín; siguiendo hacia el sur los

⁴⁴ RAMOS, 1975, pp. 225 y 226, si bien no compartimos su idea de supuesta prolongación meridional de la masa terrestre entre el Nuevo Mundo y el Extremo Oriente, aparte de que su argumentación cartográfica sólo es aplicable a los dos prototipos citados, mas no a los otros de la época (King-Hamy, Kunstmann II, Oliveriana y Maggiolo de Fano). En cuanto al argumento del color bermellón en el Mar Rojo, para su teoría, no constituye un indicio evidente, puesto que excepto el Kunstmann II todos los mapas citados lo tienen, realidad que también afectó al planisferio de La Cosa y era habitual en la presentación de las cartas portulanas catalano-mallorquinas e italianas de la Baja Edad Media.

⁴⁵ El planteamiento geográfico de Magallanes aparece bien expuesto en GALLEZ, 1999, pp. 87-115, aunque no compartimos su tesis de la “Cola del Dragón”.

⁴⁶ Así figura en la carta-informe del factor portugués Sebastião Alvares al Monarca, escrita en Sevilla el 15-VII-1519, recogida por FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, tomo IV, 1837, pp. 153-155, y citada por RAMOS, 1975, p. 227.

⁴⁷ Al respecto comentó gráficamente LÓPEZ DE GÓMARA, 1979, p. 137: “Y con tanto quedó algo contento el rey don Manuel, pensando que no habían de hallar otro paso ni navegación para la Especiería sino la que él hacía”

⁴⁸ Basado en los citados Behaim y Lopo Homen el capitán debía llevar una carta náutica de referencia. Vid. DESTOMBES, 1955 y DICKSON, 2007.

⁴⁹ PIGAFETTA, 1985, p. 77.

⁵⁰ Sobre el periplo y la crónica del vicentino, además del citado MELÓN, 1940 y 1942; PARR, 1953; SKELTON, 1969; FERNÁNDEZ VIAL-FERNÁNDEZ MORENTE, 2001; COMELLAS, 2019.

hombres de Magallanes llegaron al Río de la Plata,⁵¹ luego arribaron a un puerto de una bahía (San Julián)⁵² donde hallaron protección para invernar durante cinco meses –al sentir los efectos del duro invierno austral– y allí sofocó Magallanes un intento de motín antes de continuar el viaje. Navegaron a la altura del puerto de Santa Cruz y llegaron al cabo de las Vírgenes; tras sufrir un temporal, a finales de noviembre, embocaron la entrada de un estrecho calculando su latitud en 52°, ⁵³ allí los acontecimientos se precipitaron, pues la corriente y una fuerte tempestad dispersaron los cuatro navíos (uno se había perdido en un accidente reciente); en el de Álvaro de Mezquita, sobrino de Magallanes, se produjo la sublevación del piloto Esteban Gómez quien emprendió el regreso hacia España (dando la noticia sobre el hallazgo del paso);⁵⁴ los otros tres acometieron el tránsito del estrecho cuya largura estimaron en 110 leguas,⁵⁵ denominándolo de Todos los Santos o de Patagones; estaba flanqueado por altas montañas cubiertas de nieve y lo exploraron detenidamente; al atravesarlo emplearon 38 días (esperando en vano al navío huido) y pareció a Magallanes que el mar observado discurría tranquilo, por lo cual lo llamó Pacífico (expresión que con el tiempo sustituiría a la de Mar del Sur). Denominaron al último cabo Deseado, calculando la latitud entre el más oriental y el occidental en 52°.⁵⁶

Una vez en mar abierto, Magallanes tenía una idea bastante clara del rumbo que deseaba seguir⁵⁷ (de hecho, hasta llegar al estrecho, el plan magallánico evidencia – en materia de Cosmografía– la buena formación teórica del Capitán General).⁵⁸ Durante la larga navegación pacífica (tranquila pero mortificante por la falta de alimentos) observaron el fenómeno de la declinación magnética y en la noche austral la constelación del Sur.⁵⁹ Tras cruzar el Ecuador, remontando al norte creyeron pasar

⁵¹ PIGAFETTA, 1985, p. 63, lo sitúa en 34°1/3; LÓPEZ DE GÓMARA, 1979, p. 138, no lo menciona y FERNÁNDEZ DE OVIEDO, 1852, p. 10, menciona el lugar pero no su latitud. Las cuestiones astronómicas del viaje fueron tratadas por LAGUARDA, 1959 y 1975.

⁵² PIGAFETTA, 1985, p. 64 y 70, lo nombra así y sitúa su latitud en 49°, lo cual refrenda FERNÁNDEZ DE OVIEDO, 1852, p. 10; desconocemos por qué LÓPEZ DE GÓMARA, 1979, p. 138, lo sitúa en 40° sin dar el nombre.

⁵³ Tanto LÓPEZ DE GÓMARA, 1979, p. 140, como FERNÁNDEZ DE OVIEDO, 1852, p. 10, confirman el dato de PIGAFETTA, 1985, p. 71.

⁵⁴ Gómez también indicó al cartógrafo Ribeiro el hallazgo de las islas Sansón (las Malvinas).

⁵⁵ PIGAFETTA, 1985, p. 71, debió recoger el dato de los pilotos de la expedición, pues aclara que la distancia correspondía a 440 millas a una relación de 4/1 típica de los hombres de mar. Un estudio pormenorizado de la travesía del estrecho en MARTINIC, 2016.

⁵⁶ PIGAFETTA, 1985, p. 77.

⁵⁷ El episodio de la huida de la nao *San Antonio* lo evidencia; vid. *Ibidem*, p. 73: “Buscándola entonces por todo el estrecho ... y que de no encontrarla, clavase una bandera sobre algún montículo, con una carta metida en ella ... de forma que con descubrirla, encontrando la carta, supiesen el rumbo que seguíamos”.

⁵⁸ *Ibidem*, p. 74: “Si no hubiéramos encontrado ese estrecho, tenía proyectado el capitán general descender hasta los 75 grados del Polo Antártico, pues a tal latitud y en aquella estación, no se hace nunca la noche o es muy breve”.

⁵⁹ *Ibidem*, p. 77.

cerca de dos islas,⁶⁰ y rectificaron el rumbo buscando la aproximación a Cattigara.⁶¹ Por fin el 6 de marzo (1521) avistaron varios islotes que bautizaron de los Ladrones⁶² (por sufrir un hurto al contacto con los nativos) y diez días después llegaron a las islas Visayas (que denominaron San Lázaro y Villalobos rebautizaría en 1543 como Filipinas); pasaron por Leite y Cebú,⁶³ y a finales de mes estaban en Mactán donde el Capitán General y ocho hombres fallecieron en un combate con los nativos,⁶⁴ apenas cuatro días después, en una emboscada perdieron la vida más de veinte expedicionarios, entre ellos el sustituto de Magallanes, su cuñado Duarte Barbosa y el piloto Andrés de San Martín, quedando Juan Serrano (el antiguo piloto de Solís) prisionero.⁶⁵ Tras calcular la altura de Cebú⁶⁶ fueron a Bohol y quemaron una de las naves pues ya no tenían suficientes tripulantes para mantenerse en tres. Después reconocieron varias de las islas y se informaron sobre la proximidad de las Molucas;⁶⁷ guías locales les llevaron a las cuatro del norte el 6 de noviembre y el 8 entraron en contacto con el sultán de Tidore que estaba en guerra con el de Ternate; allí supieron que ocho meses antes Francisco Serrano –que actuaba como Capitán de los guerreros del de Ternate– había fallecido.⁶⁸ Los expedicionarios se informaron sobre las islas productoras del clavo y otras especias⁶⁹ y al parecer realizaron algún cálculo astronómico;⁷⁰ además, encontraron allí al portugués Pedro Alfonso de Lorosa, quien representaba a su Corona en las Molucas y tras nueve años de residencia en Banda, se había trasladado a Ternate cuando supo la muerte de Serrano. Alfonso informó al grupo his-

⁶⁰ Por las referencias de PIGAFETTA, 1985, p. 77, a su latitud en 20° y 15° y la alusión a Cipango y Sumdit-Pradit, es evidente que Magallanes tenía en mente el esquema oceánico reflejado por Behaim.

⁶¹ *Ibidem*, p. 78, expresa: “íbamos aproximándonos a la tierra del cabo de Gaticara”, quizá por tener presente lo expresado por Vespuccio en su primera epístola a su patrón Lorenzo de Pierfrancesco de Médici (VESPUCCI, 1986, p. 52). Ptolomeo en su *Guía Geográfica* citaba Cattigara como fondeadero de los chinos, no aludió a ciudad, puerto o cabo; el topónimo figura en su mapa, en la costa sureste del *Sinus Magnus* de forma recta. Para la polémica sobre el lugar GALLEZ, 1998, pp. 85-115 y 2000, pp. 2-15.

⁶² Por las referencias de PIGAFETTA, 1985, p. 78: 12° de latitud y 146° de longitud debían estar en la zona de Guam, la principal y más meridional isla de las Marianas.

⁶³ Allí Magallanes, deslumbrado por la cercanía del Extremo Oriente y la línea equinoccial pensó que habría riqueza aurífera.

⁶⁴ PIGAFETTA, 1985, pp. 110-111.

⁶⁵ *Ibidem*, p. 113, deja entrever algún resentimiento de Carvalho, que se negó a canjearlo por mercancías. OVIEDO, que recoge el dramático episodio no lo especifica.

⁶⁶ PIGAFETTA, 1985, p. 113: “Está en los 10 grados de latitud del Polo Ártico, en los 164 de longitud de la línea de partición”. El cronista no dice quien hizo el cálculo, quizá fuera El Cano, pues quedaban pocos hombres con conocimientos teórico-prácticos y el vicentino silenció su nombre, en toda la crónica, por malquerencia personal.

⁶⁷ Varias décadas después escribió la crónica más completa sobre el archipiélago ARGENSOLA, 2009.

⁶⁸ Al parecer fue envenenado, PIGAFETTA, 1985, p. 131, dice que por orden del sultán de Tidore; según otra versión por comerciantes musulmanes.

⁶⁹ *Ibidem*, p. 130; FERNÁNDEZ DE OVIEDO, 1852, p. 18.

⁷⁰ Los datos que proporciona PIGAFETTA, 1985, p. 147, son notables por su aproximación en latitud.

pano-luso sobre las órdenes dictadas por D. Manuel para apresar a las gentes de Magallanes;⁷¹ por ello los expedicionarios decidieron abandonar la zona con rapidez, no sin antes cargar la nao Victoria con clavo; la Trinidad, averiada, permanecería en Tidore hasta ser reparada y luego, al mando de Carvalho, intentaría el regreso cruzando el Pacífico hasta la zona del Darién.⁷² A finales de diciembre la Victoria abandonó la zona rumbo sur al mando de El Cano⁷³ (información silenciada por Pigafetta); pasó por varias islas de las Molucas del sur, Banda y Sonda; los supervivientes sufrieron un fuerte temporal y se vieron obligados a carenar el barco en la isla de Moc, llegando a Timor a finales de enero (1522). La realidad geográfica no debía estar muy clara para los expedicionarios⁷⁴ (que sí eran conscientes de la conveniencia de evitar Java y Sumatra⁷⁵ por el peligro luso), cuyo único consuelo fue que contaron con guías indígenas para transitar entre aquellos archipiélagos. En la noche del 11 de febrero los expedicionarios partieron de Timor y navegando hacia el suroeste se adentraron en el Océano Índico (temerosos de la presencia portuguesa); tras cruzarlo soportando el hambre y el deterioro de la nao, tuvieron vientos contrarios frente al cabo de Buena Esperanza que, por fin, sobrepasaron el 6 de mayo; remontando al norte, el 1 de julio tocaron en una de las islas de Cabo Verde donde pudieron avituallarse con rapidez antes de huir (dejando algunos hombres presos) y el 6 de septiembre recalaron en la bahía de Sanlúcar.⁷⁶ Aparte de aves exóticas y algunos indios malayos, la Victoria descargó costales de clavo, canela, nuez moscada y palo de sándalo.

Quedaba así demostrada la esfericidad terrestre y la realidad de un inmenso continente entre el occidente euro-africano y el Extremo Oriente. Pero, había que resolver la vieja pugna hispano-portuguesa por las islas de las especias, iniciándose negociaciones que culminarían con un acuerdo en 1529 (el Tratado de retroventa de Zaragoza), por el que Carlos I renunciaba temporalmente a sus derechos sobre las Molucas, a cambio de 350 000 ducados de oro.

Respecto a las consecuencias geográficas de la expedición (trascendental para el conocimiento del mundo) y su plasmación en los distintos diseños cartográficos, aparecieron con relativa rapidez en seis mapas: el ejemplar polar de Pedro Reinel, un

⁷¹ *Ibidem*, pp. 134-136.

⁷² MELÓN, 1952, pp. 692 y 693, refleja que el plan fracasó, al verse obligados a regresar por la dificultosa navegación, siendo apresados sus integrantes por los portugueses y falleciendo casi todos en cautiverio, liberados los restantes algunos años después.

⁷³ A partir de ese momento destaca la figura y el genio del gran navegante. Vid. SANZ, 1973.

⁷⁴ Así lo expone FERNÁNDEZ DE OVIEDO, 1852, p. 20, cuando expresa que la idea era “que passasse cerca del cabo llamado por los antiguos Batigara, é después por alta mar navegasen quanto más apartado pudiessen de la costa del Assia, porque no fuese vista de los portugueses”.

⁷⁵ PIGAFETTA, 1985, pp. 152-155, cita alguna de las numerosas islas y tierras continentales.

⁷⁶ *Ibidem*, p. 161, informa: “no éramos ya más que dieciocho, la mayor parte enfermos. El resto de los sesenta que partimos de Maluco [de los 365 que habían iniciado la travesía] ... quién murió de hambre, quién evadióse en la isla de Timor, quiénes fueron ejecutados por sus delitos... habíamos recorrido más de 14.460 leguas, y logrado la circunvalación del mundo, de levante a poniente”.

mapa del Extremo Oriente de Nuño García de Toreno y cuatro planisferios de los grandes cosmógrafos de la Casa de la Contratación:⁷⁷ Toreno, Giovanni Vespuccio y Diego Ribeiro.⁷⁸ Mención aparte merecen el boceto de El Cano y los distintos dibujos de Pigafetta;⁷⁹ el intelectual vicentino proporcionó información muy valiosa en su crónica, pero sus diseños acusan una evidente modestia geográfica y nulo valor cartográfico, con la excepción del correspondiente al área platense-magallánica (por ser el primero): se trata de un esbozo apenas, sumamente tosco, que contiene un fragmento del supuesto litoral pacífico y los topónimos principales, rotulados en italiano; su orientación está invertida y señala los principales accidentes geográficos en aquella navegación, siendo curioso el planteamiento del Estrecho, con los cabos de entrada.

Por su parte El Cano elaboró, al año siguiente de su regreso, un modesto croquis –sin duda, basado en sus apuntes del viaje– sobre el litoral meridional de Suramérica, que abarcaba desde la Bahía de Río hasta la costa norte de la Tierra de Fuego, señalando la entrada y el primer tramo del Estrecho de Magallanes; el delineado es sencillo, siendo interesantes todos los topónimos conocidos en la expedición, así como el desarrollo del estuario del Plata, con la confluencia de los ríos Uruguay y Paraná, y este con el Paraguay.⁸⁰

La carta en proyección polar atribuida a Pedro Reinell,⁸¹ confeccionada en 1522, reproduce el hemisferio austral; presenta topónimos desconocidos (de una expedición anterior a la de Magallanes, posiblemente la de Cristóbal Jacques, quien en 1517 capturó algunos naufragos de la expedición de Solís y recorrió la costa sur del Plata) y señala no sólo el litoral meridional platense, sino incluso su continuación hasta el comienzo del estrecho. Pudo aparecer varios meses antes del regreso de El Cano, puesto que los informes sobre la costa atlántica meridional suramericana, el comienzo del estrecho magallánico y las noticias sobre las islas Sansón (las Malvinas) fueron proporcionados por los desertores de la nao *San Antonio*, posiblemente por el piloto Esteban Gómez.⁸²

⁷⁷ Respecto a la importancia geográfica y cartográfica de dicha institución, así como las labores realizadas, MARTÍN-MERÁS, 1992, pp. 13-54; CUESTA, 2010, pp. 21-45; y SÁNCHEZ, 2010, pp. 607-632.

⁷⁸ Sobre los citados mapas CERESO, 1992, pp. 137-182; MARTÍN-MERÁS, 1993; MANSO, 2018.

⁷⁹ Fueron incluidos en la edición de su crónica publicada por Carlo Amoretti, Milano, Galeazzi, 1800, y conservada en la Biblioteca Ambrosiana, Milán, Stampati, S.P.E.XI.68 (Sala Muratori-piano terra).

⁸⁰ Suponemos que serviría de base para los posteriores diseños de los cartógrafos de la Casa. Sobre el croquis, FURLONG, 1972, pp. 15-31.

⁸¹ Se conserva en el Topkapi Sarayi Muzesi, Estambul. Reproducida y comentada en CORTESÃO y TEIXEIRA DA MOTA, 1987, tomo I, estampa 13, pp. 39 y ss.

⁸² Vid. DESTOMBES, 1939, pp. 175-184; CORTESÃO y TEIXEIRA DA MOTA, 1987, tomo I, estampa 13, pp. 39 y ss.

El primer testimonio cartográfico que recogió las noticias sobre el Extremo Oriente, proporcionadas por los hombres de El Cano fue la llamada carta de las Molucas, de Nuño García de Toreno⁸³ (nombrado en 1519 primer cosmógrafo de la Casa de Contratación, cargo que desempeñó hasta 1523 en que fue sucedido por el portugués Diego Ribeiro), de 1522. Está bellamente decorada y manifiesta gran riqueza cromática. Representa la costa asiática comprendida entre la Península Arábiga y la del Extremo Oriente; aparecen la Península de Malaca (con la línea del antimeridiano) y los archipiélagos de las Filipinas y Molucas (en la parte española); las grandes islas fantásticas situadas en el Índico y el contorno de Malaca denotan cierta influencia de las leyendas medievales y clásicas; figuran también el Sinus Magnus y otros elementos ptolemaicos; la India manifiesta un desarrollo sobrio, el delineado de Sumatra es bueno y hay un planteamiento confuso en torno a Java, Borneo y otras islas de Indonesia.

Otro testimonio cartográfico importante es el llamado planisferio anónimo de Turín (1523), copia de uno elaborado en la Casa de la Contratación y atribuido a Giovanni Vespuccio;⁸⁴ consiste en un mapa de tipo portulano, primera representación universal conocida, tras la vuelta al mundo de El Cano. La carta señala todo el litoral atlántico americano comprendido entre el norte del golfo mexicano y el estrecho de Magallanes; hay un trozo en blanco entre el mencionado golfo y la península de Florida. En el litoral mexicano aparecen los topónimos ya conocidos, comprendidos entre el río San Pedro y la península de Yucatán; al interior hay una representación de la ciudad de Tenochtitlan. Las costas de Centroamérica y Suramérica tienen abundantes topónimos, y en el límite sur aparece el paso del estrecho. Resulta difícil conceder la autoría del mapa a Vespuccio si efectuamos una minuciosa comparación en los desarrollos litorales del ejemplar de Turín y el planisferio suyo de 1526: en el primero, tanto las penínsulas de Florida y Yucatán como las Grandes Antillas y la amplia costa suramericana acusan un trazado más riguroso y técnico que en el segundo; el único parecido notable corresponde al diseño de la parte centroamericana, realmente pobre en ambos mapas. El mapamundi de Turín recoge también los últimos reconocimientos geográficos en la parte meridional del Extremo Oriente, si bien tras delinear el litoral occidental de la Península de Malaca y las islas de Sumatra y Java, hay un vacío justo al lado del límite del mapa; por la parte de Poniente señala un grupo de islas, presumiblemente las Molucas.

En el planisferio de Castiglione o de Mantua, de 1525, obra de Diego Ribeiro⁸⁵ (cartógrafo naturalizado español, cosmógrafo oficial de la Casa de Contratación de

⁸³ Se conserva en la Biblioteca Reale, Turín, coll. O.XVI/2.

⁸⁴ Lo custodia la Biblioteca Reale, Turín, coll. O.XVI/1.

⁸⁵ Se conserva en la Biblioteca Estense Universitaria, Módena, Carte Geografiche, C.G.A.12. Durante mucho tiempo estuvo custodiado en el castillo familiar en Mantua. La carta fue reproducida y comentada en CORTESÃO y TEIXEIRA DA MOTA, 1987, tomo I, estampa 37, pp. 95 y ss.

1523 a 1528, en que fue sucedido por Alonso de Chaves), la información proporcionada es formidable: en Asia aparecen todos los descubrimientos portugueses (la punta de la península de Malaca, la costa norte de Sumatra, Java y Borneo) y las noticias hispanas sobre las Molucas y Filipinas (situadas en la parte correspondiente a España). En el Nuevo Mundo se indica la divisoria de Tordesillas (no con una línea, sino con dos banderas, portuguesa y castellana, plantadas sobre una cartela que simula un navío). Aparecen al sur las Malvinas (por primera vez en un mapa español, si bien ya figuran en el mapa del hemisferio austral de Pedro Reinel de 1522, gracias a la información de Esteban Gómez) y el estrecho de Magallanes (señalado ya en el mapamundi de Turín); el conocimiento geográfico de las costas comprendidas entre Florida y la punta magallánica es muy notable (como excepción Yucatán se insinúa como una isla). En Norteamérica figura delineada la costa atlántica desde Labrador hasta Florida, si bien a partir de Nueva Escocia el trazo es inseguro y débil; sobre el trozo de costa recorrida por Gómez hay un rótulo: Tierra de Esteban Gómez, aunque no se señala aún la toponimia del lugar.

También de 1525 es el llamado Mapamundi o Planisferio de Salviatti, realizado por García de Toreno⁸⁶ y, al igual que el de Ribeiro, contiene una excelente y amplia documentación geográfica. En el Nuevo Mundo sólo aparecen los contornos de las costas atlánticas (excepto el litoral pacífico de Centroamérica, bien trazado), si bien con total nitidez desde Terranova hasta la punta magallánica (Yucatán sigue apareciendo como una isla); también indica la divisoria de Tordesillas. El Extremo Oriente acusa un trazo inseguro (sorprendente si tenemos en cuenta su carta de 1522) y clara influencia de Ribeiro: repite su representación de las Molucas y Filipinas al este y al oeste de la carta, como afirmación territorial y geográfica. Dos barcos, en el Atlántico y el Índico llevan el escudo del Emperador y una leyenda en latín expone la reivindicación geográfica-política de Castilla frente a Portugal.

De 1526 se conserva una Carta Universal de Giovanni Vespuccio⁸⁷ (era sobrino de Américo y trabajó para la Casa de la Contratación como simple piloto), que contiene un diseño casi completo de la costa atlántica americana (sólo faltan el fragmento costero de la futura Nueva Inglaterra y el tramo al norte de Nueva Escocia) y el litoral pacífico de Centroamérica (con trazo pobre y un exagerado entrante). Lo más valioso es la información que aporta sobre las expediciones de Pedro de Quexos de 1521 y 1525, y la de Verrazano de 1524; además, Yucatán aparece en forma de península. El trazado del litoral suramericano es excesivamente rectilíneo (recuerda al del mapa de Freducci de 1515). En el Extremo Oriente, el desarrollo de Malaca, Sumatra y Java es realmente bueno, presentando también las Molucas, Filipinas y otras islas.

⁸⁶ Lo custodia la Biblioteca Mediceo-Laurenziana, Florencia, ms. Med. Palat. 249.

⁸⁷ Se conserva un facsímil del mapa original realizado por The Hispanic Society of America, Nueva York.

7. CONCLUSIONES

En el plano geográfico y las correspondientes proyecciones cartográficas el periplo de Magallanes-El Cano tuvo importantes consecuencias, pues la imagen del mundo experimentó un cambio radical: si en las últimas décadas del siglo XV las aportaciones de Martellus y Behaim habían permitido un planteamiento más moderno y ajustado a los planteamientos previos de Fra Mauro y Toscanelli –quienes reinterpretaron a su vez los clásicos de Ptolomeo– y las exploraciones del ámbito antillano, así como del litoral atlántico americano, hicieron posible en apenas quince años un conocimiento notable del hemisferio occidental, reflejado en los primeros planisferios modernos (La Cosa y sus derivados: Cantino, Caverio, etc.), fue la mencionada circunnavegación del orbe la que proporcionó una información más rigurosa para el conocimiento geográfico del Extremo Oriente, así como para la zona más meridional de Suramérica (con el estrecho magallánico). Mediante la información acopiada por ese periplo y sus derivados, los cosmógrafos y cartógrafos españoles plantearon los oportunos cambios que permitieron modernizar el diseño del globo terrestre en su forma de planisferio.

Debido a su favorable situación estratégica, su superioridad científica y naval, así como sus medios logísticos, Portugal y Castilla (después España) siguieron desempeñando una evidente supremacía naval, cosmográfica y cartográfica, durante la primera mitad del siglo XVI; consecuentemente, los mejores desarrollos cartográficos de la mencionada época fueron obra –casi en exclusiva– de sus especialistas (con la excepción de algunos italianos, el grupo francés de Dieppe y la figura de Mercator, clave para el desarrollo de la escuela flamenca a finales de la década de 1530). Por consiguiente, portugueses y castellanos rivalizaron en las empresas náuticas y en su competencia cartográfica; en los diseños de sus planisferios sus peritos en la materia tuvieron que afrontar el reto de enfrentarse a problemas científicos complejos (y aún no resueltos, como el cálculo de la longitud), con las limitaciones técnicas de la época, siendo el caso más significativo (y el más importante en el terreno de la geopolítica de los estados ibéricos) el intento de fijar la línea de delimitación de soberanía establecida en Tordesillas y el consiguiente planteamiento de su contraparte en el otro hemisferio: el antimeridiano o nuevo límite que debía ser establecido en la zona de las Molucas.

Además, a partir de la empresa magallánica y tras los conocimientos aportados por el periplo y sus derivados, se pudo plasmar con mayor rigor la enorme extensión territorial del Océano Pacífico, corrigiendo la hasta entonces dominante idea de un mar más reducido. Por primera vez el mundo conocido había sido cartografiado por completo en línea generales (aún habría que esperar algunas décadas para completar los vacíos existentes en la zona más septentrional de Norteamérica y en el continente de Oceanía).

BIBLIOGRAFÍA

- Argensola, Bartolomé Leonardo de, *Conquista de las islas Molucas*, prólogo de Gloria Cano, Madrid, Miraguano-Polifemo, 2009.
- Avonto, Luigi, *Operación Nuevo Mundo. Amerigo Vespucci y el enigma de América*, Caracas, Istituto Italiano di Cultura, 1999.
- Belfanti, Carlo Marco y Nicolini, Gianna Suitner, *Carta del navigare universalissima et diligentissima, Il Planisfero Castiglioni*, Mantua, Stampa publi-Paolini, 1989.
- Bénat-Tachot, Louise, “Cristóbal de Haro, un marchand judéo convers entre trois mondes au XVIe siècle ou le défi d’une “globalisation” avant l’heure”, en Benbassa, Esther, *Les Sépharades. Histoire et culture du Moyen Âge à nos jours*, París, Presses de l’Université Paris-Sorbonne, 2011, pp. 135-160.
- Caracci, Ilaria Luzzana, *Amerigo Vespucci*. Vol. nº 21 de la *Nuova Raccolta Colombiana*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1997.
- Cerezo, Ricardo, “Conjetura y realidad geográfica en la primera circunnavegación a la tierra”, en *Actas del Congreso de Historia del Descubrimiento*, Madrid, R.A.H. 1992, tomo II, pp. 137-182.
- Cerezo, Ricardo, “El meridiano y el antimeridiano de Tordesillas en la geografía, la náutica y la cartografía”, *Revista de Indias*, Madrid, 1994, v. 54, nº 202, pp. 509-542.
- Comellas, José Luis, *La primera vuelta al mundo*, Madrid, Rialp, 2019.
- Cortésão, Armando y Teixeira da Mota, Avelino (eds.), *Portugaliae Monumenta Cartographica*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1987 (1ª ed. 1960), vol. 1.
- Cuesta, Mariano, “Las islas Molucas en la cartografía”, en *Atti del XL Congresso Internazionale degli Americanisti, (Roma-Génova, 3-10 Sept. 1972)*, Génova, Tilgher, 1974.
- Cuesta, Mariano, “Tradición y progreso de la Cartografía en la Casa de la Contratación”, en Cuesta, Mariano y Surroca, Alfredo (coords.), *Cartografía hispánica, imagen de un mundo en crecimiento, 1503-1810*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2010, pp. 21-45.
- Denucé, Jean, *Magellan, la question des Moluques et la premiere circunnavigation du globe*, Bruselas, Hayez, 1911.
- Destombes, Marcel, “L’Hémisphère Austral in 1524. Une carte de Pedro Reinel a Istambul”, en *Comptes Rendus du Congrès International de Géographie*, Amsterdam, 1938; tomo II, sección IV, pp. 175-184; Leiden, 1939.
- Destombes, Marcel, “The Chart of Magellan”, *Imago Mundi*, 1955, nº 12, pp. 65-88.
- Dickson, Peter W, *The Magellan Myth. Reflections on Columbus, Vespucci and the Waldseemüller Map of 1507*, Ohio, Printing Arts Press, 2007.
- Diffie, Bailey y Winius, George, *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1977.
- Ezquerro, Ramón, “El viaje de Solís y Pinzón al Yucatán”, *Revista de Indias*, Madrid, v. 30, nº 119-132, pp. 217-238, 1970.

- Fernández de Navarrete, Martín, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, Madrid, tomo III, Imprenta y librería de Moya y Plaza, 1880; tomo IV, Imprenta Nacional, 1837.
- Fernández de Oviedo, Gonzalo, *Historia General y Natural de las Indias*, Madrid, Imprenta de la Real Academia de la Historia, 1852, tomo II-a.
- Fernández Vial, Ignacio y Fernández Morente, Guadalupe, *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria*. Sevilla, Muñoz Moya Editor, 2001.
- Furlong, Guillermo, “El mapa rioplatense y patagónico de Juan Sebastián Del Cano”, en *Investigaciones y ensayos*, Buenos Aires, 1972, nº 12, pp. 15-31.
- Gallez, Paul, “Magallanes en busca del misterioso cabo de Cattigara. Dos concepciones cosmográficas en pugna”, en *Protocartografía y exploraciones*, Bahía Blanca, Instituto Patagónico, 1998, pp. 85-115.
- Gallez, Paul, *Cristóbal de Haro. Banqueros y pimenteros en busca del estrecho magallánico*. Bahía Blanca, Instituto Patagónico 1999 (1ª ed. 1991).
- Gallez, Paul, *En busca del misterioso cabo de Cattigara*, Bahía Blanca, Instituto Patagónico, 2000, pp. 2-15.
- Gandía, Enrique de, *Amerigo Vespucci y sus cinco viajes al Nuevo Mundo*, Buenos Aires, Fundación Bank Boston, 1991.
- García Franco, Salvador, *Historia del arte y ciencia de navegar*, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1947.
- Gil, Juan, *Mitos y utopías del descubrimiento*, Madrid, Alianza editorial, 1989, 3 vols.
- Gil, Juan, “Diplomacia y cartografía en el Tratado de Tordesillas”, en *Limites do Mar e da Terra: Actas VIII Reunião Internacional de História da Náutica e Hidrografia*, Patrimonia, Cascais, 1998, pp. 153-162.
- Harris, E, “The Waldseemüller World Map: a typographic appraisal”, en *Imago Mundi, The International Journal for the History of Cartography*, 1985, v. 37, pp. 30-53.
- Hessler, John W, *The naming of America. Martin Walseemüller's 1507 World Map and the Cosmographiae Introductio*, Featuring a new translation and commentary, D Giles Limited/Library of Congress, London, 2008.
- Hidalgo, Manuel, “La cuestión hispano portuguesa en torno a las islas Molucas”, en *Revista de Indias*, Madrid, 1942, nº 9, pp. 429-462.
- Laguarda Trías, Rolando, “Las tablas náuticas de la expedición de Magallanes-El Cano”, en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, Madrid, 1959, v. CXIV, pp. 57-73.
- Laguarda Trías, Rolando, *El predescubrimiento del río de la Plata por la expedición portuguesa de 1511-1512*, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1973.
- Laguarda Trías, Rolando, “Las longitudes geográficas de la membranza de Magallanes y del primer viaje de circunnavegación”, en TEIXEIRA DA MOTA, Avelino (ed.), *A viagem de Fernao de Magalhaes e a questáo das Mohucas: actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, Lisboa, Junta de Investigações de Ultramar, 1975, pp. 135-178.
- Laguarda Trías, Rolando, *El hallazgo del río de la plata por Américo Vespuccio en 1502*, Montevideo, Academia Nacional de las Letras, 1982.
- Las Casas, Bartolomé de, *Historia de las Indias*, Caracas, Ayacucho, 1986, tomo III.

- León-Portilla, Miguel, “Estudio Introductorio”, en *Martin Waldseemüller: Introducción a la cosmografía y las cuatro navegaciones de Américo Vespucio*, traducción del latín, estudio introductorio y notas, México, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, 2007, pp. 9-43.
- López de Gómara, Francisco, *Historia General de las Indias*, Caracas, Ayacucho 1979.
- Magnaghi, Alberto, “La prima rappresentazione delle Filippine e delle Molucche dopo il ritorno della spedizione di Magellano nella carta costruita nell 1522 da Nuno García de Toreno”, en *Atti del X Congresso Geográfico italiano*” 1, anno 6, Milán, 1927, pp. 293-307.
- Magnaghi, Alberto, *Il planisfero del 1523 della Biblioteca del Re in Torino. La prima carta del mondo costruita dopo il viaggio di Magellano*, Florencia, Otto Lange, 1929.
- Major, Richard Henry, *Memoir on a mappemonde by Leonardo da Vinci, being the earliest map hitherto known containing the name of America, now in the Royal Collection at Windsor*, Londres, J.B. Nicholls and Sons, 1865.
- Manso, Carmen, “La cartografía de la expedición Magallanes-Elcano”, ponencia presentada al Congreso Internacional de Historia *Primus Circumdedisti Me, Claves de la primera globalización*, celebrado en Valladolid, 20-22 de marzo de 2018, Ministerio de Defensa y Junta de Castilla y León, 2018.
- Manzano, Juan, “El derecho de la Corona de Castilla al descubrimiento y conquista de las Islas de Poniente”, *Revista de Indias*, Madrid, 1942, nº 9, pp. 397-427.
- Martín-Merás, María Luisa, “De los portulanos al Padrón de Indias”, en *La imagen del mundo: 500 años de cartografía*, Madrid, Ministerio de Fomento-Instituto Geográfico Nacional, 1992, pp. 13-54.
- Martín-Merás, María Luisa, *Cartografía Marítima Hispana*, Barcelona, Lunwerg-CSIC, 1993.
- Martinic, Mateo, *Una travesía memorable. Hallazgo y Navegación del Estrecho de Magallanes (21 octubre-28 noviembre 1520)*, Punta Arenas, Talleres La Prensa Austral, 2016.
- Melón y Ruiz de Gordejuela, Amando, *Magallanes-El Cano o la primera vuelta al mundo*, Zaragoza, Luz, 1940.
- Melón y Ruiz de Gordejuela, Amando, *Los primeros tiempos de la colonización. Cuba y las Antillas. Magallanes y la primera vuelta al mundo*, Barcelona, Salvat ed. Cultura Hispánica, 1952.
- Parr, Charles McKew, *So noble a captain; the life and times of Ferdinand Magellan*, Nueva York, Crowell, 1953.
- Pigafetta, Antonio, *Primer viaje alrededor del mundo*, ed. de Cabrero, Leoncio, vol. nº 12 de las crónicas de América, Madrid, Hª 16, 1985.
- Porro, Jesús Mª, *Introducción a la Cartografía Histórica Americana*, Valladolid, ed. de la Universidad, 1999.
- Ramos, Demetrio, “Magallanes en Valladolid: la capitulación”, en Teixeira da Mota, Avelino (ed.), *A viagem de Fernao de Magalhaes e a questáo das Molucas: actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, Lisboa, Junta de Investigações de Ultramar, 1975, pp. 181-241 (nueva ed. Universidad de Valladolid-Diputación Provincial, 2019).

- Ramos, Demetrio, *Audacia, negocios y política en los viajes españoles de descubrimiento y rescate*, Valladolid, Seminario Americanista de la Universidad, 1981.
- Sánchez Martínez, Antonio, “De la ‘cartografía oficial’ a la ‘cartografía jurídica’: la querrela de las Molucas reconsiderada, 1479-1529”, en *Nuevo Mundo. Mundos Nuevos*, 8 de septiembre de 2009, en línea [<https://journals.openedition.org/nuevomundo/56899#ftn50>].
- Sánchez Martínez, Antonio, “Los artífices del Plus Ultra: pilotos, cartógrafos y cosmógrafos en la Casa de la Contratación de Sevilla durante el siglo XVI”, en *Hispania, Revista Española de Historia*, Madrid, CSIC, 2010, v. LXX, nº 236, pp. 607-632.
- Sanz, Carlos, *Mapas antiguos del mundo. Siglos XV y XVI*, Madrid, Biblioteca Americana Vetustísima, 1962.
- Sanz, Carlos, *Juan Sebastián Elcano, auténtico protagonista de la primera vuelta alrededor del Mundo*, Madrid, Real Sociedad Geográfica, 1973.
- Sergio, Antonio, *Interpretação da História de Portugal*, Lisboa, Livraria Sa da Costa, 12º ed. 1985.
- Skelton, Raleigh Ashlin, *Magellan's Voyage a narrative Account of the first Circumnavigation by Antonio Pigafetta*, New Haven, Yale University Press, 1969.
- Stevenson, Edward Luther, *Atlas of Portolan Charts*, Nueva York, The Hispanic Society of America, 1911.
- Teixeira da Mota, Avelino (ed.), *A viagem de Fernao de Magalhaes e a questão das Molucas: actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, Lisboa, Junta de Investigações de Ultramar, 1975.
- Thomaz, Luis Filipe F. Reis, *De Ceuta a Timor*, Lisboa, Difel, 1994.
- Thomaz, Luis Filipe F. Reis, “As cartas malaias de Abu Hayat, sultão de Ternate, a El-Rei de Portugal e os primórdios da presença portuguesa em Maluco”, *Anais de História de Além-Mar*, Universidade Nova de Lisboa, 2003, nº 4, pp. 381-446.
- Thomaz, Luis Filipe F. Reis, “Gaspar da Gama e a génese de estratégia portuguesa no Índico”, en *Simpósio de História Marítima, D. Francisco de Almeida – 1º Vice-Rei Português – Outubro 2005, Actas do IX Simpósio de História Marítima*, Academia de Marinha, Lisboa, 2007, pp. 455-492.
- Vespucci, Amerigo, *Cartas de viaje*, ed. de Formisano, Luciano, Madrid, Alianza ed. 1986.
- Woodward, David (ed.), *Cartography in the European Renaissance*, v. 3 de *The History of Cartography*. Chicago-Londres, University of Chicago Press, 2007.
- Zweig, Stefan, *Magallanes. La Aventura más audaz de la humanidad*, Buenos Aires, ed. Claridad, 1945, ed. facsímil, Valladolid, Maxtor 2017.

EL ARTE DE NAVEGAR EN EL SIGLO XVI: FÁBRICA Y TABLAS

Domingo Antonio Ramos Prieto

Instituto «Jiménez de Quesada»

darprieto@gmail.com

Más del setenta por ciento de la superficie del planeta está ocupada por los mares. No tiene nada de extraño, pues, que los filósofos griegos consideraran el agua como uno de los cuatro elementos fundamentales, e incluso un gran poeta llegara a considerar que *no hay nada mejor que el agua*.¹ Hasta en la cosmogonía de pueblos de ámbitos muy alejados se encuentran rasgos similares con relación al mar. Visión estereotipada de una realidad producto de cómo los cataclismos geológicos experimentados en las sucesivas eras han hecho que aparezcan restos marinos hasta en las cumbres montañosas más elevadas. A su vez y en correspondencia, los ríos terrestres transportan, arrastran y vierten al mar una gran cantidad de elementos que los agentes atmosféricos van desgastando de la superficie. El lecho marino tampoco es uniforme y presenta la misma complejidad que la tierra emergida: irregular, con sus valles y sistemas orográficos, y con sus fuerzas internas de desgaste como en los continentes.

Sin embargo, el mar permaneció durante varios milenios ajeno a las preocupaciones de los primeros habitantes, y de las más antiguas culturas y civilizaciones. Parecía existir un temor reverencial a adentrarse en sus aguas, siendo muy frecuente imaginar que en su interior existían multitud de monstruos dispuestos a acabar con quien se aventurara por él. En plena Edad Media se solían representar como habitantes marinos más allá de las columnas y de la torre de Hércules hispanas.

Durante muchos siglos el mar, o la mar como gustan decir los marineros, fue el gran desconocido. Pero también ha ejercido una gran fascinación por lo que esconde.

¹ PINDARO, 1883.

Como afirmara Thomé Cano en 1611 “tiene el Mar como la experiencia lo a enseñado... un Noseque de vivo, cierto o particular Spiritu, que parece Adivina, Penetra, y conoce el Valor y Anima grande con su Suerte prospera, o adversa, del que en el entra a navegar”.²

Suele ser común asignar el inicio de la gran experiencia náutica a los fenicios,³ que, sin perder de vista la costa, fueron fundando colonias a un día de navegación en la orilla sur del Mediterráneo, hasta llegar al estrecho de Gibraltar y superarlo. Cádiz emerge entonces como la gran ciudad de occidente.

1. EL ARTE DE NAVEGAR

El Almirante Julio Guillén Tato escribió en 1943 que “Europa aprendió a navegar en libros españoles”.⁴ Aunque tal afirmación pudiera parecer exagerada, lo cierto es que los tratados del *Arte de navegar* publicados durante todo el siglo XVI y en gran parte del XVII, se convirtieron en auténticos manuales, cuya utilización, mediante las correspondientes traducciones, fue seguida en las principales naciones europeas. En ese momento en España, y también en Portugal, se produjo un número muy estimable de libros sobre navegación, que, si bien podían estar forzados por la necesidad que imponía la enorme extensión del imperio, (es un hecho que en tiempo de Felipe II nunca se ponía el sol en sus dominios), también buscaban dar a conocer los progresos científicos y técnicos llevados a cabo para una actividad tan nueva como la navegación oceánica y astronómica, en una conjunción nunca dada hasta entonces en España. En efecto, lo que se plantea en casi todos los tratados es describir las observaciones científicas relacionadas con el conocimiento, no solo de la naturaleza del mar sino también del cielo y los astros, y cómo ese conocimiento permite avanzar en la realización técnica de los instrumentos que hagan más fáciles y seguros los caminos del mar.⁵

Se percibe como constante el intento de demostrar que el arte de navegar, o ma-rear, constituye uno de los factores esenciales de la comunicación y el comercio, por lo que consideran imprescindible el estudio pormenorizado de los elementos que confluyen en una buena navegación, propiciada, además, por las sucesivas Instrucciones

² CANO, 1611.

³ De nuestros autores del siglo XVI, FERNÁNDEZ DE ENCISO, 1546, f. XLII considera que “fueron los que inventaron la aritmética y astronomía y ha avido y ay grandes filósofos astronómicos y aritméticos.”. Existe edición de CUESTA DOMINGO, 1987. CORTÉS, 1551, f. iiiii, lo describe más poéticamente al afirmar que “... carecían de la consideración de las estrellas fasta que los fenices la inventaron y fueron los primeros que entendieron que era necesario (para caminar por la mar) poner los ojos en el cielo”.

⁴ *Europa aprendió a navegar*, 1943.

⁵ Prácticamente todos los tratados incluyen los mismos epígrafes: conocimiento de la esfera, del sol y de la luna, instrumentos de navegación y tablas. A este respecto resulta imprescindible el artículo de PINTOS AMENGUAL, 2020.

y Ordenanzas que emanan de los poderes del Estado y de otras Instituciones, habida cuenta del cambio experimentado desde el siglo XV al abrirse otros horizontes hacia África y las islas atlánticas, y, sobre todo, a partir del descubrimiento del Nuevo Mundo.

Asimismo, se va a incidir en la búsqueda científica de todos aquellos elementos que permitieran a los navegantes una mayor precisión no solo en las derrotas de los navíos sino también en los destinos finales; un aumento del volumen y su capacidad de carga, que hará competir en su resolución a astilleros y atarazanas, siguiendo pautas muy concretas que se reflejan también en Ordenanzas, aunque habrá que esperar hasta el siglo XVIII para que la construcción naval adquiera verdaderamente su categoría.

La efeméride que representa la expedición de Magallanes y Elcano, de cuya salida de Sevilla celebramos el quingentésimo aniversario el 10 de agosto de este año de 2019, se vio acompañada en esa fecha por la aparición de la obra de Martín Fernández de Enciso *Suma de geographia que trata de todas las partidas y provincias del mundo*, que sirve de proemio a todas las que le siguen a lo largo del siglo y en el siguiente.

En ella plantea algunos de los problemas que afectan a la navegación, y que serán objeto de investigación permanente para hacerla más exacta y segura, comenzando por “en el principio el cuerpo esférico en romance; con el regimiento del norte y del sol; e con sus declinaciones, e con la longitud y latitud del universo; y después dividir el mundo en dos partes: la una que fuese Oriental; e la otra Occidental”.⁶

Así pues, rara es la obra que en sus capítulos iniciales no trate de determinar la concepción del mundo conocido y su adaptación práctica a las necesidades que la comunicación marítima exigía, con mayor o menor precisión.

No puede olvidarse que en esa circunstancia histórica, iniciada por los Reyes Católicos, España se encontraba comenzando su ascensión a la cúspide del poder político, territorial y náutico de Europa, obligada además a potenciar su conocimiento y dominio del mar para la defensa de sus intereses, no solo comerciales sino también humanos, en el amplio espacio que acababan de abrir Colón y sus marineros de Huelva, y las sucesivas expediciones de descubrimientos y anexiones de territorios a la Corona.

Resultaba imprescindible contar con una poderosa flota que, a la vez que propiciaba la defensa de las costas, estuviera en disposición de asegurar el dominio de las rutas que llevaban, primero a las tierras recién descubiertas, y, ya con Carlos I y sus sucesores, al resto de mares y continentes del mundo.

No tiene nada de extraño que fuera en las dos naciones ibéricas donde se diera por primera vez esa unión de ciencia y técnica aplicada al arte de navegar, aunque

⁶ FERNÁNDEZ DE ENCISO, 1546, f. 2.

hay que considerar lo que dicho arte significaba entonces, y cómo ha perdurado hasta nuestros días.

El porqué la definición de *Arte* encuentra su justificación en el hecho de diferenciar el ejercicio de la dirección de la nave con el mero *oficio* de navegante, atribuido a los que no poseían la capacitación adecuada para hacerlo. El arte de navegar es aquel que requiere ser realizado por personas cuya formación procede de la experiencia, pero, sobre todo, de la enseñanza proporcionada por auténticos maestros en cada uno de los aspectos esenciales de la navegación, porque de ello depende el buen gobierno de la nao.

Durante el siglo XVI, y también en el XVII, los tratadistas insistieron en considerar el arte de navegar, o marear, el eje de la actividad marinera, y eso ha supuesto que la expresión se haya consolidado hasta hoy, y haya adquirido su verdadero sentido para una interpretación de la náutica desde la antigüedad.

Pedro de Medina resalta su auténtico significado, describiéndolo así en 1545:

Entre las virtudes, tanto es alguna mayor quanto con las otras mas se comunica. Por lo qual la virtud de la justicia es mas perfecta entre las otras virtudes, porque mas comunica y participa con todas. Pues assi entre las artes el arte de la navegación es mas excelente que las otras, pues no solo comunica con ellas mas incluye en si las mas principales, es a saber Arithmetica, Geometria, Astrologia.⁷

Asimismo, en su *Regimiento de navegación* puntualiza lo anterior:

De la navegación de la mar (muy virtuosos señores) quatro cosas principales son las que yo considero. La primera la gran excelencia que esta arte tiene. La segunda el crescido provecho que della se sigue. La tercera el peligro muy notorio que en ella ay. Y lo quarto el importante cargo que los pilotos y maestros recibis: y la gran obligación que teneys de bien saber lo que para el tal cargo se requiere.⁸

Por su parte, el anónimo autor del *Coloquio sobre las graduaciones diferentes que las Cartas de Yndias tienen*, que algunos autores atribuyen a Hernando Colón, es mucho más explícito, al observar las deficiencias con las que se manejaban algunos pilotos y maestros en sus viajes hacia el Nuevo Mundo:

En el Arte de la navegación ay tres cosas principales que en ella sirven que son Altura, Carta y Aguja. (...)

Fulgencio: E la falta estuvo [se refiere a los problemas de una nave que regresaba] en el arte o en los ynstrumentos o en los pilotos por no les entender.

Theodosio: En el Arte no que pues es Arte cosa cierta es asique no en el arte. Mas en los instrumentos y en los que no saben usar dellos.

Fulgencio: Esta Arte es menester que se enseñe o solo se sabe con el uso.

Theodosio: Señor Fulgencio. En la navegación ay dos cosas que son arte y oficio. Quanto alarte que es saber llevar una nao de una parte a otra para esto como no ay por la mar

⁷ MEDINA, 1545. Resultan imprescindibles los estudios de CUESTA DOMINGO, 1998.

⁸ MEDINA, 1552.

caminos requierese tomarlos por el cielo. Y asi es necesario que se llegue a la altura del sol y la del Norte. Entender el aguja, saber la Cuenta de luna y mareas. Y otras cosas que el arte tiene; y las Reglas desto y como se entienden no las puede ninguno saber por si. Y asi conviene que tenga maestro que le enseñe. El oficio de la mar, ques tratar las xarcias y adereços desta nao Esto puede el hombre aprender por si con el uso desto.⁹

Rodrigo Zamorano, casi al final del siglo XVI, compendia *las razones y demostraciones desta Arte*, y su significado:

Toda la Arte con que se navega por derrotas y alturas, se divide en dos partes principales, Teorica, y Pratica. La Teorica da el conocimiento de la compostura de la Esfera del mundo en general: y en particular enseña el numero, figura y movimientos de los cielos, principalmente del primer mobil, noveno, octavo, quarto, y primer cielo: la figura, cantidad y sitio de los Elementos, principalmente tierra y agua: y los círculos que en esta Esfera se imaginan, sin cuyo conocimiento es imposible navegarse. La pratica enseña la fabrica, composición y uso de los instrumentos que en navegación sirven, qual es el Astrolabio, Ballestilla, Aguja, y Relox, con el regimiento del Sol y de la Estrella, las reglas de la Luna y de las mareas, y la declaración de la carta, con otras cosas a esto perteneciente.¹⁰

En síntesis, y de forma simple, navegar consiste en el arte de gobernar una nao, sin rumbo o con destino fijo, por ríos, mares y océanos, de un lugar a otro a pesar de las dificultades.

De los muchos factores de los que depende que dicho arte sea provechoso, en el siglo XVI español quisiera destacar dos: por un lado, la evolución experimentada por la estructura, dotación y pertrechos de los vasos protagonistas de la navegación, y, por otro, la comparación de las tablas astronómicas elaboradas por los tratadistas de dicho siglo, en función de la altura del sol y la declinación magnética.

2. LA FÁBRICA DE LAS NAOS

Es una obviedad que durante el siglo XVI las dos naciones ibéricas, sobre todo España, ejercieron una hegemonía marítima sobre las demás naciones europeas, en parte debido a su fortaleza. Las razones de esta supremacía se justifican en la implicación no solo de la Corona, (a partir de 1580 ambas unidas), sino también de amplios sectores de la sociedad que se veían favorecidos por esta expansión. Es lo que en otro apartado hemos denominado la unión de ciencia y tecnología, posible porque en ese momento se daban las condiciones necesarias para ello.

Ambas naciones contaban con reputados hombres de mar, con una gran experiencia y saber, que supieron plasmar en sus libros ese cúmulo de conocimientos para

⁹ “Coloquio sobre las graduaciones diferentes que las cartas de Yndias tienen. Ynterlocutores Fulgencio y Theodosio”, Real Biblioteca, Madrid, Identificador II/652 (7), pp. 300-321.

¹⁰ ZAMORANO, 1588.

hacer mejores barcos e instrumentos de navegación, mayor envergadura y sistemas de defensa y, de manera especial, la aplicación práctica de las medidas de la esfera (desde 1522 más acordes con la realidad), la declinación magnética y la realización de tablas astronómicas que, a pesar de sus deficiencias, facilitarían las derrotas oceánicas.

Era difícil establecer unas medidas tipo para la construcción de buques, la *nao* como vaso característico, aunque se procuró establecer reglas que permitieran adecuar la construcción a las nuevas exigencias náuticas, así como la dotación, los pertrechos, bastimentos y armas.¹¹

Por otra parte, las tripulaciones solían estar compuestas de gentes avezadas en los trabajos de marinería, a las que se les exigía además la defensa, y por lo mismo eficaces en las tareas cotidianas y extraordinarias de los viajes por mar. Suponía una garantía adicional en la navegación.¹²

Se da por supuesto que no todos los barcos utilizados en los años finales del siglo XV y principios del XVI estaban preparados para navegar por el océano, para una navegación de altura. Del viaje de Colón solo la *Santa María* podía acercarse a esa necesidad, si bien fue la única que naufragó en las Antillas,¹³ aunque las otras dos resistieron los embates de las tormentas atlánticas en su viaje de regreso. Las naves de la expedición de Magallanes tampoco parecían ofrecer la garantía y seguridad suficiente para el propósito del viaje, y, sin embargo, resultaron efectivas, habida cuenta la habilidad y categoría de los conocimientos náuticos de sus pilotos y maestres.

Barcos mercantes utilizados con fines descubridores es la realidad que presentaban ambas naciones en ese primer período, a partir de la cual se fortalecería su sistema de armamento y defensa.

La construcción de barcos se convirtió en una actividad sobresaliente en astilleros y atarazanas de las costas, en especial del Norte y Levante, sin olvidar Sevilla.

¹¹ Para entender, ver y analizar la historia de la construcción naval en España resulta imprescindible el interesante libro de RUBIO SERRANO, 1991.

¹² GARCÍA DE PALACIO, 1587 y 1993, en el apartado dedicado a los marineros, además de señalar las tareas que estaban obligados a hacer, añade que, si supieran manejar los instrumentos para tomar la altura y arribar las guardas de la noche y saber dónde está el sol y la luna, se les estimaría más, aunque bastaría con que fueran “diligentes en obedecer, y a acudir a los aparejos donde se les mandara y animosos en las necesidades”. Lo más significativo es que las cualidades exigidas eran ser “diestros, hombres de vergüenza y que tengan algún caudal y que ayan navegado”.

¹³ COLÓN, 1995. En su *Diario* afirma que los tres navíos era “muy aptos para semejante fecho”. Sin embargo, la realidad de que no era así se hizo patente muy pronto porque a los tres días de salir a la *Pinta* “desencasose el gobernalte”, es decir, perdió el timón, y solo pudo salvarse gracias a la habilidad de Martín Alonso Pinzón, su capitán, para poder llegar a Canarias, donde le hizo un timón nuevo, al no poder encontrar otro barco. También allí se vio obligado a convertir la *Niña* en carabela, añadiéndole un palo más a los dos que tenía, por lo que, según Hernando Colón, el trinquete y el mayor estaban aparejados con velas redondas o cuadradas, y el nuevo de mesana con latina, para así poder seguir a las otras dos, COLÓN, 1984.

Por fortuna, se conservan representaciones de dicha actividad. Al fijarse como objetivo el aumento de volumen y de la capacidad de carga se hizo necesario articular una serie de medidas técnicas en su estructura que la hicieran posible.¹⁴

Durante el siglo XVI se fueron sucediendo *Instrucciones* y *Ordenanzas* que afectaron a todos los aspectos de la navegación oceánica, especialmente los relacionados con el pasaje y el comercio a partir de 1503, cuando se crea la Casa de la Contratación en Sevilla. Asimismo, destaca la vigilancia de la seguridad, pues ya en 1509 se otorgan poderes para la inspección de cuanto buque se fletara. Oficiales y visitantes ponían también el énfasis en las condiciones y cantidad del aparejo, incluyendo pertrechos, bastimentos y material de defensa que debían certificar.¹⁵

Este cambio en las exigencias comenzó a producirse ya a la vuelta del primer viaje de Colón, a partir de la carta que Hernando de Zafra dirigió a los Reyes Católicos en 1493, que propició las Pragmáticas de 21 de julio de 1494 y la de 20 de marzo de 1498, ofreciendo ventajas y gratificaciones a los constructores.¹⁶

Que la construcción de barcos fue muy intensa durante el siglo lo prueba el hecho de que solo en los astilleros de Guipúzcoa se hicieran un total de 357 navíos de distintos tipos y tonelajes.¹⁷ Lo mismo puede decirse de Cantabria¹⁸ y ya en 1505 fueron entregadas en Barcelona nueve naves.

Localizar esta excelente producción en el Norte se justifica por contar con dos de los materiales imprescindibles para su ejecución, como son la madera y el hierro. La abundancia de bosques y la existencia de excelentes fundiciones del mineral constituían el soporte básico de dicha industria.

Esta actividad creció y se consolidó porque se implantaron medidas y reglas específicas de trabajo y producción, hoy consideradas capitalistas, entre las que destacaba una especialización de las tareas laborales: constructores, carpinteros de división, de ribera y de blanco, calafates, cordeleros, ancoreros, etc.¹⁹

¹⁴ Ver la obra de PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, 2020 para Sevilla. A pesar del pesimismo de su obra, F. Javier de Salas no deja de tener razón cuando afirma que “la marina del mundo antiguo no era digna de saludar al nuevo mundo: la carraca debía sustituir a la galera; la coca a la carraca; la carabela a la carraca, y a la carabela el galeón. El inmenso piélagos exigía buques de mayor porte”, SALAS, 1870, p. XIII.

¹⁵ Una aproximación a esta circunstancia puede seguirse en TRUEBA, 1983, pp. 85-132.

¹⁶ FERNÁNDEZ DURO, 1879, t. V, p. 10. Y *Recopilación de Leyes de los Reinos...* tít. XIII, lib. III y tít. X, lib. VII, ley 7^a.

¹⁷ ODRIOZOLA OYARBIDE, 1998, 2, pp. 93-146. También RIVERA MEDINA, 1998, 2, pp. 49-92.

¹⁸ MARTÍNEZ GUITIÁN, 1915. Interesantes también las colaboraciones en el programa *El Astillero de Guarnizo* con motivo de la Exposición en el pabellón de Cantabria de la EXPO 92.

¹⁹ En los inicios del siglo XVII los encontramos agrupados en Cofradías y Hermandades. *Recopilación de Leyes*, 1841, T. IV, Libro IX, Título XXVIII, Leyes XV, XVI, XVII.

No puede dejarse de lado que paulatinamente la carabela va a ir siendo sustituida por navíos de mayor porte para el intercambio de mercaderías, pasando a convertirse en barcos destinados a la defensa por su mejor maniobrabilidad.²⁰

La madera es el material esencial e imprescindible en su fabricación. El gran número de bosques existentes en la Península favoreció el auge de la construcción durante dicho siglo XVI, aunque en sus años finales y en la siguiente centuria se consideró necesario protegerlos, lo que redujo durante un tiempo la actividad en astilleros y atarazanas.²¹

En principio las maderas más utilizadas se correspondían con las variedades y especies existentes en nuestros montes, desde el roble al castaño, pasando por el pino, el abeto, el olmo, el fresno, la encina, el alcornoque, etc. Es significativo el asignar a cada tipo de madera una función específica en la fabricación de los distintos componentes de las naves.²²

Juan de Escalante (1575) es muy explícito en la utilización de los distintos tipos de madera, y en cuándo se han de talar los árboles.²³ El roble, en sus diversas variedades, es el mejor para la quilla, el timón, los curbatones y las ligazones, aunque en éstos últimos también se puede utilizar la encina.²⁴ Para las obras altas, que los marineros llaman muertas, es mejor el pino de Utrera; y los mástiles y entenas deben ser de pino de Flandes. Las gavias livianas para no dar peso a la nao; las jarcias de cáñamo de Calatayud, y las velas delgadas, recias y tupidas del mejor lienzo.

Fernández Duro resume este procedimiento de construcción sobre la base de la unidad de medida, el *codo*,²⁵ y la regla teórica llamada:

²⁰ Fernández Duro destaca cómo la carabela va a ir perdiendo importancia a lo largo del siglo XVI, aunque se seguirán construyendo y siendo utilizadas “para determinadas comisiones”, como es el caso de la armada del capitán Íñigo de Artieta, prevista para Indias, pero que fue utilizada para transportar a África a Bobdil y los suyos. Precisamente Artieta consideraba a su carabela como la capitana, porque “no puede pasar sin llevarla, porque es como corredor para descubrir tierra, y aun para robar si fuere menester”. Hace notar su ausencia en la Invencible, y después en Lepanto, Túnez y Terceras. “Las carabelas” (1874) NÁUTICA. Edades Media y Moderna s/r, pp. 573 y ss.

²¹ Real Orden de 17 de marzo de 1606. Véase MELERO GRILLO, 1989, pp. 145-171.

²² Para una más amplia información MELERO GRILLO, 1989.

²³ Para cortar el árbol hay que aprovechar cuando “se acaba de caer la hoja y fructa del mismo arbol que se quiere cortar en el principio del día de el segundo quarto de la menguante de la luna porque entonces están los arboles con menos humedad y mejor sabor y dispusicion”. ESCALANTE, 1985, p. 23.

²⁴ Sin embargo, la Instrucción de Felipe II del 26 de marzo de 1577 ordena que no se hagan mástiles de roble “porque tienen inconvenientes”. *Recopilación*, 1841, p. 19. t. IV, Libro IX, Título XXVIII, Ley VI.

²⁵ FERNÁNDEZ DURO, 1879, t. V. El codo es la medida de longitud utilizada en la fábrica de las naves. Lo normal es que sea el codo de ribera la referencia básica de la arquitectura y los aparejos, corroborada en todas las Ordenanzas e Instrucciones relativas a dicha fábrica. Como el codo y el codo de ribera tienen distintas medidas, se toma como unidad la vara castellana, que equivale a 83,59 cms., por lo que el codo representa y se va a fijar para todo el siglo en las Ordenanzas de principios del XVII en 2/3 de vara. Así, vendría a tener 57,06 cms. Esta misma medida es la que se utilizó para la reconstrucción de la carabela Santa María en 1892, según el Informe presentado por Fernández Duro y Monleón.

Tres, dos y as; esto es, en que la manga debía ser la mitad de la quilla, y proporcional al puntal; o lo que es lo mismo, que determinaba la longitud o largo del vaso, éste había de tener de ancho una mitad, y altura convencional, que no pasara de los dos tercios de dicho ancho. El aparejo se limitaba en un principio a enormes palos machos o de una sola pieza, cargados de jarcia, con gavias o sea cofias circulares en el extremo alto; una verga en cada palo con velas cuadradas, denominadas papahigos, con dos apéndices o bonetas, que se añadían a medida que la verga ascendía o se izaba más alta; cebadera en el bauprés, y latina en la mesana.²⁶

Aunque, como él mismo afirma, esto provocaba problemas que solían afectar a su estructura.

La necesidad de contar con naves de mayor envergadura se hizo patente en el primer tercio del siglo XVI, aunque ya figuraba en la Carta de Hernando de Zafra en 1493, citada anteriormente. En la expedición de Magallanes, la nave mayor, la *San Antonio*, solo tenía 120 toneles de carga, y la *Victoria*, la que regresó al mando de Elcano, solo era de 85 toneles.²⁷

En la época del emperador, el aumento de la capacidad del galeón hizo que se convirtiera en el barco español por excelencia, redondo como los de vela y largo como las carabelas; incluso así es y era considerado por el resto de las naciones.

El incremento de la actividad comercial con destino a Indias y al extremo oriente, acompañado de las relaciones con Inglaterra y Flandes, propició esa mayor capacidad. También la urgencia de contar con naves artilladas que hicieran frente al corso y protegieran los convoyes, aunque para estas misiones fue muy utilizada la carabela.

Alonso de Chaves, cosmógrafo, quiso convertir su *Espejo de navegantes* (ca. 1537) en un auténtico manual de navegación.²⁸

²⁶ FERNÁNDEZ DURO, 1879, T. V, p. 12.

²⁷ A partir de aquí se hace necesario precisar la relación toneles-toneladas, aunque la referencia de ambas sea la capacidad. Juan de Escalante lo explica en su obra citada de 1575, si bien en 1570 Cristóbal de Barros (Archivo General de Indias, leg. 17 de los de Buen Gobierno) lo había expuesto en un discurso presentado al Rey. Juan de Escalante; “En nuestra Hespaña havemos usado y usamos deste nombre toneladas el cual modo de hablar y medirse nos queda de los mareantes vizcaínos de ciertos toneles que en su tierra y en sus naos antiguamente acostumbraron a cargar y assi se dan. A entender por toneles y nosotros en nuestra navegación por toneladas, pero no es todo. Una mesma cosa ni una medida porque diez toneles de Vizcaya son doze toneladas de las nuestras y assi va a dezir de lo uno a lo otro, veynte por ciento. El tamaño y medida de una tonelada de las que nosotros vamos son dos pipas de vino o de agua o de lo que las quisieren enchir de las de veynte y siete arrobas y media que se hacen en el Arrabal dicho la carreteria de Sevilla, frontero al Rio, y a la mesma medida y volumen están reducidas todas las toneladas de mercaderías de qual quier suerte y genero que sean que van en esta flota, y por esta cuenta entendemos la carga que pueden llevar y llevan nuestras naos...”, ESCALANTE, 1985, p. 22.

²⁸ Al igual que harán posteriormente Pedro de Medina y Martín Cortés, considera que su trabajo es el primero que se ha hecho sobre la materia, obviando a Fernández de Enciso y Falero: “la qual obra otra semejante y de tanto provecho antes desta nunca sea visto ni escrito aeste p(ro)posito” (Libro quarto,

El marino, don Álvaro de Bazán, al que algunos autores atribuyen ser el inventor del gran galeón, solicitó del Emperador licencia para introducir una serie de mejoras en la estructura de los navíos que se construyeran para hacerlos más seguros ante las vicisitudes e imponderables de la navegación. Y, de igual forma, con una más amplia y efectiva capacidad defensiva. La licencia le fue concedida para diez años en Valladolid el 15 de enero de 1550.²⁹

Las innovaciones propuestas se pueden concretar en: dos cubiertas, una de ellas un palmo por debajo de la línea de flotación, para salvaguardarla en caso de golpes de cañón, perfectamente artillada con portañolas, y la otra con el costado tan alto que la haga muy fuerte a la mar y a los enemigos, también con portañolas a la redonda; la elevación de esta cubierta debía servir de andén de muralla con antepecho de pilares y batallotas y pavesada, para que la infantería pudiera combatir; la elevación de una sobrecrujía desde popa a proa con cuarteles levadizos para cerrar el navío; situar en la entena mayor “dos espingones enlamados con dos medias velas que vengan desde lo alto abaxo engañonadas con la vela mayor”; posibilidad de entrar en puertos, a pesar de sus dimensiones.

Este aumento del arqueo y la serie de innovaciones no debieron estar suficientemente adaptadas y ejecutadas, porque a la altura de 1575 Juan de Escalante las puso en entredicho criticándolas “por muy grandes y desacomodadas”.³⁰

Diego García de Palacio, en su *Instrucción nauthica para el buen uso, regimiento de las naos* (1587) postula una serie de medidas que mejoren todos los aspectos de las naves, desde la estructura hasta los bastimentos necesarios. Sin duda, la sugerencia de mayor significado es la de que quienes construyan las naves han de ser además muy buenos marineros, y que no se consintiese hacerlas a maestros que no lo fuesen, porque de esta manera conocerían perfectamente los efectos del navío.³¹

Se llega a las Ordenanzas de 1606, 1613, y, sobre todo, las de 1618, dictadas por el Almirante General de la Armada don Diego Brochero, muy minuciosas en todas

tratado cuarto, f. 74). *Quatri partitu en cosmographia pratica*, por otro nombre llamado *Espejo de navegantes* (ca. 1537), Manuscrito, Real Academia de la Historia, Signatura 9/2791. Recientemente ha sido estudiado por AGUIAR AGUILAR, 2019.

²⁹ Real Cédula reproducida por FERNÁNDEZ DURO, 1879, t. V, pp. 14-18. Según este autor está tomada del Archivo del marqués de Santa Cruz por Antonio Rodríguez Villa. Añade que los dos primeros galeones construidos por este sistema fueron el *San Pedro* y el *San Pablo*.

³⁰ Aunque no niega las ventajas de los grandes navíos, es partidario de naos de mediano porte, propone las 500 toneladas, y pone ejemplos de los desastres acaecidos a los grandes galeones en años anteriores. ESCALANTE, 1985, p. 23.

³¹ “Que no esta la arte dela nao en solo ser carpintero de ribera, que muchos lo entienden: sino en buen ingenio y traça, y en saber que es la causa quando no gobierna bien: y sino se sustenta vela, si anda poco, si peneja: quando cabeçea mucho, si teme la mar, si lança en pompa o al quartel ó al través: sino quiere arribar ó no yr de loo con poca ó mucha bela, y otras mañas que la experiencia enseña para que sabiéndolas, y la ocasion de donde proceden, se haga y pida la nao perfecta y bien acabada.” *Instrucion nauthica*, Libro Primero, f. 7.

sus especificaciones, para navíos desde nueve codos de manga y 80 toneladas hasta 22 codos y 1.074 $\frac{1}{4}$ toneladas, aunque para las flotas de Indias no se construirán navíos de más de 18 codos de manga con el fin de que puedan entrar y salir de Sanlúcar y de San Juan de Ulúa.³²

Hay que reseñar que en 1611 Thomé Cano advierte sobre la mala ejecución de algunos navíos, abundando en que no se tienen en cuenta el orden, la trabazón, la fortaleza, la cuenta, la regla y la medida. El problema, según él, es no saberle dar los tamaños que han de llevar conforme a la manga, por lo que salen mal formados y proporcionados.³³

La descripción de aparejos, artillería y munición y bastimentos, supera los límites impuestos a esta comunicación.

3. USO ASTRONÓMICO EN LA NAVEGACIÓN

3.1. Antecedentes

La navegación que se inaugura con las rutas oceánicas va a ser tributaria de conocimientos científicos y técnicos, algunos desconocidos hasta entonces, que harán posible un desplazamiento por mar más fiable y seguro. No es baladí que el manejo de un navío requiera de una capacitación especial para saber utilizar los instrumentos imprescindibles en cualquier operación, además de poseer e interpretar cartas exactas y el conocimiento astronómico suficiente para obtener la información proporcionada por los astros. Pedro de Medina consideraba la gran sutileza del arte de navegar en el hecho de que “un hombre con un compás y unas rayas señaladas en una carta sepa rodear el mundo y seguir de día y de noche a donde se ha de allegar, y de donde se ha de apartar y quanto”.³⁴

Fue junto a los grandes ríos del próximo y lejano oriente donde surgieron los primeros estudios científicos sobre el universo conocido, en especial sobre la Luna, y donde se elaboraron los primeros calendarios tomando como base los ciclos lunares, con el fin de adaptar las actividades de la vida diaria a dichos ciclos. Le debemos, pues, a los babilonios el descubrimiento de planetas y constelaciones, el Zodíaco (sigue siendo convencional dividir el arco zodiacal en doce signos de 30° cada uno, cuyos nombres responden a los de las constelaciones), la división del día en 24 horas, y éstas a su vez en un sistema sexagesimal.

³² Lo más destacado es la tajante afirmación de que los navíos que se fabricaran desde este momento serán “conforme a estas Ordenanzas sin exceder un punto”.

³³ CANO, 1611, f. 15 y ss.

³⁴ MEDINA, 1545, f. III.

Europa es heredera y deudora de Grecia y Roma, y, por lo tanto, es ahí donde hay que indagar las raíces del conocimiento empírico y práctico, relacionado con esta esfera terrestre.

A partir del primer milenio a. C. Grecia se convierte, recogiendo enseñanzas anteriores, en el centro intelectual y experimental del mundo antiguo. La pléyade de científicos que estudian la naturaleza del mundo que nos rodea ofrece una idea de cómo progresó la especulación relativa a la composición y organización del cosmos, aunque era inevitable situarla desde una perspectiva geocéntrica.

La complejidad de los problemas a los que se enfrentaron los pensadores griegos mantuvo vivo el debate de la situación de la tierra con referencia al sol, de la medición de la superficie terrestre y, por supuesto, de la forma del planeta.

Esta cosmología racional supuso un gran logro científico, a pesar de los evidentes errores, que perduraría hasta bien entrada La Edad Moderna.

Es natural que la observación del cielo y del movimiento de las estrellas indujera a considerar que el sistema se basaba en que la Tierra era un astro fijo y que el universo visible se organizaba en círculos concéntricos a su alrededor, como la expresión ideal de dichos movimientos, aunque no es el momento de hacer balance de las interpretaciones que las distintas y sucesivas escuelas y pensadores griegos aportaron al conocimiento científico del universo.

El resumen y axioma de este sistema es que la Tierra se supone en el centro del universo, que los demás astros giran en esferas concéntricas circulares y uniformes y que ya no se duda de su esfericidad. Será Ptolomeo, en el siglo II d. C., el que fijará este sistema durante muchos siglos, a partir de esos axiomas,³⁵ y eso a pesar del grave error que supuso aceptar las medidas terrestres de Posidonio y no las más correctas de Eratóstenes.

Además de los círculos perfectos de los siete cuerpos celestes, Ptolomeo añadió otro superior, el Primer Móvil, que hacía actuar a los demás.³⁶ No obstante, otro de sus grandes errores fue negarle a la Tierra cualquier movimiento, criticado por Copérnico, pero seguido por los tratadistas españoles.³⁷

³⁵ Un ejemplo de cómo perduraron las ideas de Ptolomeo, al margen de cosmógrafos y matemáticos, lo tenemos en el Padre José de Acosta, que, al final del siglo XVI, en 1590, dedica varios capítulos a demostrar la redondez del cielo y que la Tierra es el centro del universo, ACOSTA, 1987.

³⁶ Planteamiento que siguen los tratadistas españoles del XVI y parte del XVII. Todos los movimientos concretados en una vuelta perfecta de 24 horas alrededor de la Tierra. Sin embargo, como resultaba complicado explicar las distintas posiciones de los astros que se observaban, Ptolomeo optó por establecer epiciclos diferentes en los que los astros presentaban otra rotación, lo que le obligó a considerar la existencia de múltiples esferas, como consecuencia de los sucesivos movimientos de los planetas y el sol.

³⁷ COPÉRNICO, 1997, Libro primero, Capítulo XI. En cuanto a lo segundo, por ejemplo, CORTÉS, 1551, cap. VI, «De la inmutabilidad de la Tierra».

En los siglos XV y XVI, por lo tanto, seguía vigente este complicado sistema, cuya duración de más de mil cuatrocientos años parecía hacerle inmutable e insustituible. Ya fue objeto de estudio desde la Edad Media, a través de los árabes y, de manera destacada, por nuestro Rey Sabio, y su Escuela de Traductores de Toledo, dando a luz su *Libro del Saber de Astronomía*, con sus famosas Tablas, que, junto a la Partida II, puede afirmarse que constituyen el primer tratado del Arte de navegar. Aunque ya en el siglo XV, Nicolás de Cusa rechazara este sistema.

Copérnico publicó su heliocentrismo en 1543, (“Y en medio de todo permanece el Sol. Pues, ¿quién en este bellissimo templo pondría esta lámpara en otro lugar mejor, desde el que pudiera iluminar todo? Y no sin razón unos le llaman lámpara del mundo, otros mente, otros rector... Tan admirable es esta divina obra del Optimo y Máximo (Hacedor)”), el mismo año de su muerte, y su influencia sobre los españoles fue escasa hasta bien entrado el siglo XVII,³⁸ a lo que contribuyó la persecución de sus ideas por parte de los protestantes, en especial por el propio Lutero, que, en cierto modo, obligó a la Iglesia Católica a prohibirlas al comienzo de dicho siglo.

3.2. Coordenadas y tablas

La navegación atlántica impuso nuevas condiciones, obligando a pilotos y maestros a tener conocimientos del mar y de los vientos, de la situación del sol y de las estrellas, de la determinación exacta de la latitud y de la longitud y de la declinación magnética de la esfera terrestre, todos ellos datos astronómicos imprescindibles para hacerla posible. En efecto, para navegar por los inmensos espacios oceánicos, sin referencias visibles, se hizo necesario recurrir a las observaciones del cielo diurno y nocturno, dando por supuesta la esfericidad de la Tierra, que Elcano y los suyos se encargaron de demostrar en 1522.

Es un hecho innegable que Colón conocía la cosmografía de Ptolomeo,³⁹ y que, junto a Toscanelli (las famosas *Cartas*), Eneas Silvio Piccolimini, Pio II (*Historia*

³⁸ Si bien en estos siglos en España no se hicieron ediciones de las obras de Ptolomeo, es, sin embargo, el principal autor seguido y citado por los cosmógrafos del XVI, y antes por el propio Colón, por lo que va a ejercer una considerable influencia. Es lo que SÁNCHEZ, 2011, ha denominado “el renacer de Ptolomeo”, patrocinado por la Corona y por las Universidades de Salamanca y Valencia. Por otra parte, aunque García de Céspedes sigue a Copérnico en su *Regimiento de navegación* (1606) en el cálculo de la precesión de los equinoccios, será Juan Cedillo Díaz, Cosmógrafo Mayor y Catedrático de Matemáticas, sucesor de García de Céspedes en 1611, el que traducirá una parte de la obra copernicana *Ydea astronómica de la fábrica del mundo y movimiento de los cuerpos celestiales*, Manuscrito de la Biblioteca Nacional de España, digitalizado en Biblioteca Digital Hispánica, dado a conocer, entre otros, por Miguel Ángel Granada y Félix Gómez Crespo.

³⁹ Esta circunstancia ha sido estudiada por la Académica Carmen Manso Porto, a partir del ejemplar de la edición de 1478 de la *Cosmographia*, que se conserva en la Academia de la Historia, con notas marginales de Colón.

Rerum) y Pedro de Ailly (*Imago Mundi*) constituían la fuente de inspiración de sus sueños descubridores.⁴⁰

En este tiempo Portugal, sin olvidar las ideas de Ptolomeo, es la gran adelantada en dichos conocimientos, habida cuenta de sus expediciones a las Azores y Cabo Verde y a bordear la costa africana.⁴¹

Los tratadistas españoles siguen sujetos a esas mismas ideas y consideran que la luna, el sol y el resto de los planetas describen órbitas circulares alrededor de la Tierra. El astrónomo de Alejandría elabora además una Tabla, la Tabla de las cuerdas, en las que éstas describen medio grado, que debía resultar indispensable para la medición y el cálculo astronómico, básico en el navegar. En este sentido, el respeto a los antiguos condiciona todo el saber, incluso durante buena parte del siglo XVII.

La navegación hacia Indias desde finales del XV, y a partir de la llegada de la *Victoria* con Elcano, hacia el Maluco y Oriente, hubiera sido imposible sin la existencia de pilotos y maestros dotados de los conocimientos precisos para poderla llevar a cabo. La preocupación manifestada por tratadistas en el sentido de que faltaban buenos y especializados navegantes⁴² trató de ser compensada por la Ordenanza de 1552, al establecer la Cátedra de Cosmografía y su plan de enseñanza, así como las sucesivas Instrucciones de los Reyes para favorecer la formación.

Para evitar las dificultades que surgían en la interpretación acertada de los datos astronómicos, cosmógrafos españoles del XVI, comenzando por Fernández de Enciso, elaboraron *Tablas* que facilitarían la comprensión de esos datos y así situar correctamente la posición de las naos y sus derrotas.⁴³

Francisco Falero, mucho antes de la citada Ordenanza, había esquematizado los conocimientos que cualquier iniciado en el arte de navegar debería conocer. El principio básico imprescindible lo define: “apuntamiento de la equinoccial y altura del polo una misma cosa es; porque quantos grados se aparta uno de la equinoccial, tantos tiene de altura del polo y no puede aver uno sin lo otro”.⁴⁴

⁴⁰ Es evidente que los datos proporcionados por ellos adjudicaban una longitud de la Tierra alejada de la realidad, a los que, sin embargo, se aferró el Almirante hasta el último momento. Resultó uno de sus graves errores para llegar a Cipango y Catay, pero afortunadamente alumbró un mundo nuevo. CEREZO MARTÍNEZ, 1995, pp. 37-44, ha analizado esos errores y discrepancias náuticas.

⁴¹ De nuevo hay que citar al padre ACOSTA, 1985, p. 73: “Y asi los mas diestros pilotos que se curan del Crucero, sino por el astrolabio toman el sol y ven en él la altura en que se hallan. En lo cual se aventajan comúnmente los portugueses, como gentes que tienen mas cursos de navegar de cuantas naciones hay en el mundo”.

⁴² Hernando Colón, Martín Cortés y Alonso de Santa Cruz, entre otros.

⁴³ Las Tablas de Fernández de Enciso están calculadas para el año 1532 y siguientes; las de Martín Cortés, para el año 1545; las de Rodrigo Zamorano, a partir de 1584 y las de Diego García desde 1586. Las reproduce Ruiz y Ruiz, 1842. Han sido publicadas también por Iqbal, 1983.

⁴⁴ FALERO, 1535.

Navegar por el océano sin puntos de referencia cercanos requería un sistema especial de localización, relacionado con el sol, la luna y las estrellas, además de las coordenadas geográficas de la Tierra, latitud y longitud, porque la altura es siempre constante. Sin los datos que proporcionan sería imposible fijar la posición de cualquier punto sobre la superficie terrestre, sobre todo en el mar.

La latitud apenas presentaba dificultad, toda vez que bastaba conocer la línea equinoccial y el curso del sol durante el día y las constelaciones cercanas al polo con la altura de este sobre el horizonte, las Guardas y la Estrella Polar, o la Cruz del Sur, para saber el punto más o menos exacto de Norte a Sur.

Para todos los cosmógrafos la línea equinoccial representaba el círculo perfecto, porque *ciñe o rodea* el mundo, pasa por el centro de la Tierra dividiéndola en dos partes iguales, y que, como Ptolomeo afirmaba, es el único círculo paralelo que siempre es dividido en dos por el horizonte, y que cuando el Sol discurre sobre él sirve para demostrar los equinoccios.⁴⁵

Determinar la longitud sería encontrar el punto en el que un meridiano corta el ecuador u otro cualquier paralelo tanto de latitud norte como de latitud sur. Se precisaba, sin embargo, una referencia horaria en tierra, es decir, un meridiano cero, que para los españoles en ese momento lo constituía la isla de Hierro.⁴⁶

Rodrigo Zamorano lo explica de forma simple, pero su cálculo no era tan sencillo:

Lo que los Cosmógrafos llaman Longitud, llaman los Marineros apartamiento de la línea derecha, y camino de Lesteoste, y altura de Lesteoste; y es la parte de un Lesteoste comprendida entre dos Meridianos, que el uno passa por el punto, o lugar de donde partimos, y el otro por el punto donde está la nao. Este apartamiento de la línea derecha se conoce mediante dos cosas, que son derrota, y variación de altura, o derrota y distancia.⁴⁷

Era, sin duda, el problema más grave con el que se enfrentaban los marinos.

Como de todos es sabido, si la Tierra fuera una esfera perfecta cualquier arco de meridiano tendría la misma longitud a lo largo de dicho meridiano, pero al ser de forma elipsoide un arco de meridiano de un grado tendrá valores diferentes según la latitud. A 0° el arco de un grado vale 110.576 metros, pero a 90° vale 111.576 metros.

⁴⁵ Pedro Nunes demostró que si se navega con rumbo constante la navegación no sigue un círculo máximo, sino que se produce una curva irregular que culminaría en el polo, a la que se denomina curva *loxodrómica*.

⁴⁶ Desde la antigüedad se fueron escogiendo puntos de origen a uno de los dos de intersección del Ecuador y del recorrido del sol durante un año, la eclíptica. En el siglo XVI se tiene el testimonio de Alonso de Santa Cruz para considerar la isla de Hierro como el meridiano cero. SANTA CRUZ, 1921. Pedro Apiano también establece el meridiano cero, de forma genérica en las Canarias. APIANI, 1540, f. IX. Existe versión española, APIANI, 1575. Un ejemplar se conserva en la Biblioteca Universitaria de Granada.

⁴⁷ ZAMORANO, 1588, f. 47.

Así, la milla marina, con una longitud de 1852 metros, se corresponde con la longitud de un arco de 1 minuto medido en la latitud de 45°.

Durante los siglos XVI, XVII y parte del XVIII se fueron sucediendo las propuestas reales para hallar con precisión la longitud, el *punto fijo* como se denominó entonces, y así hacer más seguro el navegar.⁴⁸

Alonso de Santa Cruz propuso distintas maneras para saber las distancias por vía de longitud, cuyo fundamento residía en que, yendo de Oriente a Occidente, o en el sentido contrario, a cada grado de longitud corresponden cuatro minutos de la hora. Comprobó que la aguja de marear nordesteaba o noruesteaba en todas las partes de la tierra, por lo que:

puse de 15 en 15 grados muchos meridianos y debajo de cada uno dellos, fuera de la carta. Escribí lo que en cada uno nordesteaba o noruesteaba allí la aguja tocada con la magnete o piedra imán para que los pilotos que saliesen de España, conforme a lo que hallasen que nordesteaba o noruesteaba el aguja en la parte o parage donde se hallasen, supiesen de cierto que tantos grados estaban apartados verdadero o de España do habían salido, presuponiendo que en el meridiano de la ciudad de Sevilla se halla nordestear el aguja media cuarta.⁴⁹

La afirmación de Ptolomeo de la inexistencia de cualquier movimiento de la Tierra atribuyó al giro del sol la duración de 24 horas del día, lo que unido al conocimiento de que al paralelo del Ecuador le correspondían 360°, llevó a la conclusión de que cada hora representaba 15° en la latitud equinoccial (Alonso de Santa Cruz). Por otra parte, la medición posterior del perímetro ecuatorial de la Tierra, un poco más de 40 000 kms., supuso ajustar las distancias a 1700 kms., aproximadamente cada 15°. Circunstancia totalmente desconocida en el viaje de Colón y los viajes posteriores hasta la expedición de Magallanes y Elcano.

La fijación de la hora en cada lugar y en cada punto del océano constituía de por sí el otro problema adyacente. Los instrumentos utilizados, aguja de marear, ballestilla, cuadrante, ampolletas, etc., que son descritos con todas sus características en los tratados del XVI, proporcionaban el mejor y más apreciado recurso de la navegación, si bien a algunos, en especial al reloj, las vicisitudes del viaje les impedían transmitir una información correcta. Hubo que esperar varios siglos hasta dar con un reloj al que no le afectaran. Hay que incluir en este apartado las cartas náuticas.

El propio Alonso de Santa Cruz fabricó aparatos para facilitar el arte de navegar, aunque no fue el primero porque ya Rui Faleiro los hizo para la expedición de Magallanes, siendo utilizados por el desafortunado cosmógrafo de dicha expedición Andrés de San Martín, aunque se demostró que eran poco fiables. Se tiene constancia

⁴⁸ Una muy amplia información sobre este punto puede seguirse en FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, 1852, tomo XXI. También en FERNÁNDEZ DURO, 1972, t III, pp. 437-451. Entre los ejemplos cita cómo hasta Cervantes crítica esta búsqueda en *El Coloquio de los perros*.

⁴⁹ SANTA CRUZ, 1921, p. 28.

también de que García de Toreno construyó, por encargo de Magallanes para la misma expedición, 18 cartas y 2 agujas de marear.

Otro de los elementos imprescindibles para el buen arte de marear del siglo XVI fue la utilización de la variable de la declinación magnética de la Tierra,⁵⁰ la variable *principalissima* según Rodrigo Zamorano, que durante casi todo el siglo no llegó a precisarse con exactitud en los $23^{\circ} 27'$, la media final de la inclinación de la eclíptica, aunque llegaran a aproximarse, como es el caso de Rodrigo Zamorano con sus $23^{\circ} 28'$, que utiliza el meridiano de Sevilla.⁵¹ De ahí que, igual que Ptolomeo hiciera con sus Tablas de cuerdas, se elaboraran Tablas astronómicas con la situación del sol todos los días del año para enseñanza de pilotos y maestros que navegaban hacia Indias o hacia Oriente. El mismo Rodrigo Zamorano aconsejaba que se elaboraran cada 16 años.

Se va a seguir también aquí el modelo de Ptolomeo, aunque no puede dejarse de lado el conocimiento de las Tablas Alfonsíes y la utilización de las de Abraham Zacut, aunque unas y otras tuvieran errores, como demostró Alonso de Santa Cruz y experimentó Andrés de San Martín en la expedición de Magallanes y Elcano.

Fernández de Enciso (1519) trató de fijar la posición de los navegantes a partir de la estrella del Norte “que llaman polo: no es el polo porque el polo no se ve y la estrella es una estrella de la guarda la más cercana al polo. y como esta anda al derredor del polo juntamente con las otras de la guarda a que llaman bozina”. Sus datos relacionando la altura y las leguas navegadas, y sus Tablas, antecedieron en el tiempo a las que elaboraron Falero, Medina, Pozas, Diego García y Zamorano.

Antes de exponer el Cuadro comparativo de algunas de las Tablas de declinación elaboradas durante el XVI, es preciso tener presente el porqué se hacen en ciclos de cuatro años, salvo Martín Cortés que utiliza solo uno. Lo han explicado muy detalladamente Rodrigo Zamorano y Diego García: el primer año, después de bisiesto, tiene 365 días y 6 horas; el segundo, tiene 365 días y 12 horas; el tercero, 365 días y 18 horas; el cuarto, bisiesto, completa los 366 días.

Y pasado este cuarto año comienza otra vez la mesma cuenta: y por esta razón no son todos los días de un año iguales con los de otro, en grados y minutos. Demanera que quando v.m. uviere de tomar el altura del sol, ha de tener que año es ... para que sabido entre en la tabla de aquel año y mire el mes y el día de que se halla aver tomado la altura:

⁵⁰ No es necesario explicar que el norte geográfico no se corresponde con el norte magnético y que los polos geográficos, que son una consecuencia del eje de rotación de la Tierra, no son lo mismo que los polos magnéticos, aunque ambos se encuentren cercanos. Eso no impide su distanciamiento, desplazándose el norte magnético cada año. La declinación magnética sería el ángulo que forman el Polo norte magnético, que es el que indica la brújula, y el Polo norte geográfico. Ángulo que puede variar según el lugar, pero también según el tiempo, desde 0° a 180° . Si la declinación es hacia oriente es negativa, mientras que si el norte magnético se encuentra a la derecha del geográfico es una declinación positiva.

⁵¹ La inclinación del eje de la Tierra, fundamental en la variación de los días y las estaciones, es el condicionante de que el ecuador y la eclíptica formen un ángulo que ha solido fijarse en $23^{\circ} 27'$, *la oblicuidad de la eclíptica*.

que hallara puntualmente la declinación o apartamiento que el sol tenía de la línea equinoccial.⁵²

Salvo Rodrigo Zamorano y García de Céspedes (1606), que utilizan $23^{\circ} 28'$ como el valor de la eclíptica, los demás cosmógrafos que elaboraron Tablas varían ese valor desde $23^{\circ} 30'$ hasta $23^{\circ} 33'$. Las Tablas que se comparan en el Anexo que se incluye al final de este trabajo no se corresponden con el mismo año para todas ellas, según se especifica en el propio Anexo. Lo que se intenta proporcionar es, además de una posible fuente para estudios posteriores, un ejemplo de las variaciones experimentadas por la declinación no solo en estos años (se representan sólo el primero y el segundo después del bisiesto y el bisiesto), sino también en el tiempo. Hay que tener presente que, a partir de 1582, con la reforma del calendario al suprimir diez días del mes de octubre, las tablas elaboradas desde entonces tienen que recoger dicha circunstancia.

4. A MODO DE CONCLUSIÓN

Cuando se habla del arte de navegar en el siglo XVI hay que tener presente los múltiples factores que intervienen, los problemas que se presentan, los avances científicos y técnicos experimentados en el siglo y, por supuesto, aquellos elementos que, a pesar de disponer de una centuria, continúan siendo una incógnita, un motivo de discusión y una preocupación constante para hacer una navegación más eficaz y más segura, como es la longitud.

Está fuera de toda discusión que en el siglo XVI España y Portugal se convirtieron en las naciones dominantes en el mar y, de forma muy especial, desde la unión de ambos reinos en 1580. Pero es que los tratados de navegación y geográficos de los cosmógrafos sirvieron además de auténticos manuales en el resto de las naciones europeas, como lo prueban las sucesivas ediciones que de ellos se hicieron en varias de aquellas.

Resulta imprescindible señalar que, aun teniendo en cuenta las innovaciones de todo tipo que proponían, se encontraban atados a una cosmografía que situaba a la Tierra en el centro del universo, cuyas dimensiones eran irreales hasta 1522, que seguía sin aceptarse su doble movimiento y que, si bien se avanzó en el conocimiento y utilización de los instrumentos astronómicos, se estaba todavía lejos de llegar a una

⁵² GARCÍA DE PALACIO, 1587, Libro Primero, p. 14. "El año 1584 a los 25 días del mes de Abril, yendo navegando, tomé la altura del sol con el Astrolabia, el medio día, y fue su altura de noventa grados justos. Echo primero de los 1584 años, los 1500 fuera, y quedá 84, los quales son pares, y porque también son pares los 42, que es la mitad de los 84. digo que el año de 1584 es bisiesto. Y assi voy al año 4 en la tabla de las declinaciones del Sol, que es bisiesto, y debaxo del mes de Abril, enfrente de los 25 días hallo 13 grados y 10 minutos. Digo pues, que estos 13 grados y 10 minutos estoy apartado de la Equinoccial, hacia la parte del Norte, porque es desde los 21 de Março, hasta los 23 de Septiembre, en el qual espacio caen los 25 de Abril", ZAMORANO, 1588, f. 25.

comprensión total de los elementos que propiciaran un mejor arte de navegar. Las tablas de declinación son una buena prueba de ello. El ajuste del tiempo y su medida, junto con la modificación del calendario, fue otro de los problemas al que solo en parte se acercó una solución, que llegaría dos siglos después.

Esta dependencia del saber antiguo fue, sin duda, un lastre y, aunque Copérnico muere en la mitad de este siglo, sus ideas tendrán que esperar casi una centuria para encontrar seguidores.

El mar, la mar, siguió ejerciendo la misma fascinación que en épocas anteriores, aunque ahora las aventuras fueran de otra índole, y los peligros, los *monstri superati* de Colón, tuvieran que ver más con la propia construcción de las naves que lo surcaban y los conocimientos náuticos lentamente perfeccionados.

La efeméride que se conmemora en este Simposio fue un primer paso, sin dudarle el más importante del siglo, similar al que se dio en la Luna en julio de 1969, ya que abrió un nuevo horizonte en la navegación y el conocimiento del mundo; importancia que va paralela a la proliferación de estudios y trabajos relacionados con dicho mundo del siglo XVI.

BIBLIOGRAFÍA

- Acosta, José de, *Historia natural y moral de las Indias* [1590], Prólogo de José Alcina Franch, Madrid, Historia 16, 1987.
- Aguilar Aguilar, Maravillas, *Los primeros instrumentos de navegación que viajaron a América. Un estudio de Quatri partitu o Espejo de navegantes (ca. 1528) de Alonso de Chaves*, Mélanges de la Casa de Velázquez, 49-1, 2019, pp. 223-244.
- Apiani, Petri, *Cosmographia, per Gemman Phrysius, Excusum Antuarpiæ opera Aegidii Copenii*, 1540.
- Cano, Thomé, *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y merchante, con las Reglas de Archarlas*, Sevilla, En Casa de Luis Estupiñan, 1611. [Ejemplar de la Biblioteca del Observatorio de Marina de San Fernando].
- Cerezo Martínez, Ricardo, “Consideraciones náuticas previas” en *Diario del primer viaje de Colón*, Edición de Demetrio Ramos y Marta González Quintana, Granada, diputación Provincial, 1995.
- Colón, Cristóbal, *Diario del primer viaje de Colón*, edición de Demetrio Ramos y Marta González Quintana, Granada, Diputación Provincial, 1995.
- Colón, Hernando, *Historia del Almirante*, edición de Luis Arranz, Madrid, Historia 16, 1984.
- Copérnico, Nicolás, *Sobre las revoluciones. (De revolutionibus orbium coelestium, Libri VI)* (1543), Edición y estudio de Carlos Minguéz Pérez, Barcelona, Altaya, 1997.

- Cortés, Martín, *Breve compendio de la sphaera y de la arte de navegar con nuevos instrumentos y reglas ejemplificado con muy subtiles demonstraciones*, Sevilla, En casa de Anton Alvarez, 1551.
- Cuesta Domingo, Mariano, *La obra cosmográfica y náutica de Pedro de Medina*, Madrid, BCH, 1998.
- Cuesta Domingo, Mariano, *Alonso de Santa Cruz y su obra cosmográfica*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1983.
- El Astillero de Guarnizo. Una brillante trayectoria naval*, Ayuntamiento de Astillero, 1992, con motivo de la Exposición en el pabellón de Cantabria de la EXPO'92
- Escalante, Juan de, *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales* [1575], Madrid, Museo Naval, 1985, Edición y comentarios de Roberto Barreiro-Meiro.
- Europa aprendió a navegar en libros españoles. Contribución del Museo Naval a la Exposición del Libro del Mar*, Barcelona, Museo Naval, 1943.
- Falero, Francisco, *Tratado del Esphera y del arte de marear. Con el regimiento de las alturas con algunas reglas nuevamente escritas muy necesarias*, Sevilla, Imprenta de Juan Cronberger, 1535. [Ejemplar de la Biblioteca Universitaria de Salamanca].
- Fernández de Enciso, Martín, *Suma de geographia que trata de todas las partidas del mundo: en especial de las Indias y trata largamente del arte del marear...* [1519], Sevilla, en Casa de Andrés de Burgos, 1546.
- Fernández de Enciso, Martín, *Suma de geographia que trata de todas las partidas del mundo: en especial de las Indias y trata largamente del arte del marer*, edición de Mariano Cuesta Domingo, Madrid, Museo Naval, 1987.
- Fernández de Navarrete, Martín, *Disertación sobre la historia de la náutica y de las ciencias matemáticas que han contribuido al progreso de los españoles*, Madrid, Real Academia de la Historia, Imprenta Viuda de Calero, 1846
- Fernández Duro, Cesáreo, *A la mar madera*. *Disquisiciones náuticas*, t. V, Madrid, Imprenta, Estereotipia y Galvanoplastia de Aribau y Cia., 1879.
- Fernández Duro, Cesáreo, "Ciencia y Literatura 1598-1621", en *Armada Española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón* (1895), 9 vol, Madrid, Museo Naval, 1972.
- García de Palacio, Diego, *Instrucion nauthica para el buen uso y regimiento de las Naos, su traça y gobierno conforme a la altura de Mexico. Hecha en Diálogos, Intelocutores un Vizcayno, un Montañes*, Mexico, En casa de Pedro Ocharte, 1587.
- García de Palacio, Diego, *Instrucion nauthica para el buen uso y regimiento de las Naos, su traça y gobierno conforme a la altura de Mexico. Hecha en Diálogos, Intelocutores un Vizcayno, un Montañes*, transcripción, edición y estudio realizada por Mariano Cuesta Domingo, Madrid, Museo Naval, 1993.
- Iqbal, Muhammad, *An introduction to Solar Radiation*, Academic Press, 1983.
- Martínez Guitián, Luis, *Construcción naval y navegación durante el reinado de Felipe II (Aportación a la historia de Santander)*, Santander, Imp. Lit. F. Funs, 1915.
- Medina, Pedro de, *Arte de navegar en que se contienen todas las reglas, declaraciones, secretos y avisos que a la buena navegacion(n) son necesarios y se deven saber*, Valladolid, En casa de Francisco Fernandez de Cordova, 1545.

- Medina, Pedro de, *Regimiento de navegación*, Impreso en Sevilla por Juan Canalla, 1552. Museo Naval.
- Melero Grillo, María Jesús, “A la mar madera” La madera en la arquitectura naval española” en *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América, Universidad Internacional de Andalucía*, 1989, pp. 145-171.
- Ordiozola Oyarbide, Lourdes, “La construcción naval en Guipuzkoa. Siglos XVI-XVIII.” *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, 1998, pp. 93-146.
- Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio, *Historia de las atarazanas de Sevilla*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2020
- Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio, *Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*, Editorial de la Universidad de Sevilla, 2015.
- Pindaro, *Odas Olímpicas. Oda primera a Gerión, Rey de Siracusa*. Traducidas en texto castellano por Ignacio Montes de Oca, Madrid, Luis Navarro Editor, 1883.
- Pintos Amengual, Gabriel, “La edición de textos sobre navegación durante los siglos XVI-XVII: Un apunte histórico”, *Revista Espacio, Tiempo y Forma*, Serie IV, Historia Moderna, 33, 2020, pp. 387-410.
- Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias. mandadas imprimir por la Magestad Católica del Rey Don Carlos II*, 4 tomos, Madrid, Boix Editor, 1841,
- Rivera Medina, Ana María, “Paisaje naval, construcción y agentes sociales en Vizcaya: desde el medioevo a la modernidad”, *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, San Sebastián, 1998, pp. 49-92.
- Rubio Serrano, José Luis, *Arquitectura de las naos y galeones de las flotas de Indias (1492-1690)*, 2 vol., Málaga, Seyer, 1991.
- Salas, Francisco Javier de, *Historia de la matricula del mar*, Madrid, Imprenta de T. Fortanet, 1870.
- Sánchez, Antonio, “Cosmografía y Humanismo en la España del siglo XVI. La *Geographia* de Ptolomeo y la imagen de América”, *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, 2011, vol. XV.
- Sánchez, Antonio, “Los artífices del *Plus Ultra*: pilotos, cartógrafos y cosmógrafos en la Casa de Contratación de Sevilla durante el siglo XVI”, *Hispania. Revista Española de Historia*, Madrid, nº 236, septiembre-diciembre, 2010, vol. LXX, pp. 607-632.
- Santa Cruz, Alonso de, *Libro de las longitudes*, Sevilla, Publicaciones del Centro Oficial de Estudios Americanistas, 1921.
- Trueba, Eduardo, “Normativa para seguridad náutica y su grado de cumplimiento en la Carrera de Indias durante el siglo XVI”, *Revista de Historia Naval*, Madrid, 1983, año I, nº 3, pp. 85-132.

LA IMAGEN GEOGRÁFICA DE LA REGIÓN MAGALLÁNICA EN LOS SIGLOS XVI-XVII

Carmen Martínez Martín
Universidad Complutense
carmen.m@ghis.ucm.es

El tema que presento es una página más de los estudios realizados sobre la geografía del cono sur americano, en este caso centrado en el estrecho de Magallanes visto desde su pasado histórico, para poder explicar cómo era conocido por los europeos durante los siglos XVI y XVII a partir de la entrada de Fernando Magallanes en 1520. El análisis histórico puede ser muy extenso pues solo un siglo más tarde se contabilizan el paso de 55 naves (españolas, inglesas y holandesas), lo que dará lugar a una continua revisión de los mapas existentes, debiendo situar las nuevas tierras descubiertas en relación con las ya conocidas, dando paso a nueva cartografía y el desarrollo de nuevos mapas sobre la parte austral de Sudamérica e islas adyacentes.

Esta cartografía iniciada entonces ha sido objeto de investigaciones por europeos y americanos. En España, son conocidos las aportaciones de miembros de la Real Armada española que comienza con la relación de viajes y descubrimientos de Martín Fernández Navarrete (1765-1844), más cercano a nosotros Francisco Guillén Tato en su *Monumenta Cartográfica Indiana* y asimismo han sido analizados muchos ejemplares contenidos en colecciones existentes en destacadas cartotecas españolas. Merecen nuestro reconocimiento los estudios del investigador Carlos Sanz López (1903-1979) de mediados del siglo pasado.

En fechas más recientes encontramos investigaciones sobre esta cartografía del estrecho en las conmemoraciones de la Primera Vuelta al Mundo, la abundancia de publicaciones nos impide hacer alusión a todas, sólo destacar el Congreso Internacional de Historia *Primus circumdedisti me* en Valladolid (20-22 de marzo de 2018). Fuera de nuestras fronteras merecen especial atención los trabajos de Tomás Martinic

Beros e investigadores chilenos de la Universidad de Magallanes, en parte a través de la revista *Anales del Instituto de la Patagonia*.

Las principales fuentes de información han sido las obras publicadas en los referidos siglos, siendo las primeras ediciones, mapas y grabados intercalados en los textos como sucede en las colecciones de viajes (Hakluyt, Purchas, De Bry) y en atlas de cartógrafos. A ello contribuye la buena calidad de las digitalizaciones accesibles en la *Biblioteca Digital Hispánica* por la Biblioteca Nacional de España; los mapas y libros disponibles en formato digital de la biblioteca de la Universidad Complutense, con especial consideración a los ejemplares consultados y fotografiados en la Biblioteca Histórica de marqués de Valdecilla y en la Real Academia de la Historia; por último, ocupan un lugar destacado los mapas de la *Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico*. Sin olvidar las numerosas ediciones de cartas en diversas publicaciones entorno al viaje de Magallanes-Elcano, con excelentes ediciones en la conmemoración del V centenario.

Deseo aclarar que, con la finalidad de poder contribuir a difundir tan abundante legado sólo centraré mi atención en la evolución del conocimiento geográfico alcanzado por los europeos en la denominada aquí “Región Magallánica”, que incluye el estrecho de este nombre, y las nuevas tierras que afloran y fueron dibujadas en la zona en posteriores descubrimientos de los siglos XVI-XVII. Sin profundizar en las consideraciones políticas y económicas que generaron en los países europeos el descubrimiento de esa vía de acceso al Pacífico. Por tanto, sin detener nuestra atención en el análisis global que todo ello merecería, ni tampoco las interconexiones y transferencias entre distintos territorios y diversas épocas, en gran medida dada la limitación de texto que se publica y la abundante cartografía que será objeto de estudio, sólo se contempla desde una perspectiva descriptiva. Tampoco se ha podido profundizar en los mitos geográficos de los clásicos, aunque cobra interés la *Terra Incógnita* o *Terra Australis*, una gran masa continental en la parte más meridional de Sudamérica herencia del pasado.

1. EL IMPACTO DEL DESCUBRIMIENTO

El primer acontecimiento histórico que debemos destacar fue la entrevista en Valladolid entre Magallanes y el emperador Carlos V, prometiéndole descubrir un nuevo camino para alcanzar las islas Molucas que presumiblemente entraban en la demarcación de España según la bula de partición dada por Alejandro VI. Magallanes entregó su primer borrador y capituló en 1518, según algunos autores, para hacer más palpable el propósito que pretendía:

... traía Magallanes un Globo bien pintado, y en él señalaba al Rey y sus ministros la derrota que pensaba llevar, reservando siempre la situación del estrecho según la imaginaba y omitía de propósito (p. 157) manifestaba haber visto señalado aquel paso oculto

y escondido en una carta hecha por Martín Behem que guardaba en la tesorería del rey de Portugal.¹

El siguiente hito histórico fue la entrada de la expedición de Magallanes en el estrecho el 18 de octubre de 1520 (alcanzando los 52° LS), donde tras un previo reconocimiento las naves accedieron. Hallaron golfos rodeados de altísimas peñas y estrechos prolongados, con anchura 3 o 4 leguas incluso solo dos en ciertas ocasiones, en algunas partes no toma sino poco más de cinco horas en la noche, llegando al mar abierto en el llamado cabo Deseado el 27 noviembre, había pasado cuatro semanas. Salen con sólo tres naves *Trinidad*, *Victoria* y *Concepción*, en un mar que llamó Pacífico por no haber conocido en él tempestad alguna.

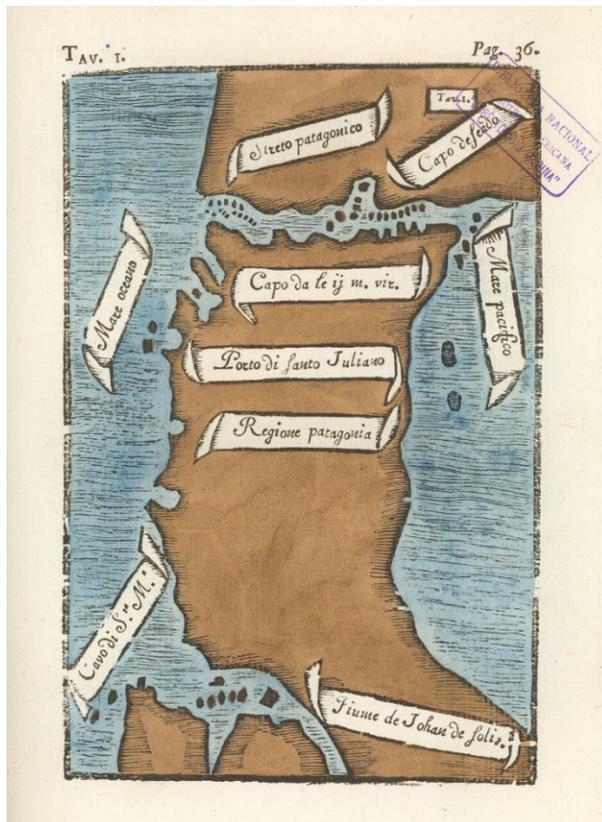


Figura 1. Del primer viaje al mundo, a saber, los detalles de la navegación a las Indias Orientales camino al occidente / realizado por el caballero Antonio Pigafetta, acompañado de notas de Carlo Amoretti. Milán: Giuseppe Galeazzi Impresor, [1800], p. 36. Biblioteca Nacional de Chile. Biblioteca Digital Mundial.

¹ BERNABÉU, 2018, nota 3.

Según el diario de Pigafetta (piloto italiano que estuvo en la expedición) y diversos documentos que quedan de la exploración², podemos deducir varios hechos que serán trascendentales en los años siguientes: primero, la posición latitudinal del estrecho, el punto medio 52° 30' y 68° 30' longitud, 305 millas 564 kms. y su amplia longitud este-oeste, incrementada por los accidentes geográficos que entorpecieron la navegación: Bahía Posesión, primera angostura, bahía San Gregorio, segunda angostura, paso Ancho, Paso Famine, rodean el cabo Froward, paso inglés, y el paso largo. Y las islas y accidentes geográficos dentro del canal.

Tal llamativo accidente geográfico fue pronto dibujado en las cartas manuscritas de navegantes, los llamados portulanos, extendidos en las escuelas de Portugal y España, construidos en base a los rumbos. La más temprana cartografía que consigna el descubrimiento magallánico debió ser el *Padrón Real* de Turín (planisferio), impreso en Venecia hacia 1523 y cuya autoría se atribuye a Juan Vespucio, sobrino de Américo Vespucio y como él cartógrafo y piloto de la Casa de Contratación³. Las noticias del viaje serán incorporadas al “Patrón Real”, o mapa básico, que permanecía en secreto en la Casa de Contratación de Sevilla para uso de los pilotos, y recogidas en el Mapamundi del piloto Juan Vespucio con análogas aportaciones geográficas de 1526. En las mismas circunstancias y al año siguiente, recoge el estrecho de Magallanes el portulano del portugués Diego Ribero en su “Carte Universelle” donde detalla en América las tierras conocidas hasta el momento; todavía se ignoraba el perfil costero de Sudamérica al sur de Perú, entonces la preocupación estaba en la línea de Tordesillas, de ahí las banderas de Portugal y España que muestra el cartógrafo cerca del estrecho.

Entre otros ejemplos dentro de la Casa de Contratación tenemos la versión del cartógrafo Alonso de Santa Cruz, miembro de la institución, que a modo de portulano recoge el estrecho de Magallanes en su islario de mediados del siglo⁴. Pronto las noticias llegan a los centros cartográficos italianos, el estrecho de Magallanes está recogido en el atlas náutico de Bautista Agnese en 1543 (Venecia), uno de los grandes divulgadores de su tiempo, reeditado en ediciones de atlas entre 1536 a 1564.

2. VIGENCIA DE LA GEOGRAFÍA DE PTOLOMEO

Entonces la difusión del saber sobre la Tierra se encontraba en los contenidos de la obra de Claudio Ptolomeo, la primera edición en Ulm en 1482, y surgen otras nuevas en diversos lugares de Italia y Centroeuropa durante los siglos siguientes. Encajar las tierras descubiertas al otro lado del Atlántico fue una conmovión en el conocimiento de los clásicos, en el frenético proceso descubridor hispanoportugués se

² VARELA, 2018, pp. 261-267. MERAS-VERDEJO, 2018, p. 97, publica el mapa completo de Pigafetta.

³ Ibidem, pp. 102-103.

⁴ Entre otros autores, publicado por COLOMAR, 2018, p. 166.

irían levantando “Cartas” cada vez más precisas que suponían verdaderos cambios revolucionarios. La Geografía del astrónomo y matemático del siglo II, se edita bajo el nombre de Cosmografía, era la descripción de la Tierra como globo casi perfecto entre otros del universo de la que se ocupaban matemáticos y astrónomos. Pero contiene una corografía o descripción de los continentes conocidos, entre 65° y 20° sur, a las que se van añadiendo las nuevas tierras descubiertas agregadas por Ptolomeo, que adquiere un notable impulso gracias a la generalización de la imprenta en Europa Central e Italia, siendo los editores a su vez impresores.

En la Cosmografía editada en 1513 ya había 47 mapas, doce de ellos nuevos, levantados según cartas portulanas y relatos de viaje. Sobre todo, destaca el humanista alemán Petrus Apianus (castellanizado Pedro Apiano, 1495-1552), autor de *Cosmographicus liber*, que apareció por primera vez en 1524 y que fueron editadas en su cuarta edición y otras posteriores, por su alumno y profesor de Lovaina Gemma Frisius. La versión castellana de 1548 dedica la primera parte a los principios de la cosmografía, la segunda parte constituye una sumaria descripción de los continentes (Europa, Asia, África y América) e incluye un mapamundi titulado *Carta Cofmographica*, en ambas las tierras al sur del estrecho de Magallanes eran todavía imprecisas y sin toponimia. Pero tras el viaje de circunnavegación de Magallanes en la parte sur del estrecho descubierto, sitúan una masa continental en la que durante la travesía observaron muchas fogatas encendidas por indígenas que vivían al sur del canal, como despedían mucho humo las llamó Tierra de los Humos y poco a poco esta denominación fue cambiando a Tierra del Fuego.

Para entender la existencia de estas ignoradas tierras sale a la luz la teoría de las llamadas Antípodas, bajo la hipótesis de la redondez del Planeta, necesaria su existencia para poder equilibrar los amplios continentes de tierras en el hemisferio norte. El asunto había sido discutido en la Edad Media por sabios doctores de la Iglesia que daban opiniones distintas, unos defienden la existencia de las Antípodas mientras otros la niegan. En la época de los primeros descubrimientos las Antípodas están presente en la Geografía de Ximénez de Enciso (1519), donde habla de tierras australes al suroeste del cabo de Buena Esperanza, bajo el paralelo 42°.

La cosmografía de Pedro Apiano se pronuncia al respecto en la edición castellana consultada en varias bibliotecas, de 1575, en la que al final se añade un agregado por Gemma Frisius del impresor al lector que explica el origen de la parte de América, sacada de la obra de Francisco López de Gómara *Historia General de las Indias*. Al describir Perú, nos refiere en p. 85.

...asi debajo de los polos, como debaxo de la equinocial y comunicarse los antipodas, contra la opinion de los antiguos cosmografos; pues costa aver se andado hacia el norte hacia el norte hasta 76° y en la parte meridional hasta sesenta, y cayendo el estrecho de Magallanes en grado 52° de latitud austral, tiene solamente de ancho dos leguas por la cual se pasa a la otra parte de tierra firme que llaman algunos Tierra de Fuego, a la qual han pasado algunos andando hasta 60 grados, y se ha hallado desierta pero puede ser morada, y se cree que responde a Levante, y segun su muestra es grandissima y muy

metida en el Polo Antártico, y que por parte responde al cabo de Buena Esperanza y por la otra va hacia las Molucas, pero no se a aun andado, de manera que queda este solo por andar y globar el cuerpo de la tierra. La parte que responde hacia el levante llamamos reino de Brasilia, donde los hombres van desnudos, y no tienen rey ni señor sino que se gobierna toda la tierra por los hombres más viejos, como en la isla Madagascar en el mar Etiopía. la parte que responde al poniente llaman reino de Patalia y la del estrecho Tierra de Fuego como tengo dicho, la qual hay dos cabos principales de los que navega la mar de Poniente al del sur tienen mucha cuenta, que son cabo de Fuego al levante, y cabo Deseado al poniente y todos dos acen en poco menos de grado 53 de latitud austral. Y esto es lo que se ha pretendido hasta agora.

El reino de Patalia o “Regio Patalis”⁵ está en el Globo Schöner de 1533, una península que asciende al Pacífico, bajo la leyenda de la TERRE AUSTRALIS. Mientras en la parte austral formaba el promontorio llamado Nova Guinea. Así lo recoge la obra del francés Oroncé Fine, (matemático y cartógrafo; París 1494-1555), en un mapamundi de 1515, dedicado a Francisco I, rey de Francia, copiado por Apiano en 1530. Finé intentó reconciliar los descubrimientos del Nuevo Mundo con las viejas creencias medievales siguiendo la información fundamentada casi en su totalidad por Ptolomeo. En una proyección polar de 1531, estilizada en forma de corazón, publicada en *Novus Orbis* de Simón Grynaeus, editado en París 1532; por primera vez aparece bajo la leyenda «TERRA AUSTRALIS RECENTER INVENTA SED NONDUM PLENE COGNITA» (Terra Austral recientemente descubierta pero aún no conocida por completo).

En las décadas centrales del siglo, conocidos estudiosos europeos, desde lugares muy distantes entre sí, dibujan en sus mapamundis un gran promontorio o masa continental al sur del estrecho de Magallanes reivindicando la desconocida Atlántida de Platón. En Italia contribuyó a la difusión Giovanni Bautista Ramusio, secretario en Venecia del Consejo de los Diez, geógrafo, escritor y poliglota, dedicado al comercio, que comenzó a recopilar y traducir al italiano las narraciones hechas por descubridores. Publicó el primer volumen de su obra *De Navigationi et Viaggi* en 1550 y seis años después dedica el tercero al Nuevo Mundo con gran éxito. Entre otros grabadores italianos, Paolo Forlani extiende ampliamente la Terra Australis en su *Universale descrizione di tutta la terra* (1565). En Francia está presente en los mapamundis de Pierre Descelliers, de Arques (Dieppe), en 1564 y 1550, ascendiendo la masa continental por el Pacífico hasta la llamada *Grande Jave* (actual norte de Australia), y la *Petite Jave*, que pudiera corresponder a los viajes de marinos de Dieppe en la zona. Lo mismo se advierte en el planisferio de Nicolás Desliens de 1566.⁶

⁵ SANZ, 1967, p. 7 dice que de la Regio Patalis habla Plinio y Ptolomeo en ciudad Patale y Estrabón.

⁶ BROU, 1980, pp. 170-171.

3. EXPLORAN CORSARIOS INGLESES

Inglaterra conoce una etapa de gran expansión en el reinado de Isabel I (1558-1603), proclamándose en contra del dominio del monarca español Felipe II y su política religiosa, busca la alianza con los países protestantes, sin aceptar las bulas alejandrinas, ni limitarse a aceptar la posesión de los territorios descubiertos por España y Portugal, tenía en mente dos retos: encontrar un paso del Noroeste y pasar al Pacífico para buscar la *Terra Australis* que seguía atrayendo la atención de todos los cartógrafos europeos.

Varias expediciones al estrecho marcan el interés de Inglaterra: la circunnavegación de Francis Drake 1577-1578, que trajo como consecuencia el intento del virreinato del Perú por fortificar el estrecho mandando a Sarmiento de Gamboa en 1580 y 1584. El inglés asaltó los puertos españoles en la costa americana del Pacífico, acudiendo al estrecho de Magallanes donde comprobar si había o no una *Terra Incognita*, en el caso de encontrarla debían quedar durante cinco meses, congraciándose con los gobernantes e investigando las posibilidades de comercio a cambio de oro, especies, o la riqueza de aquella tierra.

A finales de agosto, la expedición de Drake acomete la travesía del estrecho de Magallanes; tras haber perdido todos sus barcos excepto el *Pelican* (llamado *Golden Hind*) y varios hombres en distintos enfrentamientos con los indios patagones, sale del estrecho y el viento del NW le desvía al sur, alcanzó los 57° (el estrecho que lleva su nombre entre cabo de Hornos y la Antártida después al remontar al norte encontró un abra situado a los 55°. Como consecuencia del viaje hoy se conoce mayoritariamente como *pasaje de Drake*, a pesar de que el explorador inglés no navegó a través de esta ruta, sino por el estrecho de Magallanes, los diarios de algunos de sus acompañantes destacan que vieron varias pequeñas islas al sur. No obstante, ya en 1525 el español Francisco de Hoces de la expedición de García Loaisa había descubierto ese paso, que fue nombrado como Mar de Hoces. Algunos mapas sitúan en esas latitudes la isla reina Isabel.

Diez años más tarde, repite la hazaña el pirata inglés Thomas Cavendish quien realizó expediciones corsarias entrando en el estrecho de Magallanes. Su flota es la primera en recalar en Puerto Deseado en 1586, en la costa patagónica, para abastecerse de agua y carne de lobo marino y pingüino, soportando terribles temporales antes de volver a Inglaterra. Los ingleses continúan con sus viajes de reconocimiento y pillaje de 1593 por Richard Hawkins, publicado en *Voyage into the South Sea by the same Strait*.

Estas y otras memorables hazañas se divulgan con el inglés Richard Hakluyt (1552-1616) de la segunda mitad del siglo XVI, geógrafo, profesor coleccionista promocionado por la reina Isabel para hacer propaganda de las expediciones inglesas por América, en la obra *Divers Voyages Touching the discoveries of America* (1582) y *The principal Navigations Voiages and Discoveries of the English nation*. Sigue con

Samuel Purchas (1577-1626) en *Hakluytus Posthumus or Purchas his Pilgrimes containing a history of the World, in Sea Voyages and land travells by englishmen and other*.

El mapa que resume el expansionismo inglés es del cartógrafo Edward Wright, matemático de Cambridge, en su mapamundi de 1599 presentado en el primer volumen de las *Principall navigations* de Hakluyt, reimpresso hasta el punto de convertirse en uno de los mapamundis fundamentales de su tiempo. A diferencia de muchos de sus contemporáneos, su Carta divulgada por Wright-Molyneux prescindía de decoraciones accesorias, prefiriendo el espacio en blanco en zonas desconocidas todavía como era la *Tierra Australis*, en su lugar sólo sitúa unas pequeñas islas al sur del estrecho, para algunos estudiosos es hasta donde llegó el pirata Drake.⁷ A ello se unieron impresores y famosos cartógrafos flamencos asentados en Londres que plasman estas famosas navegaciones en sus mapas, como fue el caso Hondius Jodocus (1563-1612), un activo grabador casado con Colete van der Keere, hermana de Pierre van der Keere (1571) que también trabajó en Inglaterra, a donde llegaron refugiados por motivos religiosos y al que enseñó Jodocus el oficio de grabador, posteriormente regresaron a Ámsterdam en 1593. Aparte de ser cuñados de Petrus Bertius (1565-1628), igualmente grabador.

De estos años en Londres tenemos un mapamundi de Jodocus Hondius, *Verus Totius Expeditionis Nautice*, (305 x 470 mm.), con el itinerario de Drake con el Golden Hind en el Támesis y el viaje de Tomas Cavendish pasando por el cabo de Buena Esperanza hasta entrar en el estrecho de Magallanes. Al sur de Sudamérica sitúa varias islas, la mayor es Elizabeth, además aleja y desplaza la Terra Australis en relación con el estrecho de Magallanes, situándola cerca del círculo polar antártico y la tierra al sur del estrecho, aunque todavía la Tierra de Fuego forma parte de la gran Tierra Incógnita o Austral.

4. RECONOCIMIENTOS DEL ESTRECHO POR COMPAÑÍAS HOLANDESAS

Los Estados Generales separados de España, contribuyeron al mejor conocimiento de la región con nuevas expediciones canalizadas a través de poderosas compañías, asociando navegantes y mercaderes para la explotación de rutas mercantiles y obtener monopolios con privilegios. La ruta por el estrecho de Magallanes era la vía de acceso a las especierías y las empresas holandesas gozan de amplia fama antes de acabar el siglo: la de Simón de Codes-Jacob Mahu y Olivier van Noort, entre 1598 y 1599, de la Compañía Magallánica, ambas desde Rotterdam, a ellos se debe la nueva toponimia flamenca recogida en la zona, realizando un importante reconocimiento geográfico sobre todo en la península de Brunswick (actual sur de Chile).

⁷ NURMINEN, 2015, pp. 296-297.

La primera fue al mando de Simón de Codes tras perder cuatro de sus naos y parte de la tripulación, llegó a la costa de Chile sólo la *Geloof* al mando de Sebald Weert, fue impulsada por las corrientes del estrecho de regreso a Europa, llegando solo 36 tripulantes de los 105 embarcados. En el camino de regreso avistaron las islas Sebaldes, parte del archipiélago de las actuales islas Malvinas. Prolongó la estancia en el estrecho durante 1599, pues no pudieron navegar en más de cuatro meses debido a los fuertes vientos adversos. La flota invernaó en el estrecho durante este tiempo, alrededor de 120 tripulantes murieron debido a las inclemencias del clima y a los hostiles nativos patagónicos, a pesar de que los barcos todavía tenían provisiones suficientes en ese momento. De estas desagradables experiencias deja un diario el piloto holandés Jan Outghersz, superviviente de la expedición del *Geloof*, con un mapa que se ha localizado en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil. Traducido y resumido por Gaspar de Mere, comerciante flamenco, afincado en Pernambuco, con dedicatoria en latín al gobernador del Brasil don Luis de Sousa, de 1616.⁸



Figura 2. Fretum Magalanicus (1617). Carta náutica de la expedición de Jacobo Mahu, Simón de Codes y Sebald de Weerd, (44 x 119 cms.), Real Academia de la Historia, Departamento de Cartografía y Artes Gráficas, Signatura C-I c 85. Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico.

El piloto holandés Jan Outghersz realizó mediciones en la zona recogidas en el mapa donde está representado el estrecho de Magallanes en sentido inverso, del sur al norte, el curso del canal sin apenas inflexión, en línea recta, y la *Terra de Fuego* incluida en la gran masa del continente. Todavía Van Noort se encontraba en la primera etapa de su viaje histórico e iba rumbo al noroeste, mientras Sebald de Weert trataba de unir sus fuerzas con las dos naves de Van Noort. Pero el barco de Weert no pudo conseguirlo debido a que su tripulación estaba físicamente demasiado débil y los barcos de van Noort eran demasiado rápidos.

Tanto Van Noort como De Weert fueron finalmente conducidos por los vientos de vuelta hacia el este en el Estrecho, y de nuevo ambos capitanes se reunieron

⁸ MANSO, 2012, p. 134.

por segunda vez. Noort estuvo en el estrecho del 4 de noviembre de 1599 al 29 de febrero del año siguiente y duros enfrentamientos con los nativos en la isla de los Pingüinos. También fue famoso el viaje de exploración de George Spilbergen en el estrecho de 1615-16, mandado por la VOC (*Vereenigde Oostindische Compagnie*) con cuatro barcos y 750 hombres. Todo ellos han sido ilustrados en la obra de Teodoro de Bry, grabador y editor de grandes viajes a América, consultados en la Biblioteca Nacional de España (R/38228).

5. PRODUCCIÓN DE LOS PAÍSES BAJOS: PRIMEROS ATLAS

La *Terra Australis* está presente en la cartografía flamenca, sobre todo a través del famoso Gerard Mercator, discípulo de Gemma Frisius en Leiden, considerado el padre de la cartografía moderna en el floreciente mercado de mapas durante más de sesenta años. Ejerció claras influencias entre los cartógrafos neerlandeses, como fue Abraham Ortelius, establecido en Amberes, en la edición de 1570, su *Theatrum Orbis Terrarum*, con 60 mapas, representa en el Planisferio de ese año, donde la *Terra Australis* asciende hasta el trópico de Cáncer, alcanzando la isla de Nova Guinea. Coetánea fue la producción de Mercator, destaca su gran Mapamundi de 1569, con una extensa región austral en la parte meridional del mismo, pero ante la imposibilidad de dibujar las tierras polares recurre a una proyección polar, con frecuencia empleada por otros cartógrafos; de esta manera representa la *Terra Australis Incognita*, un extenso continente que alcanza Sudamérica en el estrecho de Magallanes (preludio de Australia).

Mercator aparte de dedicarse a la reproducción y estudio de la obra del famoso cartógrafo alejandrino Ptolomeo, confeccionó una colección de mapas del mundo conocido, recogidos en un Atlas, bajo el título *Atlas sive cosmographicae meditationes de fabrica mundi et fabricati figura*, en la portada el dios mítico de los griegos Atlantes, Atlas o Atlantis, rey de Mauritania (Libia) al que Zeus lo condenó a cargar sobre sus hombros el cielo (Urano), era considerado hombre de erudición, filósofo, matemático y astrólogo, que llevaría el firmamento completo sobre sus hombros. Los mapas de su Atlas del Mundo van acompañados de textos escritos explicativos sobre los mismos. La segunda edición fue realizada en colaboración con Jodocus Hondius (1563-1612) tras su regreso de Londres en 1593, comenzaron por los dos primeros tomos en 1594 y el tercero al año siguiente completado por su hijo Rumold Mercator, quien concluiría la obra publicando más ejemplares en 1595.

Al fallecer Mercator padre, el cartógrafo Hondius compró en 1604 las planchas a sus descendientes, era grabador experimentado que lo popularizó en el *Atlas Minor* (16,5 x 21,5 cms., aprox.) con el mismo texto del gran Atlas de 1606, en sucesivas ediciones, conocido Mercator-Hondius (Figura 3). Fue pensado como una versión reducida del atlas de Mercator en blanco/negro de pequeño formato y apaisado, de

gran éxito para Hondius y sus socios, las ediciones se multiplicaron en latín, holandés, francés, alemán, ruso, inglés e incluso turco. En tales ediciones colaboran sus hijos Jodocus II y Henricus y su yerno Joannes Janssonius ampliando y modificando las planchas de los mapas, llegando a dominar el mercado de la cartografía durante gran parte del XVII.

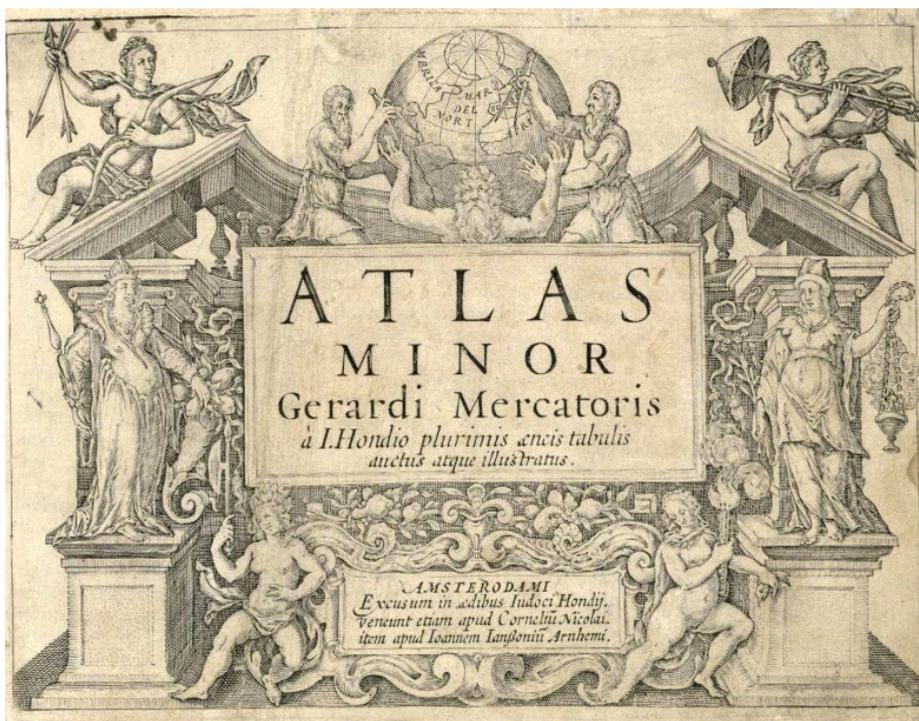


Figura 3. *Atlas Minor*, Mercator-Hondius, Ámsterdam, 1610. Biblioteca Nacional de España, GMM/1056. Biblioteca Digital Hispánica.

En la Biblioteca Nacional de Madrid se han consultado varios ejemplares de su *Atlas Minor*, el primero es de 1607, traducido al francés por Sieur Popelinière, repite en 1610, con 146 mapas (19 x 23 cms.), en ambas obras ofrece interés la portada, como se adelantó, preside el dios Atlas cargado con el globo terráqueo sobre el que están realizando mediciones dos cosmógrafos, rodeado de las figuras femeninas de los continentes (Europa, Asia, África y América). Completa con las de América del sur y la Magallánica, la última con un pescado en su mano derecha y una antorcha símbolo de la Tierra de Fuego.



Figura 4. *Atlas Minor*, Mercator-Hondius, Ámsterdam, 1610, p. 667. Biblioteca Nacional de España, GMM/1056. Biblioteca Digital Hispánica.

Entre los mapas del *Atlas Minor* hay un mapamundi en dos esferas, *Typus Orbis Terrarum*, donde la tierra Australis ocupa una amplia área que asciende hasta acercarse al ecuador en *Nova Guinea*, como era frecuente en la cartografía de entonces. Y una página sobre *Fretum Magellanicum*, incorporada desde entonces a los atlas neerlandeses, donde el estrecho de Magallanes tiene un pronunciado descenso al sur (Figura 4). Algunos ejemplares están coloreados.

De los grabados de Jodocus Hondius se realizaron sucesivas copias, el mismo lo repite en otras ediciones de sus *Atlas*, pero también lo copian diversos cartógrafos como es el caso de Petri Bertius (1565-1629), profesor de matemáticas y librero en Leiden, cosmógrafo de Luis XIII desde 1618. De este afán propagador participó P. Van de Keere, casado con su hermana.

6. VIAJE DE SCHOURTEN Y MAIRE (1615-1617)

La Compañía Austral de comerciantes de Amberes establecida en la ciudad holandesa de Hoorn para competir con la recientemente fundada (1602) Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales o VOC, organiza una expedición con la finalidad de encontrar una nueva ruta hacia el Pacífico y las islas de las Especias, evitando la exclusividad de la ruta del estrecho de la VOC. Jacob Maire, uno de los fundadores, entró en trato con el marino y comerciante de la ciudad Guillermo Cornelio Schouten (en la sociedad entran como socio el alcalde, los consejeros y principales burgueses de Hoorn) que pone dos naves a disposición de los marineros, *Concordia* (*Eendracht*) y *Hoorn*, para llegar al objetivo de la misión de encontrar un pasaje al sur del estrecho de Magallanes.

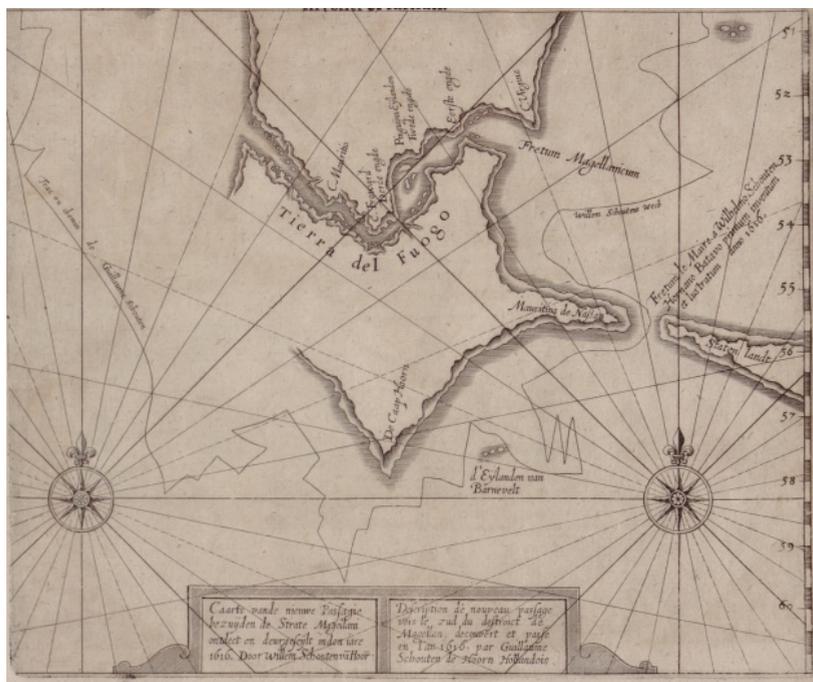


Figura 5. Estrecho Le Maire, 1616. *Americae pars undecima*, Théodor de Bry. Biblioteca Nacional de España, R/38228(2). Biblioteca Digital Hispánica.

Salen de Holanda el 14 de junio de 1615, hace escala en Inglaterra, cabo Verde y Sierra Leona, después ponen rumbo a Puerto Deseado en la costa patagónica, tras abastecerse de víveres siguen costearo al sur. Pasada la entrada del estrecho de Magallanes, encuentran un canal ancho y profundo con una corriente violenta, un mar lleno de pingüinos, leones marinos y centenares de ballenas, el *Eendracht* penetra en

el canal, hasta aparecer el mar abierto, el mar del Sur. Reunidos en Consejo deciden denominarla Staten Land o Tierra de los Estados en honor a los Estados Generales de los Países Bajos, a la tierra oeste tierra de Mauricio en nombre de Mauricio de Nassau que le había concedido el pasaporte para el viaje. El 29 de enero descubren un grupo de islas que llaman islas Barnevelt en honor de San Juan de Orden Bernebelt, abogado de la provincia de Olandia y de Muesfirfia, siguen al sur del estrecho de Magallanes encontrando tierra montuosa, cubierta de nieve, que acababa en punta aguda que llamaron Hoorn 57° 48' de latitud Sur. Habían pasado la entrada occidental del estrecho de Magallanes, demostrando que la Tierra de Fuego era una isla.

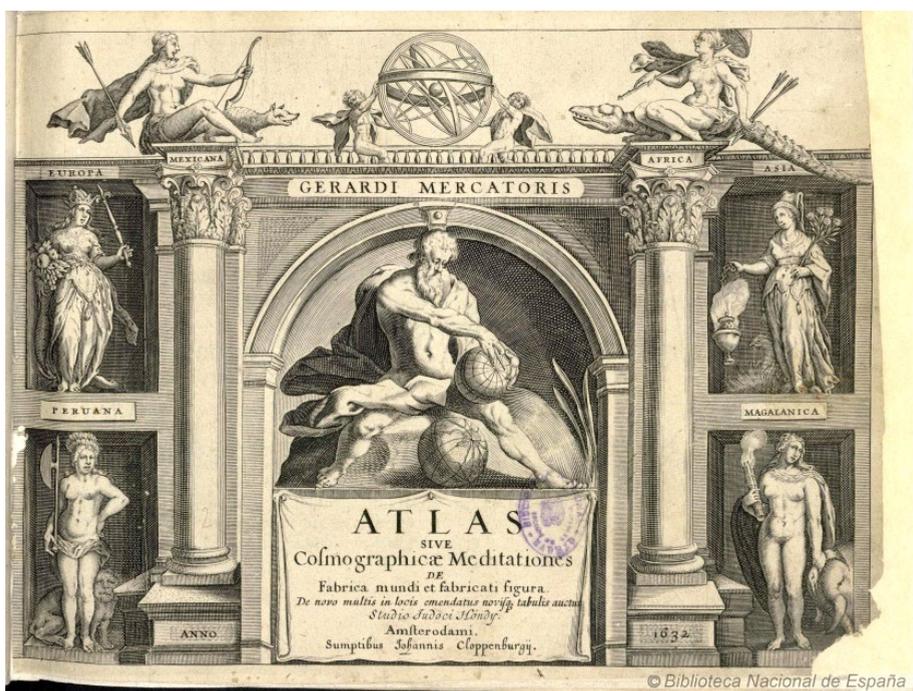


Figura 6. *Atlas sive cosmographicae meditationis*, Mercator-Hondius, Ámsterdam 1632. Biblioteca Nacional de España, GMM/1, Biblioteca Digital Hispánica.

Desde entonces, William Schourten será considerado junto a Hernando de Magallanes los grandes descubridores del Mar del Sur. Los mapas de Sudamérica que recogen las derrotas seguidas por ambos se multiplican, pero todavía la Tierra de Fuego está representada de mayor tamaño que en la realidad, ello se debe a incluir por el sur hasta el cabo de Hoorn (Horno), situación que se mantuvo hasta que se supo que el cabo de Horno era una isla separada del Continente, y la tierra de Staten no era una península de la Terra Australis, sino una isla independiente. Nos ilustran los grabados recogidos en la colección de Théodoro de Bry, *America Pars Undecima*.

En la portada de la obra están grabados los retratos de Fernando Magallanes y William Schourten ante una esfera armilar, con un mapamundi en dos esferas con el trazado de la derrota de esta última navegación, se completa con los retratos de Spilbergen, Francis Drake, Olivier van Noort y Thomas Candisch. E incorpora hojas de grabados plegadas con el itinerario de Willem Schouten y grabados calcográficos que ilustran las vicisitudes sucedidas en los viajes y costumbres de los nativos.

La noticia del hallazgo tuvo repercusiones en la cartografía neerlandesa, en consecuencia, son renovadas las planchas de esta parte del Mundo, en el caso del *Atlas Minor* fue roturado el mapa del estrecho, ahora bajo la leyenda: *Freti Magellanici ac novi Freti vulgo Le Maire* (BNE GMM/1113), grabado por Peter Keer, cuñado de Hondius, aunque también mantiene la anterior denominación de *Fretum Magallanicum*.

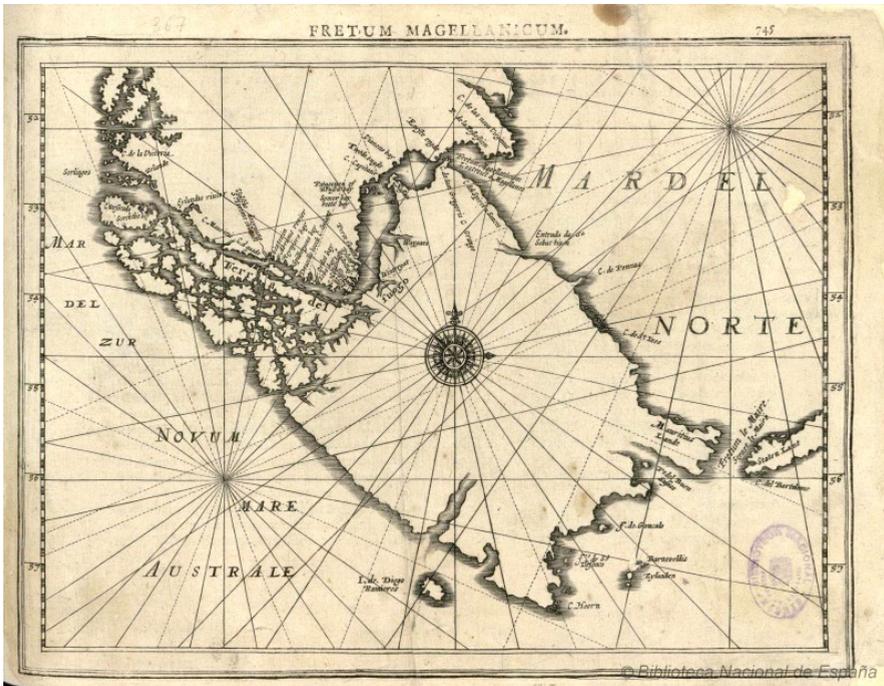


Figura 7. *Atlas sive cosmographicae meditarionis*, Mercator-Hondius, Ámsterdam 1632.

Biblioteca Nacional de España, GMM/1, (imagen 374), Biblioteca Digital Hispánica

Las planchas de estos grabados se fueron extendiendo entre impresores neerlandeses de Ámsterdam; están presente en las ediciones de Heny Hondius, hijo del anterior, muy difundidas por la cartografía de la familia Blaeu, el padre Guillaume incorpora el grabado del estrecho de Magallanes en el temprano Atlas de 1635 y en su *Teatre du Monde* (1571-1638), este último enriquecido con imágenes y leyendas

(BNE, GMM/1502), y reaparece en el Atlas de su hijo John Blaeu de 1662 como *Tabula Magellanica qua Terra del Fuego* (BNE, GMM/1121). Johannes Janssonius (1588-1664), yerno de Jodocus Hondius, tiene la misma leyenda en el ejemplar del *Atlas de 1646*, adornado con escenas indígenas y animales de la zona (BNE, GMM/159). Las planchas debieron pasar a Inglaterra, con idéntico formato y leyenda, incluso más enriquecido en grabados de la cartela está en el Atlas de John Ogilvi en Londres (Figura 8).

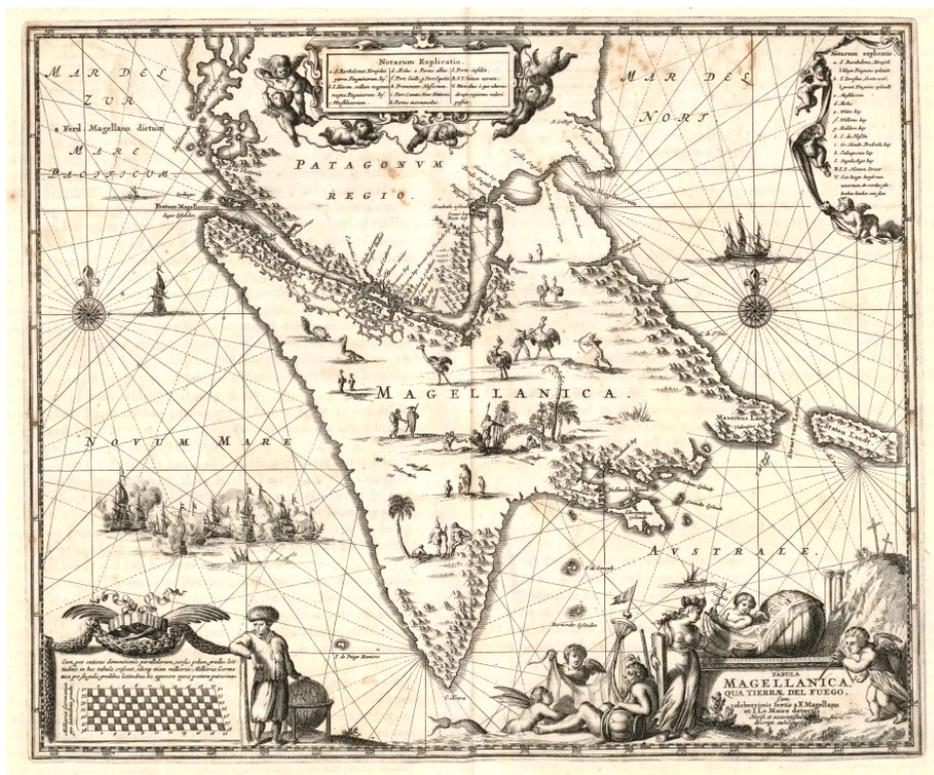


Figura 8. Tabula Magellanica, John Ogilvi, London, 1671. Biblioteca Nacional de España, GMG/1229 (imagen 312). Biblioteca Digital Hispánica.

Pero se advierte que, aunque reproducen los grabados, no aportan los nuevos accidentes geográficos que se fueron añadiendo en solo unas décadas. Destaca la expedición mandada por España con los hermanos Bartolomé y Gonzalo García Nodal, para reconocer el paso de Le Maire al año siguiente del descubrimiento, entre otros datos dan nombre a las islas de Diego Ramírez, piloto de la expedición, situada al sur del cabo Hoorn, llamada primero San Ildefonso (BNE, R/4017). El explorador

L'Hermite estuvo encargado por el príncipe Mauricio de Nassau y los Estados Generales de los Países Bajos para comandar una flota de once barcos, la flota de Nassau que zarpó desde Ámsterdam en un viaje de circunnavegación hacia el oeste, a la costa occidental de América del Sur, con el objetivo de capturar los buques españoles que salían del Perú transportando plata y establecer una colonia neerlandesa en Perú o Chile. Llegan al estrecho de Maire en febrero de 1624, quedando en las tierras del estrecho debido a los vientos contrarios sin permitirle avanzar, explorando aquellas costas, entonces divisan un grupo de islas que se llamas L'Ermite a veces dibujadas en los mapas de la época.

Otros de los descubrimientos se debe a Brewer, o Hendirck Brower, en 1643, logrando convencer a la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales (*West-Indische Compagnie* o WOC) y al príncipe Juan Mauricio de Nassau-Siegen para organizar una expedición de conquista a Chile e intentar establecer una base neerlandesa en el océano Pacífico que les serviría para el comercio de oro, que según creían debía ser muy abundante. Llegó al Mar del Sur por un pasaje llamado por su propio nombre, que se encuentra al este de Streight de Le Maire; demostrando la existencia de un estrecho que lleva su nombre al oeste de Staten Island, New Streight con Land en cada lado, sin unirse a ningún gran Continente Sur, como algunos suponían. Apareciendo como isla separada al sur de la Tierra de Fuego.

7. EL VIAJE DE JOHN NARBOROUGH (1670-1671)

Este viaje tuvo razones mercantiles, científicas y políticas en su realización, revive el antiguo interés de Inglaterra sobre las tierras de Magallanes, con afán de posesión y comerciar con los indígenas. El viaje de Narborough fue mandado en 1669 por su Alteza Real el Duque de York y muchos otros de la Nobleza, diseñaron un mejor Descubrimiento de Chile, planificado por el Almirantazgo Británico.

La expedición, tras alcanzar Puerto Deseado, tomó posesión del lugar y tierras adyacentes en nombre del rey Carlos II de Inglaterra. Allí efectuó trabajos hidrográficos y en la bahía de San Julián, sigue su viaje hacia el sur. El 22 de octubre recaló a la entrada del estrecho de Magallanes, reconoció sus costas y entró en contacto con los indígenas, salió al Pacífico el 26 de noviembre de 1670. Luego en la región de la isla de Chiloé efectuó trabajos hidrográficos, prosiguió hasta Valdivia donde arribaron el 15 de diciembre. Allí los españoles apresaron a dos oficiales y dos marineros; exigiéndosele que fondeara al alcance de las baterías de los fuertes, ante esto y al comprobar que no tenía la fuerza suficiente para recuperar a sus hombres regresó a Inglaterra donde arribó en junio de 1671, después de haber estado más de dos años, pasando y repasando el estrecho de Magallanes, y navegando por la Patagonia y cos-

tas de Chile. Las informaciones recogidas constituyen un minucioso estudio del estrecho que fue plasmado en una gran carta manuscrita dando muchos detalles de la topografía e hidrografía, sobre costumbres y características de los habitantes.⁹



Figura 9. *An Account of Several Late Voyages & Discoveries*, Sir John Narborough, London, 1694, Biblioteca Nacional de España, GMM/2997. Biblioteca Digital Hispánica.

En 1673 se publicó el mapa basado en sus observaciones, finalmente se permitió la publicación al año siguiente con el relato del *viaje An Account of Sevrall Late Voyages & Discoveries* Sir Sout John Narbrough'S Sea, e incluyó un nuevo mapa similar al anterior, la guía más segura del estrecho durante mucho tiempo. El mapa comprende dos partes, la más meridional de Sudamérica (50° LS) hasta el sur de la Tierra de Fuego (58° LS). Y La otra parte es la más valiosa con un detallado y preciso mapa del estrecho de Magallanes (295 a 287 W). Lleva la leyenda de "KING CHARLES SOUTH LAND" (Carlos II de Inglaterra), debe corresponder a la toma de posesión de Narborough en el puerto Deseado, aunque está situada en la Tierra de Fuego a la

⁹ MARTINIC-MOORE, 1982.

entrada del estrecho. Ofrece gran riqueza de observaciones hidrográficas, sondeos y dibujos detallados de las costas, sitúa la isla Isabel, la de los Pingüinos (San Georges) y demás datos contenidos en la leyenda. E introdujo toponimia sobre sus ministros y principales hombres del reinado de Carlos II (Figura 9).

8. MAPAS DE CARTÓGRAFOS FRANCESES

Mientras se va apagando la producción de mapas en los Países Bajos, toman el relevo los cartógrafos franceses. En un principio, seguirán copiando los ejemplares que llegaban del extranjero, producción incrementada en la etapa de los gobiernos absolutistas de Luis XIII y XIV, debido al apoyo de las instituciones científicas y a un mecenazgo estatal desconocido en otros lugares hasta entonces. Francia se convirtió en el epicentro de la ciencia geográfica, produciendo los mapas más avanzados y actualizados de la época.

La producción apenas se ocupa de la *Terra Australis*, sino que fue incorporada al mapa de Sudamérica, empleando con frecuencia la denominación de *Terra Magellanica*, a veces suben este nombre a la región de la Patagonia. En la primera época se mantiene la toponimia de navegantes extranjeros, aunque más tarde agregan informaciones de recientes descubrimientos franceses realizados en las últimas décadas del siglo, llevados a cabo por los navíos de Saint Malo y la Compañía de la Mar del Sur (*Compagnie royale de la mer du Sud* fundada por Noël Danycan (1651-1731). La finalidad era abrir al comercio francés en la deshabitada costa de Chile y Perú, logrando así acercarse a las posesiones mineras del imperio español, utilizando la ruta del cabo de Hornos.

Con esta finalidad emprenden un viaje al mando de Govin Beauchêne, que sale de Rochele 1699 y regresa 1701, descubriendo unas pequeñas islas a cuarenta millas al sur de las Falkland o Malvinas, llamadas *Beauchêne*. Y los hallazgos de Eon de Carman en las orillas del sur del archipiélago, al frente de una flota de navíos de Saint Malo que bautiza con el nombre de las islas Danycan, las actuales islas de los Leones Marinos, en homenaje a su principal constructor naval, descubiertas en 1705. Anthony de la Roché mercader nacido en Londres, de padre hugonote francés, durante un viaje comercial arrastrado por un tempestad se vio obligado a vagar en mar abierto, poco después del viaje, los cartógrafos empezaron a describir en sus mapas la *isla de La Roché*, y el estrecho de La Roche.

Desde mediados del siglo XVII la cartografía francesa experimenta un gran florecimiento, al principio siguiendo las directrices marcadas por los holandeses. Pronto sale a la luz la producción de Nicolás Sanson D'Abbeville, (1600-1667), cartógrafo real, y sus hijos Adrian y Guillaume que fallecen en los primeros años del siglo siguientes; gran difusión tuvieron los ejemplares contenidos en las *Cartes générales de toutes les parties du monde*, París, considerado el primer Atlas francés. En la edición

de 1666, en Paris, 2 vols. hay un mapa de *América Meridional* editado en 1650, presentando sin delimitar la Tierra de Fuego, que ni siquiera está dibujada completa (BNE/10427, Mapa 37). Solo recoge los nuevos descubrimientos de los Hermanos Nodal con la isla de Diego Ramírez al sur del cabo Hornos. Y emplea con abundancia la nueva toponimia de *Terra Magellanica*, sobre la Patagonia y en la entrada y salida del estrecho *Mer Magellanique*, lo mismo que al sur de la *Tierra de Fuego*.



Figura 10. Tierra de Fuego (fragmento), Nicolás de Fer, Biblioteca Nacional de España, GMG/390 (imagen 12). Biblioteca Digital Hispánica.

Otro famoso cartógrafo francés Guillaume L'Isle (1675-1726), en su *Carta du Paraguay, du Chile, du Detroit de Magellan*, de 1703, emplea una rica información histórica para poder cubrir el interior de Sudamérica y añade reciente toponimia aportada por exploraciones francesas, además dibuja sus rutas marítimas como la del Sr de la Roche y su paso por la isla y estrecho de su nombre; también la ruta de Govin de Beauchêne en 1701 cuando recorre el *Pasaje de Brower* al sur de la isla Staten, lo que le lleva a dejar un amplio océano al sur eliminando el amplio continente dibujado por los cartógrafos holandeses. Emplea la denominación de *Mer du Sur* para el Pacífico, pero mantiene *Terra Magellanica* en la Patagonia.

No siempre fue posible actualizar los mapas manteniendo muchas informaciones de etapas precedentes, incluso repitiendo ejemplares de reconocimientos de fechas anteriores, sobre todo de lugares alejados como sucede en la Carta de la *Detroit Magellan*, incluida en el *Atlas Curieux ou Le Monde représenté dans cartes générales et particulières du ciel et de la terre...* del cartógrafo real Nicolás de Fer (1646-

1720), en París 1705, copia fiel en accidentes geográficos de una parte del mapa levantado por John Narborough en su viaje de 1670, sin hacer alusión al explorador inglés, y cambia las leyendas al francés. Sin olvidar que el autor está más preocupado por aspectos decorativos que por la exactitud de la geografía (Figura 11).

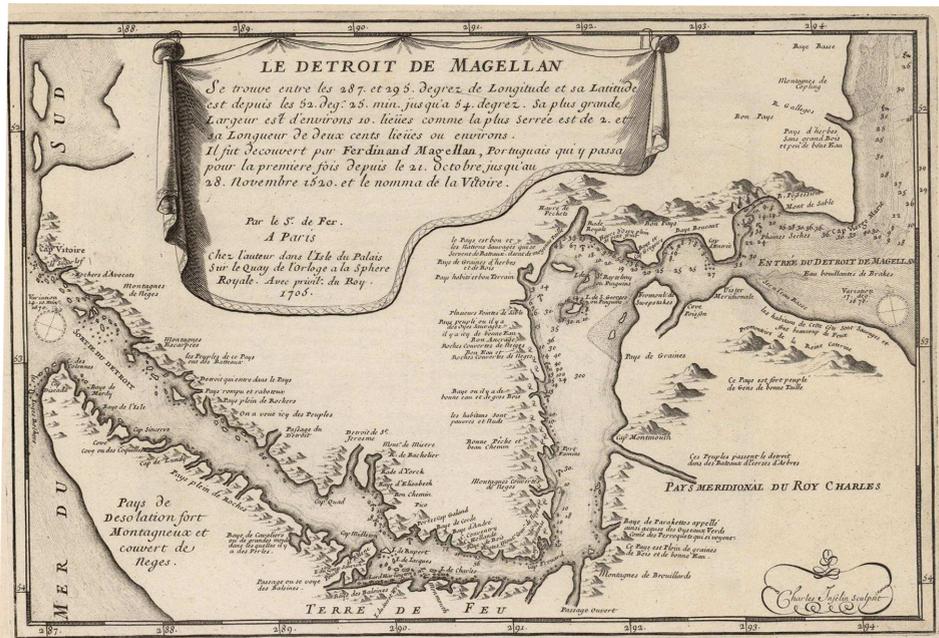


Figura 11. *L'Atlas curieux ou le monde...*, Nicolás de Fer, París, 1705, Biblioteca Nacional de España, GMF/1047 (imagen 292). Biblioteca Digital Hispánica.

Antes de terminar ese repaso de la evolución del conocimiento geográfico de la “Región Magallánica” en los dos siglos después del descubrimiento de Magallanes, deseo comentar que los cartógrafos franceses no olvidan la proeza de su primer descubridor, sobre todo por el elevado contenido histórico que suelen emplear en sus mapas. En el anterior ejemplar de Nicolás de Fer (Figura 10), destaca la hazaña de Magallanes, dice “Terre Feu, ou Magellanique decouverte par Magellan l’an 1520”. En ejemplar posterior añade que “passa pour la première fois depuis le 21 Octobre jusqu’au 28 Novembre 1520 et le nomma de la Vitorie”. Este interés por el pasado es aún más llamativo en los atlas históricos, entre ellos por su carácter novedoso tenemos la obra de Henri Abraham Chatelain (1684-1743), pastor hugonote nacido en París, que desarrolló su principal obra en Londres y sobre todo en Ámsterdam. Su *Atlas Historico* presenta láminas con abundante decoración y contenidos enciclopédicos, en el sexto volumen dedicado a América (entre 1705 a 1720), se ocupa de la

región Magallánica empleando abundante toponimia, y deja constancia del descubrimiento de Magallanes, escribiendo en la *Terre de Feu*, una leyenda con letra de mayor tamaño y la fecha de 1520-1522 (Figura 12).

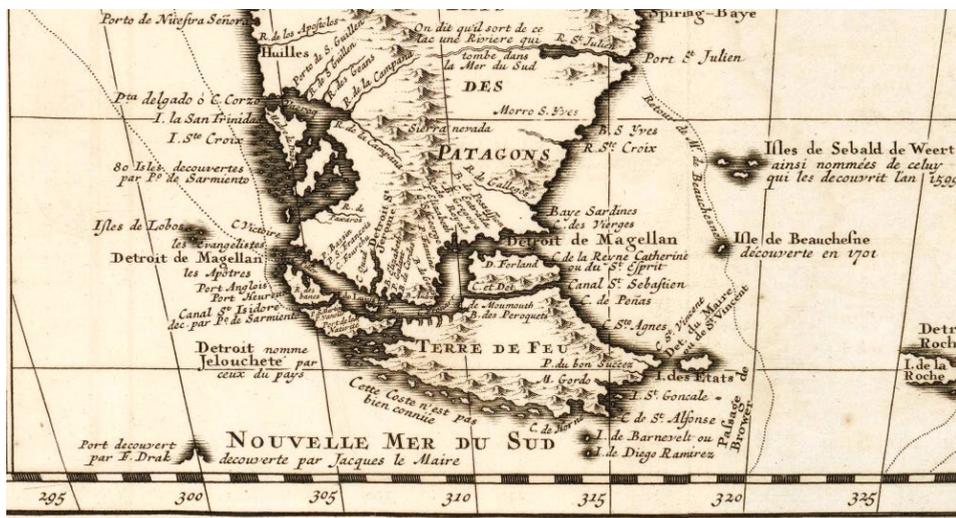


Figura 12. *Atlas historique ou nouvelle introduction à l'histoire...*, Henri Abraham Chatelain, vol 6, Ámsterdam, c. 1710-1720 (imagen 1029/fragmento), Biblioteca Nacional de España, GMG /505 v. 6. Biblioteca Digital Hispánica.

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez, Rubén, Olivero, J. M. y Alborno, E., *Cartografía & Navegación*, Montevideo (Uruguay), Armada Nacional, 2007.
- Apiano, Pedro, *La cosmografía de Pedro Apiano*, Publ. Anvers, Iuan Bellerio al Águila de Oro, 1575. (AECID. 3R-2792).
- Ashley, Baynton-Williams, *New worlds: maps from the age of discovery*, Quercus, 2006.
- Bernabéu Albert, Salvador, *La Aventura de lo imposible. Expediciones marítimas españolas*. Barcelona. Lunwerg Editores, 2000. "La Primera circunnavegación del Mundo. Tragedia Humana y triunfo de una empresa imposible 1519-1522". *La vuelta al Mundo de Magallanes-Elcano*, Editorial Planeta, S.A. 2018, pp. 54-89.
- Broc, Numa, *La Géographie de la Renaissance (1420-1620)*, París, Bibliothèque Nationale, 1980.

- Colomar Albájar, Antonia, “Circunvalando la redondez del Mundo. Las fuentes documentales”, en *La aventura imposible*, pp. 134-185.
- Congreso Internacional de Historia. *Primus circumdedisti me*, Valladolid 20-22 marzo 2018, Ministerio de Defensa. V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo. 2019.
- Guillén y Tato, Julio F., *Monumenta Carthografica Indiana. Regiones del Plata y Magallánica*, Madrid, Relaciones Culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores, 1942.
- Higuera Rodríguez, Dolores (Dir.), *La vuelta al Mundo de Magallanes- Elcano. La aventura imposible 1519-1522*, Barcelona, Editorial Planeta, S.A., Lunwerg Editores, 2018.
- Martín-Meras, Luisa, “El viaje que cambió la imagen del Mundo”, *La vuelta al Mundo de Magallanes-Elcano*, Editorial Planeta, S.A. 2018, pp. 92-131.
- Martinic, Mateo Beros, *Historia del estrecho de Magallanes*, Editorial, Santiago Andrés Bello, Chile, 1977. *Cartografía Magallánica 1523-1945*, Chile, Universidad de Magallanes, 2009.
- Martinic, Mateo y David M. Moore, “Las exploraciones inglesas en el estrecho de Magallanes 1670-71. El mapa manuscrito de John Narborough”, *Anales del Instituto de Patagonia*, V. 13, 1982.
- Manso-Porto, Carmen, *Real Academia de la Historia: selección de cartografía histórica siglos XVI-XX*, Madrid RAH, 2012.
- Manso-Porto, Carmen, “La cartografía de la Expedición Magallanes-Elcano”, en *Actas Congreso Internacional de Historia “Primus circumdedisti me”*, Madrid, 2018, pp. 273-299.
- Narborough, John, *An Account several late voyages & discoveries to the South and North*, London, Printed for Sam. Smith, and Benj. Walford, 1694.
- Nebazal, Kenneth, *Atlas de Colón y los Grandes Descubrimientos*, Madrid, Magisterio Español, 1990.
- Nurminen Marjo, T., *The mapmakers World. A cultural history of the European World map*, London, Pool of London, 2015.
- Rocière, Monique de la y Mollat de Jourdan, Michel, *Les portulans, Cartes marines du XIII au XVIII siècle*, Friburgo (Suiza, Office du Livre), 1984.
- Sanz, Carlos, *La Geografía de Ptolomeo ampliada con los primeros mapas impresos de América (desde 1507)*, Madrid, CSIC, 1959.
- Sanz, Carlos, *Cartografía histórica de los descubrimientos Australes*, Madrid, 1967.
- Taylor, Andrew, *El Mundo de Gerard Mercator. El cartógrafo que revolucionó la geografía*, Barcelona, ed. Juventud, 2007.
- Varela, Consuelo. “Los cronistas del viaje de Magallanes y Elcano”, *Actas Congreso Internacional de Historia “Primus circumdedisti me”*, Madrid, 2018, pp. 261-267.

LUIS DE VELASCO II ANTE EL GRAN OCÉANO (1560-1604)

Bruno de la Serna Nasser

Universidad de Sevilla / Universidad Nacional Autónoma de México

brunodelaserna@comunidad.unam.mx

1. INTRODUCCIÓN

Hace 500 años que zarpó la expedición al mando de Magallanes con el objetivo de abrir una nueva ruta comercial hacia la especiería asiática diferente a la de los portugueses, navegando hacia Occidente. Después de atravesar el estrecho que hoy lleva su nombre, llegó a Filipinas, donde murió y, al no poder volver sobre la misma ruta, Elcano completó la circunnavegación del mundo en 1522. No sería hasta 1565 que Urdaneta encontraría la ruta del tornaviaje hacia la Nueva España y, en 1573, arribaría al puerto de Acapulco la primera carga oficial de productos asiáticos. Ello significó que, por primera vez, las cuatro partes del mundo se encontraban conectadas comercialmente. Fue así que dos factores aislados coincidieron y propulsaron de forma casi inmediata el intercambio entre América y Asia: una reforma fiscal en China que había ceñido su cobro a plata exclusivamente; y la inmensa riqueza de las minas americanas que podían extraer plata a una velocidad inusitada gracias a los nuevos avances tecnológicos.

Pero, casi tan rápido como despegó ese próspero comercio, comenzó un conflicto: los productores peninsulares, así como los cargadores a Indias, vieron aparecer una durísima competencia para sus mercados. Además, mucha de la plata que se esperaba que llegase a nutrir a Castilla, ahora fluía hacia el continente asiático. Consecuentemente, inició un debate policéntrico dentro de la Monarquía Católica en el que diversos personajes o corporaciones –como cabildos o consulados– defendieron sus intereses personales o el bien de sus “repúblicas urbanas”, principalmente Sevilla,

México, Lima y Manila. Aunque la Corona tenía que asumir el arbitraje, también tenía que asegurar el mayor beneficio de su Real Hacienda. Los virreyes se encontraron sumergidos en aquella polémica y, al ser los mediadores entre el rey y los vasallos americanos, su participación es un interesante tema de estudio, incluso más aquellos que ejercieron el cargo tanto en Nueva España como en el Perú, pues ello los dotó de una perspectiva más amplia.

Por ello, lo que proponemos aquí es estudiar el caso de Luis de Velasco el joven (Carrión de los Condes *c.* 1538-1539). Este es quizá el caso más icónico por su extraordinaria trayectoria en Indias al punto que, a pesar de no haber nacido en América, podría considerársele un criollo por los años que residió en ella y por los lazos familiares que tejió con su gente. Después de haber asistido a la Universidad de Salamanca, tomar el hábito de la Orden de Santiago y haber servido a Felipe II en Inglaterra y Flandes, llegó a México con 22 años para reunirse con su padre, el cual llevaba ya diez años ejerciendo el cargo de virrey de Nueva España. El viejo Luis falleció en 1564 en plena tensión con el visitador Valderrama y Martín Cortés, por lo que su hijo continuó su disputa y fue de los principales denunciadores de la conspiración del marqués del Valle en 1566. Gracias a ello le fue otorgado un asiento como regidor de la ciudad de México,¹ cargo que desempeñó hasta 1585, cuando tuvo diferencias con el virrey marqués de Villamanrique y solicitó su vuelta a España. Felipe II lo nombró embajador en Florencia hasta que, en 1589 le encomendó el virreinato de la Nueva España. Su buen desempeño lo llevó a ocupar el puesto homólogo en Perú (1595-1604) y, posteriormente, como caso único en la historia, un segundo periodo en Nueva España (1607-1611). Finalmente, fue nombrado presidente del Consejo de Indias en 1611, donde estuvo hasta su muerte en 1617.²

Esta dilatada y rica trayectoria es imposible de abordar en tan pocas páginas, por lo que en este trabajo solo abarcaremos los años 1566-1604, cubriendo su etapa como regidor, su primer virreinato en Nueva España y su virreinato del Perú, dejando el resto para una futura publicación. Tampoco trataremos aquí el tema del tráfico del azogue entre ambos virreinos³ ni las expediciones y descubrimientos geográficos que impulsó por el Océano, ya que nos parece que aquello merecería un artículo aparte.

2. VELASCO COMO REGIDOR DE LA CIUDAD DE MÉXICO (1566-1585)

Cuando el joven Luis llegó a México en 1560, quizá llamó su atención percatarse que existía una comunicación regular con el virreinato del Perú a través del

¹ SCHWALLER, 2003.

² SALAZAR, 2002; SCHWALLER, 2002.

³ Véase IWASAKI, 1992.

Océano Pacífico mediante la cual los novohispanos exportaban tanto productos europeos como locales por un valor aproximado de entre 100 y 120 mil pesos.⁴ Pero ciertos hechos que se darían en los próximos años cambiarían esos intercambios para siempre. Fue precisamente el padre de nuestro protagonista quien, siendo virrey, impulsó la expedición de Legazpi a las Filipinas en 1564. Si bien propuso a su hijo que se embarcase en ella, finalmente este no lo hizo, pero acudió personalmente a despacharla.⁵ El viejo falleció poco antes de la vuelta de Urdaneta al año siguiente, por lo que no pudo ver los resultados de aquella empresa. Pero al joven Luis le fue otorgado un asiento como regidor de la ciudad en 1566⁶ y, desde aquel privilegiado lugar, fue testigo de cómo los de México volcaron todas sus ilusiones hacia el lejano Oriente aspirando a convertirse en el centro del mundo.⁷

Entre 1572 y 1575 Velasco estuvo en España, con licencia del rey, arreglando asuntos familiares y cuestiones de tierras y pensiones,⁸ por lo que no presencié desde México el momento en el que llegó el primer Galeón de Manila atiborrado de productos asiáticos. La China Ming ofrecía oportunidades muy atractivas por dos razones: primero, por la depreciación de la plata en Europa con relación al oro, fenómeno producido por la inflación de los precios generada por la gran importación argentífera americana; segundo, por el fenómeno inverso en el continente asiático. Así, la plata valía más en China que en Europa y mucho más que en América, por lo que los mercaderes americanos creían que los chinos vendían como ganga sus mercancías, mientras los chinos se asombraban por la cantidad de plata que los americanos desembolsaban a cambio de mercancías de mediana calidad.⁹ Por ello, al volver Velasco a la Nueva España, debe haberle impresionado la lujosa forma de vida que ya se estaban dando algunos mexicanos a consecuencia de ello, además de que ya era frecuente cruzarse en las calles con magnates venidos desde el Perú para adquirir los codiciados géneros con las riquezas del Potosí. Hasta ese momento, aquellos intercambios no habían tenido ninguna fiscalización, pero, al evidenciarse los beneficios que se estaban produciendo, ese mismo año de 1575, Felipe II ordenó que se extendieran las formas de registro del Atlántico al Pacífico, con oficiales reales que revisarían los navíos. Ahora se cobraría 2,5% sobre las mercancías al salir de Acapulco y 1% al entrar en El Callao.¹⁰

Solo un año después, el virrey Martín Enríquez advertía acerca de la desmonezación que aquel comercio estaba causando, lo cual podía afectar el comercio con

⁴ BORAH, 1954.

⁵ SALAZAR, 2002b, p. 56.

⁶ SCHWALLER, 2003.

⁷ GRUZINSKI, 2010. "Y los de México están muy ufanos con su descubrimiento, que tienen entendido que serán ellos el corazón del mundo." Copia de una carta venida de Sevilla a Miguel Salvador de Valencia..., 1566, citada en KNAUTH, 1972, p. 72.

⁸ SCHWALLER, 2003.

⁹ CREW, 2017, p. 22.

¹⁰ BORAH, 1954, pp. 112-114.

España.¹¹ Velasco tuvo algunos roces con dicho virrey, algunos de los cuales se dieron por cuestiones relativas al Pacífico. En 1579, luego de enterarse del saqueo que Francis Drake había hecho en el puerto de Huatulco, Velasco solicitó a Enríquez autorización para dirigirse a Acapulco y valerse de dos navíos, hombres y pertrechos para ir a enfrentar al corsario, así como enviar un navío a Filipinas y al Maluco para que avisase de la presencia inglesa en dicho océano. Sin embargo, el virrey ignoró ambas propuestas. Además, Velasco alegaba que, en Huatulco, Drake había abandonado a un famoso piloto portugués que había capturado en Cabo Verde, el cual habría proporcionado información valiosa de no ser porque el virrey había ordenado su remisión a México con gran retardo.¹²

En 1580, el gobernador de Filipinas, Gonzalo Ronquillo, tuvo la ocurrencia de enviar dos naos directamente al Callao con un éxito rotundo. Los pesos acuñados en México y Potosí se estaban convirtiendo en moneda corriente en China. De hecho, en 1581, el cabildo de México envió a Luis a solicitar al virrey conde de Coruña que prohibiese el envío de moneda a las islas, pues se provocaba una escasez que reducía los tratos y hacía daño a la ciudad.¹³ A la corte de Madrid no tardaron en llegar las advertencias de que estaban en peligro los productores textiles peninsulares, los cargadores sevillanos y la Real Hacienda. Para este momento, Felipe II ya no estaba interesado en importar especias por aquella vía pues, con la reciente unión de las coronas ibéricas, ya las obtenía por la vía portuguesa.¹⁴ No obstante, la forma más viable de conservar la única posición asiática de la Corona y la posibilidad de llevar el cristianismo al continente era manteniendo el vínculo, pero se decidió constreñirlo exclusivamente a la Nueva España, por lo que una cédula de 11 de junio de 1582 prohibió el tráfico directo entre Filipinas y el Perú.¹⁵

Sin embargo, los peruanos continuarían teniendo acceso a los géneros asiáticos a través del intercambio con la Nueva España. Cuando Luis de Velasco volvió a Castilla en 1585 para luego pasar a Florencia, el gran debate policéntrico por la dominación de los mercados estaba más caliente que nunca, al punto que Felipe II prohibió el envío de productos chinos de las Filipinas a Nueva España en 1586. Ello levantó una airada defensa por parte de los habitantes de ambos territorios que fue liderada por el mismo virrey Villamanrique, quien deliberadamente decidió obedecer pero no cumplir la orden.¹⁶

¹¹ ALONSO, 2016, p. 280.

¹² SALAZAR, 2002b, pp. 58-60.

¹³ Acta del Cabildo de México, México, 27-II-1581, en OROZCO & ESPINOSA, 1911, vol. 7, p. 481.

¹⁴ ALONSO, 2016, p. 285.

¹⁵ CASTILLERO, 2008; LATASA & FARIÑAS, 1991. El éxito de las telas chinas radicaba en su bajo costo, lo que les permitía llegar a vestir hasta a los sectores más bajos de la sociedad como bien lo apuntaba el marqués de Villamanrique en 1581. BONIALIAN, 2016, p. 665.

¹⁶ ALONSO, 2016.

3. PRIMER VIRREINATO EN NUEVA ESPAÑA (1590-1595)

Luis reapareció en la ciudad de México convertido en virrey el 25 de enero de 1590 junto al también nuevo gobernador de Filipinas, Gómez Pérez Dasmariñas, para el cual dispuso todo lo necesario de manera que pudiera partir a la brevedad a tomar su puesto. Él traía en sus instrucciones secretas la disposición de disolver la Audiencia de Manila, pues Felipe II la consideraba un contrapoder muy incómodo. Pero, más importante aún para nuestro tema, traía también la resolución de reabrir el comercio entre Filipinas y Nueva España, mediante la cual se le concedía a los filipinos el monopolio por seis años y se prohibía la intervención de los mexicanos directamente en las islas a través de las encomiendas gruesas.¹⁷ Al pasar el tiempo, surgirían diferencias entre Velasco y Dasmariñas al confrontarse el punto de vista de los habitantes del archipiélago y el de los novohispanos.

Aunque la instrucción especial otorgada a Velasco por el rey y el Consejo no mencionaba nada sobre comercio y contrabando,¹⁸ al llegar a México recibió del marqués de Villamanrique un memorial sobre cosas que consideraba prudente advertir a su sucesor en donde sí trataba el del comercio con Filipinas. Expresaba que,

¹⁷ *Ibidem*, p. 306.

¹⁸ SANCHIZ & CONDE, 1999. Hablando de contrabando, las olas de Acapulco habían traído los primeros problemas muy poco después de que Velasco tomara el virreinato, pues arribó una nao portuguesa proveniente de Macao. Su dueño era Joao da Gama, vecino de Cochin y en ella venían unas 600 toneladas de mercaderías de un enorme valor. A pesar de que los portugueses eran vasallos del mismo rey, en las Cortes de Tomar de 1580 se había pactado que las rutas portuguesas y castellanas hacia Asia se mantendrían y en teoría no deberían interferir unos con otros (ALONSO, 2016 p. 280). Por ello, Velasco despachó a Juan de Guzmán, capitán de la guarda, para que visitase la embarcación. Este envió todas las mercaderías a México, donde el fiscal de la Audiencia quiso declarar todas por perdidas, pero, después de analizar las causas, el virrey determinó que se les entregasen a los dueños pagando fianzas del 3%. No obstante, el obispo de Tlaxcala, que al mismo tiempo era visitador de la Audiencia, probó que Manuel de Sosa Coutinho, gobernador de Macao, había prohibido a Gama realizar el viaje. Pero este mostró una carta del gobernador previo, Duarte de Meneses, que en 1587 le había dado licencia para viajar a las Indias Occidentales. A pesar de que se embargó la nao para utilizarse en la carrera de Filipinas, el oidor Marcos Guerrero feneció la causa y dio a todos sus pasajeros por libres, exigiéndoles solamente la paga de las costas de la visita de Guzmán. Pero, al poco tiempo, arribó una cédula real –de 20 de diciembre de 1590 y recibida en México a 5 de junio de 1591– en que se mandaba prender y secuestrar los bienes de Gama quien, para ese entonces, se encontraba camino a Veracruz para embarcarse en la flota. Entonces el visitador ofreció una recompensa de 11 mil pesos a quien lo prendiera y el ganador fue Juan Sámano, castellano de San Juan de Ulúa, quien lo remitió preso a México. No obstante, la mayoría de los portugueses que habían venido con él ya habían escapado con todo y sus haciendas, por lo que Velasco envió aviso al gobernador de Filipinas para que, en coordinación con el virrey de la India y las autoridades de Macao, se estuviera al pendiente de los prófugos. También se inició una averiguación sobre los bienes enajenados que Gama podría haber dejado en México, pero se encontraron muy pocos, los cuales se enviaron a la Casa de la Contratación de Sevilla. Cartas de Luis de Velasco al Rey, México, 5-VI-1590, AGI, México, 22, N. 16; 22-XII-1590, AGI, México, 22, N. 33; 28-VII-1591, AGI, México, 22, N. 56; 28-IX-1591, AGI, México, 22, N. 57.

aunque por un lado era útil, también traía muy grandes inconvenientes porque “de-frutaba” a la Nueva España cada año de más de 400 mil pesos y, como las ganancias eran tan crecidas, cada vez se animaban más a participar. Por ello, uno de los remedios que había ideado era ordenar que los que llevasen plata a Filipinas tuviesen la obligación de emplear al menos la tercera parte en oro, so pena de tomar por perdidas sus haciendas.¹⁹ Esta era una medida mercantilista destinada a paliar el efecto de la salida de la plata, acumulando oro a cambio. Esto era posible ya que, en 1590, la relación oro-plata, por ejemplo, en Cantón oscilaba entre 1:5.5-7, mientras que en España era de entre 1:12-14.²⁰ Asimismo, el exvirrey había intentado que el trato se continuase por mano de mercaderes privados, como se hacía en la Carrera de Indias, por lo que había vendido los navíos que eran propiedad del rey para ahorrarle gastos a la Corona.²¹ En un inicio, Velasco daría continuidad a ambas medidas, a pesar de que apuntó que en las dos últimas naos que había despachado Villamanrique, no habían traído ningún oro de vuelta.²²

Una de ellas era la nao *Santiago* que había pertenecido al rey pero Villamanrique la había rematado a un mercader llamado Diego López. No obstante, al llegar a Filipinas, Dasmariñas la había embargado junto con otra a petición de los vecinos, quienes argumentaban que los particulares subían el precio de los fletes a su antojo, además de que tenían la facultad de negarse a embarcar las mercancías de algunos para darle prioridad a sus allegados. Pero, a diferencia del gobernador, Velasco encontraba ventajas en que fueran de particulares –y en ello coincidieron tanto los oficiales reales como los oidores después de una junta particular²³ – pues así el trato se haría autosuficiente, con lo que se conservarían las islas, y la Real Hacienda gastaría menos de la mitad. Por ello, le proponía a Felipe II vender sus navíos y hacer asiento con particulares, fijando un cobro de 30 ducados por tonelada, con lo que cesaría la inflación que alegaban los de Filipinas. Además, que las naos se dividieran en tres partes, dos para los vecinos de Manila, a los cuales les repartiese las toneladas el gobernador de acuerdo al menester de cada uno; y la otra tercia parte se reservara para el dueño del navío. Si este quisiera ceder o fletar su parte, que fuera igualmente a 30 ducados por tonelada. También opinaba que se debería asentar el astillero de Filipinas, donde la fábrica de una nao de 500 toneladas podía costar seis mil pesos, con lo que podrían enviarse a Nueva España y venderse a doce o trece mil. Así, la navegación del Pacífico podría ser sufragada por los particulares, alentados por sus ganancias, al tiempo

¹⁹ Memorial de las cosas que me ha parecido advertir al señor virrey don Luis de Velasco..., México, 14-II-1590, Archivo General de Indias (AGI), México, 22, N. 24.

²⁰ BONALIAN, 2012, pp. 50-51; CASTILLERO, 2008, p. 199.

²¹ Memorial de las cosas que me ha parecido advertir al señor virrey don Luis de Velasco..., México, 14-II-1590, AGI, México, 22, N. 24.

²² Carta de Luis de Velasco al Rey, México, 10-X-1590, AGI, México, 22, N. 24.

²³ Carta de Luis de Velasco al Rey, México, 24-II-1591, AGI, México, 22, N. 35.

que aumentaban los ingresos a la Real Hacienda con los derechos y almojarifazgos. En caso de no conseguirse compradores de naos, también se podrían arrendar.²⁴

Velasco también le recordaba a Felipe II que, desde 1582, una real cédula había establecido que sólo el virreinato de la Nueva España se debía encargar del trato con las Filipinas pero que, tanto los virreyes del Perú²⁵ como el presidente de Guatemala, habían enviado navíos al continente asiático, lo cual era de gran daño para el virreinato y para la Real Hacienda. Además, si aquellos navíos se dirigían a otros puertos que no fuesen Manila, podían estar enriqueciendo a los enemigos de la monarquía y empobreciendo a los vecinos de Filipinas. Ello podía ocasionar que dejaran de acudir a ellas los sangleyes, perdiéndose así la esperanza convertirlos al catolicismo.²⁶

Asimismo, en los navíos que habían llegado de Filipinas, el gobernador Dasmariñas había hecho los nombramientos de la gente de mar y Velasco alegaba que aquello siempre había estado a cargo del virrey.²⁷ De tal suerte, en los primeros navíos que le tocó despachar, nombró todos los oficios y escribió a Diego López, el antiguo dueño de la Santiago, comunicándole que volvía a ser dueño de su navío. Sin embargo, este no aceptó porque ello no le garantizaba recuperar las pérdidas que había tenido de hasta cien mil pesos. Consecuentemente, el navío se puso en almoneda y, al no llegarse a un acuerdo con ningún particular, el navío siguió siendo propiedad del rey.²⁸

En este despacho también intentó limitar lo más posible el envío de plata a Filipinas pero, habiendo venido tantos empleos de las islas, le pareció justo que recibieran a cambio su dinero, por lo que iban seiscientos mil pesos. Aun así, se excusaba

²⁴ Carta de Luis de Velasco al Rey, México, 2-XII-1590, AGI, México, 22, N. 27.

²⁵ En 1590, el marqués de Cañete autorizó la partida de un navío a Filipinas con el pretexto de que su virreinato se hallaba corto de mercaderías porque no habían llegado los galeones de Tierra Firme. Un año después, un grupo de mercaderes limeños hizo lo mismo. FLORES, 1995, p. 382.

²⁶ Carta de Luis de Velasco al Rey, México, 2-XII-1590, AGI, México, 22, N. 27. El rey respondió con una nueva cédula que ratificaba la prohibición del comercio directo de Filipinas con el Perú, Tierra Firme y Guatemala. No obstante, permitió explícitamente que desde Acapulco se reembarcaran hacia esas tierras los productos asiáticos que sobraran en Nueva España. FLORES, 1995, p. 382. Estos eran conocidos como “rezagos”. La irregularidad en el tiempo de llegada de las flotas de Tierra Firme solía dejar al virreinato meridional corto en bienes europeos. Los hombres de negocios peruanos que habían enviado su plata a la Península, tenían que esperar a veces hasta dos años para recibir las mercancías encargadas y cosechar ganancias. Los impuestos cada vez más altos, aunado a que Felipe II había incautado la plata llegada a Sevilla ese año de 1590, desalentaban el comercio trasatlántico aun más. En cambio, el comercio de productos reembarcados en Nueva España ofrecía ventajas: las distancias del viaje eran más cortas y libres de ataques enemigos, las mercancías más baratas y fáciles de vender que las europeas, y los mercaderes podían ver sus inversiones devueltas en cuestión de un año o menos. BORAH, 1954, p. 121; LATASA & FARIÑAS, 1991, p. 16. Ello se vio reflejado en la licencia que se dio en 4 de marzo de 1591 para que el mercader mexicano, Baltasar Rodríguez, navegara al Perú un gran cargamento de mercaderías chinas. BONALIAN, 2019, p. 85.

²⁷ Esta sería una constante que mantendría a lo largo de todo su periodo. Carta de Luis de Velasco al Rey, México, 22-XII-1590, AGI, México, 22, N. 32.

²⁸ Carta de Luis de Velasco al Rey, México, 24-II-1591, AGI, México, 22, N. 35.

diciendo que lo que se pretendía enviar era mucho más de lo que iba, además de que había seguido el ejemplo de su antecesor obligando que se trajera la tercia parte en oro y que los que llevasen dinero estuvieran obligados a residir en el archipiélago un determinado tiempo conforme a la cantidad: por mil pesos, dos años; por dos mil, cuatro años; y en adelante, seis años.²⁹

Ese primer ensayo de naos despachadas a Filipinas le sirvió a Velasco para ir identificando mejor los problemas y mudando un poco sus perspectivas. Primero, se dio cuenta que el trato iba en aumento y, aunque se esforzaba en evitar que fuera tanto dinero, de una u otra manera se terminaba filtrando. Las mercaderías que habían venido de China en los últimos tres años habían importado más de tres millones de pesos, con lo que se había enflaquecido la contratación con España.³⁰ Dasmariñas también advirtió que las exportaciones que se habían enviado de seda eran mayores que las de España, lo que perjudicaría a las sedas de Granada, Valencia y Murcia.³¹ El virrey entonces se convenció de que no debería abrirse la contratación más que a los vecinos de las islas, los cuales eran generalmente pobres y doscientos mil pesos bastarían para que hicieran sus contrataciones. Por ello, le parecía que convendría subir los fletes y derechos a los que no fuesen filipinos. Pero el principal problema era que los caudalosos vecinos de México creaban compañías con los isleños, mediante las cuales engañaban a las autoridades cargando en nombre de vecinos de Filipinas.³²

El 27 de junio, antes de recibir los últimos matices, se analizaron en el Consejo las diferentes posturas acerca de estos asuntos y se concordó prácticamente con todo lo que había sugerido Velasco previamente: se establecieron los fletes a 30 ducados por tonelada, se reservaron dos tercios del tonelaje a los vecinos de Filipinas y uno para el dueño; también la prerrogativa de que cada persona empleara el tercio en oro. Asimismo, se aceptó la construcción de navíos en las islas y se encomendó la redacción de unas ordenanzas que regularan el comercio, tráfico y registro por el Pacífico (como ya había para el Atlántico). Respecto de que la navegación se hiciese por particulares también estuvo de acuerdo, aunque realmente dejaba aquella decisión en

²⁹ *Ibidem*; Carta de Luis de Velasco al Rey, México, 25-V-1591, AGI, México, 22, N. 46.

³⁰ Según la relación del doctor Vera, que venía de haber sido oidor fundador de la Audiencia de Filipinas. Carta de Luis de Velasco al Rey, México, 10-III-1592, AGI, México, 22, N. 78.

³¹ BORAH, 1954, p. 124. También el alcalde de Panamá, Diego Suárez de Anaya, le suplicaba al rey que no diera licencia a ningún virrey del Perú de despachar navío a Filipinas o a Nueva España, ni aunque fueran con el pretexto de buscar artillería o socorro, porque todos iban por ropa de China y de Castilla. BONALIAN, 2019, p. 70.

³² Carta de Luis de Velasco al Rey, México, 25-V-1591, AGI, México, 22, N. 46. Para mayor información acerca de la cargazón de los galeones, los excesos de carga y la actuación de los vecinos de Manila como testaferreros de los de México, véase a autores clásicos como BORAH, 1954; CHAUNU, 1976; SCHURZ, 1918. Más actualmente CAÑO ORTIGOSA y YU CHUNG, 2018.

manos de Velasco.³³ En este año también se estableció Acapulco como puerto exclusivo de América para el trato con Asia y se fijó un almojarifazgo de 10% al entrar las mercancías.³⁴

Después de varios meses de meditar y analizar información sobre el tema, Velasco concluyó que el remedio más eficaz era reducir la Carrera de Filipinas a tres navíos de un máximo de 300 toneladas cada uno, y que cada año solo pudieran hacer el viaje dos, los cuales bastarían para llevar los socorros y las haciendas de los vecinos de Filipinas. El tercer navío habría de quedarse en Acapulco para ser aderezado y sustituir al que llegara en peores condiciones de los otros dos. Por ello, había cambiado de parecer y ahora pensaba que la navegación tendría que ser forzosamente por cuenta de la Real Hacienda, porque si lo hicieran los particulares subirían los fletes a precios intolerables y se vendrían a quedar con toda la sustancia de las islas, mientras que, poniéndoles tasa a sus fletes, no podrían sustentar la navegación. Para los costos de esos tres navíos serían necesarios cada año 75 000 pesos –25 000 cada uno– pero el aprovechamiento que de ellos se sacaría sería de 35 000 de fletes más 25 000 de alcabalas. Los quince mil restantes se cubrirían con los 5,5% que se sacaban de almojarifazgos, pues los sangleyes pagaban 3,5% de entrada en Manila y el gobernador había impuesto un 2% de salida hacia Acapulco. Con ello, según el virrey, se sanearía toda la costa de la navegación.³⁵

Poco tiempo después, en junio de 1592, Felipe II le hizo la merced a los mercaderes mexicanos de fundar un consulado como el que tenían los de Sevilla. Ello los dotó de un frente unido para defender sus intereses, especialmente aquellos que tenían que ver con el comercio de la Mar del Sur.³⁶

Para 1593, el virrey expresó con desesperación que hizo todo lo posible por evitar que fuera tanto dinero en los navíos del año anterior pero sus remedios no tuvieron los efectos esperados debido a las encubiertas y paliaciones que usaban los mercaderes mexicanos para enviar su dinero. Había ido la cantidad de 942 101 pesos registrados y el gobernador y vecinos de Filipinas expresaron que los mexicanos los estaban destruyendo porque, al inyectar allá tanta moneda, las mercaderías habían subido más de 100%. Pero esta vez, Velasco salió en defensa de los mexicanos diciendo que no eran los únicos culpables sino también la facción de filipinos que actuaban en contubernio. Envió una lista de las personas a quienes pertenecía el dinero, de los cuales, 738 221 pesos eran por cuenta de los vecinos de las islas, como constó por memorias juradas que sus encomenderos exhibían cuando pedían licencias. Luego, 125 900 eran de personas que iban bajo la condición de residir allá, por lo que tan solo 77 980 eran verdaderamente de vecinos mexicanos, a quienes, por ser pobres,

³³ ALONSO, 2013, p. 62, 2016, p. 309.

³⁴ CALDERÓN, 2005, p. 578.

³⁵ Carta de Luis de Velasco al Rey, México, 10-III-1592, AGI, México, 22, N. 78.

³⁶ VALLE, 2002.

no podía negarles licencia, y era tan pequeña suma que no tenía por qué causar daños a los filipinos.³⁷

Paralelamente, en Madrid se había seguido discutiendo arduamente el tema y, poco después de escrita esa carta del virrey, llegó el famoso reglamento de 1593,³⁸ mediante el cual, por primera vez, se establecían unos límites fijos para el comercio, notoriamente inspirados en los escritos de Velasco. A partir de entonces, sólo podrían navegar, anualmente, de Filipinas a Nueva España, dos navíos de 300 toneladas con productos de un valor máximo de 250 mil pesos –incluidos el tercio de oro– que podrían volver con un empleo máximo de 500 mil.³⁹ Los navíos se pagarían por cuenta de la Real Hacienda pero se le otorgaba el control total a los filipinos para evitar que fueran arruinados por los mexicanos que iban a Manila a comprar mercancías.⁴⁰ Por último, para evitar que la plata peruana se fuera a China, la cédula establecía que los géneros asiáticos solo pudieran ser consumidos en la Nueva España y no fueran enviados, comprados, ni utilizados en ninguna otra parte del continente. En este caso, se le otorgó la administración de los navíos a los limeños.⁴¹ Con ello, a los novohispanos, que habían soñado con articular en su capital las redes comerciales de las cuatro partes del mundo, se los había condenado a limitarse a redistribuir dentro de su territorio lo que les llegaba desde fuera, sin ninguna posibilidad de viajar ellos mismos a adquirir productos a cualquier otra parte del mundo.

Aunque muy conforme con la cédula, el virrey advirtió del problema que surgía con las últimas naos que habían ido a Filipinas. Estas habían llevado 916 055 pesos, de los cuales, 800 mil eran por cuenta de vecinos de Manila, con lo cual, al retornar esa suma empleada, vendría a ser más de millón y medio en productos asiáticos; y si la cédula no permitía traer más de 250 mil, indudablemente se agravaría demasiado a los inversores. El virrey le escribió al gobernador de Filipinas algunas alternativas para que los vecinos de allá pudieran poner el resto de sus caudales en renta o enviarlos a España, pero aquello no le satisfizo, pues dijo que los de Manila no querían, ni

³⁷ Carta de Luis de Velasco al Rey, México, 25-II-1593, AGI, México, 22, N. 113.

³⁸ Carta de Luis de Velasco al Rey, México, 8-X-1593, AGI, México, 22, N. 118. En realidad era un repertorio de siete cédulas de 7 de enero. ALONSO, 2016, p. 311.

³⁹ BORAH, 1954, p. 125; HARING, 1979, p. 184.

⁴⁰ HOBERMAN, 1991, p. 215; SCHURZ, 1918, p. 391. Para controlar la cantidad de plata que se escapaba a China, se establecieron los “champanes”, una especie de oficiales reales encargados de comprar todas las mercancías a los sangleyes. Luego se reunía la Junta de Repartimiento, integrada por el gobernador, el arzobispo y un miembro del Cabildo y del comercio para distribuir las mercancías a través de “boletas” entre los vecinos, los cuales tenían todos derecho a recibir al menos una. Estas otorgaban al portador el derecho de embarcar un fardo de un valor de 125 pesos en las naos que iban a Acapulco. Así se limitaría la carga que iba anualmente en el galeón dándole a los filipinos un medio de sustento. BERNAL, 2012, p. 243; BONIALIAN, 2012, p. 62 ; CALDERÓN, 2005, p. 570. Para gozar de los derechos de un residente de Filipinas, había que pasar a ellas con una licencia real en que se comprometían a avecindarse al menos ocho años, llevar a su mujer, en el caso de que estuvieran casados, y pagar una fianza como garantía. YUSTE, 2013, p. 90.

⁴¹ BORAH, 1954, p. 154; LATASA & FARIÑAS, 1991, p. 16.

rentas, ni correr el riesgo de tantas navegaciones para granjear “sin atender más que a sus intereses y no al daño general de este reino”. Ante tal situación, Velasco declaró que no convenía apretar mucho en su ejecución, pues con prohibir a los novohispanos el trato en Filipinas, y con que no fueran más de dos navíos anuales, era suficiente, y aún efectuándose un mayor envío, con el aumento a 10% de almojarifazgos se paliaba.⁴²

Por otro lado, el activo comercio triangular donde Acapulco fungía como enlace entre Manila y el Callao fue lo que permitió que, cuando ese año de 1593 no llegó la flota de Tierra Firme, los peruanos se mantuvieran suministrados. No obstante, al cabildo de México le preocupaba que esas exportaciones dejaban a la ciudad desabastecida y provocaban alzas de precios, mientras que, en Lima, el virrey Cañete informaba que los productos asiáticos continuaban entrando en su virreinato con toda naturalidad, como si fueran legales, y le parecía inevitable, pues un hombre podía vestir a su mujer con sedas chinas por 200 reales, mientras que no podría proveerle de vestidos de seda española ni con 200 pesos. También apuntaba que la plata que antes se iba con la flota de Tierra Firme, ahora iba para Nueva España, por lo que si se cobraran mayores impuestos a ello, se podría ganar más que con la flota trasatlántica. Y es que para estos momentos, la plata involucrada en la Nao de China extraoficialmente estaría llegando a los dos o tres millones de pesos,⁴³ muestra de que las cédulas no se estaban cumpliendo.

En el último despacho de naos de Filipinas que hizo el virrey antes de dejar el virreinato, hizo todo lo posible por impedir que fueran más de los 250 mil de la permisión, pero fueron más de 300 mil. No obstante, le pareció un progreso, pues era “muy pequeña suma respecto de la que solía ir” y era injusto retener en México las haciendas de los Filipinos. No obstante, volvía a plantear el mismo problema de antes: esos 300 mil pesos podrían volver empleados en más de 600 mil, y si a los filipinos no se les permitía reemplazar sus ganancias, se les afligiría demasiado.⁴⁴

El 18 de noviembre entró en Acapulco la nao *Santa Margarita* del capitán Esteban Rodríguez Figueroa, vecino de Manila, con la noticia de que atrás de él venían los galeones de Manila, *San Pedro* y *San Pablo*, aunque era posible que el último hubiese vuelto al archipiélago.⁴⁵ Repartidos en los tres navíos venían más de 400 mercaderes filipinos, mexicanos y peruanos provenientes de Manila con un espectacular cargamento conformado por cinco mil fardos, cajones y bolsas.⁴⁶ Durante el periodo virreinal de Velasco se recaudaron 22 360 pesos de almojarifazgo de las mer-

⁴² Carta de Luis de Velasco al Rey, México, 8-X-1593, AGI, México, 22, N. 118.

⁴³ BONIALIAN, 2012, p. 82; BORAH, 1954, pp. 120-123. Los fardos a los que supuestamente se les atribuía un valor de 125 pesos, en realidad podían llegar a valer hasta dos mil. CALDERÓN, 2005, p. 570.

⁴⁴ Carta de Luis de Velasco al Rey, México, 4-IV-1595, AGI, México, 23, n. 8.

⁴⁵ Carta de Luis de Velasco al Rey, Tacubaya, 23-XII-1595, AGI, México, 23, N. 30.

⁴⁶ BONIALIAN, 2019, p. 71.

cancias entradas en Acapulco que, al ser comparadas con las cifras de salida de Filipinas, demuestran la existencia de un fraude institucionalizado en el puerto novohispano.⁴⁷ En los advertimientos que escribió para su sucesor, aclaró que había unos temas que trataría con él en persona, entre ellos se encontraba el trato con las Filipinas.⁴⁸

El 5 de diciembre de 1595 tomó posesión como nuevo virrey el conde de Monterrey y Luis de Velasco permanecería todavía un tiempo en Nueva España antes de poder partir al Perú, alegando pobreza para pagar las costas del viaje, para lo cual solicitó un socorro a Felipe II, pues a todos sus antecesores se les había dado, así como una embarcación adecuada. Ello porque en ese momento había dos navíos del Perú en Acapulco, pero eran muy pequeños y sin cubierta del sol y la lluvia⁴⁹. Velasco tenía prisa por partir al Perú, ya que el marqués de Cañete le había pedido llegar a más tardar en marzo para que luego él pudiera partir a España con la flota de Tierra Firme. Entonces comenzó a tratar con el conde de Monterrey la compra del *Santa Margarita*, que era nuevo y fuerte, a diferencia de las que estaban corrientes en la Carrera de Filipinas. En él podría viajar Velasco al Perú y enviarlo de vuelta a Acapulco a tiempo para que pudiera viajar a Filipinas el año entrante, o bien, quedárselo en el Perú para incorporarlo a la Armada del Mar del Sur, la cual también estaba conformada por navíos añejos y necesitada de más. No obstante, el problema estaba en que, como no era seguro que llegarían ambas naos que se esperaban de Filipinas, si se llevaba ese navío, Acapulco quedaría sin protección ni habría cómo llevar al nuevo gobernador –Francisco Tello– al arzobispo y los pertrechos a las islas.⁵⁰ Para febrero no habían llegado aún, por lo que, tristemente, se asumió que ya no llegarían, y el conde de Monterrey compró el navío.⁵¹ Fue entonces que Velasco se embarcó, por fin, rumbo a su nuevo destino en aquella ruta marítima que estaba cambiando la economía mundial.

4. VIRREINATO EN EL PERÚ (1596-1604)

Velasco tomó su puesto como virrey del Perú el 24 de junio de 1596. Llegaba justo en el clímax de un proceso de emancipación económica que estaba experimentando el virreinato peruano de Castilla. Tenía su propio azogue y la producción de

⁴⁷ FLORES, 1995, p. 387.

⁴⁸ Advertimiento que Luis de Velasco dejó al conde de Monterrey, México, 1596, AGI, México, 23.

⁴⁹ Carta de Luis de Velasco al Rey, México, 14-X-1595, AGI, México, 23, N. 18.

⁵⁰ Carta de Luis de Velasco al Rey, Tacubaya, 23-XII-1595, AGI, México, 23, N. 30.

⁵¹ Monterrey también mandaría aprestar una nao de 400 toneladas, propiedad de Gabriel de Ribera, en la que enviaría al gobernador Francisco Tello a las Filipinas, junto con otros navichuelos que estaban del Perú. Carta de Francisco Tello al Rey, México, 6-II-1596, AGI, México, 23, N. 31. Cabe destacar que en este año, una real cédula prohibió el cultivo de la morera en la Nueva España, con lo que solo se incitaba más el comercio con China. BONIALIAN, 2016, p. 651.

plata estaba prácticamente en su pico, pero ya no toda se canalizaba a España sino a otros sitios, lo cual se estaba sintiendo cada vez más en la feria de Portobello, a donde la flota de Tierra Firme arribaba cada vez con menos navíos. También tenía su propio vino y aceite, los cuales se exportaban también a Nueva España. Esa prosperidad le permitía a sus pobladores salir más allá de lo que, al menos de acuerdo a la ley, era su espacio de influencia, como era el caso de los peruleros en Manila, México o en la mismísima Sevilla.⁵²

Velasco mostró ímpetu por cumplir con las disposiciones de la corona y procuró atajar la entrada de mercancías chinas, enviando comisionados a visitar las naos,⁵³ no sin advertir que aquello presentaba muchas dificultades. Una de sus principales observaciones fue que los inquisidores participaban del contrabando, pues tenían el privilegio de que los oficiales reales no podían abrir sus cajones ni los de sus familiares, los cuales eran muchos mercaderes, por lo que a través de ellos se hinchaba la tierra de géneros asiáticos.⁵⁴ Pero, ¿cómo no iba a haber contrabando si desde el año anterior el cabildo de Lima venía advirtiendo que, gracias a la prohibición, los pobres no tenían que ponerse?⁵⁵

Existían diversos métodos para efectuarlo. Los envíos de azogue siempre eran un buen medio.⁵⁶ Otro era que en los registros figurasen artículos cuyos derechos arancelarios eran muy inferiores. Al volver a Perú, el navío podía tocar en Paita o algún otro puerto de manera nocturna para bajar el exceso de la carga enviando por tierra a un mensajero hasta Lima que anunciaba su próxima llegada. También podían ser descargados en la costa cercana al Callao para ser transportados en mulas hasta la capital o se cargaban en buques llenos de madera procedentes de Guayaquil⁵⁷ y entraban en el Callao debajo del cargamento para no ser vistos por los oficiales reales.⁵⁸ Además, en los casos de contrabando, lo normal era que se dividieran las ganancias del embargo en terceras partes para la cámara, el juez y el denunciador pero, en el caso de la ropa de China, estaba estipulado que no se podía vender, por lo que no era

⁵² En 1598, el navío Nuestra Señora del Rosario, maestre Amador de Antas, llegó al Realejo con 418 botijas de vino. BONIALIAN, 2019, p. 107. El autor ha denominado a esta etapa como la del “Atlántico pacificado”.

⁵³ Cartas de Luis de Velasco al Rey, Lima, 5-V-1600 y 7-X-1600, AGI, Lima, 34.

⁵⁴ Carta de Luis de Velasco al Rey, El Callao, 11-IV-1597, AGI, Lima, 33. Era el caso de Tomás de Solarana y Julián de Tudela, fiscal y secretario del Santo Oficio. BONIALIAN, 2019, p. 139. Es curioso que, al mismo tiempo, frailes radicales en defensa de los vecinos de Filipinas llegaban a pedir la excomunión a los transgresores de ese comercio. ALONSO, 2013, p. 78.

⁵⁵ BONIALIAN, 2016, p. 666.

⁵⁶ En 1600, Pedro López Pinto, un famoso cargador de azogue para Nueva España, fue hecho prisionero por contrabando y enviado a Lima. IWASAKI, 1992, p. 167.

⁵⁷ Desde 1593 el consumo de cacao de Guayaquil en Nueva España ya era considerable, BONIALIAN, 2019, p. 113. Ello brindaba una vía para que llegara ropa de China a la jurisdicción de la Audiencia de Quito.

⁵⁸ HARING, 1979, p. 188.

tan rentable para el denunciante que tenía que aguardar a que la Real Hacienda le pagara el valor de las mercancías en plata.⁵⁹

Una alternativa más para contrabandear era a través de la Armada del Mar del Sur. Velasco nombró general de ella a su sobrino Juan de Velasco y en el verano de 1600 subió hasta Cabo San Lucas, en las Californias, buscando a los holandeses para amparar a la Nao de China. Cuando la armada iba de vuelta a Acapulco, la cogió un temporal que la desarticuló, perdiéndose la capitana con todo y su sobrino.⁶⁰ Ese hecho se conjuntó con la pérdida de doce naos de la flota de Nueva España del general Pedro de Escobar y, cuando ambas cosas se trataron en el Consejo, la respuesta de Felipe III fue: "...ordénesse precisamente que cese la contratación de la China y que vaya solamente a las Filipinas lo que allí é menester...", quizá por la sospecha de que la armada había llegado tan lejos para contrabandear.⁶¹

En ese año de 1601 era evidente que las cédulas de la corona no estaban teniendo el efecto esperado y Francisco Tello se quejaba de que los americanos continuaban llegando a Manila a comprar directamente las mercancías y amenazaba con el abandono del archipiélago por parte de los vecinos de no ponerse remedio. Un año después, el arzobispo de Buenos Aires proponía la fundación de un consulado en Manila para contrarrestar la llegada de peruleros y mexicanos al archipiélago⁶² y el cabildo de México advertía que, en los últimos cinco años, habían salido cerca de doce millones de pesos de Acapulco hacia las Filipinas, de los cuáles, entre ocho y diez provenían del Perú.⁶³ No en vano, el mapamundi que Matteo Ricci presentó en la corte de Beijing ese mismo año, señalaba la fuente de la riqueza con tres caracteres chinos: *pei-tu-hsi*, Potosí.⁶⁴ Casi al mismo tiempo, los mercaderes peruanos le insistían a Felipe III que les permitiera adquirir géneros asiáticos en Acapulco porque esa no era la causa de la decadencia del comercio con España, ya que todavía había mucha gente que deseaba la lujosa ropa europea, sino el desorden en las flotas de Tierra Firme.⁶⁵

Por su parte, el cabildo de Sevilla –preocupado por ciertos rumores que había recibido– escribió un memorial a Felipe III recordándole que, en la condición 34 del asiento que se había firmado del almorjafazgo mayor, se subrayaban los límites al comercio por el Pacífico; pero que los mercaderes limeños, confederados con el cabildo de aquella ciudad, habían convencido a la Audiencia de que suspendiese aquellas leyes, con lo cual, el trato con la China había quedado abierto. Asimismo, el cabildo hispalense suplicaba que no se diera licencia a ningún virrey para efectuar aquella contratación, porque vendría a "no tener Indias V.M., porque su riqueza y tesoro

⁵⁹ FLORES, 1995, p. 398.

⁶⁰ Carta de Luis de Velasco al Rey, Lima, 20-II-1601, AGI, Lima, 34.

⁶¹ Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 21-III-1601, AGI, Indiferente, 1866.

⁶² BONIALIAN, 2019, p. 149, 151; SCHURZ, 1918, p. 391.

⁶³ BORAH, 1954; VALLE, 2005, p. 231.

⁶⁴ CREW, 2017, p. 23.

⁶⁵ BONIALIAN, 2014, p. 114.

no será para más que para los virreyes y sus amigos, favorecidos y criados...”.⁶⁶ El Consejo también recibió un par de memoriales de Antonio Osorio, quien proponía que, como las coronas de Portugal y Castilla las tenía el mismo rey, se podría trocar entre ellas el Brasil por las Filipinas. Así los portugueses podrían encargarse exclusivamente del comercio asiático y los castellanos del americano. Respecto del daño que hacía la exportación de vinos peruanos a Nueva España, talar las viñas y olivares le parecía una medida radical que causaría mucho daño a sus dueños, por lo que planteaba lo siguiente: al ser los indios adictos a la chicha, la cual los hacía trabajar menos y acortaba sus vidas, lo que se podría hacer sería prohibirla y venderles vino. Al ser este más caro, rebajarían los niveles de alcoholismo indígena y se dejaría de exportar a Nueva España. No obstante, antes de tomar una decisión, el Consejo necesitaba contar con los pareceres de la Casa de la Contratación y de los virreyes.⁶⁷

Mientras se tomaba su tiempo, durante 1603 se envió del Callao a Acapulco el navío *Ave María*, en donde iban 564 699 pesos y 11 835 botijas de vino, los cuales se emplearon en 94 toneladas de ropa; y llegó al Callao el *Nuestra Señora de los Remedios* atiborrado de ropa de contrabando. Para evitar que los oficiales reales inspeccionasen los fardos, los cargadores pagaron por adelantado 6250 pesos de composición.⁶⁸ Además, el naufragio del navío *Santo Tomás* evidenció el despacho de 2,5 millones de pesos de Acapulco a Filipinas.⁶⁹ La percepción de anarquía llevó a la intromisión del arzobispo de Sevilla, Fernando Niño de Guevara, quien advirtió al rey que aquellos intercambios estaban labrando un campo de independencia económica en las Indias, en el cual podrían germinarse ideas de independencia política.⁷⁰

El 2 de junio de 1603, el Consejo elevó una consulta en donde se plantearon 15 puntos para la regulación del comercio por el Pacífico. En realidad era una repetición del reglamento de 1593 en donde agregaban algunas modificaciones, entre otras cosas; se rechazaba por completo el trueque de Filipinas por el Brasil y se ratificaba la importancia del comercio entre las islas y Nueva España para asegurar su conservación hispanocatólica. Pero, lo novedoso y sustancial estuvo en lo referente al trato entre Nueva España y Perú. Aunque había muchos actores que suplicaban que se cerrara del todo, los consejeros consideraron que aquello causaría un enorme descontento en los vasallos indios, además de que era vital el envío de azogue por esa vía. Por ello, aconsejaron limitar el tráfico a tres navíos de 300 o 400 toneladas que traficarán la ruta Callao-Acapulco anualmente sin hacer ninguna otra parada y sin mercancías asiáticas. Increíblemente, también aconsejaban prohibir el envío de plata.⁷¹

⁶⁶ Memorial del Cabildo de Sevilla, Sevilla, s.f., en Consulta del Consejo de Indias, Valladolid, 25-I-1602, AGI, Indiferente, 747.

⁶⁷ Consulta de la Junta de Hacienda, Valladolid, 16-III-1602, AGI, Indiferente, 748.

⁶⁸ FLORES, 1995, p. 403.

⁶⁹ ALONSO, 2013, p. 75.

⁷⁰ BONALIAN, 2019, p. 47.

⁷¹ Consulta del Consejo de Indias, Valladolid, 2-VI-1603, AGI, Filipinas, 1, N. 66.

A Felipe III todavía le llevaría tiempo tomar la decisión pero lo que sí hizo fue concederle la jubilación a Velasco el 15 de octubre de 1603, no obstante, permanecería en el cargo hasta la llegada de un sustituto.⁷²

A lo largo de 1604, las denuncias contra el comercio por el Pacífico no cesaron. El procurador de Portobello, Bartolomé Churruca, advirtió a la Audiencia de Panamá la falta de contrataciones, la ruina de la ciudad y la huida de sus vecinos,⁷³ y un oidor de la Audiencia de Lima aseguró que habían salido más de dos millones de ducados para la Nueva España, mientras que la plata invertida en mercancías provenientes de España no llegaba a los 500 mil pesos.⁷⁴ La crisis de la Carrera de Indias estaba en su peor momento. Tan solo durante el periodo de Velasco como virrey del Perú, los navíos llegados a Portobello habían pasado de 69 en 1596, a 34 en 1604. De hecho, entre 1590 y 1604 –justo el periodo que coincide con los virreynatos de Velasco en Nueva España y Perú– se registraron las mayores entradas de plata al Imperio Celeste, con un promedio de 6 millones de pesos anuales, incluyendo también la proveniente de Japón y Europa. Ello también coincide con las máximas producciones de Potosí pero, desde 1600 venía descendiendo la enviada a España por la vía de Tierra Firme.⁷⁵

La ardua actividad en el Consejo es muestra de ello. En mayo de 1604 se confirmó todo lo visto en la consulta del 2 de junio del año anterior. Por su respuesta, Felipe III no parece haber comprendido la importancia de conservar el trato entre Filipinas y Nueva España pues, quizá aconsejado por el duque de Lerma, ordenó que se prohibieran las mercaderías chinas en todas las Indias, dando seis u ocho meses para que se consumieran las existentes.⁷⁶ En octubre, el Consejo le reiteró la importancia de ese trato para la conservación del enclave asiático, además de que se deberían de dar al menos dos años de término para consumirse las mercaderías en Perú, pero Felipe III insistió en que fuera en todas las Indias,⁷⁷ hasta que, en noviembre, aceptó todo lo propuesto por el sínodo.⁷⁸

Velasco no pudo dejar el puesto de virrey del Perú hasta el 8 de diciembre de 1604. Mientras hacía los preparativos del viaje para volver a su querida Nueva España a llevar una vida más tranquila administrando sus tierras,⁷⁹ en Valladolid, Felipe III firmó la cédula que supuestamente paliaría de una vez por todas los daños al comercio trasatlántico y a la Real Hacienda. En ella remarcaba que, supuesto que las

⁷² SALAZAR, 2002b, p. 100.

⁷³ BONIALIAN, 2019, p. 67.

⁷⁴ FLORES, 1995, p. 389.

⁷⁵ En 1605, debido a las causas retroactivas que ello implicaba, solo llegarían 17 navíos a Portobello. BONIALIAN, 2019, pp. 66, 89-90, 98-102.

⁷⁶ Consulta del Consejo de Indias, Valladolid, 21-V-1604, AGI, Filipinas, 1, N. 66.

⁷⁷ Consulta del Consejo de Indias, Valladolid, 27-X-1604, AGI, Indiferente, 748.

⁷⁸ Consulta del Consejo de Indias, Valladolid, 13-XI-1604, AGI, Filipinas, 1, N. 66.

⁷⁹ SALAZAR, 2002b, p. 101.

cédulas pasadas no se cumplían, incluso con el consentimiento de los virreyes, se tomaban las siguientes determinaciones: se fijaba el tonelaje de los dos galeones de Manila a 200 toneladas, pero con las mismas cantidades de plata y mercancías ya establecidas. Y para la ruta Acapulco-Callao, se establecían tres navíos de 300 o 400 toneladas, reiterando la prohibición de productos asiáticos, y se añadía la radical medida de no llevar plata.⁸⁰ Ello, en términos prácticos, significaba eliminar esa ruta comercial ya que se la privaba de sus dos elementos vitales.

5. CONCLUSIÓN

Luis de Velasco El Joven se enfrentó en primera persona y como protagonista, durante toda su estancia americana, a uno de los temas más polémicos del momento. El comercio transpacífico se encontraba en su clímax y estaba alterando los órdenes económicos, no solo de la monarquía, sino mundiales. Este podía traer inmensas ventajas a las Indias, pero también podía acarrear enormes problemas para Castilla. Él se encontró en el medio pues debía buscar siempre el beneficio del rey, pero también tenía un compromiso con los vasallos que gobernaba y debía procurar su bienestar. A través de los años fueron notorios sus intentos por buscar en la mediación el bien común y fueron las experiencias las que lo hicieron ir mudando de opiniones sabiamente. Si bien en Nueva España mostró una especie de defensa por los intereses de sus pobladores en ese ámbito, en el Perú fue más reservado en sus opiniones. No obstante, los testimonios y los números son testigos de que, o no pudo hacer mucho al respecto para evitar la entrada de mercaderías chinas, o no quiso hacerlo, a pesar de que no hay ninguna prueba de que él mismo haya estado involucrado en el contrabando. Si bien la cédula de 1604 condenaba la ruta comercial Acapulco-Callao al privarla de sus dos elementos vitales –plata y seda asiática– ahí no terminó la historia y el tema seguiría siendo de los más polémicos, por lo que hace falta estudiar el papel de Velasco en su segundo virreinato en Nueva España y como presidente del Consejo de Indias.

⁸⁰ Cédula Real, Valladolid, 31-XII-1604, AGI, Filipinas, 329, L. 1, ff. 147-170.

Una vez que partió Velasco, desde los confines del virreinato, en Buenos Aires, el obispo Martín Ignacio de Loyola deseaba el desarrollo económico de su región. Proponía al Río de la Plata como una mejor ruta para que la plata de Potosí fuera a España y solicitaba permiso para comerciar con Brasil. Ante las negativas de la Corona, Loyola cuestionaba: “Qué daño puede causar Buenos Aires a las finanzas del rey si se piensa ‘en la cantidad de millones que van de Perú y México a las Filipinas’ y en los navíos ‘cargados, la mayoría de las veces de mercaderías de contrabando que entran por Perú? Esto que digo no es cosa sabida por relación sino como testigo de vista, que vi una vez en El Callao sola una nao con mercadería de la China que valía más que cuanto ha entrado en este puerto en cincuenta años y más que vale esta provincia.” LOYOLA, 1989, pp. 80-82 citado en GRUZINSKI, 2010, p. 288.

BIBLIOGRAFÍA

- Alonso Álvarez, Luis, “‘El daño de la tierra en desfrutarla de plata’ La polémica de la desmonetización en la carrera de la Mar del Sur, 1573-1593”, en Yuste López, Carmen y Pinzón Ríos, Guadalupe (eds.), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, México, Instituto de Investigaciones Históricas UNAM, 2016, pp. 277-314.
- Alonso Álvarez, Luis, “E la nave va. Economía, fiscalidad e inflación en las regulaciones de la carrera de la Mar del Sur, 1565-1604”, en Bernabéu Albert, Salvador y Martínez Shaw, Carlos (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013, pp. 25-84.
- Bernal, Rafael, *El gran océano*, México, Fondo de Cultura Económica, 2012.
- Bonialian, Mariano Ardash, *La América española: entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840*, México, El Colegio de México, 2019.
- Bonialian, Mariano Ardash, “‘La ropa de China’ desde Filipinas hasta Buenos Aires. Circulación, consumo y lucha corporativa, 1580-1620”, *Revista de Indias*, Madrid, 2016, LXXVI, n° 268, pp. 641-672.
- Bonialian, Mariano Ardash, *China en la América Colonial. Bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires*, México, Editorial Biblos, 2014.
- Bonialian, Mariano Ardash, *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el imperio español, 1680-1784: la centralidad de lo marginal*, México, El Colegio de México, 2012.
- Borah, Woodrow, *Early Colonial Trade and Navigation Between Mexico and Peru*, Los Ángeles, University of California Press, 1954.
- Calderón, Francisco R., *Historia económica de la Nueva España en tiempo de los Austrias*, México, Fondo de Cultura Económica, 2005.
- Caño Ortigosa, José Luis y Lee, Yu Chung, “Comercio y Cargazón en el Galeón de Manila: el Santo Cristo”, *Boletín Americanista*, Barcelona, 2018, LXVIII, 1, n° 76, pp. 115-133.
- Castillero Calvo, Alfredo, *Los metales preciosos y la primera globalización*, Panamá, Imprenta Editora Novo, 2008.
- Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos, siglos XVI-XVII-XVIII*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976.
- Crew, Ryan Dominic, “Connecting the Indies: the Hispano-Asian Pacific World in Early Modern Global History”, *Estudios Históricos*, Río de Janeiro, 2017, vol. 30, n° 60, pp. 17-34.
- Flores, Ramiro, “El secreto encanto de Oriente. Comerciantes peruanos en la ruta transpacífica (1590-1610)”, O’Phelan Godoy, Scarlet y Salazar-Soler, Carmen (eds.), *Passeurs, mediadores culturales y agentes de la primera globalización en el Mundo Ibérico, siglos XVI-XIX*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, Instituto Riva-Agüero, Instituto Francés de Estudios Andinos, 1995, pp. 377-409.
- Gruzinski, Serge, *Las cuatro partes del mundo: Historia de una mundialización*, México, Fondo de Cultura Económica, 2010.

- Haring, Clarence, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, México, Fondo de Cultura Económica, 1979.
- Hoberman, Louisa Schell, *Mexico's Merchant Elite, 1590-1660. Silver, State and Society*, Durham, Duke University Press, 1991.
- Iwasaki Cauti, Fernando, *Extremo Oriente y Perú en el siglo XVI*, Madrid, Mapfre, 1992.
- Knauth, Lothar, *Confrontación Transpacífica. El Japón y el Nuevo Mundo Hispánico. 1542-1639*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1972.
- Latasa, Pilar y Fariñas de Alba, Maribel, "El comercio triangular entre Filipinas, México y Perú a comienzos del siglo XVII", *Revista de historia naval*, Madrid, 1991, vol. 35, pp. 13-28.
- Loyola, Martín Ignacio, *Viaje alrededor del mundo [1605]*, Madrid, Historia 16, 1989.
- Orozco y Berra, Manuel y Espinosa de los Monteros, Antonio (eds.), *Actas del Cabildo de la Ciudad de México*, México, Aguilar e Hijos, 1911.
- Salazar Andreu, Juan Pablo, "Gobierno en la Nueva España del virrey Luis de Velasco, El Joven (1590-1595) y (1607-1611)", en Barrios Pintado, Feliciano (ed.), *Derecho y administración pública en las Indias hispánicas. Actas del XII Congreso Internacional de Historia del Derecho Indiano*, Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2002, pp. 1555-1563.
- Salazar Andreu, Juan Pablo, *Luis de Velasco*, México, Planeta DeAgostini, 2002.
- Sanchiz Ruiz, Javier E. y Conde, José Ignacio, "Las instrucciones reales al primer gobierno de Don Luis de Velasco", *Estudios de historia novohispana*, México, 1999, vol. 20, pp. 137-153.
- Schurz, William Lytle, "Mexico, Peru, and the Manila Galleon", *The Hispanic American Historical Review*, Durham, 1918, vol. 1, n° 4, pp. 389-402.
- Schwaller, John F., "The Early Life of Luis de Velasco, the Younger. The future viceroy as boy and young man", *Estudios de historia novohispana*, México, 2003, vol. 29, pp. 17-47.
- Schwaller, John F., "La política virreinal de don Luis de Velasco El Joven", en Dos Santos, Eugénio (ed.), *Actas do XII Congresso Internacional de AHILA*, Coimbra, Asociación de Historiadores Latinoamericanistas Europeos / Centro Leonardo Coimbra, 2002, pp. 181-190.
- Valle Pavón, Guillermina del, "Los mercaderes de México y la transgresión de los límites al comercio pacífico en Nueva España, 1550-1620", *Revista de Historia Económica*, Madrid, 2005, vol. 23, n° 1, pp. 213-240.
- Valle Pavón, Guillermina del, "Expansión de la economía mercantil y creación del Consulado de México", *Historia Mexicana*, México, 2002, LI, n° 3, pp. 517-557.
- Yuste López, Carmen, "De la libre contratación a las restricciones de la permisión. La andadura de los comerciantes de México en los giros iniciales con Manila, 1580-1610", En Bernabéu Albert, Salvador y Martínez Shaw, Carlos (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013, pp. 85-106.

LOS ATAQUES AL PACÍFICO ESPAÑOL HASTA EL DESCUBRIMIENTO HOLANDÉS DEL MAR DE HOCES (1574-1624), SEGÚN LA CRÓNICA DE JUAN LUIS LÓPEZ

Ismael Jiménez Jiménez
Universidad de Valladolid
ismael.jimenez@uva.es

1. INTRODUCCIÓN

Tras ser fundada el 18 de enero de 1535, la Ciudad de los Reyes vivía en una calma absoluta su desarrollo como urbe y como capital, desde 1542, de un inmenso virreinato en expansión. Durante este tiempo, como bien recoge el jesuita Bernabé Cobo, Lima crecía como ciudad y se dotaba de todas las infraestructuras necesarias para el papel de metrópoli indiana que debía desempeñar.¹ La nueva cabecera del Perú, desplazando la histórica sede cuzqueña, se articulaba política, social y económicamente como punto de drenaje de las riquezas alto andinas a partir de la década de 1540. Un crecimiento que además estaba amparado en la tranquilidad militar que se vivía en el océano Pacífico.

Desde el descubrimiento del Mar del Sur en 1513, el “lago español” había sido terreno exclusivo para las naves de la Monarquía hispánica. Esta reserva se dejó notar en que la fundación y el crecimiento de las ciudades a orillas del Pacífico nunca contempló la puesta en defensa de las mismas, pues la consideración de que el Mar del Sur era inaccesible fue prácticamente indiscutida. Sin embargo, como veremos, la

¹ COBO, 1639, pp. 7-54 para la erección y primer desarrollo urbano limeño y pp. 86-116 para la configuración de las instituciones virreinales.

ruptura de la barrera imaginaria que los peruanos habían construido del Estrecho patagónico hará que esto cambie radicalmente.² Con las primeras velas de potencias europeas en el Pacífico, las autoridades limeñas comenzarán a prestar mayor atención al paso descubierto por Magallanes en 1520, a plantearse el poner en defensa las ciudades y puertos estratégicos o a tener avidez por noticias que llegasen desde aquel punto meridional.

La psicología colectiva había cambiado con la pérdida de la exclusividad pacífica y el debate ocupará todo el siglo XVII hasta acabar por construirse una muralla un tanto discutible alrededor de la Ciudad de los Reyes³ –y otras más útiles y convenientes, con un diseño excepcional, como la levantada para proteger Trujillo–⁴ pero muchos intelectuales sin levantar la voz públicamente pondrán su foco sobre aquel punto geográfico. Uno de ellos es el autor de la crónica que recopiló el alcalde del crimen Juan Luis López (1644-1703), titulada *Noticias generales del estado que han tenido las armas de esta ciudad, presidio del Callao y Real Armada del Mar del Sur*.⁵ La visión que este texto ofrece reúne todos estos aspectos que acabamos de anunciar y que tendrán su punto de arranque, precisamente, con la aparición de los primeros buques extranjeros en el Cabo Deseado.

2. LAS RUPTURAS DE LA BARRERA MAGALLÁNICA: DE DRAKE A SPILBERGEN

La pérdida de la exclusividad hispánica sobre el Pacífico fue un importante cambio que se dejó notar entre la sociedad limeña y los rectores virreinales. Así quedó reflejado en la crónica atribuible a López desde sus primeras páginas. Estas inquietudes comenzaron cuando un grupo de franceses, con licencia de corso, se adentraron en el Mar del Sur de la mano de un español, originario de Cantabria, llamado Juan de la Cruz. Este guía, según recoge el testimonio del magistrado, adentró a los galos no por el Estrecho de Magallanes, sino por el istmo de Panamá, ayudándose del lago Bayano y, probablemente, desembocando por el río Chepo al océano. Esta ruptura del dominio español sobre el Pacífico tuvo lugar en 1574, pero no queda mucho rastro del daño que las actividades corsarias pudieron causar. Lo que sí sabemos es que el montañés de la Cruz fue capturado en 1582 en las aguas de las islas Terceras y que tras ello fue ajusticiado en “el río de Sevilla”.⁶

² JIMÉNEZ, 2017, p. 48.

³ Con unas proporciones de monografía, sigue siendo indispensable el siguiente artículo para conocer la construcción de la cerca limeña: LOHMANN, 1963, pp. 1-217.

⁴ CASTAÑEDA, 1996, pp. 162-163.

⁵ Archivo Histórico de la Universidad de Sevilla (AHUS), Colección Marqués del Risco, 330-134. Esta crónica fue editada en JIMÉNEZ, 2017.

⁶ AHUS, col. Marqués del Risco, 330-134, f. 2v.

El primer impacto serio sobre la psique colectiva virreinal para poner a resguardo vidas y bienes vino poco después de la aparición de los franceses. En 1578 se presentó, esta vez sí, desde el Estrecho austral el corsario Francis Drake. Según la crónica de López, el inglés al mando de tres buques –realmente fueron cinco naves⁷– atravesó el Atlántico para hacer acto de presencia en el teatro pacífico con unas intenciones simples y directas: apresar y destruir. Así, aunque por “una tormenta se le apartaron los dos”, Drake no dudó en asaltar el puerto de Valparaíso, desprevenido y sin guarda, con las fuerzas disponibles y seguidamente tomó una primera y suculenta presa: un navío cargado con trece mil pesos en oro en la rada de Valdivia.⁸ Tras esta primera acción los ingleses fueron rechazados en Coquimbo, pero ello le sirvió para anclar más al norte, en el despoblado de bahía Blanca, con objeto de realizar reparaciones e incluso fabricar una pinaza como buque de apoyo y asalto. Según lo recogido por el alcalde del crimen López, con esta pequeña embarcación Drake merodeó con gran éxito por el área, hasta el punto de tomar más de 13 000 pesos a particular en un desembarco.⁹

Gracias a estas operaciones la moral de los corsarios británicos fue en alza, pero a la misma vez provocaron que la noticia de su presencia corriese por todo el litoral pacífico, dando comienzo a una serie de preparativos destinados a expulsarlos. Así, la última presa capturada por Drake fue en San Marcos de Arica, donde se hicieron con treinta y ocho barras de plata almacenadas en un barco y un buen número de prisioneros, quienes informaron a los corsarios de un mayor botín en las bodegas de otro navío anclado en Ilo. Sin embargo, las nuevas del ataque a Arica se difundieron rápidamente por tierra y así este último buque, cargado con quinientas barras de plata, al ser tomado por los ingleses ya tenía puesto “en cobro” su preciada mercancía.¹⁰

Ante la noticia volada de que la “defensa pasiva”¹¹ del Estrecho se había roto y que un corsario de renombre se hallaba en el Pacífico, las precauciones se hicieron acuciantes y las respuestas insuficientes. El punto álgido de la presencia de Drake en el Mar del Sur se alcanzó cuando apostó sus buques frente al Callao el 13 de febrero de 1579, desatando toda una oleada de pánico en una Lima que carecía de defensas ciertas.¹² Al llegar los ingleses un aviso puntual provocó que un barco cargado con novecientas barras fuese descargado a tiempo y así el asedio que inició Drake sobre la rada chalaca no obtuvo este resonado éxito inicial. Los corsarios hubieron de con-

⁷ KELSEY, 1998, p. 115.

⁸ AHUS, col. Marqués del Risco, 330-134, f. 2v.

⁹ AHUS, col. Marqués del Risco, 330-134, f. 2v.

¹⁰ Idem.

¹¹ El término hace referencia a la defensa de las costas pacíficas del Perú basada en la distancia existente con Europa y la dificultad náutica para alcanzar el Mar del Sur. Esta denominación fue acuñada por PÉREZ-MALLAÍNA y TORRES, 1987, p. 85.

¹² FLORES, 2005, p. 37.

formarse con cortar “las amarras a diecisiete navíos que estaban surtos para que diesen al través en la costa y se sacó otro que estaba con algunos fardos de ropa” como único botín antes de continuar rumbo norte para evitar la respuesta armada virreinal. Así, las operaciones de Drake se trasladaron al espacio conformado entre el cabo de San Francisco, la isla de la Plata y la localidad de Manta. Un área en la que consiguió asaltar y capturar algunos barcos que navegaban con caudales hacia Panamá antes de poner rumbo al sudeste asiático.¹³

Tras los ingleses, el virrey Francisco de Toledo despachó a dos buques con trescientos soldados, uno mandado como general por Miguel Ángel y otro con Pedro de Arana como almirante¹⁴. Pero el texto del magistrado López señala que fue el general Pedro Sarmiento de Gamboa, cosmógrafo general del Perú, quien se hizo cargo de estos dos navíos y que recibió del virrey Toledo las instrucciones de buscar a los corsarios y empujarlos “hasta pasar el Estrecho al Mar del Norte”; esto es, perseguir a Drake hasta obligarlo a pasar al océano Atlántico. En cualquier caso, Sarmiento de Gamboa no llegó nunca a localizar al inglés, pues lo rastreó en la derrota contraria, pero sí consiguió navegar con mayor ciencia la proximidad del Estrecho de Magallanes y atravesarlo hasta pasar a la Península Ibérica para dar noticias de lo acaecido,¹⁵ algo que la crónica de López no se olvida de citar con las siguientes palabras: “pero en fin desembocó y después de la larga navegación habiendo padecido hartos naufragios arribó al puerto de Cádiz”.¹⁶

La estancia de Sarmiento de Gamboa en España sirvió para dar una nueva consideración a la región patagónica. La Corona tuvo a bien elevar el área a la consideración de gobernación y capitanía y para su administración proveyó al propio Sarmiento de Gamboa. El objetivo de este cambio de estatus no fue otro que poblar y fortificar el Estrecho y así tratar de impedir que cualquier otro enemigo pudiese pasar a la Mar del Sur e inquietar el transporte de la plata desde Arica a Panamá. Es decir, pasar de una defensa pasiva a una defensa activa. Para ello, se organizó una expedición compuesta por veintitrés navíos y tres mil hombres, entre marinos, soldados y colonos, al mando del general Diego Flores de Valdés.¹⁷

Esta empresa partió de Sanlúcar de Barrameda a finales de septiembre de 1581, pero el texto del alcalde del crimen López sitúa el mismo hecho años más tarde. En palabras del autor, esta armada partió en 1586 y llegó a la Patagonia muy maltrecha:

¹³ AHUS, col. Marqués del Risco, 330-134, f. 3.

¹⁴ SALVÁ, 1889, p. 433.

¹⁵ Todo este viaje de persecución y exploración fue descrito en un manuscrito por el propio Pedro Sarmiento de Gamboa: *Viaje al Estrecho de Magallanes por el capitán Pedro Sarmiento de Gamboa en los años de 1579 y 1580 y noticia de la expedición que después se hizo para poblarle*. La edición impresa consultada es de Madrid, Imprenta Real de la Gazeta, 1768.

¹⁶ AHUS, col. Marqués del Risco, 330-134, f. 3.

¹⁷ GONZÁLEZ, 2014, p. 154.

El siguiente año que fue el de 1586, salió el mismo Pedro Sarmiento de España en una poderosa armada que pasó a las costas del Brasil a cargo del general don Diego Flores de Baldés, que padeció grandes naufragios y arribó a Buenos Aires bien derrotada. Mas Sarmiento con los bajeles de su cargo y quinientos hombres embocó en el Estrecho, en donde llevaba orden de su Majestad de hacer una población.¹⁸

Con la ocupación de facto del territorio el Virreinato del Perú se aseguraba cierta tranquilidad, pues se ponía en defensa el único paso conocido por aquel entonces al océano Pacífico. Para conseguir esta seguridad resultaba fundamental erigir una plaza fortificada y artillada, cerrando de forma efectiva el paso a cualquier enemigo. Esto fue facultado por el Consejo de Indias y Sarmiento de Gamboa cumplió con tal disposición al fundar en marzo de 1584 la Ciudad del Rey Felipe –la crónica que empleamos confunde esta población con San Felipe de Austria,¹⁹ villa que se fundará en 1606 en Oruro²⁰ en la orilla norte del Estrecho de Magallanes. Pero las condiciones que encontraron los nuevos pobladores no fueron las mejores y poco tiempo después el gobernador escribió a la Corona dando cuenta de haber establecido la ciudad y de las muchas necesidades materiales que la misma presentaba.²¹

Sarmiento de Gamboa regresó a la Península Ibérica para dar cuenta de su labor como gobernador del Estrecho, pero tardó en regresar a la Tierra de Fuego. Así, cuando los socorros se presentaron de nuevo en la Ciudad del Rey Felipe el panorama no podía ser más estremecedor y la noticia de esta situación no tardó mucho en llegar a Lima. La defensa activa dejaba de tranquilizar al Perú y las palabras que recoge López no pueden ser más ilustradoras:

Al cuarto año se remitió otro socorro que con mejor suceso entró en el Estrecho, pero como nunca tienen estabilidad las acciones humanas no la tuvo aquella miserable población: hallaron entera su fábrica pero desamparada de los habitantes, corrieron todo lo que pudieron de la tierra en su busca. Ninguna diligencia omitieron en orden a saber de ellos ni huesos ni cadáveres descubrieron. Solo cavando el cementerio de la iglesia hallaron dos cuerpos enterrados, señal cierta de que no habían perecido de enfermedad ni pestilencia con que aseguró realmente que el hambre los retiró de allí.²²

Así pues, la dificultad de poblar y abastecer las plazas que se fundaron en el Estrecho de Magallanes hizo que cerrar militarmente este paso a los enemigos europeos de la Monarquía hispánica fuese prácticamente imposible. Además, el fracaso de esta ocupación del territorio fue aprovechado por un nuevo corsario inglés: Thomas Cavendish. Este británico navegó casi sin oposición desde el Estrecho hasta California, aprovechando lo indefenso del Pacífico y saqueando aquello que estuvo en

¹⁸ AHUS, col. Marqués del Risco, 330-134, f. 3

¹⁹ Idem.

²⁰ MEDINACELI y SOUX, 2006, p. 9-10.

²¹ Relación de Sarmiento de Gamboa sobre las poblaciones y provisiones que quedaron en el Estrecho de Magallanes, Río de Janeiro, 13 de julio de 1584, Archivo General de Indias (AGI), Patronato, 33, N. 3, R. 38.

²² AHUS, col. Marqués del Risco, 330-134, f. 3v.

su mano. Cavendish asaltó algunos buques, pero el mayor daño en el Mar del Sur lo causó al tomar la ciudad de Guayaquil,²³ éxito tras el cual pasó a las costas de la Nueva España. Este cambio de escenario también supuso la primera respuesta contra el corsario, pues en el Pacífico mexicano el virrey marqués de Villamanrique adoptó medidas contra él, enviando a García de Palacio con dos navíos en su persecución.²⁴

El resultado de las disposiciones del virrey novohispano fue escaso. En noviembre de 1587 Cavendish tomó el galeón de Manila en aguas de la baja California y con todo su botín puso rumbo al sudeste asiático. Imitando la bitácora y acciones de Drake, Cavendish puso en jaque a las autoridades filipinas y sólo su vuelta a Inglaterra devolvió la quietud al archipiélago.²⁵ Pero mientras eso ocurría, Lima respiraba tranquila por haberse alejado el peligro de sus costas. La aparición de este último corsario concienció al Perú de que el Estrecho de Magallanes volvía a quedar libre a la navegación de enemigos, pues el proyecto de ocuparlo y fortificarlo había fracasado. Sin embargo, la principal preocupación de las autoridades, según se refleja en lo recopilado por el magistrado López, no era ni el corsario inglés ni la puesta de nuevo en defensa de la Tierra de Fuego: lo que más inquietaba era cómo se había disuelto la Ciudad del Rey Felipe. Para dar respuesta a esta pregunta se acudió al misterio y así se expresa, antes de citar a las armadas que consiguieron superar la ruta abierta por Magallanes, en la crónica:

De aquí se han originado raros y varios discursos que los habitadores de las provincias de Chile cada día inventan. Dicen que los indios de la tierra adentro les cuentan que por aquellos parajes hay muchas poblaciones de hombres con barbas que tienen iglesias y campanas y que finalmente tienen poblado otro mucho mundo²⁶.

Según el cronista, estos misteriosos pobladores de la Patagonia fueron los testigos del paso de la expedición a las Molucas encomendada a García Jofre de Loaysa. Una armada que tuvo como objetivo consolidar la presencia hispánica en la Especiería iniciada en el viaje de Magallanes-Elcano, aunque sus resultados distaron mucho de las premisas iniciales.²⁷ Pero buena parte de que esta misión no acabase en éxito la tuvo la propia travesía por el Estrecho austral, pues su navegación resultó verdaderamente tormentosa. Así lo narra López:

El año de 1526 la Armada que entró a cargo del comendador don García Jofre de Loaysa, del orden de San Juan, de siete bajeles que con orden de su Majestad pasaban a las Molucas y padecieron grandísimos naufragios al entrar y salir del Estrecho, por haber

²³ MAXELL, 2017, p. 142.

²⁴ Carta del virrey Álvaro Manrique de Zúñiga al Rey, México, 15 de enero de 1588, AGI, México, 21, N. 35.

²⁵ Carta de Santiago de Vera, gobernador de Filipinas, dando cuenta de las noticias que ha tenido sobre la presencia de los corsarios ingleses que tomaron y quemaron en la costa de California el galeón Santa Ana, que fue de esas islas a Nueva España el año anterior, Manila, 25 de junio de 1588, AGI, Filipinas, 34, N. 79.

²⁶ AHUS, col. Marqués del Risco, 330-134, f. 3v.

²⁷ CUESTA, 2019, pp. 46-52.

hecho la navegación en malísimo tiempo, pues por el mes de abril entraron en él y por fin de mayo salieron a el mar del Sur.²⁸

Peor conclusión sufrió la tercera expedición que, según el magistrado de Lima, atravesó el Estrecho de Magallanes. En este caso se trata de la armada dirigida por el general Pedro de Arbués, individuo del que sólo se encuentran referencias en la crónica que empleamos como base de estas páginas. En cualquier caso, nuestra fuente cita que Arbués y sus hombres pudieron ser el origen de esos habitantes “con barbas” de la Tierra de Fuego, pues se asentaron allí tras escapar del naufragio de su expedición en el Estrecho:

También entraron después de estos otros bajeles a cargo del general Pedro de Arbués y se perdió antes de entrar en el Estrecho y solo se escapó en un bajel que se arrojó a entrar y pasó al mar del Sur, pero la capitana, aunque se perdió el barco, dio en un banco de arena y se escapó toda la gente, armas, víveres, pertrechos y municiones, poniéndose en salvo en tierra, donde se hizo respetar de la braveza de ella. Y de estos también cuentan grandes aventuras y que están poblados en una laguna de la parte del Norte. Lo cierto es que saltaron con armas, municiones y bastimentos, como se ha dicho, y que los otros se poblaron en el Estrecho y que en tantos años no se ha hecho ninguna diligencia que asegure el paradero de ellos.²⁹

Según Juan Luis López, ninguna expedición más accedió al Mar del Sur entre la fracasada de Arbués y las protagonizadas por Drake, Sarmiento de Gamboa y Cavendish. Pero después de estas tres últimas, la siguiente noticia que alteró la tranquilidad del Pacífico fue el aviso de nuevos enemigos en 1600. Aunque el cronista no ofrece ni nombre ni procedencia de los atacantes, sabemos que para esa fecha un corsario holandés llamado Baltasar de Cordes atravesó el Estrecho de Magallanes, presentándose con sus cinco buques frente a la ciudad chilena de Castro.³⁰ La intención de estos corsarios fue apoderarse de la plaza, su guarnición y toda la isla de Chiloé y así lo hicieron con la ayuda de los indios huilliches, sin observar ninguna regla piadosa en el ejercicio de su acción bélica. El cronista lo cuenta así:

Echaron gente en tierra y aunque la del presidio y ciudad de Castro se les opusieron, fue con tan poca fortuna que quedaron vencidos después de larga resistencia; pasaron a cuchillo todos los hombres y quedáronse con las mujeres.³¹

La noticia de este asalto holandés y su toma de Chiloé tardó en llegar a Lima, pero no demasiado tiempo en ser pública en la ciudad próxima de Osorno. En esta localidad el coronel Francisco del Campo se previno con celeridad de “gente, armas y caballos” y contraatacó severamente a los holandeses hasta rendirlos. La crónica de López lo narra de la siguiente manera:

²⁸ AHUS, col. Marqués del Risco, 330-134, f. 3v.

²⁹ AHUS, col. Marqués del Risco, 330-134, f. 4.

³⁰ CAGLEVIC, 2014, p. 12.

³¹ AHUS, col. Marqués del Risco, 330-134, f. 4.

Y con bello orden militar los acometió y entró de sus mismas fortificaciones y aunque se defendieron bien algunos días al cabo se rindieron y salieron con pactos, habiendo perdido sesenta hombres y los españoles doce.³²

El propio coronel del Campo dio cuenta de la recuperación de Osorno y Chiloé en 1601,³³ siendo uno de los mayores méritos en la carrera de un militar que no mucho antes había llegado a Concepción al cargo de trescientos soldados.³⁴ La quietud volvió a reinar en el Pacífico tras el desalojo de los holandeses de Chile y en la Ciudad de los Reyes no volvieron los ojos hacia el Estrecho de Magallanes durante algo más de una década. Pero esta calma desapareció cuando, durante el virreinato del marqués de Montesclaros (1607-1615), hizo su aparición un nuevo corsario procedente de las Provincias Unidas: Joris van Spilbergen. En los años que trascurrieron entre la llegada de un enemigo y otro las medidas defensivas se relajaron de tal modo que el propio virrey, al conocer que en Valdivia había un nuevo corsario, hubo de admitir su escasa preparación:

Bien descuidado se hallaba su excelencia habiendo corrido más de cuatro años de felicidad en su gobierno cuando le vino nueva de que cinco barcas holandesas surgían en el puerto de Valdivia.³⁵

Hubo de ser el virrey príncipe de Esquilache (1615-1621) quien diese respuesta al nuevo reto llegado desde el Estrecho austral. Recién tomado posesión del palacio virreinal de Lima, el *alter ego* reformó cuanto pudo la Armada del Mar del Sur y dotó en la medida de lo posible a la gente de guerra que estaba apostada en el presidio del puerto del Callao. La respuesta que necesitaba Lima debía ser inmediata y en ello se afanó el virrey, tal como cita el cronista:

Se fue acrecentando la gente de guerra que quedan referidos. Esto se fue continuando por las nuevas entradas de los enemigos de Europa en este mar del Sur. También se fue acrecentando la gente de guerra y las demás prevenciones púsolas en mejor perfección el señor príncipe de Esquilache, que entró a gobernar este reino por los fines del mismo año de 1615.³⁶

3. EL PELIGRO PROVIENE DE MÁS AL SUR: DE LE MAIRE A L'HERMITE

Pasado el peligro de Spilbergen –quien siguió la ruta de otros corsarios y tras pasar a las costas de Nueva España acabó circunnavegando el Mundo–³⁷ la quietud

³² Idem.

³³ Memorial del coronel Francisco de Campo sobre el estado de la guerra de Chile, S.I., 1601, AGI, Patronato, 228, R. 23.

³⁴ QUIROGA, 1979, p. 289.

³⁵ AHUS, col. Marqués del Risco, 330-134, f. 6v-7.

³⁶ AHUS, col. Marqués del Risco, 330-134, f. p. 11V.

³⁷ La mejor obra para conocer este viaje sigue estando holandés, pero gracias a las nuevas tecnologías puede consultarse en castellano: WARNSINCK, 1943.

no duró mucho tiempo entre los habitantes del Virreinato peruano. El descubrimiento en 1617 de una nueva vía para acceder al *Lago español* inquietó sobremanera a una administración, tanto metropolitana como indiana, y a una sociedad que ya estaba olvidando que aquel océano era pacífico. Fue de nuevo una expedición holandesa, en este caso la conformada por Jacob Le Maire y Willem Schouten, quien siguió navegando rumbo austral tras superar el cabo Vírgenes, la entrada al Estrecho de Magallanes, hasta descubrir el cabo de Hornos y el mar de Hocés como vía de acceso al Pacífico mucho más sencilla de surcar. El hallazgo de este nuevo paso hacia el Mar del Sur –que realmente había sido transitado por primera vez por Francisco de Hocés al mando de la nao “San Lesmes” en 1526–³⁸ no tardó en ser difundido por toda Europa gracias al relato de los propios descubridores y a ediciones impresas, posibilitando que cualquier potencia enemiga de la Monarquía hispánica alcanzase los conocimientos náuticos necesarios para atacarla en las costas del Pacífico.³⁹

Que nuevos corsarios o incluso armadas extranjeras tuviesen aun más franco el paso hacia el Mar del Sur inquietó sobremanera a las autoridades peninsulares y peruanas. Con el compromiso para la seguridad y la economía de las posesiones española en América que podía suponer esta nueva vía en manos adversarias, desde la Corona se buscó rápidamente un golpe de efecto frente a los enemigos y que a su vez calmase el estado de los súbditos indianos. Así, sólo un año después del descubrimiento de Le Maire, en 1618 se encomendó a los hermanos Gonzalo y Bartolomé García de Nodal que navegasen desde Lisboa a la Tierra de Fuego, reconociesen el nuevo paso descubierto por los holandeses y cartografiasen exhaustivamente el territorio para incorporarlo a las nuevas rutas españolas. De esta manera, la misión no tuvo como objetivo fortificar la travesía hacia el océano Pacífico, sino conocer mejor cómo realizar el cambio de mares sin los peligros del técnico Estrecho magallánico.⁴⁰ Este viaje de dos años de duración y su recorrido quedaron muy bien narrados en la crónica del alcalde del crimen López:

Por esta causa Su Majestad remitió a los hermanos Nodales en dos carabelas que salieron de España el año de 1619, por la voz que corrió de aquel viaje que antes le tenían por fabuloso juzgando que la Tierra del Fuego, que hace lado al Estrecho, y canal de Magallanes era una tierra continuada. Entraron por el Estrecho de San Vicente, que es el de Mayre, y le pasaron en menos de un día, porque no tiene más de siete leguas, al Mar del Sur y de él por el de Magallanes que tiene ciento diez pasaron al del Norte y volvieron a España en diez meses habiendo tenido muy feliz viaje, sin muerte ni enfermedad de ninguno porque aquel país es muy natural a los europeos que se crían en tierras frías. Y por la parte del Norte y la del Sur costearon la tierra por más de treinta leguas al oriente y sudeste por ver si encontraban otra nueva boca o canal y no la hallaron, reconociendo

³⁸ SAN JUAN SÁNCHEZ, 2020, p. 620.

³⁹ En castellano también se imprimió una edición: LE MAIRE, 1619. En 1621 se publicó en Ámsterdam una edición conjunta del relato a la vuelta al Mundo de Spilbergen y de los descubrimientos de Le Maire y Schouten, LE MAIRE, 1621.

⁴⁰ RODRÍGUEZ, 2018, p. 308.

que toda era tierra continuada, cerrada de montes. No se atrevieron a pasar adelante, juzgando que esta tierra se iba extendiendo al oriente hasta más allá del cabo de Buena Esperanza y así se volvieron habiendo surtido en bellísimos puertos.⁴¹

Si bien el viaje de los hermanos Nodal sirvió para conocer una vía más sencilla para pasar del Atlántico al Pacífico, su reconocimiento no dio como resultado ningún tipo de cambio en la rígida estructura de comunicaciones de la Península Ibérica con las Indias. No obstante, esta exploración sí vino a confirmar que el tránsito entre mares era difícilmente defendible desde tierra firme, por lo que sólo quedaba el recurso de una fuerza móvil marítima para oponerse a los enemigos. En este sentido, tendríamos que entrar en el análisis de la creación de la Armada del Mar del Sur y su auge durante los años veinte del siglo XVII, pero a la fecha de la expedición de los Nodal ésta aún no ofrecía el poder naval suficiente.⁴² Es por ello por lo que la crónica de López para los años de tránsito entre la segunda y la tercera década del siglo XVII refleja cómo los virreyes no aseguraban a ningún comerciante su tranquilidad a la hora de mercadear en el Pacífico, provocando un mayor nerviosismo y una máxima atención a cuantas noticias pudiesen llegar sobre un nuevo franqueo enemigo del Estrecho de Magallanes:

Habiendo experimentado los virreyes de estos reinos la ruina que padecían los caudales de los vasallos de su Majestad y las de su misma hacienda por los robos que quedan referidos que hacían los enemigos de Europa en este Mar del Sur y con la facilidad que a él se conducían, fueron entrando en gravísimos cuidados porque la materia pedía remedios eficaces y como se habían de afianzar en la seguridad con que la plata de su Majestad y particulares había de bajar a Tierra Firme y no prometía ninguna la de los bajeles que la trajinaban entonces.⁴³

Puesto en defensa el Mar del Sur o no, la difusión literaria del viaje de Le Maire fue, como hemos apuntado, bastante importante en el contexto europeo y dio impulso a la preparación de la siguiente penetración enemiga en el Pacífico. Curiosamente, esta nueva incursión sí fue anotada en las publicaciones de la familia Bry, quienes ignoraron por completo la exploración y el cartografiado realizada por los Nodal años antes.⁴⁴ La crónica de López hace también referencia a este listado de travesías australes con las siguientes palabras:

Finalmente ocho son las Armadas que refieren Juan y Teodoro de Brid [*sic* Bry] en su cosmografía que han pasado el Estrecho, unas con prósperos y otras con adversos sucesos según los tiempos en que han hecho las navegaciones.⁴⁵

La nueva expedición enemiga que pasó al Mar del Sur fue la comandada por el también holandés Jacques L'Hermite. Finalizada la Tregua de los Doce Años en

⁴¹ AHUS, col. Marqués del Risco, 330-134, f. 5v.

⁴² La Historia completa de esta fuerza naval se encuentra en la obra citada anteriormente: PÉREZ-MALLAÍNA y TORRES, 1987.

⁴³ AHUS, col. Marqués del Risco, 330-134, f. 5v.

⁴⁴ RODRÍGUEZ, 2018, pp. 313-314.

⁴⁵ AHUS, col. Marqués del Risco, 330-134, f. 6.

1621, las Provincias Unidas buscaron inaugurar el reinado de Felipe IV con un golpe de mano. Para ello pusieron a L'Hermite al mando de una escuadra formada por once barcos y más de mil hombres, con el objetivo de atacar el comercio español en el Pacífico y asentar una posición firme en aquellas costas. Esta segunda orden fue, sin duda, la más importante y estratégica de todas y, además, tenía un nombre: apoderarse de la ciudad de Arica.⁴⁶

La armada holandesa levó anclas en 1623 y ese mismo año atravesó el mar de Hoces para navegar sin mayores problemas por las aguas del Pacífico chileno. Sin embargo, su presencia esta vez no pilló por sorpresa a las autoridades virreinales peruanas. El virrey marqués de Guadalcazar (1621-1629) estaba prevenido desde la Península Ibérica del paso de estos buques enemigos a las aguas del Mar del Sur y por ello pudo organizar una defensa conveniente.⁴⁷ Además, los objetivos marcados a L'Hermite debieron ser también muy difundidos en Lima, pues la crónica de López también los recoge; esto es: saquear la flota con la plata andina, hacer lo propio con la Ciudad de los Reyes y poblar la ciudad de Valdivia -en este punto difiere lo apuntado por Bradley y lo anotado en el texto del magistrado-. En este sentido, el cronista lamentaba que desde que penetraron en el Pacífico en 1623 no se tuvo noticias del paradero de los holandeses hasta mayo de 1624 y que ello les permitió hacer reparaciones cómodamente después de la larga travesía desde Europa.⁴⁸

Así pues, tras franquear el extremo austral indiano, L'Hermite se plantó frente al puerto del Callao el 9 de mayo de 1624, poniendo en sitio a la rada y a su presidio. Este bloqueo se convirtió en una de las mayores y más costosas acciones militares de cuantas vivió el Perú en sus dos primeros siglos coloniales. En este sentido, se estima que el cerco de los holandeses originó un gasto para la Real Hacienda peruana de un millón y medio de pesos, o lo que era equivalente al 38% de sus ingresos anuales.⁴⁹

El éxito inicial de L'Hermite, como hemos apuntado, pudo ser amortiguado gracias a que el propio virrey Guadalcazar se encontraba en el Callao despachando a su sobrino Luis Fernández de Córdoba y Arce como teniente de capitán general al mando de la Armada del Mar del Sur con rumbo a Panamá.⁵⁰ Una flota que transportaba la plata acumulada durante dos años y que fue celebrada con una fiesta de toros que motivó a que el virrey permaneciese en el puerto dos días más.⁵¹

⁴⁶ BRADLEY, 2001, pp. 669, 670.

⁴⁷ Real cédula a Rodrigo de Vivero, gobernador y capitán general de Tierra Firme, comunicando las noticias que se han tenido del embajador de Flandes de la salida de una armada de Holanda al mando de Jacques L'Hermite; se solicita ponga remite a Lima. Madrid, 24 de noviembre de 1622, AGI, Panamá, 229, L. 2, ff. 134r, 134v.

⁴⁸ AHUS, col. Marqués del Risco, 330-134, f. 15.

⁴⁹ BRADLEY, 2001, p. 654.

⁵⁰ La brillante carrera militar de Luis Fernández de Córdoba y Arce puede verse resumida en ESPEJO, 1917, p. 87; y en RETAMAL (en red).

⁵¹ AHUS, col. Marqués del Risco, 330-134, f. 13.

Guadalcazar dispuso todo cuanto pudo al conocer de la proximidad de los corsarios holandeses y ello resultó clave. Por orden virreinal todos los esclavos de las chacras cercanas al Callao fueron retirados tierra adentro –se buscaba así evitar que los enemigos pudieran tomar lenguas y conocer por dónde atacar mejor el puerto y la capital– y se borró cualquier señal que entre los pantanos y los matorrales pudiese indicar el camino a las poblaciones. Estas disposiciones hicieron que cuando L’Hermite desembarcó de madrugada en la desembocadura del río Chillón a seiscientos hombres, apenas pudiera obtener rédito militar y se viese obligado a ordenar la retirada antes del alba.⁵²

Ese nuevo día el virrey proveyó al cargo de las defensas peruanas al maestre de campo Diego de Roxas y Borja⁵³ y como su teniente al astigitano Isidro Coronado, soldado de gran experiencia en Indias.⁵⁴ Ambos diseñaron una serie de protecciones más o menos estables para impedir que los holandeses pudieran volver a realizar un desembarco, pero a cambio dejaron que estos dominaran por completo el litoral. Así lo comprendieron los corsarios y reorientaron toda su actividad a mantener el bloqueo sobre el Callao y causar el mayor daño posible. En durante las siguientes semanas de mayo de 1624 consiguieron prender fuego a un total de diecisiete embarcaciones que estaban resguardadas en la rada chalaca. Sin embargo, el escaso beneficio de este tipo de actuaciones hizo L’Hermite despachase dos flotillas en dirección norte y sur de Lima en busca de mayor botín. El resultado de esta decisión no pudo ser conocido por el corsario holandés, pues en la isla de San Lorenzo, frente al Callao, falleció el 2 de junio de 1624 a causa del escorbuto y la disentería.⁵⁵

Tras la muerte del general corsario fue Hugo Shapenham quien tomó la responsabilidad de la expedición holandesa. El nuevo jefe de la escuadra mantuvo el cerco sobre el Callao hasta septiembre de 1624 y durante estos meses conoció el rendimiento de las armadillas despachadas por L’Hermite. Al sur fueron despachadas tres naves para saquear la villa de Pisco y al norte, con mayor éxito, fueron comandados tres buques corsarios para asaltar la ciudad de Guayaquil.⁵⁶ En la desembocadura del Guayas fue donde la expedición holandesa consiguió su mayor botín, pues alcanzaron a tomar y saquear la ciudad el 26 de agosto de 1624.⁵⁷ Con este éxito llenando las bodegas de los barcos se levantó el asedio del Callao y los hombres guiados por Shapenham tomaron la misma ruta de Spilbergen para dar la vuelta al Mundo.

⁵² AHUS, col. Marqués del Risco, 330-134, ff. 13v, 14.

⁵³ Diego de Roxas ya había sido general de la Armada del Mar del Sur en el viaje a Panamá de 1622, ganando buena fama de soldado práctico y buen conocedor de aquellos mares. Informaciones de oficio y parte de Diego de Roxas y Borja, Panamá, 1621, AGI, Panamá, 63A, N. 25.

⁵⁴ En calidad de sargento mayor Coronado pasó a Nueva Granada en 1605 y desde allí fue ascendiendo hasta ocupar el tenientazgo de maestre de campo de Lima en 1624. Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de Isidro Coronado, Sevilla, 10 de mayo de 1605, AGI, Contratación, 5288, N. 15.

⁵⁵ AHUS, col. Marqués del Risco, 330-134, f. 14.

⁵⁶ AHUS, col. Marqués del Risco, 330-134, f. 14v.

⁵⁷ BERNAL, 1979, p. 19

Que no se asaltara el Callao y Lima fue un éxito rotundo del virrey Guadalcázar, de su prudencia y mesura a la hora de entregar el mando a militares profesionales, como así defiende el cronista López,⁵⁸ pero a la vez demostraba que no se tuvo capacidad suficiente para defender los pasos al Pacífico por su extremo meridional americano. Así, a los virreyes de los siguientes dos tercios del siglo XVII sólo quedaba el hecho de optar por defensas estáticas y tranquilizar a los poderes económicos y sociales no cerrando el paso al Mar del Sur por la Tierra de Fuego, sino armando y asegurando el centro neurálgico del Virreinato: la Ciudad de los Reyes. De esta manera será como nazca el proyecto de Cristóbal de Espina para defender Lima sin murallas, pero bien artillada en sus calles.⁵⁹ Para ver a la capital virreinal cercada habrá que esperar aún sesenta años.⁶⁰

4. CONSIDERACIONES FINALES

La distancia náutica y temporal existente entre el océano Pacífico y las bases enemigas en el Viejo Mundo fue el gran factor que llevó a configurar a la Mar del Sur como un lugar tranquilo y sin sobresaltos para la navegación y el comercio español durante sus primeros cincuenta años de tránsito. Sin embargo, la inacción para actuar sobre este concepto, la llamada “defensa pasiva”, una vez asentada la presencia española en el Perú con la fundación de su Virreinato en 1542 fue clave para que este *Lago español* comenzase a ser cada vez menos pacífico.

Como bien recoge la crónica atribuida a Juan Luis López, la difusión del tránsito por el Estrecho de Magallanes después de la expedición de García Jofre de Loaysa y la desatención de las autoridades metropolitanas sobre el extremo meridional de las Indias favorecieron que los enemigos de España viesan factible atacar “el fabuloso país del Perú” en sus mismas costas. Así, el hecho de que Drake no encontrase más adversarios que los planteados por la naturaleza hasta plantarse frente a las playas del Callao sirvió, no nos cabe duda, para alentar a otras potencias a atacar a la Monarquía hispánica en el lugar desde el que se bombeaba “su sangre” argentífera.

Por ello, que en el Mar del Sur comenzase a ser posible la presencia de corsarios tuvo como consecuencia un cambio en la psique de las autoridades y la sociedad peruana. Si bien hasta la llegada de Drake el gasto en defensa era mínimo al confiar toda ella en la distancia con Europa, después de que se marchase el inglés este concepto hubo de aumentar y la mentalidad transformarse. Tras el famoso corsario el Pacífico comenzó a ser un océano intranquilo para los comerciantes que llevaban su plata hasta Panamá y, como hemos visto, los nervios no se templaron.

⁵⁸ AHUS, col. Marqués del Risco, 330-134, f. 15v.

⁵⁹ Relación de Cristóbal de Espina sobre el modo de fortificar Lima, Lima, 12 de mayo de 1626, AGI, Lima, 465.

⁶⁰ JIMÉNEZ, 2017, pp. 22-24.

El fracasado proyecto llevado a cabo por Pedro Sarmiento de Gamboa de poblar y fortificar el Estrecho de Magallanes provocó que de nuevo las miras se volvieran hacia la “defensa pasiva”. Un nuevo error. Sucesivamente Cavendish y Cordes demostraron que el avance náutico y los conocimientos cartográficos posibilitaban a flotas como la de las Provincias Unidas presentarse en el Pacífico y destruir Guayaquil u ocupar Chiloé. Desde el Consejo de Indias o desde el palacio virreinal de Lima no supieron responder adecuadamente con una férrea defensa activa y una sólida Armada del Mar del Sur y ello tendrá sus consecuencias cuando el nuevo y más fácil acceso al Pacífico, el mar de Hoces, se difunda por toda Europa.

Así pues, la Ciudad de los Reyes como centro neurálgico del Perú y lugar desde el que se drenaba la plata con destino a Sevilla, vivió con el miedo casi constante a que desde el Sur llegasen noticias de nuevos enemigos que pudiesen robar su tesoro. El culmen de esta situación se reveló cuando L’Hermite puso sitio al puerto del Callao y paralizó a todo el Virreinato durante cinco meses. Después de aquel cerco de 1624 se comprobó que Lima estaba indefensa y se ideó el primer plan para su protección: poner estratégicamente cañones en las calles. Es decir, como recoge López en su texto, apostar todo a una defensa pasiva, dejando a la Armada como escolta de los caudales que marchaban a Panamá, fue la política a seguir el resto del siglo XVII. A fin de cuentas, siendo como siempre ha sido lo más temeroso, el dinero era lo primero que había que proteger.

BIBLIOGRAFÍA

- Bernal Ruiz, María del Pilar, *La toma del puerto de Guayaquil en 1687*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1979.
- Bradley, Peter T., “El Perú y el mundo exterior. Extranjeros, enemigos y herejes (siglos XVI-XVII)”, *Revista de Indias*, Madrid, 2001, vol. LXI, nº 223, pp. 651-671.
- Caglevic Barovic, Lorenzo, *Incorporación de Chiloé al territorio de la República de Chile en el año 1826 y la participación del general O’Higgins*, Santiago de Chile, Instituto O’Higgiano, 2014.
- Castañeda, Juan, “Notas para una historia de la ciudad de Trujillo en el siglo XVII”, en Millones, Luis y Tomoeda, Hiroyasu, *La tradición andina en tiempos modernos*, Osaka, National Museum of Ethnology, 1996, pp. 159-189.
- Cobo, Bernabé, *Historia de la fundación de Lima* [1639], González de la Rosa, Manuel (ed.), México, Imprenta Liberal, 1882.
- Cuesta Domingo, Manuel “La disputa de las especias y la expedición de Loáisía a las Molucas”, *Desperta ferro*, Madrid, 2019, nº 18, pp. 46-52.
- Espejo, Juan Luis, *Nobiliario de la antigua Capitanía General de Chile*, Santiago de Chile, Imprenta Universitaria, 1917.

- Flores Guzmán, Ramiro, “El enemigo frente a las costas. Temores y reacciones frente a la amenaza pirata, 1570-1720”, en ROSAS LAURO, Claudia (ed.), *El miedo en el Perú: siglos XVI al XX*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2005, pp. 33-50.
- González Alonso, Nuria, “Diego Flores de Valdés y la expedición al estrecho de Magallanes en el año 1581”, *Anales del Museo de América*, Madrid, 2014, vol. XXII, pp. 152-161.
- Jiménez Jiménez, Ismael, *Noticias generales del estado que han tenido las armas. Una nueva crónica del Perú (1578-1683)*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2017.
- Kelsey, Harry, *Sir Francis Drake: the queen’s pirate*, New Haven, Yale University Press, 1998.
- Le Maire, Jacob, *Relación diaria del viaje de Jacobo Le Mayre y Guillermo Cornelio Schouten, en que se descubrieron nuevo Estrecho y pasaje del Mar del Norte a la Mar del Sur, a la parte Austral del Estrecho de Magallanes*, Madrid, imprenta de Bernardino de Guzmán, 1619. Disponible en: <https://bit.ly/3vHR8DG>
- Le Maire, Jacob, *Relación diaria del viaje de Jacobo Le Mayre y Guillermo Cornelio Schouten, en que se descubrieron nuevo Estrecho y pasaje del Mar del Norte a la Mar del Sur, a la parte Austral del Estrecho de Magallanes*, Amsterdam, Imprenta Janssz, 1621. Ejemplar de la Universidad de Bielefeld disponible en: <https://bit.ly/3Ee2MZX>
- Lohmann Villena, Guillermo, “Las defensas militares de Lima y Callao hasta 1746”, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1963, n° 20, pp. 1-217.
- Maxell, Susan, “Thomas Cavendish’s visit to Puná Island in 1587”, *The mariner’s mirror*, Glasgow, 2017, vol. 103, n° 2, pp. 136.149.
- Medinaceli, Ximena, y SOUX, María Luisa, “Presentación”, en MIER, Adolfo, *Noticia y proceso de la Villa de San Felipe de Austria. La Real de Oruro* [T. I: 1906 y T. II: 1913], La Paz, Institut français d’études andines, 2006, pp. 9-10.
- Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio y Torres Ramírez, Bibiano, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1987.
- Quiroga, Jerónimo de, *Memorias de los sucesos de la guerra de Chile* [s.f.], Santiago de Chile, ed. Andrés Bello, 1979.
- Retamal, Julio, “Luis Fernández de Córdoba y Arce”, en Real Academia de la Historia, *Diccionario Biográfico electrónico* (en red <http://dbe.rah.es/biografias/9390/luis-fernandez-de-cordoba-y-arce>)
- Rodríguez Couto, David, “El poder está en el mar. La expedición de los hermanos Nodal (1618-1619)”, *Obradoiro de Historia Moderna*, Santiago de Compostela, 2018, n° 27, pp. 293-320.
- Salvá, Miguel, *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España*, Tomo XCIV, Madrid, imprenta de Ginesta Hermanos, 1889.
- San Juan Sánchez, Víctor M., “La última aventura de Elcano”, *Revista General de Marina*, 2020, t. 278, pp. 609-624.
- Sarmiento de Gamboa, Pedro, *Viaje al Estrecho de Magallanes por el capitán Pedro Sarmiento de Gamboa en los años de 1579 y 1580 y noticia de la expedición que después se hizo para poblarle*, Madrid, Imprenta Real de la Gazeta, 1768.
- Warnsinck, J.C.M., *De reis om de wereld van Joris von Spilbergen, 1614-1617*, La Haya, Linschoten-Vereeniging, 1943.

LA EXPEDICIÓN DE LOS HERMANOS NODAL AL ESTRECHO DE MAGALLANES Y TIERRA DEL FUEGO

David Rodríguez Couto

Universidad Nacional de Educación a Distancia

davidrcouto@gmail.com

1. INTRODUCCIÓN

Desde la historiografía naval del siglo XIX hasta la actualidad varios autores han hablado con menor o mayor detalle sobre la expedición de los hermanos Nodal (1618-1619), sin embargo, poco se ha dicho desde los enfoques de una nueva Historia Marítima interesada en distintos aspectos como pueden ser los económicos, sociales, culturales y de las mentalidades colectivas.¹ En esa dirección hemos querido avanzar cuando, en 2018, publicamos un artículo donde intentamos explicar el importante significado político que tuvo la llamada “jornada del estrecho” en el reinado de Felipe III y como, con su éxito, España pudo usar ante sus rivales la poderosa arma de la cartografía y el instrumento propagandístico de la publicación del viaje.²

Asimismo, al elaborar nuestro Trabajo Fin de Máster sobre esta expedición hemos podido ahondar en otros aspectos, entre los cuales aquí nos interesa destacar el impacto que causó aquel viaje en los contemporáneos tanto por el extraordinario hecho de no tener que lamentar ninguna pérdida humana como por los logros náuticos

¹ Sobre esta nueva Historia Marítima véase ALFONSO MOLA, 2018, pp. 543-576. Una contribución novedosa fue la de Juan Gil, que, en el segundo volumen de su trilogía sobre los mitos y utopías del descubrimiento, insertó la expedición en el hilo argumental del contexto y las motivaciones de la exploración del Pacífico, GIL, 2018 [1989], pp. 238-256. Sobre la cuestión historiográfica de esta expedición véase RODRÍGUEZ COUTO, 2018, pp. 296-298.

² RODRÍGUEZ COUTO, 2018, pp. 293-320.

y cartográficos alcanzados en unas lejanas e ignotas tierras de los confines del imperio.³ Porque de esta manera se volvió a resucitar, cien años después del viaje de Magallanes, la idea de una geografía posible tras décadas de fracasados intentos de navegación del estrecho y el frustrado proyecto de colonización de estas tierras.⁴ Ahora, en este trabajo, queremos analizar cómo esta expedición contribuyó a la imagen de la región explorada, desde la conocida importancia que ha adquirido en los estudios actuales de la Edad Moderna las construcciones visuales,⁵ y desde la fundamental perspectiva del impacto que tuvo el constante ajuste de la expansión del Nuevo Mundo en los horizontes mentales del viejo mundo.⁶ El objetivo, por lo tanto, es analizar el influjo de este viaje en la imagen de aquellas tierras australes a través de la representación cartográfica y del relato. Dos puntos clave que generaron prometedoras –aunque fugaces– expectativas a la Monarquía Hispánica.

2. LA CONSOLIDACIÓN DE UNA NUEVA REALIDAD GEOGRÁFICA

La expedición de los hermanos Nodal no solo verificó la existencia del estrecho de Le Maire descubierto por los holandeses en 1616, también realizó el reconocimiento preciso del estrecho de Magallanes navegándolo, contra todo pronóstico, de oeste a este sin mayor dificultad y tan rápido como nunca jamás se había conseguido hacer.⁷ Como consecuencia de aquel viaje se circunnavegó, por primera vez en la historia, la Tierra del Fuego y las evidencias de esta exploración permitieron certificar

³ RODRÍGUEZ COUTO, 2019. Un sucinto relato del desarrollo de esta empresa exploradora y de la biografía de los hermanos Nodal en RODRÍGUEZ COUTO, 2021, pp. 66-70.

⁴ Respecto a esta idea véase el estudio de MASSMANN, 2014, pp. 29-30. Para una visión general de los intentos de navegación, exploración y colonización española de esta zona austral sigue siendo útil la obra de OYARZUM, 1976.

⁵ PALOS Y CARRIÓ-INVERNIZZI, 2010.

⁶ ELLIOTT, 1970.

⁷ De hecho, fue la expedición que más rápido navegó este paso en toda la Edad Moderna. RODRÍGUEZ COUTO, 2021, p. 70. Las últimas informaciones náuticas del estrecho de Magallanes databan de la exploración de Pedro Sarmiento de Gamboa. Véanse las Instrucciones de S. M^d para la jornada del estrecho, San Lorenzo de El Escorial, 26-VIII-1618, AGI, Patronato 33, N. 4, R. 5 (3), 3^o, f. 2; y Carta de don Francisco de Tejada, presidente de la Casa de Contratación, al Consejo de Indias, Sevilla, 17-VII-1618, AGI, Patronato 33, N. 5, R. 7 (3), f. 1v. Aunque para entonces Juan Fernández Ladrillero (1558-1559) y Sarmiento (1580) habían conseguido atravesar el estrecho de oeste a este, aquella navegación seguía siendo confusa y peligrosa por el laberinto de islas que había en la parte occidental. Véase el parecer del licenciado Antonio Moreno sobre el descubrimiento de los estrechos, Sevilla, 24-VII-1618, AGI, Patronato 33, N. 5, R. 4 (1) f. 2r. Por esta razón se consideró la posibilidad de que las carabelas no pudieran embocar y para ello se diseñó un plan alternativo. Véase Carta del Rey Felipe III al Príncipe de Esquilache, virrey del Perú, y al gobernador de Chile sobre Instrucción Secreta, San Lorenzo de El Escorial, 26-VIII-1618, AGI, Chile 165, L. 2, ff. 163r-165r, 173v-177v. Este reconocimiento tan preciso fue posible gracias al cosmógrafo embarcado, Diego Ramírez de Arellano. Su trabajo aportó una información muy valiosa para la navegación en estas latitudes. Véase DÍAZ HERNÁNDEZ, 2012, pp. 117-119.

inequívocamente su insularidad y delimitar con total seguridad el perfil de sus costas hasta entonces imaginadas en los mapas. El testimonio gráfico de todo aquello es la magnífica carta de los estrechos de Magallanes y San Vicente realizada por el cartógrafo portugués Pedro Teixeira Albernás, adjuntada luego a la relación del viaje publicada en Madrid (1621).⁸ Ante el observador aparece un reajuste del mapamundi. Un espacio geográfico, la llamada Tierra del Fuego, cobraba entidad propia al desligarse de la *Terra Austalia Incognita* que venía representándose como parte de las tierras al sur del estrecho de Magallanes. Para subrayar esta evidencia en este mapa quedó claramente perfilada –y expresada textualmente con la palabra “ISLA”– la insularidad de las tierras al sur del estrecho de Magallanes. Por otro lado, también aquí se representó una nueva realidad geográfica: las islas de Diego Ramírez, descubiertas durante el viaje y bautizadas así en honor al cosmógrafo de la expedición, que fueron durante mucho tiempo el lugar más austral conocido del mundo. Otro material cartográfico relacionado con esta empresa marítima es el mapa elaborado por dicho cosmógrafo en 1621 y conservado en el manuscrito que dedicó al príncipe Filiberto.⁹ Es muy similar al de Teixeira, pero se pueden apreciar algunas diferencias. La más llamativa de ellas es el particular nombre de “Isla de Xativa” dado a la Tierra del Fuego, clara alusión al lugar de nacimiento del cosmógrafo. En cualquier caso, ambos mapas son la prueba del avance conseguido por esta expedición en el conocimiento de la geografía magallánica y fueguina, aunque la visibilidad de ese avance quedó en parte oscurecida al permanecer el del cosmógrafo oculto e inédito hasta el siglo XIX.¹⁰

En este orden de cosas, no hay que olvidar que la decisión de publicar el mapa de Teixeira persiguió un fin propagandístico de reputación. Una decisión, por lo demás, atípica en la conocida política de resguardo del saber cartográfico y cosmográfico auspiciada por España, pero la cual hay que comprender, según explicamos, en el contexto político de la época.¹¹ Se trataba de una pieza fundamental en aquella estrategia porque, como imagen, podía transmitir ante cualquier observador –aunque no fuera lector– la consolidación de una nueva realidad geográfica bajo el dominio español. Era la culminación de un proceso en el cual la geografía visitada es convertida en un espacio propio y es insertada en el mundo de los exploradores. Era la reintegración en el mundo hispánico de unas tierras consideradas propias por legítimo

⁸ Cuando regresó la expedición el Consejo de indias y la Junta de Guerra ordenó a Pedro Teixeira Albernás (c.1595-1662) la elaboración del mapa de los estrechos. Es el primer trabajo cartográfico conocido suyo y contó con la colaboración de su hermano João. CORTESÃO y TEXEIRA DA MOTA, 1960, Tomo IV, pp. 80-81, 158. Mapa plegado entre las hojas 34 y 35 de los ejemplares impresos de la relación del viaje, véase NODAL, 1621.

⁹ “Reconocimiento de los estrechos de Magallanes y San Vicente, con algunas cosas curiosas de navegación por el capitán Diego Ramírez de Arellano, cosmógrafo y piloto mayor del Rey en la Contratación de Sevilla... 1621”, Biblioteca Nacional de España (BNE), Mss. 3190.

¹⁰ RODRÍGUEZ COUTO, 2018, p. 314.

¹¹ *Ibidem*, pp. 293-320. Sobre esta política véase PORTUONDO, 2013.

derecho, y en las cuales se había restaurado esta titularidad mediante la imposición de nuevos nombres. Pero una cosa fue la trascendencia natural de los resultados de esta expedición a la hora de crear una imagen más fidedigna de aquellas tierras en la cartografía, y otra bien distinta fue pretender consolidar una nueva realidad geográfica con un mensaje implícito de reputación. De lo primero no cabe duda alguna y de lo último hay que matizar que, si bien no se pudo consolidar fuera del mundo ibérico aquella pretensión, la influencia se hizo notar en el resto de Europa al menos hasta los años treinta del siglo XVII. Los ejemplos más tempranos los encontramos en la producción cartográfica de los Países Bajos. Es el caso de la carta marina (*Paskaart*) del océano Pacífico que elaboró Hessel Gerritsz en 1622 para la Compañía Holandesa de las Indias Orientales.¹² En esta carta, Gerritsz, trazó el derrotero de la expedición de Le Maire-Schouten (1616-1617) publicado en 1618, sin embargo, para dibujar el perfil de la Tierra del Fuego destacado en otro color, no se basó en el mapa de esta expedición holandesa, donde la costa occidental fueguina está inacabada, sino en el de Teixeira, y más concretamente, en su versión iluminada.¹³ Años después podemos citar el mapa elaborado por Peter Keer (Petrus Kaerius) para la edición ampliada del Atlas Minor, publicado por Jansson en 1630. Aquí son representadas las islas Diego Ramírez con su nombre, y aunque prevalece la toponimia holandesa en el caso del estrecho de Le Maire (*Fretum Le Maire*) y el cabo de Hornos (*Kaep Hoorn*), perduran los nombres de la bahía del Buen Suceso, islas de San Ildefonso, cabo de Bartolomé e islas de San Gonzalo impuestos por la expedición española. Otros ejemplos posteriores son el mapa del estrecho de Magallanes y de Le Maire publicado en la historia del Nuevo Mundo del geógrafo Johannes de Laet (*Provinciae sitae ad Fretum Magallanis itimque Fretum Le Maire*) o el mapa del estrecho de Magallanes elaborado por J. Hondius (*Freti Magellanici ac novi Freti vulgo Le Maire exactissima delineatio*).¹⁴ Todavía en 1639 esta influencia se detecta en el Portulano n° 24 de John Daniell conservado en la Biblioteca Nacional de Florencia y que Simonetta Conti estudió, concluyendo, que el cartógrafo inglés usó para este trabajo el mapa español conocido por los cartógrafos holandeses.¹⁵

Evidentemente, en el ámbito ibérico este influjo fue más intenso y duradero. Entre los muchos ejemplos que podríamos citar, están los mapas de João Teixeira, hermano de Pedro y uno de los cartógrafos más destacados y prolijos del siglo XVII,¹⁶ o el ilustrativo ejemplo de un mapa de finales del siglo XVII titulado “Planta de los estrechos de Magallanes y San Vicente, que comúnmente llaman de Mayre,

¹² Bibliothèque Nationale de France (BNF), Département de Cartes et Plans, S.H., Archives, n. 30.

¹³ Conservado en un ejemplar de la BNE procedente de la antigua Biblioteca Real: BNE, R/4017 (dimensiones: 395 x 344 mm.).

¹⁴ MARTINIC BEROS, 1999, pp. 47-51.

¹⁵ CONTI, 2013, pp. 18-19.

¹⁶ CORTESÃO y TEXEIRA DA MOTA, 1960, Tomo IV, pp. 99-135 (estampas n° 446, 453, 497, 505).

sacado y reconocido por los dos hermanos llamados Bartolomé y Gonzalo de Nodal”.¹⁷ Antonio de León Pinelo (c. 1595-1660) que recoge en su *Epítome* (1629) tanto la obra de los Nodal como la de Arellano nos informa que aquel viaje ya se había “reducido a Tablas” en 1621 por don Pedro Feigueira,¹⁸ y es posible –como sugiere Diego Rosales– que unas décadas después el gobernador del Reino de Chile, don Pedro Porter Casanate (1611-1662), interesado en este tipo de material hubiera copiado en Madrid los manuscritos de la expedición.¹⁹ Lo cierto es que todavía a finales del siglo XVII los logros náuticos y cartográficos cosechados en el viaje de los Nodal constituían un referente imprescindible para el capitán Francisco Seixas y Lobera.²⁰ De hecho, habrá que esperar hasta finales del siglo XVIII para encontrar una expedición en España que, por su metodología científica, como por la trascendencia de sus hallazgos para la navegación mundial, logre superar los avances de aquella empresa exploradora del reinado de Felipe III.²¹

3. LA CONFIGURACIÓN DE UN ESPACIO ÚTIL

El relato del viaje fue otra forma en la que la expedición de los hermanos Nodal contribuyó a la construcción de la imagen de aquellas tierras australes. El texto dispuesto en forma de diario aporta datos prácticos para la navegación, pero también descripciones sobre la geografía, la flora, la fauna y los habitantes de las tierras que exploraron. Sin embargo, esta contribución tuvo menor entidad que la representación cartográfica analizada al quedar en los límites mentales del mundo hispánico. Lógicamente, porque el texto parte de obvias limitaciones frente a la imagen para alcanzar esa capacidad de comunicación transversal a las barreras políticas y culturales. Y aunque la literatura de viajes jugó un importante papel en la Edad Moderna como fuente de información y divulgación del mundo, hay que recordar la escasa potencia editorial que tuvo España frente a la notable capacidad de los impresores holandeses, franceses y alemanes a lo largo del siglo XVII.²² Además, los relatos de viaje anteriores a la época ilustrada no se estimaron precisamente por el dato científico y muchas veces tuvieron que soportar la sospecha de transmitir imágenes alejadas de la realidad.²³ Dicho de otro modo, eran producto del proceso por el que los exploradores

¹⁷ BNE, GMG 1181. f. 48. Otro ejemplo es el “Derrotero sacado de los diferentes quadernos que an escrito y usado los mas classicos y experimentados pilotos desde Mar del Sur”, conservado en el Museo Naval de Madrid (MNM), Mss. 1202. Sobre estos mapas y el amplio legado en la cartografía hispana véase MORENO Y RODRÍGUEZ, pp. 103-121.

¹⁸ LEÓN PINELO, 1629, p. 670.

¹⁹ ROSALES, 1877 [1674], pp. 68-69.

²⁰ SEIXAS Y LOVERA, 1690, h. 19r-80r.

²¹ RODRÍGUEZ COUTO, 2021, p. 70.

²² PAU RUBIÉS, 2010, p. 351.

²³ PIMENTEL, 2003, p. 47, 218.

modelaban estos espacios según su mundo, proyectando muchas veces en aquellas tierras que visitaban todo aquello que querían ver.²⁴ En ese sentido, aquí reside el interés del relato de este viaje: la contribución del texto a crear este tipo de imágenes para este espacio geográfico asociadas a los intereses del mundo de los autores.

Comenzamos con el encuentro de los expedicionarios y los nativos de la Tierra del Fuego, uno de los aspectos más interesantes del viaje al tratarse del primer contacto conocido entre estos pueblos y los europeos. Esto ocurrió el miércoles 23 de enero de 1619 –un día después de reconocer el nuevo estrecho de San Vicente– cuando fondearon en una bahía que nombraron del Buen Suceso, (actual Península de Mitre, Argentina) para abastecerse de agua y leña. Tal como relatan, jamás imaginaron encontrar a nadie en aquella tierra inhóspita, por eso quedaron totalmente asombrados cuando contemplaron a unos indígenas descender por una ladera hacia la misma playa que estaban explorando tras el desembarco. Al comprobar que no eran peligrosos y que tampoco iban armados empezaron a interactuar con ellos:

Vinieron abriendo los brazos, y dando voces a su modo, a, a, a, y arrojando los bonetes que traían en señal de amistad, con esto nos llegamos a ellos y de allí a un rato llegaron tres juntos: todos nos miraron muy de propósito los vestidos, y vimos que se aficionaban a los que tenían ropillas coloradas, y pedían por señas. Dimosles cuentas de vidrio, y agujetas, y otras niñerías. Eran muy apersonados sin barbas ningunas, y pintados todas las caras de almagre y blanco: parecían muy ligeros en correr y saltar: no se fiaban mucho en nosotros, porque no se llegaban sino a tomar algo, y luego se desviaban, en particular los mas moços.²⁵

Los expedicionarios estuvieron un par de días observando a estas personas, analizando su fisonomía, comportamiento, y costumbres alimentarias, describiéndolas como “cosa de salvajes”.²⁶ Una descripción que seguía la lógica de catalogar lo desconocido –el exotismo de aquellos indígenas– en algo conocido –el estereotipo de los habitantes del Nuevo Mundo– situando a los exploradores en una imagen literaria de superioridad tradicionalmente asociada a intereses colonialistas. Ahora bien, esto no implicaba una abstracción simplista de la realidad porque aquí, como en otras imágenes literarias, existen numerosos matices que buscan la mayor comprensión del lector.²⁷ De hecho, para mostrar esta realidad, difícil de explicar con textos o con dibujos, los expedicionarios intentaron una práctica habitual en otros viajes de la época que consistía en capturar algún indígena para llevar a España como prueba de la veracidad de su relato. Sin embargo, ante la sospecha de que aquello pudiera acabar en un enfrentamiento no deseado, decidieron continuar el viaje:

²⁴ ELLIOTT, 1970, p. 21.

²⁵ NODAL, 1621, h. 32.

²⁶ *Ibidem*, h. 33v.

²⁷ PAU RUBIÉS, 2010, pp. 331-334.

Acabamos de comer, y salimos otra vez a tierra, con pensamiento de ver si podíamos coger algunos. Llevamos algunas niñerías, y dos frascos de vino, y pan que les dimos, y ellos lo tomaron: pero por ningún caso han comido ni han querido beber de lo que les davamos: que devían de entender que les davamos alguna ponçoña. Tomaban de buena gana qualquier cosa de fierro, y otro qualquier metal, hasta llevar los brocales de los frascos, que eran de plomo, y todo quanto podían aver. Aquí tratamos como podíamos coger algunos, y consideramos que si entonces les escandalizavamos, convocarían mas, y no tendríamos lugar para hazer agua y leña, que era lo que mas nos importa, porque para lo adelante no sabíamos si tendríamos tan buena comodidad de puerto, ni tan buena ocasion para podella hazer. Al fin determinamos de dexallos por entonces, y asegurallos con los dixes que les davamos.²⁸

Al dejarlos “asegurados” siguen el procedimiento de otras expediciones ibéricas basado en una estrategia de contacto planificada. Como vemos en el parecer de Tomé Cano, relacionado con la organización de esta expedición, se trataba de cautivar a los indios con las baratijas y “niñerías” embarcadas para tal efecto.²⁹ Pero además de allanar el terreno a futuros contactos con los habitantes de la Tierra del Fuego, los expedicionarios fueron personajes activos del plan providencial de Dios en el Nuevo Mundo cumpliendo la misión evangelizadora, cuando, el 11 de marzo, vuelven a encontrarse con indígenas, esta vez, en la bahía de San Felipe del estrecho de Magallanes:

Como no los entendíamos, ni ellos a nosotros, los sacerdotes que yvan en nuestra compañía haciendo como tales su oficio, les dixeron, y propusieron los nombres dulcissimos de Iesus, Maria, y la oración que Christo enseñó a los suyos del padre nuestro, los Indios mostrando perzibian lo que dessean los nuestros, repetían las mismas palabras unos con mas blandura, otros con mas aspereza, y en los días siguientes venían saltando y brincando a su costumbre, repitiendo los nombres de Iesus Maria, duplicando algunos dellos la, r, de Maria, mostrando que nos davan gusto en ello, cosa que nos causò maravilla, oyr pronunciar tan delicadamente aquellos barbaros los nombres soberanos, y divinos deste Señor y Señora.³⁰

Con todo, los expedicionarios lograron mayor comunicación con estos indígenas que con los de la bahía del Buen Suceso, probablemente, porque estos habían contactado anteriormente con otros europeos que navegaron por el estrecho de Magallanes. Incluso, como sugirió el investigador chileno Mateo Martinic, podrían ser descendientes de aquellos que con sus hogueras en la costa sur del estrecho habían llamado la atención de los hombres de Fernando de Magallanes, y que por tal motivo bautizaron aquel lugar como la Tierra del Fuego.³¹ Sea como fuere, lo importante aquí es que este relato crea la imagen de unos salvajes o bárbaros que se muestran

²⁸ NODAL, 1621, h. 32v-33r.

²⁹ Parecer del capitán Tomé Cano, [s.l.], 1618, Archivo General de Indias (AGI), Patronato 33, N. 5, R. 4 (2), f. 1v.

³⁰ NODAL, 1621, h. 50-51r.

³¹ MARTINIC BEROS, 2018, p. 9.

receptivos a los exploradores y cuya evangelización es posible. Una imagen literaria, pero fuente primaria, como ocurre con otros tantos relatos, en la que cronistas e historiadores de la época podían basarse con mayor o menor rigor para crear ciertas imágenes visuales. En este caso, la *Histórica Relación del Reyno de Chile* de Alonso de Ovalle (1603-1651),³² publicada en 1646 en Roma, ofrece una imagen visual producto de la interpretación literaria de la expedición de los hermanos Nodal. Se trata del mapa ilustrado de la zona meridional de América titulado *Tabla Geográfica del Reyno de Chile*³³ que se despliega al final de esta obra con la que el jesuita quería divulgar el conocimiento de unas tierras prácticamente desconocidas en Europa. De hecho, su obra es considerada la primera narración histórica del Reino de Chile y el referido mapa, en su afán descriptivo, completa la información geográfica –alguna claramente fruto del viaje de los Nodal como el estrecho de San Vicente– con ilustraciones sobre la fauna, la flora, o los aspectos topográficos y etnográficos de aquel territorio. De todas ellas nos interesa la escena ubicada en la parte superior derecha del mapa que corresponde con la parte oriental de la Tierra del Fuego. Frente a una bahía, que por su ubicación y forma puede identificarse con la del Buen Suceso, vemos a dos hombres vestidos con el tradicional sombrero y capa española, prendas usadas por los capitanes de la época, interactuando con dos indígenas semidesnudos, desarmados, y con un tocado de plumas en la cabeza. A la vista de los anteriores extractos de la relación sobre el encuentro con los nativos de la Tierra del Fuego, y de descripciones tan claras como que “...vimos que no traian armas ningunas, y que venian en cueros, desnudos: algunos traian bonetes de plumas blancas de paxaros”,³⁴ es evidente que la escena del mapa de Ovalle es la representación gráfica de aquel encuentro basada en la lectura de la relación del viaje de los hermanos Nodal.

El siguiente punto nos lleva de nuevo al estrecho de Magallanes. Esta vez como lugar provechoso para la navegación y el comercio, dos factores de vital importancia para la política del momento. No solo crean la imagen de un estrecho accesible y que proporciona a los marinos los recursos necesarios para la travesía (leña, agua, mejillones, sardinas...) que encuentran en abundancia.³⁵ También realizan un hallazgo evocador del lucrativo mercado de las especias: “la pimienta que se descubrió en medio del estrecho de Magallanes, cuyos arboles tienen la hoja como los madoños de España”.³⁶ Realmente se trataba del llamado canelo magallánico,³⁷ cuya

³² OVALLE, 1646.

³³ “Tabla Geográfica del Reyno de Chile”, AGI, MP-Perú-Chile, 271. Un estudio sobre las cuatro versiones de este mapa en MARTINIC BERSO, 1997, pp. 385-400.

³⁴ NODAL, 1621, h. 32r.

³⁵ *Ibidem*, h. 41-47v.

³⁶ *Ibidem*, “Al lector”.

³⁷ Foique, Foye o voigue (*Drimys winteri*), llamado “canelo” por los primeros exploradores a causa de un parecido imaginario. Es un árbol que crece desde la región de Coquimbo hasta el Cabo de Hornos. WILHELM DE MÖSBACH, 1992, pp. 78-79.

corteza olorosa cargaron en abundancia en las carabelas para llevar a España tal como relató Diego Rosales (1601-1677) en su *Historia General del Reyno de Chile*:

Sus islas y riveras están pobladas de grandissimas arboledas, en que ay mucha madera de quenta para el avio de los vageles; y arboles muy olorosos, y algunos de cuias cortezas sale admirable fragancia, y con sabor y efectos de pimienta, de que se hizo tanta estimacion en Sevilla; que como refieren los Nodales, que de ellas llebaron cantidad, se vendia por diez y seis reales de plata la libra.³⁸

Queda por saber cuánta cantidad de “pimienta del estrecho” pudieron transportar los expedicionarios a la Península, el beneficio obtenido por esta mercancía y si todo ello fue declarado ante las autoridades de Sevilla. De lo que no hay duda es que este relato avivaba la esperanza de un tránsito marítimo que parecía perdido para los españoles, mucho tiempo después de que la pluma del famoso cronista del viaje de Magallanes-Elcano, Antonio Pigafetta, ilusionara al mundo con un nuevo camino hacia las riquezas de las islas Molucas.

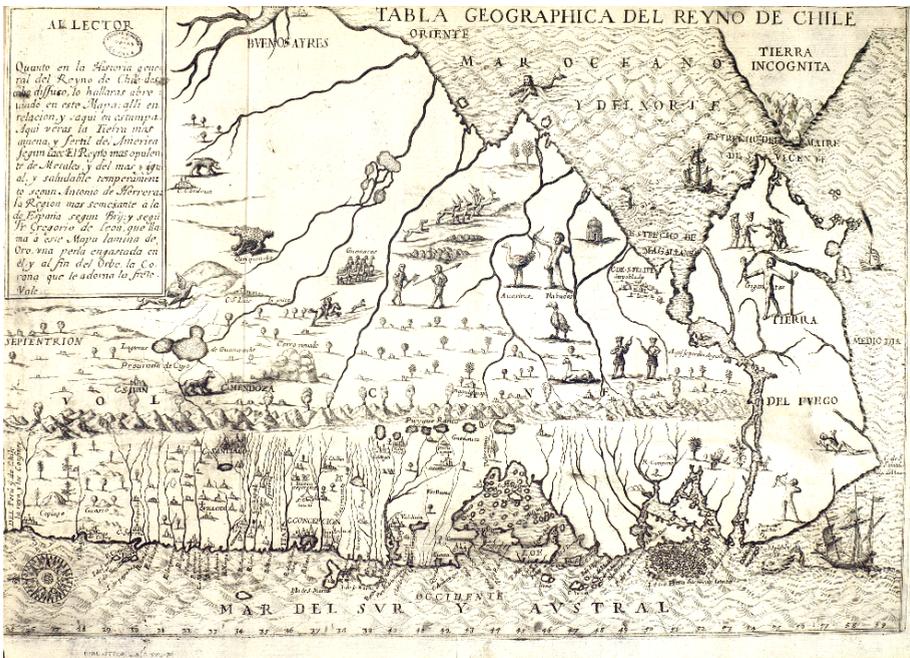


Figura 1. Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Indas, AGI, MP-PERU-CHILE, 271, Tabla Geográfica del Reyno de Chile

³⁸ ROSALES, 1877 [1674], Cap. IV, p. 27.



Figura 2. Tabla Geográfica del Reyno de Chile (detalle ampliado). Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Indas, AGI, MP-PERU-CHILE, 271

4. CONCLUSIONES

Hemos visto que el testimonio gráfico y literario que nos dejó la expedición de los hermanos Nodal contribuyó, tanto al avance del conocimiento cartográfico del estrecho de Magallanes y de la Tierra del Fuego, como a la creación de imágenes de este espacio geográfico fruto de la descripción literaria. El mapa elaborado tras la exitosa exploración representa el último aporte importante del mundo hispánico a la cartografía magallánica en la época de los Austrias, y prueba de ello fue que en España estos resultados no fueron superados hasta las expediciones científicas del siglo XVIII. Por otro lado, la publicación de la relación del viaje contribuyó a la configuración de un nuevo espacio donde se volvió a crear la ilusión de un rápido y fácil camino, cien años después de la crónica de Pigafetta, aportando una imagen utópica del espacio magallánico lleno de posibilidades como señaló Stefanie Massmann.³⁹ Aquí hemos querido profundizar en ello, tratando de identificar esas imágenes aso-

³⁹ MASSMANN, 2014, pp. 29-30.

ciadas a los intereses del mundo de los exploradores. Es el caso, en la esfera comercial, del “descubrimiento” de la “pimienta” en el estrecho, o en el plano espiritual, la oportunidad evangelizadora de los nativos de la Tierra del Fuego. Pero, sobre todo, este exitoso relato que hacía viable la navegación de ambos estrechos generó prometedoras expectativas a la Monarquía Hispánica, en un momento en el que la política exterior se encaminaba directamente hacia la guerra contra los holandeses. Con estos resultados no solo se tuvo información veraz de un nuevo paso interoceánico más rápido, también la información cartográfica del estrecho de Magallanes quedó actualizada. Se abrió así la posibilidad de usar cualquiera de estas dos rutas, ya no para llegar a las riquezas asiáticas, sino para solucionar apremiantes problemas del momento, como socorrer el Reino de Chile de los envites de los araucanos o llevar los recursos necesarios a las Filipinas para hacer frente a las pretensiones holandesas en el Pacífico. En definitiva, se vio la oportunidad de consolidar e insertar de una vez por todas ese *finis terrae* imperial en la realidad y la operatividad, convirtiéndolo en un nuevo camino español de ultramar. Otra cuestión fue llevar a cabo esas ideas. El deseo de rentabilizar estos resultados cartográficos y náuticos en el plano operativo es evidente cuando se decide en 1619 enviar la armada de socorro de Filipinas y otra armada a Chile en 1622 por los pasos australes. Desgraciadamente, como sabemos, se produjo el desastre de ambas empresas que significó un duro revés a estas pretensiones.⁴⁰ Otra vez la imagen trágica de aquella frontera austral afloró, quedando en el olvido aquel viaje que supuso la culminación del conocimiento de la región magallánica en la época de los Austrias, cien años después del descubrimiento del estrecho de Magallanes.

⁴⁰ Cuando la expedición de los Nodal regresó con éxito se decidió enviar la armada de socorro a Filipinas por los pasajes australes guiada por el cosmógrafo Diego Ramírez. Sin embargo, esta armada naufragó en octubre de 1619 al poco de zarpar en la bahía de Cádiz. GIL, 2018 [1989], pp. 253-262. En octubre de 1622, Gonzalo de Nodal fue nombrado cabo de la gente de mar en la flota que zarpó con un contingente de infantería al mando del maestre de campo don Iñigo de Ayala para auxiliar a los colonos de Chile. Con ese viaje debía acabar el reconocimiento del estrecho de San Vicente y los puertos de la costa del Mar del Sur, pero esta flota también se pierde antes de llegar al estrecho, falleciendo en el naufragio de la nave capitana el propio Gonzalo. Véase, Mercedes a Iñigo de Ayala y a Gonzalo de Nodal: socorro de Chile, Madrid, 21-VI-1622, AGI, Patronato 229, R.62; Carta de la Casa de Contratación de Sevilla escrita al Rey acompañando con su parecer un papel de condiciones que presentó Francisco de Mandojana ofreciendo bajo ellas llevar el socorro del Reyno de Chile por los Estrechos de Magallanes en tres navíos, Sevilla, 2-VII-1622, MNM, Colección Fernández Navarrete, Tomo XIV, doc. 8, f. 31 y Tomo XX, f. 572, doc. 62.

BIBLIOGRAFÍA

- Alfonso Mola, Marina, “El *Anuario de Estudios Americanos* y el despertar de la Historia Marítima en España”, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 2018, 75, nº 2, pp. 543-576. <https://doi.org/10.3989/acamer.2018.2.06>
- Conti, Simonetta, “El Mar del Sur en algunos mapas náuticos en la Biblioteca Nacional de Florencia”, *Revista de Estudios Colombinos*, 2013, nº 9, pp. 7-20.
- Cortese, Armando y Teixeira da Mota, Avelino (dirs.), *Portugaliae Monumenta Cartographica*, Tomo IV, Lisboa, [s.n.] 1960.
- Díaz Hernández, Ignacio, *Estudio preliminar y transcripción del manuscrito de Diego Ramírez de Arellano reconocimiento de los estrechos de Magallanes y San Vicente, con algunas cosas curiosas de navegación" (1621)*, (Tesis doctoral inédita), Valencia, Universitat de València, 2010.
- Elliott, John H., *The Old World and the New (1492-1650)*, Cambridge, Cambridge University Press, 1970.
- Gil, Juan, *Mitos y utopías del descubrimiento. El Pacífico* [1989], Sevilla, Athemaica ediciones universitarias, vol. 2, 2018.
- León Pinelo, Antonio, *Epítome de la biblioteca Oriental i Occidental, Náutica i Geográfica...*, En Madrid, por Iuan González, Tomo II, 1629.
- Martinic Beros, Mateo, “Cuatro siglos del viaje de los hermanos Nodal a la Tierra del Fuego (1618-1619)”, *Magallania*, 2018, nº 46 (2), pp. 7-23.
- Martinic Beros, Mateo, “Rarezas Cartográficas: I. Las cuatro versiones del mapa de Chile del Padre Alonso de Ovalle. II. El curioso mapa de la región magallánica de Francisco de Seixas y Lovera (1690)”, *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, 1997, nº 64, pp. 385-400.
- Martinic Beros, Mateo, *Cartografía magallánica: 1523-1945*, Punta Arenas, Ed. de la Universidad de Magallanes, 1999.
- Massmann, Stefanie, “Geografías del Imperio: Utopía y desencanto en las representaciones del Estrecho de Magallanes”, *Hispanofila*, 2014, nº 172, pp. 25-40. Doi:10.1353/hsf.2014.0052.
- Moreno, Rodrigo y Rodríguez, Francisca “La expedición de los hermanos Nodal y Diego Ramírez de Arellano. El legado en la cartografía hispana del siglo XVII”, *Magallania*. Volumen especial. El viaje de Magallanes, 1520-2020, Punta Arenas (Chile), 2020, pp. 103-121.
- Nodal, Bartolomé García y Gonzalo de, *Relación del viaje que por orden de Su Magestad y acuerdo del Real Consejo de Indias Hizieron los capitanes Bartolomé García de Nodal, y Gonçalo de Nodal hermanos, naturales de Ponte Vedra, al descubrimiento del Estrecho nuevo de S. Vicente y reconocimiento del de Magallanes. A Don Fernando Carrillo. Cauallero del abito de Santiago. Presidente en el mismo Consejo. Con Privilegio*. Madrid, Imprenta de Fernando Correa de Montenegro, 1621.
- Ovalle, Alonso de, *Histórica Relación del Reyno de Chile...*, en Roma, por Francisco Cavallo, 1646.

- Oyarzun, Javier, *Expediciones españolas al estrecho de Magallanes y Tierra de Fuego*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1976.
- Palos, Joan Lluís y Carrió-Invernizzi, Diana (dirs.), *La historia imaginada: Construcciones visuales del pasado en la Edad Moderna*, Madrid, Centro de Estudios Europa Hispánica, 2010.
- Pau Rubiés, Joan, “Imagen mental e imagen artística en la representación de los pueblos no europeos. Salvajes y civilizados, 1500-1650”, en Palos, Joan Lluís y Carrió-Invernizzi, Diana (dirs.), *La historia imaginada: Construcciones visuales del pasado en la Edad Moderna*, Madrid, Centro de Estudios Europa Hispánica, 2010.
- Pimentel, Juan, *Testigos del mundo. Ciencia, literatura y viajes en la ilustración*, Madrid, Marcial Pons, 2003.
- Portuondo, María M., *Ciencia secreta: La cosmografía española y el Nuevo Mundo*, Madrid-Frankfurt, Iberoamericana-Vervuert, 2013.
- Rodríguez Couto, David, “El poder está en el mar. La expedición de los hermanos Nodal (1618-1619)”, *Obradoiro de Historia Moderna*, Santiago de Compostela, 2018, nº 27, pp. 293-320. <http://dx.doi.org/10.15304/ohm.27.5048>
- Rodríguez Couto, David, *La expedición de los hermanos Nodal (1618-1619). Reputación y olvido en los confines del Imperio*, (Trabajo Fin de Máster inédito), Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2019.
- Rodríguez Couto, David, “La empresa exploradora de los hermanos Nodal”, *Desperta Ferro, La Armada española (IV): 1600-1650*, Madrid, 2021, nº 27 (especiales), pp. 66-70.
- Rosales, Diego de, *Historia General del Reyno de Chile. Flandes indiano* [1674], Vicuña Mackenna, Benjamín (ed.), Valparaíso, Imprenta del Mercurio, 1877.
- Seixas y Lovera, Francisco, *Descripción Geographica, y Derrotero de la Región Austral Magallánica. Que se dirige al Rey nuestro Señor, gran Monarca de España y sus Dominios en Europa, Emperador del Nuevo Mundo Americano y Rey de los Reynos de las Filipinas y Malucas*, En Madrid: Por Antonio de Zafra, criado de su Magestad, 1690.
- Wilhelm de Mösbach, Ernesto, *Botánica indígena de Chile*, Aldunate, Carlos y Villagran, Carolina (eds.), Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello, 1992.

OBJETOS ASIÁTICOS EN AJUARES NOVOHISPANOS. EL TESTIMONIO DE LOS INVENTARIOS EN LAS PRIMERAS DÉCADAS DEL SEISCIENTOS

Ester Prieto Ustio
Universidad de Sevilla
esterprieto@hotmail.com

1. INTRODUCCIÓN

Los datos relacionados con los ámbitos artístico y doméstico recogidos en conjuntos documentales como testamentos, inventarios, registros de navíos o escrituras de dotes, constituyen una magnífica fuente de información para poder conocer de primera mano la cultura material y visual específica en un marco cronológico y geográfico determinado. También permiten indagar en la utilidad específica de los objetos, llevar a cabo una recreación de la cotidianeidad, y analizar tanto el gusto estético como el estatus social.

Las referencias que vamos a presentar a continuación forman parte de una serie de inventarios de bienes realizados por miembros de la Audiencia de México en 1622, los cuales respondían a un requerimiento procedente de la Península.

A comienzos del reinado de Felipe IV, el conocido como Rey Planeta se percató de la existencia de ciertas prácticas envilecidas en el entorno de la administración pública, por lo que para su erradicación y fortalecimiento de la transparencia, se exigió a la nómina de funcionarios que estaban asociados a la misma desde 1592, que dieran cuenta de sus posesiones y de su situación en ese momento,¹ siguiendo las

¹ La información acerca del establecimiento y desarrollo de esta medida ha sido recogida en ANDÚJAR CASTILLO, FEROS CARRASCO, y PONCE LEIVA, 2017, GONZÁLEZ FUERTES y NEGREDO DEL CERRO, 2017; PEÑA, 1983.

directrices de formulario compuesto por catorce puntos, entre los que había que reseñar el total de bienes inmuebles, joyas, piezas de plata, librerías, objetos artísticos y de ajuar, entre otros.²

Para el caso de la Nueva España, el cumplimiento de este requerimiento peninsular por parte de los funcionarios públicos de la audiencia de este virreinato, se conserva documentalmente en el Archivo General de Indias, dentro de los legajos 259-263. La riquísima información contenida en los inventarios de estos personajes, ha sido trabajada por varios autores desde diversas perspectivas humanísticas, como la historia social,³ el coleccionismo artístico⁴ y bibliófilo,⁵ la historia económica,⁶ la lexicografía,⁷ la cultura material⁸ o la historia administrativa.⁹ Para el presente estudio, vamos a llevar a cabo una búsqueda en torno a las piezas de procedencia asiática en los documentos contenidos en el legajo *México, 260*, con la intención de poder comprobar la relevancia que tuvieron los objetos realizados al otro lado del Pacífico en la vida cotidiana novohispana, los nuevos lenguajes estéticos propuestos a partir de los mismos, así como la vitalidad del sistema comercial que conectaba América y Asia.

Tras las expediciones promovidas por el virrey Luis de Velasco y desarrolladas por Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta entre 1564 y 1565, se descubrió y asentó la ruta marítima del Tornaviaje –a través del Pacífico Norte– gracias a la cual quedaban enlazados los continentes americano y asiático, cuyos principales puertos y puertas de entrada se ubicaron en Manila y Acapulco.¹⁰ (Figura 1).

Con esta conexión, se cerró en cierto modo el último eslabón en el imperio mundial español: el imperio ibérico tenía así a disposición contactos y enlaces efectivamente globales, que fueron –y esto no solo para los poderes ibéricos mismos– de enorme importancia para las actividades militares y políticas, aunque también religiosas, culturales y comerciales.¹¹

Como afirma Ruiz Gutiérrez,

gracias a este comercio, pronto los interiores de las casas novohispanas estuvieron repletos de este tipo de objetos, fundamentalmente chinos, filipinos o japoneses, que se sumarían a los europeos que llegaban a través de la Carrera de Indias. Será precisamente a estos, a los que se sumarán los producidos en territorio novohispano, resultantes en última instancia de la convergencia de influencias dispares, pero que reflejaban todo el

² PEÑA, 1983, pp. 21-22.

³ ARENAS FRUTOS y PAZOS PAZOS, 2009; REYES, 2000; ROMERO SÁNCHEZ, 2013; SÁNCHEZ-CID, 2016.

⁴ PRIETO USTIO, 2020.

⁵ MANRIQUE FIGUEROA, 2016.

⁶ PEÑA, 2013 y SCHELL HOBERMAN, 2013.

⁷ EGIDO FERNÁNDEZ, 2012; EGIDO FERNÁNDEZ, 2018.

⁸ BAENA ZAPATERO, 2015.

⁹ BÜSCHGES, 2010; HIDALGO NUCHERA, 2016; PAZOS PAZOS y SARABIA VIEJO, 2010.

¹⁰ GIL, 2013, pp. 25-64.

¹¹ ETTE, 2014, p. 88.

proceso de síntesis cultural que se estaba produciendo, y que lejos de mostrar direccionalidades lineales en su asimilación, son el resultado de un intercambio más complejo. Son por tanto esos diferentes orígenes, materiales, formas, técnicas e iconografías, los que conformaron la singular riqueza artística que se generó y actualmente caracteriza a la cultura visual novohispana desde el siglo XVI.¹²



Figura 1. Mapa de la costa de Acapulco, *Mapas de las costas de América en el mar del Sur, desde la última población de españoles en ellas, que es la ciudad de Compostela, en adelante*, anónimo, 1601, Biblioteca Nacional de España.

Esta ruta comercial estuvo vigente entre 1565 y 1815, y los barcos que surcaban el Pacífico fueron conocidos como Galeón de Manila, Nao de China o Galeón de Acapulco (Figura 2).

A lo largo del Seiscientos, se experimentó un cambio conceptual en torno a la cultura material –entendida esta como los bienes tangibles, objetos o imágenes con una función determinada e insertos en la cotidianidad– y es que

en la sociedad barroca, el parecer noble, honrado, rico y poderoso, era casi tan importante como serlo en realidad. Era lógico, pues, que hombres y mujeres dedicasen sus mejores esfuerzos a engalanar sus casas y personas, de modo que pudieran exhibir

¹² RUIZ GUTIERREZ, 2016, p. 57.

cuanto las identificaciones como pertenecientes al grupo privilegiado; los signos externos de distinción adornaban sus viviendas, sus vehículos y sus personas.¹³



Figura 2. Mapa de las Indias Orientales, *Theatro d'el Orbe de la Tierra de Abraham Ortello, El qual antes el extremo dia de su vida por la postrera vez ha emendado y con nuevas Tablas y Commentarios augmentado y esclarecido*, Abraham Ortelius, 1612, Biblioteca Nacional de España.

Si nos desplazamos hacia el entorno americano

el siglo XVII novohispano significó un cambio paradigmático en la forma de ser y de hacer de la sociedad. El advenimiento de la cultura barroca en los espacios domésticos originó el cambio del ajuar que no se limitó en aceptarlo sólo por la practicidad de los objetos que lo conformaba, sino que se descargó en sillas, escritorios, cubiertos, camas y vestidos un simbolismo que valía para asumirse como individuo capaz de llevar una vida cómoda; en este sentido, el objeto exclusivo era sinónimo de presunción en la esfera pública y, por ende, manifestación tangible del lujo.¹⁴

La consideración de un bien como “lujoso” se realizaba en función de la calidad de su hechura, el material con el que estaba ejecutado, la autoría del mismo y su lugar

¹³ GONZALBO AIZPURU, 1996, p. 51.

¹⁴ PERALTA PERALTA, 2012, p. 48.

de procedencia, características que revisten las piezas que vamos a tratar a continuación. Dentro del ya mencionado legajo del Archivo General de Indias *México*, 260, compuesto por un total de 219 inventarios de bienes de individuos pertenecientes a la audiencia novohispana, nos encontramos con once documentos en los que aparecen recogidos objetos de origen asiático.

2. INVENTARIOS DE BIENES DE FUNCIONARIOS ESTABLECIDOS EN LA CIUDAD DE MÉXICO

La gran mayoría de estas piezas se insertan en inventarios de personajes con diversas ocupaciones que desarrollaban sus labores en la Ciudad de México o bien, en el momento de cumplimentar esta requisitoria procedente de la Península, se encontraban residiendo en la capital virreinal.

Esto sucede con un destacado funcionario, Jerónimo de Benavides, quien ocupó varios cargos en la zona de Guanajuato como el repartimiento de indios, de matanza, carnicerías y mesta en las minas, la judicatura de orejano en León, Pénjamo, Iraputo, San Miguel de Allende, San Felipe y Valle de San Sebastián, pasando al ámbito portuario de la Carrera de Indias, desempeñando el papel de corregidor de Veracruz y San Juan de Ulúa, además de encargarse de las obras de las casas del cabildo veracruzano. También se laboró en la zona central del virreinato, siendo juez de obrajés en la ciudad de Puebla de los Ángeles, juez del estanco de corambres en la capital, además de ocuparse de las cuentas de Coyoacán y San Agustín –hoy Tlalpan–, poblaciones en ese momento pertenecientes al marquesado del Valle de Oaxaca.¹⁵

En su inventario, compilado en la Ciudad de México, nos encontramos con varias piezas de menaje pertenecientes a estancias como el dormitorio y el estrado: “Doce coxines de china de dos colores que vino por mi cuenta de las Yslas philipinas [islas Filipinas] y costo ciento y cincuenta p[e]s^o[s]”, “mas una cama de raso de china bordada de seda que se estima en ciento y veynte pesos”, “Yten tres sobrecamas las dos bordadas de china y la otra de la Yndia con otros dos sobre camas traídas de un pabellon de lencecuelo [lencesuelo] de china”.¹⁶

Estos datos que recogen elementos como cojines y colchas de cama, ponen de manifiesto sin duda que el textil fue uno de los géneros protagonistas del comercio transpacífico, debido a que las fibras naturales asiáticas como el algodón y la seda – en sus diversas variantes– fueron muy demandadas en todo el continente americano –a pesar de la prohibición establecida en 1587 del comercio directo de tejidos entre Filipinas y América del Sur– por su calidad, ya fuera este producto enviado en su

¹⁵ La trayectoria profesional de Benavides se puede consultar en Informaciones: Jerónimo de Benavides, 1620-1621, Archivo General de Indias, Sevilla (a partir de ahora AGI), México, 235, N. 14, s. f.

¹⁶ Inventario de bienes de Jerónimo de Benavides, México, 18-VII-1622, AGI, México, 260, N. 24, f. 62v.

propia materia prima, piezas de tela o como prendas ya confeccionadas,¹⁷ como se recoge en la célebre publicación *Sucesos de Filipinas*, compilada en 1609 por el funcionario virreinal Antonio de Morga Sánchez Garay,¹⁸ siendo una de las escasas crónicas del archipiélago redactada por un personaje civil:

...y las que comúnmente traen y se venden a los españoles son: seda cruda, en mazo, fina de dos cabezas y otra de menos ley, sedas flojas finas, blancas y de todas colores en madejuelas. Muchos terciopelos llanos y labrados de todas labores, colores y hechuras [...] Telas y brocadetes de oro y plata sobre seda de diversas colores y labores, mucho oro y plata hilada en madejas, sobre hilo y sobre seda [...] Damascos, rasos, tafetanes y gorvaranes, picotes y otras telas de todas colores, unas más finas y mejores que otras. Cantidad de lencería de yerba, que llaman lenzesuelo, y de mantería blanca de algodón, de diferentes géneros y suertes para todo servicio.¹⁹

Es muy interesante la consideración y el gusto de Benavides por las piezas asiáticas no sólo para el ámbito doméstico, ya que en 1618, realizó un envío de dos cajas de porcelana china –junto a cinco lámparas argentíferas– destinadas al hoy malogrado convento carmelita de la localidad cordobesa de Guadalcazar.²⁰

Otro producto textil muy apreciado por la sociedad novohispana fueron las alfombras chinas –confeccionadas con nudos y urdimbre, poseían vivos colores y se decoraban con motivos florales, vegetales y animales principalmente–, como la que encontramos en el inventario del protomédico general de la Nueva España, Jerónimo Herrera, quien además, añade poseer también cojines de la China, y piezas artísticas, como nueve cuadros y tres imágenes, valoradas todas en cien pesos.²¹ Herrera fue un destacado galeno del momento, formado en la Real y Pontificia Universidad de México, y antes de ocupar el protomedicato del Virreinato, fue catedrático de retórica y médico del Tribunal de la Santa Inquisición.²²

En el inventario de Francisco Alfonso de Sosa²³ –nacido en la Ciudad de México– era descendiente de conquistadores y primeros pobladores de Nueva España y Perú. Ocupó los cargos de estante en las minas de Taxco, corregidor en San Mateo

¹⁷ RAMÍREZ GARAYZAR, 2017, p. 212.

¹⁸ Quien fuera también almirante del galeón San Diego, naufragado en los alrededores del puerto de Cavite en 1600, tras un ataque holandés comandado por Olivier van Noort. Sus restos fueron descubiertos en 1991 y gran parte de los mismos, entre los que se encuentran porcelanas, joyas, monedas, armas o cañones, se encuentran depositadas en el Museo Naval de Madrid.

¹⁹ DE MORGA, 2007, pp. 286-287 en RAMÍREZ GARAYZAR, 2017, pp. 211-212.

²⁰ GASCH-TOMÁS, 2018, p. 38.

²¹ Inventario de bienes de Jerónimo Herrera, 16-VII-1622, AGI, México, 260, N. 99, f. 261v.

²² MARTÍNEZ HERNÁNDEZ, 2018, pp. 1811-1872.

²³ Inventario de bienes de Francisco Alfonso de Sosa, 30-VII-1622, AGI, México, 260, N. 191, ff. 488r-498r.

Mexicaltzingo, Ixcateopan de Cuauhtémoc y en Tancítaro, la alcaldía mayor del partido de Meztlán y de Nexapa, y en 1616,²⁴ fue nombrado alcalde ordinario del cabildo metropolitano- no constan tejidos asiáticos, pero sí un ejemplo de eboraria:

Las tres Y[i]magenes que tengo dicho una de un Christo de bulto de marfil y la otra de otro Christo de pincel en tabla y la tercera de n[uest]ra s[eño]ra con un niño Jesús en los bras[z]os escribiendo así mismo en tabla que como tengo dicho valdran un mil y trecientos p[e]s[s].²⁵

Las piezas escultóricas de temática cristiana en marfil comenzaron a ser desarrolladas en el siglo XVI por artesanos asiáticos –principalmente los establecidos en el ámbito de Zhangzhou, y los sangleyes de Manila– para los religiosos que llegaron al continente con fines evangelizadores.²⁶ Estas obras, que mezclaban los modelos artísticos del Viejo Continente con ciertas características orientales, pronto se hicieron muy populares y no sirvieron únicamente como ajuares litúrgicos para la predicación, sino que fueron comercializadas a través de la Nao de la China, siendo muy apreciadas tanto en América y en Europa, como atestiguan en la actualidad los múltiples ejemplos conservados tanto física como documentalmente.²⁷

Las principales representaciones de esta tipología fueron imágenes de la Virgen María, el Niño Jesús y Cristo crucificado, como podemos intuir que fuera la pieza registrada en el inventario de Francisco Alfonso Sosa. Según Ruiz Gutiérrez,

el crucificado es una de las principales representaciones hispano-filipinas, ya que es el eje de la fe católica. La calidad en los crucificados estriba en la evolución cronológica, y así consideramos excepcionales los que se fechan en el siglo XVII, en cuanto a la calidad del marfil y el tamaño, aunque la ejecución es todavía un poco estática, únicamente atenuada por la curvatura del colmillo utilizado para su realización. Son esculturas con marcadas características orientales, como los ojos abultados y oblicuos, los lóbulos de la oreja demasiado alargados, los pómulos salientes, dando la sensación de caras planas, y la nariz de aletas carnosas. Presentan además un bigote lacio con puntas enérgicas y la barba rala y bífida, dejando libre la parte superior de la barbilla. También muestran un cuello cilíndrico con tres arrugas típicas en las representaciones budistas.²⁸

Además de los óleos sobre tabla –una representación de Jesús y otra de la Virgen con el Niño escribiendo– que acompañan al Cristo de marfil en la documentación de Sosa, también registra otras obras artísticas, como “Doze cuadros medianos y seys pequeños que valdran cien p[e]s[s] todos” y “Dos y[i]magenes de oxula [hojuela] de plata y dos de pluma que valdran sesenta pesos”, testimonio de gran valor, ya que ponen de manifiesto la tradición prehispánica y el gusto por objetos realizados con

²⁴ O’GORMAN, y NOVO, 1970, p. 482.

²⁵ Inventario de bienes de Francisco Alfonso de Sosa, 30-VII-1622, AGI, México, 260, N. 191, f. 495v.

²⁶ RUIZ GUTIÉRREZ, 2013, pp. 190-197.

²⁷ Véase ESTELLA MARCOS, 1967, 1970, 1984 y 1989; RUIZ GUTIÉRREZ, 2006, 2007 y 2009.

²⁸ RUIZ GUTIÉRREZ, 2013, p. 197.

técnicas indígenas como es el bordado en hojuela de plata y el arte plumario, ambas muy admiradas por los españoles a su llegada a lo que más tarde fue la Nueva España.

Tras la Conquista,

los frailes incorporaron a los artistas plumarios a las escuelas de indígenas fundadas en sus conventos de la Nueva España, con objeto de servirse de su reconocida y valorada habilidad para la creación de obras que favorecieran el proceso de evangelización. De hecho, al recurrir a la hora de crear objetos, vestiduras litúrgicas y representaciones religiosas a una técnica que era prestigiosa y muy considerada por los indios, que además estaba vinculada a la divinidad y a las clases dominantes, estaban propiciando el proceso de aculturación.²⁹

Este tipo de piezas, fueron enviadas hacia Europa como bienes exóticos y lujosos, siendo muy apreciadas por monarcas y nobles e insertas en las denominadas cámaras de las maravillas, pero también, fueron muy populares dentro de los ajuares y colecciones de las élites novohispanas de la Edad Moderna, como se observa en inventarios de uno y otro lado del Atlántico.³⁰

El inventario de Francisco Alfonso de Sosa es un destacado vestigio para poder comprobar de primera mano la multiculturalidad que caracterizaba a la sociedad novohispana del siglo XVII, gracias a la inclusión de piezas y materiales asiáticos, técnicas y procesos de herencia precolombina y modelos, temáticas y soportes europeos, como eran los lienzos o tablas con personajes y escenas de la religión católica.

Varios escribanos de la Audiencia de México también incluyeron bienes de procedencia transpacífica, como es el caso de Alonso de Aguilera -escribano real de Indias³¹, quien también actuó como amanuense en varias comisiones de cuentas de indios de la Real Corona y de encomenderos-, en el que nos encontramos con más ejemplos de ropa de cama y estrado, como “cinco doceles viejos y manchados de China alozados y amarillos, valen 12 p[e]s^o[s]”, “seis cojines de terciopelo de China de colores llenos de lana”, “una sobrecama de damasco de China de dos colores aforrada en mitón con su fleco falso, vale 10 p[e]s^o[s]”. Aguilera también declara que entre sus posesiones se encontraba una imagen de Santa Gertrudis –cuya devoción fue una de las más destacadas en el entorno novohispano en los siglos XVII y XVIII–³² con marco dorado, dos imágenes, tres lienzos de Flandes –pinturas realizadas en el entorno de Amberes que generalmente representaban temáticas profanas. Fueron muy apreciadas por la sociedad peninsular en los siglos XVI y XVII, y viajaron hacia

²⁹ MORALES, 2012, pp. 215-216.

³⁰ Véanse las publicaciones de CASTELLÓ YTURBIDE, 1993; QUILES GARCÍA, 2009; RAMÍREZ HERRERA, 2017; RUSSO, 1998; RUSSO, WOLF y FANE, 2011; SANZ y DABRIO, 1974.

³¹ Confirmación de oficio: Alonso de Aguilera, México, 16-XII-1596, AGI, México, 175, N. 40, s. f.

³² RUBIAL GARCÍA y BIENKO DE PERALTA, 2003, pp. 5-54.

el continente americano a través de la Carrera de Indias—³³ un espejo, conjunto valorado en 25 pesos.³⁴

Gusto por las artes es lo que deducimos del inventario del escribano vallisoleitano y familiar del Santo Oficio Pedro Fernández de Orduña,³⁵ ya que además de declarar dos obras claramente relacionables con Asia, como un conjunto escultórico conformado por “el niño Jesús dormido san Juan y otras figuras de marfil” y una Virgen con el Niño en brazos también realizada en eboraria,³⁶ nos encontramos con más piezas artísticas, también de iconografías religiosas, pero con variedad de técnicas y soportes.

Entre los objetos destinados a potenciar la devoción particular, aparecen dos representaciones del Ecce Homo, tanto en lienzo como de bulto, una tabla y un lienzo del Divino Rostro, una pintura sobre lienzo sin marco de la Sagrada Familia, dos imágenes de Nuestra Señora del Rosario en lienzo, cuatro láminas que representaban las Lágrimas de San Pedro, Cristo atado a la columna, Santa Catalina de Siena y a Nuestra Señora del Pópulo, dos lienzos de Santa Gertrudis —uno de ellos con marco dorado— un lienzo de San Nicolás de Tolentino, dos figuras del Crucificado —una de bulto y la otra pintada con marco dorado—, un lienzo de Cristo con la cruz a cuestras, así como una cruz de palo colorada y otra guarnecida para ser utilizadas como relicarios.³⁷

Estas piezas ponen de manifiesto los cambios desarrollados en torno a la concepción y sensibilidad religiosa a partir del Concilio de Trento —recogidos a través de escritos que promovían la práctica de la meditación, la moral individual, las prácticas religiosas en familia, los rezos en el ámbito doméstico...— y el uso de determinadas imágenes para alcanzar estas nuevas directrices,³⁸ como los santos y la Virgen como intercesores de lo humano ante la divinidad redentora, la elección de episodios de la Pasión para mostrar el sufrimiento que padeció Cristo en pos del hombre, o escenas para reflejar la importancia de lo familiar y lo infantil, como la Sagrada Familia o el Niño Jesús, así como devociones que tuvieron gran impacto —y fueron ampliamente representadas plásticamente— en el Virreinato de la Nueva España, como fue el culto

³³ BLANCO, 1998; PRIETO USTIO, 2020.

³⁴ Todas las referencias documentales aparecen en Inventario de bienes de Alonso de Aguilera, 18-VII-1622, AGI, México, 260, N. 3, ff. 5r-7v.

³⁵ Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de Pedro Fernández de Orduña, 25-V-1605, AGI, Contratación, 5283, N. 89, ff. 1r-7v.

³⁶ Inventario de bienes de Pedro Fernández de Orduña, 19-VII-1622, AGI, México, 260, N. 72, ff. 188v-189r.

³⁷ Todos estos datos se recogen en Inventario de bienes de Pedro Fernández de Orduña, 19-VII-1622, AGI, México, 260, N. 72, ff. 188v-189r.

³⁸ Estas cuestiones son tratadas ampliamente en BELDA PLANS, 2019; EDUARDO FRANCO, RUIZ RODRIGUEZ, LEITE DE ABREU y CIESZYNSKA, 2016; JONES, 2003; MARTÍNEZ ROJAS, 2007.

a Nuestra Señora del Rosario, el Divino Rostro, San Nicolás de Tolentino o la ya señalada Santa Gertrudis.³⁹

Aunque no se puede comparar en número de ejemplares con las obras religiosas, también se registran en el inventario de Pedro Fernández de Orduña dos pinturas de temática profana, una imagen representando la primavera y otra al tiempo. Las composiciones de las estaciones del año y figuras mitológicas fueron muy populares en su tiempo tanto en el Viejo Continente como en el continente americano como elementos decorativos domésticos.

Bartolomé Galindo de Villanueva,⁴⁰ escribano real y público radicado también en la capital novohispana, incluye entre sus posesiones, al igual que alguno de los personajes anteriores, diez cojines de la China, además de un “crucifijo grande con su docel frontal y sielo de tafetán de china labrado”.⁴¹ A estas piezas asiáticas, añade trece pinturas: seis cuadros grandes, dos medianos y cinco pequeños con marcos dorados y dos baúles de Michoacán.⁴²

Las piezas muebles realizadas en el área michoacana gozaron de una grandísima popularidad a lo largo de los siglos XVII y XVIII tanto en el Virreinato como en la Península, gracias al uso de un barniz de herencia prehispánica—obtenido de la grasa de los insectos— lo que permitió generar una laca o maque muy espeso y brillante con el que se recubrían todo tipo de objetos trabajados en madera a los que incluso se les podía añadir representaciones pictóricas. Aunque durante el siglo XVI los modelos estilísticos de estos bienes procedían de Europa, en la centuria siguiente, y gracias a la importación e inclusión en la cotidianeidad de piezas asiáticas a través del Galeón de Manila, como fueron los biombos, estas influyeron enormemente en la concepción y decoración de los muebles ejecutados en Michoacán, llegando a ser denominados en el siglo XVIII incluso como “achinados”.⁴³

El desarrollo de los objetos de ajuar michoacanos pueden enmarcarse perfectamente en los denominados *TransArea Studies* ya que

se enfocan precisamente en aquellos procesos de intercambio y transformación que, a escala global se desenvuelven directamente entre diversas áreas culturales sin la mediación central y centralizadora de Europa. (...). El estudio de las vectorizaciones transareales de ninguna forma puede prescindir del espacio de movimientos y mociones del arte, de la literatura y, en general, de la cultura sin el cual es imposible entender las

³⁹ Sobre este tema, véase ÁLCALA, 1997; BRAVO GUERREIRA, 2007; JARQUÍN ORTEGA Y GONZÁLEZ REYES, 2018; RAGON, 2002; RUIZ GOMAR, 1993; RUBIAL GARCÍA, 2016.

⁴⁰ Confirmación de oficio: Bartolomé Galindo de Villanueva, México, 27-IV-1615, AGI, México, 180, N. 54, s. f.

⁴¹ Inventario de bienes de Bartolomé Galindo de Villanueva, 14-VII-1622, AGI, México, 260, N. 77, f. 200r.

⁴² Inventario de bienes de Bartolomé Galindo de Villanueva, 14-VII-1622, AGI, México, 260, N. 77, f. 200r.

⁴³ AGUILÓ ALONSO, 2008, p. 27; BAENA ZAPATERO, 2015, pp. 181-184.

diferentes fases de globalización acelerada en su complejidad. (...) En este campo se distingue una complejidad de relaciones inter y transculturales, las que pueden ser iluminadas tanto paradigmática como programáticamente por investigaciones dirigidas hacia una historia de los movimientos.⁴⁴

También aparecen declarados objetos del ajuar doméstico procedentes de Asia en el inventario de Francisco de Cárdenas—quien desempeñó los cargos de escribano real y de provincias y oficial mayor de la Sala del Crimen de la Audiencia, entre otros—⁴⁵ como unas “colgaduras de seda de china con algunos quadros que valdra todo ciento cinq[uen]t^a p[e]s^o[s]”,⁴⁶ o en el de Matías de Salcedo⁴⁷—escribano, administrador del hospital del Amor de Dios de la ciudad de México y secretario del estado del marqués del Valle—“almohadas de la China y veinte quadros y cinco laminas que valdran cinqu[en]t^a p[e]s^o[s]”.⁴⁸

3. INVENTARIOS DE BIENES DE FUNCIONARIOS ESTABLECIDOS EN OTROS PUNTOS DEL VIRREINATO

Fuera del ámbito de la Ciudad de México nos encontramos con tres personajes relacionados con la audiencia novohispana que registran de igual modo objetos del otro lado del Pacífico, como sucede con el gobernador de Nuevo México, Bernardino de Ceballos, quien fue también almirante de Acapulco, puerta del comercio entre América y Asia, declarando “sobrecama blanca de la India y un pavellon de la India”.⁴⁹

Por su parte, Diego de Alarcón Maldonado Maldonado, alcalde mayor de las Cuatro Villas del marquesado de Oaxaca, refiere “una colgadura de tafetanes de china de dos colores que son diez y ocho piecas que valdra ducientos p[e]s^o[s]” y “doce coxines de terciopelo carmesí doce de la china”.⁵⁰

⁴⁴ ETTE, 2014, p. 90.

⁴⁵ Los datos sobre sus nombramientos se pueden consultar en Real cédula a la Audiencia de México para que examinen de escribano y notario público de Indias a Francisco de Cárdenas, Valladolid, 30-XII-1602, AGI, México, 1093, L. 15, f. 277v(2) y Real provisión concediendo el título de notario de Indias a favor de Francisco de Cárdenas Arellano, residente en la ciudad de México, Madrid, 13-II-1608, AGI, México, 1093, L. 17, ff. 55v-56r.

⁴⁶ Inventario de bienes de Francisco de Cárdenas, 6-VII-1622, AGI, México, 260, N. 41, f. 102v.

⁴⁷ Real provisión concediendo el título de notario de Indias a favor de Matías de Salcedo, 16-I-1613, AGI, México, 1094, L. 18, f. 133v(2) y Expediente de Confirmación del oficio de escribano real de Indias a Matías de Salcedo, 12-XII-1612, AGI, México, 179, N. 51, s. f.

⁴⁸ Inventario de bienes de Matías de Salcedo, 18-VII-1622, AGI, México, 260, N. 177, f. 456r.

⁴⁹ Inventario de bienes de Bernardino de Ceballos, 16-VII-1622, AGI, México, 260, N. 54, f. 139v, señalado en PRIETO USTIO, 2020.

⁵⁰ Inventario de bienes de Diego de Alarcón Maldonado, Antequera (Oaxaca), 7-VIII-1622, AGI, México, 260, N. 6, f. 15r, señalado en PRIETO USTIO, 2020.

El tercero de los funcionarios es Manuel Francisco de Gauna, alcalde mayor de Xalatzingo, en cuyo inventario señala “tres escritorios del Japón y dos baúles de lo mismo y uno de concha de tortuga guarnecida de plata”,⁵¹ que junto a once cuadros, todo costaba trescientos cincuenta pesos. Las piezas de mobiliario destinadas al almacenaje y al apoyo de la escritura como armarios, baúles, cajas, escritorios o escribanías ejecutadas en el país del sol naciente tuvieron mucha fama desde el comienzo de las relaciones comerciales a través del Pacífico, tanto en América como en Europa, gracias a la calidad de sus maderas, los apurados acabados que realizaban los artesanos nipones y el lujo que confería la incrustación de elementos como el marfil, el nácar o la plata tanto de manera funcional (cerraduras, bisagras...) como meramente decorativas. La existencia de esta tipología de muebles fue muy habitual en los hogares de las élites europeas y americanas, incluidos monarcas, nobles y religiosos, como atestiguan los inventarios de bienes desde el siglo XVI al XVIII.⁵²

4. CONCLUSIONES

Para finalizar esta aproximación en torno al coleccionismo de objetos asiáticos en el ámbito novohispano en la década de 1620 gracias a los testimonios de los inventarios de bienes de varios funcionarios vinculados a la Audiencia de México, hemos analizado un total de once documentos pertenecientes a un gobernador, un corregidor, un protomédico, tres alcaldes mayores y cinco escribanos, radicados la gran mayoría en la Ciudad de México.

Como suele ocurrir en este tipo de documentación, hay casos en los que los datos al respecto de piezas artísticas no son completos, es decir, no se señala el total de piezas, técnica de ejecución, temática de representación, dimensiones, autorías o procedencia, lo que en ocasiones puede dificultar que se pueda hacer una visión completa. En esta coyuntura, las obras asiáticas que hemos podido contabilizar son un conjunto de cincuenta y seis.

Los objetos más populares fueron los cojines y almohadas de la China –treinta y un ejemplos– las piezas textiles de ajuar de dormitorio –ocho ejemplos en tipologías como sobrecamas de Damasco, bordadas o pabellones, procedentes estos de la China y de la India– las colgaduras y doseles –de seda o tafetán, se mencionan ocho ejemplares, de los cuales uno, estaba conformado por dieciocho piezas-, así como las esculturas de eboraria con iconografías religiosas –tres figuras– y muebles del Japón, tres escritorios y tres baúles.

Estas referencias nos ayudan, junto a las recogidas en las diversas publicaciones señaladas a lo largo del texto, a conocer la cotidianeidad de las élites novohispanas

⁵¹ Inventario de bienes de Manuel Francisco de Gauna, 18-VII-1622, AGI, México, 260, N. 83, f. 219v.

⁵² CURIEL MÉNDEZ, 2013; ETE, 2014; MACHUCA CHÁVEZ, 2012; PRIETO USTIO, 2019; RUIZ GUTIÉRREZ, 2004.

en las primeras décadas del siglo XVII gracias al conocimiento de la conformación de sus ajuares domésticos, así como el aprecio por determinados objetos y la procedencia de los mismos, configurando la cultura material del momento.

Queremos poner de manifiesto el relevante papel que desempeñaron las rutas comerciales oceánicas –la Carrera de Indias y el Galeón de Manila– no sólo en el aspecto económico, sino que gracias a su desarrollo, pudieron compartirse y asimilarse modelos, iconografías, técnicas y soportes en dentro del campo artístico, los cuales generaron un gusto estético globalizado, ya que por ejemplo, lienzos pintados en Flandes eran habituales en residencias de Madrid, Cuzco o Manila, los marfiles filipinos formaban parte de hogares y espacios religiosos de Ciudad de México o Valladolid, o la iconografía guadalupana concebida en México, se pudo contemplar frecuentemente en ciudades como Sevilla, Lisboa o Guam.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguiló Alonso, María Paz, “Aproximaciones al estudio del mueble novohispano en España”, en V.V.A.A, *El mueble del siglo XVIII: Nuevas aportaciones a su estudio*, Barcelona, Ayuntamiento de Barcelona, 2008, pp. 19-32
- Álcala, Luisa Elena, “¿Pues para qué son los papeles...?” Imágenes y devociones novohispanas en los siglos XVII y XVIII, *Tiempos de América: Revista de historia, cultura y territorio*, Castellón, 1997, nº. 1, pp. 43-56.
- Andújar Castillo, Francisco, Feros Carrasco, Antonio y Ponce Leiva, Pilar, “Corrupción y mecanismos de control en la Monarquía Hispánica. Una revisión crítica”, *Tiempos modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, Madrid, 2017, vol. 8, n. 35, pp. 284-311.
- Arenas Frutos, Isabel y Pazos Pazos, María Luisa J., “Una estirpe lepera en México: Baltasar Rodríguez de los Ríos y sus primeros descendientes”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, [en línea], 2009.
- Baena Zapatero, Alberto: “Apuntes sobre la elaboración de biombos en la Nueva España”, *Archivo español de Arte*, Madrid, abril-junio 2015, LXXXVIII, número 350, pp. 173-188.
- Belda Plans, Juan, “Reforma católica y Reforma protestante. Su incidencia cultural”, *Hipogrifo: Revista de Literatura y Cultura del Siglo de Oro*, Pamplona, 2019, vol. 7, nº 2, pp. 333-347.
- Blanco, Mercedes, “Lienzo de Flandes. Las soledades y el paisaje pictórico”, en García de Enterria, María Cruz y Cordon Mesa, Alicia, *Actas del IV Congreso Internacional de la Asociación Internacional Siglo de Oro (AISO)*, Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá, 1998, pp. 263-274.
- Bravo Guerreira, M^a Concepción, “La religiosidad popular en las sociedades virreinales de las Indias Españolas”, *Memoria y Civilización*, Pamplona, 2007, número 10, pp.7-37.

- Büschges, Christian, “¿Absolutismo virreinal? La administración del marqués de Gelves revisada (Nueva España, 1621-1624)”, en Dubet, Anne y Ruiz Ibáñez, José Javier, *Las monarquías española y francesa (siglos XVI-XVIII): ¿dos modelos políticos?*, Madrid, Casa de Velázquez, 2010, pp. 31-44.
- Castelló Yturbide, Teresa, *The Art of Featherwork in Mexico*, México, Fomento Cultural Banamex, A. C., 199.
- Curiel Méndez, Gustavo, “De primores, curiosidades y maravillas del Oriente”, en Fernández Torres, Antonio y Sánchez de Mora, Antonio, *Pacífico, España y la aventura de la Mar del Sur*, Sevilla, Archivo General de Indias, 2013, pp. 275-293.
- De Morga, Antonio, *Sucesos de las Islas Filipinas*, México, Fondo de Cultura Económica, 2007, pp. 286-287.
- Eduardo Franco, José, Ruiz Rodríguez, José Ignacio, Leite de Abreu, Jose Paulo, Cieszyńska, Béata, *Concilio de Trento: innovar en la tradición, historia, teología y proyección*, Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá, Servicio de Publicaciones, 2016
- Egido Fernández, María Cristina, “Léxico de la esclavitud en documentación americana: relaciones de bienes (siglos XVII-XVIII)”, *Revista Internacional de Lingüística Iberoamericana (RILI)*, Madrid, 2012, pp. 27-47.
- Egido Fernández, María Cristina, “Léxico cotidiano en la América colonial: vestimenta femenina y joyas que la adornan”, en *Actas del X Congreso Internacional de Historia de la Lengua Española*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 2018, pp. 1929-1948.
- Estella Marcos, Margarita, “Algunos relieves en marfil hispano-filipinos y sus posibles fuentes de inspiración”, *Archivo español de arte*, Madrid, 1970, Tomo 43, N° 170, pp. 151-180.
- Estella Marcos, Margarita, “Tráfico artístico entre Filipinas y España, vía Acapulco”, en Solano Pérez-Lila, Francisco de Paula, Rodao García, Florentino y Togores Sánchez, Luis Eugenio, *Extremo Oriente Ibérico: investigaciones históricas, metodología y estado de la cuestión*, Madrid, AECID y CSIC, 1989, pp. 593-606.
- Estella Marcos, Margarita, “Vírgenes de marfil hispanofilipinas”, *Archivo español de arte*, Madrid, 1967, tomo 40, N° 160, pp. 333-358.
- Estella Marcos, Margarita, *La escultura barroca de marfil en España: las escuelas europeas y las coloniales*, Madrid, Centro Superior de Investigaciones Científicas, 1984.
- Ette, Ottmar, “Muebles móviles y pintura en movimiento: los biombos y las fronteras ajustables de lo transareal”, *Iberoamericana. América Latina, España, Portugal: Ensayos sobre letras, historia y sociedad. Notas. Reseñas iberoamericanas*, Berlín, 2014, vol. 14, n° 54, 2014, pp. 85-95.
- Gasch-Tomás, José Luis, *The Atlantic World and the Manila Galleons: Circulation, Market, and Consumption of Asian Goods in the Spanish Empire, 1565-1650*, Leiden, Brill, 2018.
- Gil, Juan, “El primer tornaviaje”, en Bernabéu Albert, Salvador, *La nao de China, 1565-1815: navegación, comercio e intercambios culturales*, Sevilla, Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones, 2013, pp. 25-64
- Gonzalbo Aizpuru, Pilar, “De la penuria y el lujo en la Nueva España. Siglos XVI-XVIII”, *Revista De Indias*, Madrid, 1996, vol. 56, n° 206, pp. 49-75.

- González Fuertes, Manuel Amador y Negro del Cerro, Fernando, “Mecanismos de control de la corrupción bajo Felipe IV: los inventarios de ministros (1622-1655). Una primera aproximación”, *Tiempos modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, Madrid, 2017, vol. 8, n.º. 35, pp. 432-460.
- Hidalgo Nuchera, Patricio, “Quitas, vacaciones y salarios sin asistencia como soluciones al problema de los beneméritos novohispanos”, *Estudios de Historia Novohispana*, México, enero-junio 2016, vol. 54, pp. 74-91.
- Jarquín Ortega, María Teresa y González Reyes, Gerardo, *Santos, devociones e identidades en el centro de México, siglos XVI-XX*, México, El Colegio Mexiquense, 2018.
- Jones, Martin D. W., *La Contrarreforma: religión y sociedad en la Europa moderna*, Madrid, Akal, 2003.
- Machuca Chávez, Paulina, “De porcelanas chinas y otros menesteres. Cultura material de origen asiático en Colima, siglos XVI-XVII”, *Relaciones: Estudios de historia y sociedad*, Zamora, 2012, vol. 33, n.º. 131, pp. 77-134.
- Manrique Figueroa, César, “Bibliotecas de funcionarios reales novohispanos de la primera mitad del siglo XVII”, *Boletín del Instituto de Investigaciones Bibliográficas*, México, 2016, vol. 19, n.º. 1-2, pp.57-93.
- Martínez Hernández, Gerardo, “¿Protomédico o Protomedicato? Jerónimo de Herrera y la controversia en torno a la instauración del Tribunal del Protomedicato en la Nueva España. 1620-1622”, *Historia Mexicana*, México, abril-junio 2018, vo. 67, n.º. 4 (268), pp. 1811-1872.
- Martínez Rojas, Francisco Juan, “Trento: encrucijada de reformas”, *Studia philologica valentina*, Valencia, 2007, número 10, pp. 201-239.
- Morales, Alfredo J., “Un San Jerónimo de arte plumaria en el convento de San José de Sevilla”, *Laboratorio de Arte*, Sevilla, 2012, n.º. 24, fascículo 1, pp. 215-224.
- O’Gorman, Edmundo y Novo, Salvador, *Guía de las Actas de Cabildo de la Ciudad de México, siglo XVI*, México Fondo De Cultura Económica, 1970.
- Pazos Pazos, María Luisa J. y Sarabia Viejo, María Justina, “Orden y delincuencia. Los alguaciles de las ciudades novohispanas, siglos XVI-XVII”, en Rey Tristán, Eduardo y Calvo Gutiérrez, Patricia, *200 años de Iberoamérica (1810-2010): Congreso Internacional: Actas del XIV Encuentro de Latioamericanistas Españoles*. Santiago de Compostela, Universidade de Santiago, 2010, pp. 684-697.
- Peña, José Felipe de la, *Oligarquía y propiedad en Nueva España, 1550-1624*, Ciudad de México, Fondo de Cultura Económica, 1983.
- Peralta Peralta, Marco Antonio, “La cultura barroca del lujo y comodidad en la casa-habitación en la Villa de Toluca durante el siglo XVII”, *Contribuciones desde Coatepec*, México, enero-junio 2012, n.º. 22, pp. 43-67.
- Prieto Ustio, Ester, “Coleccionismo transatlántico. Los bienes artísticos del virrey Luis de Velasco y Castilla”, en Sazatornil Ruiz, Luis y Urquizar Herrera, Antonio, *Arte, ciudad y culturas nobiliarias en España (siglos XV-XIX)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2019, pp. 176-187.

- Prieto Ustio, Ester, “Los vínculos entre la sociedad novohispana y el arte. Coleccionismo en la década de 1620”, *Naveg@mérica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas* [en línea], 2020.
- Quiles García, Fernando, *Sevilla y América en el Barroco*, Sevilla, Bosque de Palabras, 2009.
- Ragon, Pierre, “Los santos patronos de las ciudades del México central (siglos XVI y XVII)”, *Historia Mexicana*, México, octubre-diciembre 2002, vol. LII, n.º 2, pp. 361-389.
- Ramírez Garayzar, Amalia, “Los textiles de urdimbres reservadas: transferencia de un saber técnico a partir del galeón de Manila”, en OLVEDA, Jaime (coordinador), *Relaciones intercoloniales. Nueva España y Filipinas*, Zapopán, El Colegio de Jalisco, 2017, pp. 207-220.
- Ramírez Herrera, Juliana, “Conversion and Conservation: Mexica Featherwork, the Miraculous and Early Modern European Practices of Collecting”, *Estudios de Cultura Náhuatl*, México, enero-junio de 2017, n.º 53, pp. 205-239.
- Reyes, Juan Carlos, *Por mandato de su Majestad: inventarios de bienes de autoridades de Colima, 1622*, Colima, Gobierno del Estado de Colima y Secretaría de Cultura, 2000.
- Romero Sánchez, Guadalupe, “El jiennense Lorenzo de Terrones, oidor de la Real Audiencia de Nueva Granada y de la Audiencia de México”, *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, Jaén, julio-diciembre, 2013, n.º 208, pp. 253-272.
- Rubial García, Antonio y Bieňko de Peralta, Doris, “La más amada de Cristo. Iconografía y culto de santa Gertrudis la Magna en la Nueva España”, *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, México, 2003, vol. XXV, n.º 83, pp. 5-54.
- Rubial García, Antonio, “La formación de una nueva sensibilidad religiosa en el paso a la modernidad. Nueva España entre los siglos XVII y XVIII” *Romance Notes*, Raleigh, 2016, vol. 56, n.º 3, pp. 433-442.
- Ruiz Gomar, Rogelio, “Los santos y su devoción en la Nueva España”, *Revista de la Universidad de México*, México, noviembre 1993, n.º 514, pp. 4-9.
- Ruiz Gutiérrez, Ana, “A través del Galeón de Manila: intercambio artístico entre Japón y Nueva España”, *Instituto de Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Estudios Extranjeros de Kyoto*, Kioto, 2016, vol. 16, pp. 47-74.
- Ruiz Gutiérrez, Ana, “Legados artísticos registrados en la ruta del Galeón de Manila” en Truchuelo García, Susana, *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*, Ordizia: Ayuntamiento de Ordizia, 2009, pp. 587-604.
- Ruiz Gutiérrez, Ana, “Los marfiles hispanofilipinos”, *Granada, Cuadernos de arte de la Universidad de Granada*, Granada, 2007, n.º 38, pp. 291-304.
- Ruiz Gutiérrez, Ana, “Marfiles hispano-filipinos: protagonistas en el intercambio cultural de la Nao de China”, en BERNABÉU ALBERT, Salvador, *La nao de China, 1565-1815: navegación, comercio e intercambios culturales*, Sevilla, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2013, pp. 183-212.
- Ruiz Gutiérrez, Ana, “Transculturación del arte filipino”, en Delisau Jorge, María de los Ángeles, Rodríguez Padilla, Marta, Pueyo Abril, Francisco Javier, *La multiculturalidad en las Artes y en la Arquitectura: XVI Congreso Nacional de Historia del Arte, Las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, Anroart Ediciones, vol. 1, 2006, pp. 457-464.

- Ruiz Gutiérrez, Ana, *El tráfico artístico ente España y Filipinas (1565-1815)*, tesis doctoral, Granda, Universidad de Granada, 2004.
- Russo, Alessandra, “El encuentro de dos mundos artísticos en el arte plumario mexicano del Siglo XVI”, *Prohistoria: historia, políticas de la historia*, Rosario, 1998, n.º. 2, pp. 63-91.
- Russo, Alessandra, Wolf, Gerhard y Fane, Diana, *El vuelo de las imágenes. Arte plumario en México y Europa*, México, Museo Nacional de Arte, 2011.
- Sánchez-Cid, Francisco Javier, *La familia del dramaturgo Felipe Godinez: Un clan judioconverso en la época de la Contrarreforma*, Huelva, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Huelva, 2016.
- Sanz, M^a Jesús y Dabrio, M^a Teresa, “Inventarios artísticos sevillanos del siglo XVIII. Relación de obras artísticas”, *Archivo Hispalense*, Sevilla, 1974, n.º. 176, pp. 89-150.
- Schell Hoberman, Louisa, *Mexico's Merchant Elite, 1590-1660: Silver, State, and Society*, Durham, Duke University Press, 1991.

ORDENANZAS PARA DOCTRINEROS DOMINICOS EN CARTAGENA DE INDIAS, 1675

Julián Ruiz Rivera
Universidad de Sevilla
jbruiz@us.es

Fue evidente desde el comienzo de la colonización que si se quería cumplir con el mandato papal, los encomenderos, a quienes se habían asignado las poblaciones aborígenes, no se hallaban en condiciones de cumplir con aquella misión de instruir y evangelizar en la fe, que esa misión debía correr de cuenta de los evangelizadores, que en buena parte coincidieron con los portadores de la contrarreforma, los frailes en un principio. Las Leyes de Burgos contemplaban servirse de los pocos clérigos existentes y sus ayudantes o pajes, para instruir a la comunidad en aprender las oraciones. Más tarde se aprobaron las Ordenanzas de Granada en 1526 y más extensas y completas las Ordenanzas de Poblamiento de 1573. La *Recopilación* recoge algunas de las medidas que se dictaron con carácter general en el título XII del libro I.

1. LA PROVINCIA DE CARTAGENA DE INDIAS

¿Qué ocurría en el territorio de la provincia de Cartagena en la que iban a producirse esas ordenanzas para la orden dominica, que fue muy dominante? El mayor obstáculo que hallaron los colonizadores españoles fue la población dispersa. No extraña, por tanto, que ahí encontraran obstáculos para el entendimiento, pues la dispersión dificultaba el control de las poblaciones, tanto económico y fiscal, como educativo, religioso y social. Los primeros atisbos de medidas sobre doctrinas se deben al

visitador Melchor Pérez de Arteaga, que ha estudiado pormenorizadamente M^a Carmen Borrego Plá.¹ Como en 1560 había todavía pocos clérigos, dispuso que los existentes se repartieran varios pueblos cada uno, haciéndoles ir de uno a otro a lo largo del año, prohibiéndoles cobrar por la administración de los sacramentos, que para eso les pagaban los encomenderos el estipendio de doctrina, consistente en 150 pesos anuales y cuatro botijas de vino para la celebración de la Misa. Para el sustento del doctrinero estableció una tasa semanal bien de aves de corral, bien de pescado en los pueblos de la costa. Ahora bien, la población recibía muy poca instrucción por la falta de sacerdotes y por permanecer escaso tiempo en cada pueblo. En 1587 se envió una real cédula que insinuaba el traspaso de las encomiendas a la Real Corona para evitar los abusos a medida que fueran vacando, y evitar que los doctrineros pidieran a los indios gallinas, huevos, maíz o yuca por enseñarlos y administrarles los santos sacramentos.²

El presidente Dr. Antonio González elaboró unas ordenanzas breves, que se fijaron sobre todo en acotar la figura del mayordomo, que se había transformado en el mayor peligro al haber asumido poder como encomendero, mucho más peligroso porque residía entre los indios. Sobre doctrineros apenas sugería la necesidad de que hubiera uno en cada pueblo y ordenaba al obispo castigar a los doctrineros que traficaran con los indios o los obligaran a cargar a sus espaldas.³

No fue hasta la visita de Juan de Villabona a comienzos de la segunda década del siglo XVII cuando ese juez visitador abordó en serio el asunto de las doctrinas, no tanto de los doctrineros, aunque inevitablemente también. Hasta entonces la agrupación de pueblos había sido más teórica que real, pues la desaparición de no pocos había sobrevenido como consecuencia de la pérdida galopante de habitantes por natural extinción. Villabona libró una lucha encarnizada con autoridades civiles y religiosas para lograr que todos los indios tuvieran doctrina todo el año y eso sólo podía lograrse disminuyendo el número de pueblos, es decir, reuniendo varios pueblos en uno. De esta forma en el partido de Tolú quedaron 6 doctrinas o pueblos de agregación y en el de Tierradentro o Cartagena trece doctrinas. El móvil del juez Villabona fue fundamentalmente religioso, para que no estuvieran privados del sacerdote la mitad del año o gran parte, si el doctrinero tenía que ir de pueblo en pueblo, que les servía de excusa para vivir en la ciudad. La confrontación fue tan dura que la Corona detuvo por un tiempo el proceso de las agregaciones, que conllevaba duras medidas para el desarraigo, hasta llegar a veces a quemar los campos y las chozas, aparte de las dificultades de adaptación en los nuevos emplazamientos, tierras y la convivencia con desconocidos.

¹ BORREGO PLÁ, 1983, p. 451.

² Papeles en razón de lo que se ha hecho contra los doctrineros y de lo que nuevamente ha hecho el Obispo, Cartagena de Indias, 20-XI-163 AGI, Santa Fe, 39, R. 5, N. 52 (imagen 1921).

³ *Ibidem*, pp. 229-233; RUIZ RIVERA, 1994, pp. 3-9; G. LUNA, 1993, p. 165.

No todo, sin embargo, era responsabilidad de los doctrineros, cuando los superiores de la orden los sometían a estrecheces económicas al exigirles parte de su salario para financiar los conventos de la provincia, con lo que en la práctica los forzaban a acudir a otros métodos ilegales para poder sobrevivir:

los preladados tienen impuestas colectas o procuraciones en él, demás de las que llevan de los conventos de esta provincia, y de dieciocho pesos que tiene cada mes el doctrinero en ese partido que he visitado [Tolú], que son religiosos de Santo Domingo, le quitan más de los doce... por manera que no les queda congrua sustentación ... de que por ventura han nacido y nacen los excesos grandes que he hallado de tratar y contratar y rescatar los religiosos y eclesiásticos y ser peores para los indios que los encomenderos sirviéndose de ellos como de esclavos en sacarles bálsamos, aceites, pita y otros excesos dignos de graves castigos y reformatión.⁴

Un lustro antes, en 1605, había pasado por Cartagena el Padre Diego de Torres Bollo, S. J., pieza muy fundamental en la creación de las misiones jesuíticas del Paraguay y América del Sur, quien puso de manifiesto este gran desajuste entre las doctrinas y los conventos, ya que los frailes conventuales pensaban que sus compañeros, que vivían en doctrinas sin la obediencia y con libertad económica, debían ayudar a mejorar la pobreza de los conventos. El método misionero era este:

van poniendo en cada Doctrina dos frailes, uno lengua, que por ser esta tan dificultosa los que la saben son criollos y mozos, y otro viejo, ejemplar, por superior, mandándoles que no lleven cosa alguna a los Indios por sacramentarlos, pero para que esto dure y se entable en las demás doctrinas es muy conveniente que V. M. mande no se les tomen ochenta pesos que cada una da a los conventos de españoles, que es casi imposible sustentarse dos religiosos en cada doctrina.⁵

El largo informe del visitador Villabona toca todos los aspectos de la vida en los pueblos. Su mira principal se fijó en incorporar a los habitantes a la fe y las prácticas sacramentales, que no era otro fin que el mandato papal. Como a su juicio nada se había hecho hasta entonces en esa dirección en aquel territorio, se atrevió a proponer y llevar a efecto la concentración de pueblos, agregando en Tolú 35 repartimientos en 6 doctrinas, es decir, seis pueblos ya existentes, de forma que pudieran tener enseñanza y prácticas religiosas durante todo el año. En este contexto se explica que en las 82 ordenanzas que elaboró para los indios de Cartagena, el primer apartado de 16 capítulos trate de los doctrineros pues tal era la importancia que los atribuía.

La formulación de los capítulos de ordenanza son breves y precisos, además de claros y concretos, tanto en disposiciones positivas como en prohibiciones. Las obligaciones están separadas por una serie de prohibiciones, todas de carácter realista. Entre las primeras, las relacionadas con los fieles, los lugares de culto, la enseñanza, llevar libros parroquiales, residir y velar por las costumbres, como diversiones y vestidos. Las prohibiciones afectan al comercio, a apoderarse de bienes de los indios,

⁴ Ibidem, pp. 164-165.

⁵ Carta del P. Diego de Torres, S. J. a S. M., Santa Fe, 18-I-1606, AGI, Santa Fe, 242.

ocuparlos en trabajos y castigarlos. Un primer roce cultural se atisba en las dos últimas ordenanzas al hablar de cantos y bailes honestos y en vestir a la usanza española y cristiana, pues en una tierra caliente y entre una población muy poco instruida por el propio descuido de las autoridades, con dificultad entenderían los nativos esas sutilezas. El visitador podía tenerlo claro en su mente porque había visto otros mundos pero no se les podía pedir lo mismo a los indios. Villabona dio una gran importancia a lo religioso, pero da la impresión que lo concebía bajo un modelo muy español y sin amoldar a la realidad cartagenera.”⁶ No hay que olvidar que apenas llevaba un año en el territorio cuando recibió la asignación de visitar la provincia de Cartagena junto con las de Santa Marta y Antioquia.

2. EL GOBERNADOR FRANCISCO DE MURGA FRENTE A LA IGLESIA

Estas ordenanzas permanecieron y a ellas se ajustaron los gobernadores. Francisco de Murga, por ejemplo, hombre de principios, que no estaba dispuesto a sacrificarlos por contemporizar con vecinos civiles o eclesiásticos, abordó todos los temas con rigor, tanto los materiales de la real hacienda o del comercio, como los espirituales de la doctrina y la evangelización, sin importarle enfrentarse al obispo o a los doctrineros, de los que tenía una idea muy negativa. Mantenía ideas contundentes que le llevaban a defender el fin de las encomiendas y su sustitución por pensiones. Leyes sí, pero sobran leyes. Para él sólo se necesitaban dos: primera, pagar a los indios su trabajo y, segunda, curarlos en sus enfermedades. Con estas dos medidas se pararía su decrecimiento y lograrían recuperarse. Su juicio de los doctrineros es duro:

por haber hecho lo que V. Magd. me manda, dice el Obispo que también quiero gobernar su obispado y las Religiones, que las persigo y desprecio y han hecho particulares juntas en su casa para tratar de hacer una gran demostración y la que conviene hagan es mejorar costumbres los dichos Doctrineros, que es cosa lastimosísima lo que pasa y peor que se quiera sustentar viendo tan a los ojos las miserias que padecen estos pobres y que no haya quien vuelva por ellos.⁷

No por casualidad le tocó al gobernador Murga reunir una gran junta de autoridades seculares y eclesiásticas para debatir y resolver el asunto del servicio personal⁸. Con los doctrineros no pasó de largo, sino que los examinó, como decía antes, a la luz de las ordenanzas de Villabona. Pinta la situación con trazos tan absolutos que parece que todos los doctrineros hubieran caído en prácticas ilícitas de extorsión, pero puede que ese fuera su estilo de describirlo más que precisión histórica. Por ejemplo, la ordenanza 2ª de Villabona introducía la figura de un joven listo como fiscal, con el fin de reunir a la gente para la enseñanza de la doctrina y para ayudar al doctrinero

⁶ RUIZ RIVERA, 1998a, pp. 629-630.

⁷ Francisco de Murga a S.M., Cartagena de Indias, 20-XI-1631, AGI, Santa Fe, 39, R. 5, N. 52.

⁸ RUIZ RIVERA, 1998b, pp. 33-64.

en los entierros a cambio de no pagar tributo. Sin embargo, "el tal fiscal le tiene como esclavo suyo, ocupándole en monterías, pesquerías y en que le recojan gallinas, pollos, huevos y otros ministerios de su casa y en que sirva de verdugo para castigar los indios que no acuden con puntualidad al servicio del dicho doctrinero dando por color la capa de religión." La ordenanza 4ª ordenaba que no recibieran dádiva alguna de los indios por la administración de los sacramentos o por los entierros. Muy al contrario, "llevan por los casamientos cuatro gallinas y por los bautismos dos y por los entierros les quitan todo lo que el indio o india tienen y lo que peor es que, aunque ellos se hallen ausentes al tiempo de sus muertes, lo llevan como si hubiesen estado presentes." Y las ofrendas se las exigían con mucho rigor. En contra de la ordenanza 7ª comerciaban con los indios y recibían lo que les daban "y algunos doctrineros por mano de sus negros y negras venden a los miserables indios en trueco de sus aves, lechones y otros géneros, cañamazo, vino, tabaco, pan, pasteles y así otras menudencias." La ordenanza 8ª mandaba no quitar los bienes a los difuntos, aunque fuera con la excusa de decirles Misas y, sin embargo, los doctrineros se creen los herederos naturales, aunque haya herederos familiares. La ordenanza 10ª prohibía castigarlos y lo hacían no por faltar a la doctrina sino por no acudir a los servicios para el doctrinero. La ordenanza 11ª les prohibía ausentarse de los pueblos sin permiso y sin dejar un sustituto, pero se marchaban de unos pueblos a otros y, sobre todo, a la ciudad a vender los productos acopiados por los pobres indios. La ordenanza 14ª señala el estipendio en 50 fanegas de maíz y 280 pesos de plata para que no tuviera el doctrinero que echar mano de otra cosa. No lo cumplían. La ordenanza 36ª prohibía vender pan o vino en las poblaciones y "hay doctrineros que tienen su cocina hecha pulpería, donde sus negras por su orden y para él venden pan y vino, pasteles y tabaco y cañamazo... y que los indios lo compran por tenerlos gratos." Otras ordenanzas permitían tener dos indias solteras –sin familia a que atender– para hacer el pan y cocinar y un indio monteador para el sustento del doctrinero, pero los ocupaban en otras cosas, incluso estando a las órdenes de los negros y negras, en barrer, regar la casa o ir por agua.

¿Cómo se había llegado a estos extremos? Los encomenderos tenían prohibido visitar los pueblos de su encomienda más de dos veces al año por ocho días únicamente. A los mayordomos les había atado en corto el Dr. González con sus ordenanzas, oficio que ya no les resultaba atractivo. Así que en los pueblos sólo habían quedado los doctrineros como amos absolutos de la vida material y espiritual de sus habitantes:

con que se hicieron los dueños absolutos de los naturales castigándoles cosas leves y amedrentándoles de manera que hoy les están sujetos como si fueran sus propios dueños sin reconocer otros en lo espiritual y temporal y con esto inventaron las granjerías diabólicas que hoy usan, como el hacer rozas de maíz, criar y fundar hatos de vacas y de ganado de cerda, ocupar los indios en hacer canoas, en sacar, hilar y beneficiar pita y algodón, hacer monterías de manteca de manatí, hicoteas, carne de monte, sacar miel de

abejas y cera y pesquerías demás de los rescates que con ellos hacen de gallinas, pollos, huevos, puercos, animales de monte y otras cosas, como queda dicho.⁹

El gobernador Murga menciona en concreto a los prelados de la orden de Santo Domingo para que moderen a sus doctrineros, pues les había incautado cartas y géneros de pita y otros productos que guardaban en su casa.¹⁰ Había doctrineros que vestían más ricamente que los canónigos de Toledo y llevaban varios esclavos en su compañía vestidos de librea. Alguno en cosa de diez años había acumulado más de 16 000 pesos. Lo difícil es saber cuántos incurrierán en estas conductas. Lo cierto es que la junta que reunió en 1633 se halló tan dividida que el gobernador no vio manera de acabar con el servicio personal.¹¹ No obstante, el Consejo siguió recomendando

el fin de las vejaciones, molestias y daños que reciben y padecen los indios de esas provincias por la codicia y ambición de los corregidores y doctrineros que los gobiernan y doctrinan ... me ha parecido volvéroslo a encargar (como lo hago) para que cumpliendo con vuestra obligación proveáis por lo que os toca lo conveniente para que cesen y se desarraiguen enteramente los daños que padecen los dichos indios.¹²

Con una década de diferencia el teniente de gobernador, licenciado Lope de Cevallos Barreda volvía a situar a los doctrineros en el centro de la polémica, demostrando que el obispo había practicado una restricción mental para no hablar de ellos:

considerando las muchas y repetidas cédulas de V. Magd. en que tan afectuosamente nos encarga la tutela y amparo de estos miserables y hallándolos hechos más que esclavos de los doctrineros y que con sus crueldades los tenían a ellos y a sus mujeres e hijos ocupados de día y de noche en hacer rozas y sementeras de maíz, guardándoles y criándoles muy crecidas manadas de ganado de cerda, sacándoles en los montes pita y algodón, trayéndolos descalzos y desnudos, tejiéndoles hamacas y chinchorros para vender, hasta alpargatas y otras cosas y haciendo esteras, guantes, calcetas, hilando pita y algodón y en otras ocupaciones ... trayéndolo todo a vender a esta ciudad en tiempo de armadas y en otras ocasiones remitiendo las mil o dos mil cabezas de ganado de cerda cada año a pesar en la carnicería y trayendo a los pobres indios cargados de pollos y gallinas y otras cosas sobre sus hombros a esta ciudad quince y veinte leguas de distancia y volviéndolos con otras cargas haciéndolos cargueros como si fuesen mulas o caballos pasando ríos o recibiendo aguas sobre sus cuerpos viniendo sudados de que han resultado muchas muertes y haberse ahogado algunos sin que en esto haya habido enmienda ni castigo.¹³

El teniente de gobernador Cevallos pronunció una serie de sentencias condenatorias contra encomenderos, administradores y doctrineros por los abusos cometidos.

⁹ Papeles en razón de lo que se ha hecho contra los doctrineros, Cartagena de Indias, 20-XI-1631, AGI, Santa Fe, 39, R. 5, N. 52 (imágenes 174-180).

¹⁰ Gobernador Murga a S.M., Cartagena de Indias, 16-I-1631, AGI, Santa Fe, 39, R. 5, N. 38 (imagen 2). Todas las citas anteriores están tomadas de aquí.

¹¹ RUIZ RIVERA, 1998b, p. 63.

¹² Autos de la junta reunida por el gobernador Murga, Cartagena de Indias, 2-XII-1633/2-X-1634, AGI, Santa Fe, 39, R. 5, N. 77 (imagen 105).

¹³ RUIZ RIVERA, 2001, p. 13.

Todo lo atribuyó a la desenfrenada codicia que hacía olvidar las obligaciones de enseñar y evangelizar de suerte que después de veinte años los jóvenes no sabían persignarse ni rezar el Padrenuestro, porque el doctrinero los ocupaba en sus granjerías en el pueblo de San Andrés que lo formaban también Pinchorroy y Chinú, perteneciente a Dña. Ana de Fuentes y D. Pedro de Ávalos, su marido, “que tiene seis caciques separados, cuya doctrina es de religiosos dominicos, que en estos reina más la codicia.”¹⁴ Pero muestra tal animadversión que le vuelve sospechoso al hablar de los abusos, al menos de generalizarlos puesto que sólo había visitado dos encomiendas, San Andrés y Tubará. El doctrinero de San Andrés confesó que no había ido a la doctrina a domar potros, sino a ganar plata.¹⁵ En Tubará el cura doctrinero Andrés de Torres recibió acusaciones gravísimas que debieron motivar la visita del oidor Jacinto de Vargas Campuzano y por parte de la orden dominica las Ordenanzas de Doctrineros.

Coincidiendo con la visita el protector general de los naturales., Lorenzo de Aponte, envió un escrito al gobernador en el que denunció los abusos del doctrinero una vez más, relativos a obligarlos a trabajar para él incluso a los jubilados, a hacer ofrendas, a transportar cargas muy pesadas a hombros hasta la ciudad de Cartagena y desde ella a los pueblos por caminos a veces intransitables, a proporcionar hasta diez o doce hombres y mujeres de servicio en la casa del cura sin pagarles más que una miseria, a exigir paga por administrar los sacramentos y a venderles a ellos al precio que quieren cerdos y aves. Con eso obedecía las ordenanzas y tranquilizaba su conciencia.¹⁶ No quedó ahí, sino que denunció al visitador Vargas Campuzano por haber abandonado la visita por la llegada de los galeones y encargar que la continuara en el partido de Tierradentro al capitán Diego de Olivares, que no puso ningún remedio. Dos noticias concretas aporta el protector Aponte: el doctrinero de Tolú Viejo, José Ortiz de Novoa, tenía muy oprimidos a los naturales, como denunció al visitador, y el Dr. Mario Betancur, doctrinero de Sanpués, tenía en el pueblo a una familia dilatada que, pese a su petición de que se fueran, no se llevó a efecto.¹⁷

3. LAS ORDENANZAS PARA DOCTRINEROS DOMINICOS

Las Ordenanzas elaboradas por Fr. Francisco Núñez, O. P., maestro en Teología, juez ordinario de la Inquisición de Cartagena por el obispado de Santa Marta y Prior Provincial de la Orden tras visitar las doctrinas llegaban un poco tarde. Hubieran tenido mucho mayor sentido un siglo antes cuando los dominicos se repartían más de

¹⁴ Lope de Cevallos Barreda a S.M., Cartagena de Indias, 31-V-1661, AGI, Escribanía de Cámara, 644A, f. 33.

¹⁵ RUIZ RIVERA, 1996, p. 173.

¹⁶ Petición del protector Lorenzo de Aponte al visitador Vargas Campuzano, San Andrés, 8-II-1675, AGI, Escribanía de Cámara, 644A, ff. 47-48v.

¹⁷ Lorenzo de Aponte a S.M., Cartagena de Indias, 18-XI-1675, AGI, Santa Fe, 59, N. 6 (imágenes 257-260).

la mitad de las doctrinas. Para 1675 apenas regentaban cuatro, la quinta parte: en San Andrés fray Pedro Martínez del Olmo, en Morroa y anejos fray Juan Pacheco, en Uziacurí y Media Granada fray Juan de Ahumada y en Malambo fray Bartolomé Polo del Águila. Claro que un siglo antes no se daban las circunstancias de rivalizar los doctrineros con los encomenderos en el control laboral de los indígenas.

Lo primero que salta a la vista es que las ordenanzas proceden de un fraile, no de un civil, por muy letrado que fuese, como en el caso de Villabona, al que todos hacen referencia, tanto civiles como eclesiásticos por la impronta que dejó con sus ordenanzas. Quiere esto decir que tanto la temática como el lenguaje se ajustan a la finalidad de regular la actividad espiritual. Comienza fray Francisco por el mandato a los Reyes Católicos de la evangelización, de donde se derivaba la obligación de mirar siempre por la salud de las almas de los naturales a la que debían encaminarse todas sus palabras y obras sin perdonar ningún trabajo y teniendo en cuenta que más que los razonamientos para los indios valía el ejemplo de vida de los doctrineros. Sólo un superior religioso podía establecer unas reglas de clausura, pues aun no viviendo los doctrineros en conventos, unas normas básicas de aislamiento debían guardar, como mantener la puerta cerrada de noche o no admitir mujeres en las celdas. Incluso a los miembros visitantes de la propia orden religiosa se les limita la estancia a tres días. Debían celebrar Misa todos los días y cuando hubiera ocasión de asistencia de algún otro sacerdote, confesarse con él para que lo vieran los indios y, si no llegaba sacerdote, ir a confesar al pueblo más cercano. No debían ausentarse de los pueblos sin permiso, y caso de necesitarlo, aun en esos casos, tenían que poner un sustituto competente para no privar a los indios del pasto espiritual. Era su obligación llevar el padrón, inscribiendo los nombres de hombres y mujeres, grandes y chicos por el cual se les llamara los domingos y días festivos para que no faltasen a la Iglesia y asistieran todos los que no estuvieran legítimamente ocupados, para que les enseñara personalmente la doctrina cristiana y rezaran el rosario a la Santísima Virgen a la hora que no impidiera el trabajo. La plática breve de los domingos y días festivos, según la ordenanza decimocuarta debía exhortar a alguna virtud o reprender el vicio, encaminando la explicación a los misterios de la fe en que están menos firmes: La resurrección del cuerpo, la inmortalidad del alma, el premio y castigo eterno y temporal del purgatorio, la integridad y efectos de la confesión y la Real presencia de nuestro Salvador en la eucaristía.

En cuanto a los sacramentos, los doctrineros debían exhortar a sus fieles a confesar en las grandes festividades y al menos una vez al año antes de Pascua y, a aquellos que fueran más capaces, a recibir la Comunión. En relación con el cumplimiento pascual en la Dominica Septuagésima debían exhortar tanto a españoles como a indios a adquirir la bula de la Santa Cruzada por las gracias e indulgencias que comportaba. Ahí entraba ya el tema del dinero, que no le sobraba a la pobre gente.

Para mantener la pobreza evangélica y no dar la impresión de querer ganarse la voluntad de los superiores, no debían hacer gastos superficiales ni ostentosos con

ocasión de la llegada de un visitador, que no quedaban bien a los ojos de Dios o de los hombres. Por supuesto que debían residir en los pueblos de sus feligreses, no distraídos y entretenidos en la ciudad. Se les prohibió tener en el pueblo más de tres cofradías, a saber, la de Jesús Sacramentado, la de la Santísima Virgen, y la de las Ánimas, insistiendo sobre todo en esta última para acordarse de los difuntos, encomendarlos, rezar por ellos y ofrecer limosnas para celebrar sufragios. Esos ingresos debían conservarse en una caja de tres llaves, una en poder del Padre cura y las otras dos en poder de dos mayordomos indios. Otra de las obligaciones contemplaba el mantenimiento decente de los ornamentos, que en algunos casos era indecencia decir Misa con ellos, y debían procurar tener casullas de todos los colores y no celebrar Misa de réquiem con color encarnado.

Todo eso estaba muy bien y era lo propio de su misión religiosa, pero no afectaba a las más graves denuncias formuladas contra ellos. La ordenanza tercera les prohibía ocupar a muchachos o muchachas, mujeres o indios en “rozar, sembrar, hilar, tejer, sacar pita o en otro ejercicio que sea en orden a granjería, que tanto desdice de nuestra Sagrada profesión”. Caso de necesitar algún servicio, tendrían que conseguir permiso para utilizar a los indios y, desde luego, pagárselo. La ordenanza octava arremete contra la codicia, que es cosa indecentísima, impropia de los ministros evangélicos que deben dar todo buen ejemplo con sus acciones, pues difícilmente podían apartar a los indios de su idolatría, si veían en ellos esa servidumbre a la riqueza, de modo que no debían aceptar ofrendas sino en las pascuas, en la fiesta del patrón del pueblo y en la adoración de la cruz. En este mismo sentido la ordenanza décima prohíbe las extorsiones de los doctrineros y también de los protectores, como pagarles en géneros de ropa a precios muy subidos o exigirles un porcentaje de las rozas que se hubieran perdido o no se hubieran sembrado, porque su obligación era poner el trabajo, no asegurar el resultado. También entraba en sus obligaciones exhortar a encomenderos y administradores a tener las medicinas para curarlos y, caso de no hacerlo, denunciarlos al gobernador e informar al Rey y al Consejo de Indias.

En el tema de las costumbres debían vigilar que no se dieran borracheras –algo bastante difícil de lograr– amancebamientos e idolatrías mediante castigos rigurosos a los hechiceros. Les impone que lleven con toda claridad un libro de ingresos y gastos para que puedan dar cuenta cuando llegue un visitador. Sin embargo, mantiene que los conventos de la provincia lleven parte del estipendio del doctrinero para ayuda de sus hermanos conventuales en sus necesidades comunes y ordinarias. Ya se han mencionado las consecuencias que originaba en los doctrineros al privarles de dos tercios de sus ingresos ordinarios. Precisamente acaba con este asunto la última ordenanza, la más extensa, citando cédulas reales, breves pontificios y decisiones de sus capítulos generales para ratificarse en la necesidad de ayudar a los conventos que habían sufrido la falta de ingresos.

Valía la pena poner el acento en estas normas para los doctrineros dominicos, que se adjuntan en un apéndice, porque revelan el espíritu de la orden y el celo que

animaba a la mayoría de sus miembros, que habían desarrollado una ingente labor en la provincia, tanto en número de obispos como de frailes.¹⁸ Si no tuvieron figuras tan señeras como las de los jesuitas Alonso de Sandoval y San Pedro Claver, su implantación, enseñanza y evangelización es indisoluble de la provincia de Cartagena.

4. LOS DOCTRINEROS EN MEDIO DE LA VISITA DE VARGAS CAMPUZANO

En ese mismo año 1675 el protector de naturales, Lorenzo de Aponte, denunciaba los abusos de encomenderos y doctrineros al gobernador, insistiendo en los castigos que los últimos les imponían, cuando estaba ordenado que la enseñanza debía hacerse con mansedumbre. Acusaba en concreto al Maestro José Ortiz de Novoa, cura doctrinero de San José de Tolú Viejo, del que había dado quejas al visitador Vargas Campuzano y pedido al prelado que interviniese, pues había colocado a un *quidam* de administrador.¹⁹ Este tal era en apariencia Domingo Fernández. También del protector Aponte se contaban bulos sobre que había tenido una "mesticita", que el franciscano fray Juan de Palacios, doctrinero de Jegua no se atrevió a confirmar, dado que se levantaban tantos falsos testimonios.²⁰ El enfrentamiento se había centrado entre encomenderos y doctrineros, que el propio protector había fomentado:

pido continuamente a Dios lo perdone y le abra los ojos del entendimiento, para que venga en conocimiento del mucho daño que se ha hecho a estos miserables, y de las muchas honras de sacerdotes que se han quitado, con que no se halló otro remedio más eficaz para tajar la tiranía de los encomenderos, que dar tras los pobres curas, como si la visita viniera para ellos.²¹

El fraile franciscano, que en contra de sus convicciones había aceptado la doctrina de Jegua por pura obediencia a su superior, conocía a fondo la situación y puso muy claro que había habido dejadez de parte del oidor Vargas y que los encomenderos se habían trabajado a los indios prometiéndoles para después de la visita que su conducta iba a ser distinta, tras haberlos agasajado, facilitado bebidas e instruido en las respuestas que dar al visitador. No se mordió la lengua en esta carta privada sobre su idea de los feligreses:

todos los indios generalmente son por naturaleza tímidos, cobardes, incapaces de toda razón, no tienen valor para oponerse a cosa alguna, aunque sea en contra de ellos,

¹⁸ Ordenanzas para doctrineros dominicos, Cartagena de Indias, 12-IX-1675, AGI, Santa Fe, 59, N. 5 (imágenes, 13-22).

¹⁹ Lorenzo de Aponte a la Reina, Cartagena de Indias, 18-XI-1675, AGI, Santa Fe, 59, N. 6 (imágenes 257-260).

²⁰ Fray Joan de Palacios, O.F.M. al Maestro José Ortiz de Novoa, Jegua, 28-VIII-1675, AGI, Santa Fe, 59, N. 6 (imágenes 159-164).

²¹ *Ibidem*, (imagen 159).

convienen con cuanto les proponen sin hacer distinción entre la verdad y mentira, no se acuerdan de lo pasado ni previenen lo futuro y creen con facilidad cuanto les dicen.²²

De tal manera que los interrogatorios a los indios los dirigía el propio encomendero preguntando a los indios si aquello era como le preguntaba, a lo que el indio sólo respondía con un monosílabo afirmativo. El fraile hizo la prueba de preguntarles en sentido contrario al que tenían que responder y siempre respondían que sí.

Tampoco el visitador Jacinto de Vargas quedó exento de tales comentarios y críticas por su actuación en la visita, pues ya se ha mencionado cómo se ausentó de la misma dejando a Diego de Olivares el peso del mayor partido, el de Tierradentro. Prácticamente no hubo cargos graves contra encomenderos, salvo en el caso de Ana de Fuentes. Contra todas las acusaciones que se habían vertido sobre los doctrineros, fray Juan de Palacios, siempre poniendo por delante su poco conocimiento con toda humildad, describió los elementos de la visita de esta forma:

el juez estaba apasionado, los ministros eran del demonio, los testigos eran falsos; no buscaban la verdad sino apariencias de ella para derramar todo el odio que los señores del pueblo tenían contra Cristo²³.

En una entrevista con don Jacinto, alegando sus razones el fraile, que ninguna le cuadraba al visitador, a la sugerencia de que trajese las ordenanzas, respondió que le estaba cansando, se levantó, le dio la espalda y el fraile se tuvo que ir pues “ni un ángel del cielo le hubiera hecho cambiar de parecer”. En la sumaria no estuvo Don Jacinto, sino únicamente el escribano y el protector Aponte y haciendo el interrogatorio a un indio que sabía leer y escribir, mirando este por encima del hombro del escribano lo que escribía, vio que estaba poniendo todo lo contrario de lo que él decía, con lo cual se calló y no volvió a abrir la boca. A su compañero doctrinero Ortiz de Novoa le dijo:

porque tú solo eres poderoso para remediarlo, yo, Sr. Maestro, tengo por más seguro el no ser cura de Indios, porque si se trata de cumplir con la obligación y con lo que Dios y Su Magd. mandan, nos quitan la honra, la reputación, y aun la vida no está segura, si nos aunamos con los encomenderos, nos vamos al infierno; pues ¿qué se ha de hacer? Lo más seguro (como tengo dicho) es no serlo. La lástima que esto tiene y que se debe llorar con lágrimas de sangre, es la perdición de las almas, que tanto le costaron al hijo de Dios... yo pienso que una de las causas principales porque la idolatría no acaba de desarraigarse de ellos es ver la poca veneración que se tiene a los sacerdotes y ver que en cayéndose una iglesia de indios no se levanta en muchos años.²⁴

El humilde franciscano centró los temas del debate y el Maestro José Ortiz de Novoa se convirtió en paradigma de los ataques contra los doctrineros. Tolú Viejo era una encomienda mediana que contaba con 43 tributarios y 219 habitantes en total.

²² Ibidem, (imágenes 159-160).

²³ Ibidem, (imagen 161).

²⁴ Ibidem, (imagen 163).

Si se llegó a fundir con Pinchorroy y anejos pudo llegar a cerca del millar de habitantes. De ahí que su doctrinero no fuera uno cualquiera. Los testimonios acumulados contra él son numerosos, principalmente de caciques e indios. No parece que puedan ser inventados de acuerdo con el fraile Palacios. El cacique Pedro de Rivera y varios indios se desplazaron a la ciudad a presentar las quejas ante el gobernador, que lo era entonces Don José Daza. A un indio ladino que usaba capa con permiso, después de la Misa le quitó la capa y tiró el sombrero y como salió huyendo para defenderse, los sobrinos del doctrinero lo alcanzaron, golpearon, patearon y el Maestro Ortiz de Novoa puso en el cepo durante varios días y cada mañana y cada tarde le daba seis azotes. Todo ello por haber ido con "embustes" al gobernador.²⁵ El indio Bernardo confesó al obispo, Don Antonio Sanz Lozano, que su doctrinero Ortiz de Novoa le dio cuatro garrotazos en el cuerpo por no haber querido ir a la villa de Tolú como arriero, ya que no le quiso decir si la carga pertenecía al administrador, el tal Domingo Fernández. Este sólo figuraba, pues vivía en la ciudad y el administrador real era el doctrinero Ortiz de Novoa.²⁶

Los testimonios son numerosos. El indio Victorino manifestó: no ha dejado de maltratar a los indios, no ha echado del pueblo a sus sobrinos, que son ya hombres y ciñen espada, mantiene cabras, ovejas, cabalgaduras y puercos de cría y de engorde. Los chinos y chinas transportan el agua para el ganado, así como la yerba; maltrata a los indios de palabra, llamándolos brujos, perros y borrachos y a las mujeres perras, hediondas y cosas peores; por causas muy leves mete a los hombres en herraduras y los azota en persona. Lo mismo hizo con el cacique Cipriano de Rivera porque no se había quitado el sombrero, lo persiguieron él y sus tres sobrinos, le alcanzaron en el arroyo y le golpearon y llevaron preso y pusieron una herradura. A Don Pedro de Rivera, cacique, lo dejó morir sin confesión.²⁷

A uno de los caciques, don Fernando, lo detuvo con ayuda de sus sobrinos después de derribar la puerta de la choza, le pusieron una soga al cuello y llevaron a la casa del doctrinero, donde le amarró a unas herraduras, le dio personalmente veinticuatro azotes y lo tuvo siete días con sus correspondientes noches allí, hasta que llegó un padre de la Compañía de Jesús y le pidió que lo soltara.²⁸ Su vocabulario tampoco era digno de su profesión pues a Francisco Martín, indio encomendado de Tolú Viejo le cobró mala voluntad y le llamó perro, cabrón y cornudo.²⁹

²⁵ Testimonio de autos del segundo cuaderno fulminado sobre los procedimientos del Maestro José Ortiz de Novoa, AGI, Santa Fe, 248, f. 2.

²⁶ Testimonios de autos del primer cuaderno contra el Maestro José Ortiz de Novoa, Tolú Viejo, 16-IX-1675, AGI, Santa Fe, 248, f. 6.

²⁷ *Ibidem*, ff. 47v-48.

²⁸ *Ibidem*, 248, ff. 35v-47.

²⁹ *Ibidem*, f. 8v-9.

Los cargos repetidos eran que tenía granjerías y no pagaba a los indios, que tenía ganado para su beneficio, que perjudicaba los sembrados de los indios, que un administrador ficticio del pueblo, cargo que desempeñaba él mismo, que tenía familia viviendo en el pueblo, una hermana viuda y tres hijos de ella, cosa prohibida. No le pudieron acusar de ausentarse del pueblo. Bien, pues don José montó su defensa con varios testigos, a saber, el promotor fiscal del obispado, Pedro de Eraso, vecino de la ciudad, fray Antonio San José, O.P., lector de Vísperas en el convento de San José de Cartagena, fray Juan Pacheco, O.P., religioso del mismo convento y don Martín de Buitrago Salazar, regidor perpetuo de la ciudad. Todos coincidieron en que el doctrinero no empleaba a los indios en ningún trabajo de siembra, caza o recolección de frutos y que si alguna vez lo ha necesitado, se lo ha pagado. Tenía algún ganado vacuno, ovino y caprino, pero no para negociarlo, sino para su sustento, el de su familia e incluso para ayudar a los indios. Vivía en el pueblo, eso sí, una hermana viuda y tres hijos de esta, que no causaban molestias y daños, pues ella fabricaba medicinas y curaba a los indios, además de cocinar y ayudar a los más necesitados. Los muchachos vivían en casa sin apenas salir de ella. El doctrinero era estricto, pero de trato afable, aunque no dudaba en denunciar los vicios, con lo cual le habían tomado odio y levantado calumnias.³⁰

¡Qué difícil deslindar la verdad de la mentira! Los hechos de una minoría ¿podían sentar la tónica para el colectivo? Seguramente sí. En la visita hubo deficiencias que pudieron afectar también a los doctrineros. Para concluir con el mal ejemplo del doctrinero de Tolú Viejo, al final obispo y gobernador tuvieron que destituirlo:

Los excesos y repetidas quejas de los naturales hechas contra el Maestro José Ortiz de Novoa, cura que fue del pueblo de Tolú Viejo, fueron bastantes para hacerle causa benignamente; di la sentencia con apercibimiento de que usara del derecho del Real orden de V. M. por cédula del año 1659 y habiendo consentido en ella, los prosiguió, de que tuve más quejas y más repetidas de los naturales y asimismo el gobernador de esta plaza, y tales que nos obligaron a poner en ejecución la dicha cédula privándole del beneficio y proveyéndole según lo dispuesto por V. M.³¹

Una cédula de 12 de diciembre de 1678 insiste al obispo que cuide bien los nombramientos de curas y doctrineros para que traten bien a los indios. En otra de 21 de julio de 1685 prohíbe pagar estipendio a los doctrineros que no residan en el pueblo.³²

Tampoco es posible distinguir si las ordenanzas de fray Francisco surtieron efecto entre los doctrineros dominicos, pues no hay información concreta sobre ellos, que ya eran pocos. Más parece que los abusos se registraban entre los diocesanos,

³⁰ Testimonios de autos en favor del Maestro José Ortiz de Novoa, Cartagena de Indias, 12-V-1676, AGI, Santa Fe, 248, ff. 163-175.

³¹ Obispo Sanz Lozano a S.M., Cartagena de Indias, 8-II-1679, AGI, Santa Fe, 248.

³² Registros cedularios de oficio de Cartagena de Indias, 1676-1691, AGI, Santa Fe, 993, L 9 (imágenes 168-170) y L. 10 (imagen 379).

dado que las cédulas van dirigidas al obispo de Cartagena como en 1680 en que citando a don Gonzalo de Herrera, marqués de Villalta, representa los abusos tan citados aquí de los doctrineros, aunque parece que eran informaciones antiguas. No obstante, insiste en que los doctrineros no cobren más que los estipendios que tenían señalados y, por supuesto, eviten los malos tratos a los indios y a los que abusen, se los castigue.³³ Todavía en 6 de junio de 1687 otra real cédula insiste al obispo en que no se permita que los curas y doctrineros compren ganado—se supone que para venderlo luego—tanto vacuno para el consumo como mular para el trabajo, manden hilar pita y algodón a los chinos y chinas u otros trabajos, cosas que se salen del estipendio que tienen señalado.³⁴

En cuanto a las ordenanzas de los dominicos no se puede sino alabar los preceptos establecidos para que la acción de sus doctrineros mejorara. No obstante lo tratado y el sesgo tan negativo de la figura del doctrinero, la imagen no sería completa si no se aportaran otros testimonios de diferente signo. En concreto, el visitador sustituto del juez Vargas Campuzano, Diego de Olivares dejó algunas hermosas páginas sobre estos abnegados frailes, en este caso dominicos. En el pueblo de Malambo encontré esta situación:

y quedo muy gustoso habiendo visitado este pueblo de haber hallado con tanto lucimiento esta Santa Iglesia con sus adornos y aprovechamiento tan grande de los naturales en la doctrina cristiana y asimismo he dado las gracias al Muy Reverendo Padre Fray Bartolomé Polo del Águila por el celo tan grande, la vida y amor con que he sido informado trata a toda esta gente y aunque yo lo tenía experimentado por las muchas veces que he asistido en este pueblo, me he holgado en la ocasión presente por lo que redundaba al crédito de la Religión y de su persona y mucha virtud que le asiste.³⁵

Mucho más reveladora es la otra carta al Padre Francisco Núñez, visitador de la orden dominica y autor de las ordenanzas de doctrineros:

Motívame a escribir estos renglones a V.P. Rvdma. por darle los plácemes, como a la vez a la Provincia, en cuanto lo que los hijos de la religión que están en estas doctrinas han procedido con el celo de la salvación de las almas de los indios y su modo de proceder ejemplar, pues en los dos pueblos de Piojón y Uziacurí, que he visitado por ahora, no he sentido cosa que desdore el celo y virtud religiosa, sino mucho cariño en los naturales a los religiosos, sus doctrineros, y en particular al Muy Reverendo Padre Maestro Fray Juan de Ahumada, donde los indios todos no han faltado más que canonicarlo.³⁶

³³ Registros cedularios de partes, Madrid, 18-V-1680, AGI, Santa Fe, 990, L. 11 (imagen 310).

³⁴ Registros cedularios de partes, Madrid, 6-VI-1687, AGI, Santa Fe, 990, L. 11 (imágenes 549-552).

³⁵ Carta de Diego de Olivares al Prior Provincial, Malambo, 7-VII-1675, AGI, Santa Fe, 248.

³⁶ Carta de Diego de Olivares a Fr. Francisco Núñez, O.P., Uziacurí, 17-VI-1675, AGI, Santa Fe, 248.

ANEXO

ORDENANZAS DE DOCTRINEROS DOMINICOS EN CARTAGENA³⁷

^{13/} Fray Francisco Núñez, Maestro en Santa Teología, Calificador y Comisario del Santo Oficio y Juez ordinario de la Santa Inquisición de Cartagena por el Obispado de Santa Marta, Humilde Prior Provincial y siervo de esta Provincia de San Antonino del Nuevo Reino de Granada, Orden de Predicadores, habiendo visitado personalmente las Doctrinas de esta nuestra Provincia en cumplimiento de la obligación de nuestro oficio, y deseando descargar la Real Conciencia y nuestra y que las cédulas de Su Majestad (que Dios guarde) y Reales ordenanzas, que hablan en razón de Doctrina y Doctrineros y a favor de los indios tengan su exacta y debida ejecución, Nos ha parecido necesario y conveniente hacer las ordenaciones siguientes.

1.- Primeramente, atendiendo a que el fin con que la Santa Sede Apostólica concedió el Señorío de los Reinos de las Indias a los Reyes Católicos de gloriosa memoria y a sus sucesores fue la predicación del Evangelio y conversión de los indios para que instruido su gentilismo en los Misterios de Nuestra Santa Fe Católica se redujesen al Gremio de la Iglesia, como siempre lo ha procurado y procura el Rey Nuestro Señor con su cristianísimo celo, encargando repetidas veces ‘por sus Reales cédulas a los Prelados eclesiásticos y evangélicos ministros procuren adelantar y extender la Santa Fe Católica en las Provincias que no están convertidas y en las que lo están se desvelen en radicarla, manteniendo a los indios en buenas costumbres, para que este fin tan santo se logre, ordenamos y mandamos a todos los Padres, así Misioneros como Doctrineros, que al presente son o en adelante fueren, que en atención a lo referido y al instituto principal de su estado religioso/^{14/} y apostólico oficio soliciten con sumo desvelo la salud de las almas de los naturales, sin perdonar trabajo alguno en orden a conseguirla y que a esto enderecen y encaminen todas sus palabras y obras considerando siempre que los indios, como gente de menos razón, más se mueven por el ejemplo del buen obrar que por la Doctrina sobre que les gravamos *in Diem Domini* la conciencia.

2.- Item, deseando como deseamos que en nuestras Doctrinas vivan los Religiosos con la clausura posible, sin nota alguna que desdiga de nuestro estado: Ordenamos y mandamos a los dichos Padres Doctrineros, que tengan cercada la casa de su vivienda, cuyo dormitorio y puerta principal esté con llave, con que se cierre de noche, prohibiendo como prohibimos que en la celda de su habitación entre mujer alguna o muchacha con ningún pretexto, como así mismo el que admita en la Doctrina

³⁷ Cartagena de Indias, 12-IX-1675, AGI, Santa Fe, 59, N. 5 (imágenes 13-22).

persona alguna secular por más tiempo de veinticuatro horas y las eclesiásticas, aunque sean de nuestra Sagrada Religión, no estén más de tres días, porque de lo contrario se siguen muchos y graves inconvenientes.

3.- Ítem, ordenamos y mandamos a los dichos Padres Doctrineros que no ocupen [a] los muchachos o muchachas de la Doctrina, ni mujer alguna del Pueblo, ni indios reservados o demorados en rozar, sembrar, hilar, tejer, sacar pita o en otro cualquier ejercicio que sea en orden a granjería, que tanto desdice de nuestra Sagrada profesión, y que cuando necesitaren de ocupar algún indio en ministerio lícito y conforme a nuestro estado, le paguen lo que está dispuesto por las Reales Ordenanzas, pena de que les haremos exhibir el cuatro tanto más, si hicieren lo contrario y les castigaremos severísimamente con las penas que están impuestas contra los eclesiásticos comerciantes.

4.- Ítem, ordenamos y mandamos a los sobredichos Padres Doctrineros que cuando hubiere copia de confesor, se confiesen en la Iglesia donde los vean los indios y cuando no la hubiere le vayan a buscar al Pueblo más cercano, sin que se pase mucho tiempo en hacerlo; y asimismo e indispensablemente diga Misa todos los días, si no fuere por causa de enfermedad notoria al Pueblo, por el escándalo que causará lo contrario y que ^{/15/} cuiden de que la oigan los muchachos y muchachas de su Doctrina, para que se acostumbren a ejercitar en tan Santa devoción.

5.- Ítem, debajo de la pena que por el vicio de la propiedad corresponde a los religiosos en nuestras sagradas leyes: ordenamos y mandamos a los sobredichos Padres Doctrineros, que tengan un libro, donde asienten todo el ingreso que por razón de Doctrineros percibieren con toda distinción y claridad en cada partida y por el otro lado de dicho libro escriban todo el gasto y en las visitas que hiciéremos nos exhibirán dicho libro con la memoria de todos sus bienes para que enterados de los emolumentos que tiene cada Doctrina dejándole al Doctrinero lo necesario para su congrua sustentación, si sobrare algo, lo apliquemos para las necesidades comunes y ordinarias de los Conventos de esta nuestra Provincia y Vestuario de los Religiosos Conventuales, que más necesitados estuvieren, porque no es conforme a justicia distributiva que en algunas doctrinas abunden los Particulares y en los Conventos perezca el común y porque en las Doctrinas donde hubiere sustancia es contra toda razón que lo que sobra fuera de la congrua para el sustento del Cura, lo consuman y gasten los Religiosos Doctrinantes en usos vanos y menos ajustados al estado.

6.- Ítem, ordenamos y mandamos a los sobredichos Padres Doctrineros que en las visitas que hiciéremos no excedan en el gasto sino que se ajusten a lo ordinario y cotidiano que tienen, sin superfluidades de comida y ostentaciones vanas, que son propias de la profanidad del mundo, porque nuestro oficio es de Pastor pobre y humilde, que no se aviene con las vanidades del siglo ni parece bien a los ojos de Dios ni de los hombres que las ovejas queden desolladas con excesivos gastos cuando va el Pastor a remediarlas con sus visitas y la ejecución de aquesto se observe inviolable

y precisamente, pena de privación de Doctrina *ipso facto* con inhabilidad de obtenerla por dos años.

7.- Item, debajo de la misma pena: ordenamos y mandamos a los sobredichos Padres Doctrineros que en cumplimiento ^{/16/} de las Reales Cédulas no tengan en su Pueblo más de tres Cofradías, que son la de la Virgen Santísima, de nuestro Dios Sacramentado y de las Ánimas, y por cuanto en las más Doctrinas de esta costa de Cartagena no están establecidas dichas Cofradías, en las que hubiere posibilidad sin violencia o extorsión alguna exhorten y animen a los indios para que se establezcan, especialmente la de las Ánimas porque es lástima y compasión que los miserables indios difuntos carezcan del beneficio de los sufragios y queden sepultados en perpetuo olvido y a los vivos se les dé ocasión para que imaginen que las almas de los indios es de otra condición de la de los españoles viendo borradas sus memorias y más cuando para todos escribió el Apóstol que es santa y saludable la que por los difuntos se hace con sacrificios y oraciones y para que las limosnas que se juntaren no se disipen y tengan el buen cobro que es necesario: ordenamos y mandamos que se haga una cajita de tres llaves, de las cuales una tendrá el Padre cura y las otras dos los Mayordomos indios, donde se depositará la plata y en presencia y con asistencia de todos tres se sacará lo preciso para pagar la limosna de las Misas y lo demás que condujere al bien de dichas cofradías, teniendo libro donde se tome la razón de lo que entra y sale con toda especificación en cada partida para que en las visitas se dé buena cuenta al juez competente que la pidiere.

8.- Item, debajo de la sobredicha pena ordenamos y mandamos que ninguno de los dichos Padres Doctrineros haga violencia, extorsión o molestia alguna a los indios en orden a que ofrenden por ser cosa indecentísima y contra los órdenes que Su Majestad tiene dados, que en los ministros evangélicos que deben dar todo buen ejemplo con sus acciones se descubra rastro alguno del vicio de la codicia y porque no se les dé ocasión a los indios para el de la idolatría, que son muy dados por ofrendar y era la ceremonia más radicada que en su gentilidad tenían; permitimos que sólo haya en el año las ofrendas de las tres pascuas, Patrón del Pueblo y ado^{/17/}ración de la Cruz sin que para ellas se les tase la cantidad, calidad o especie en que han de hacerse.

9.- Item, ordenamos y mandamos a los sobredichos Padres Doctrineros que en conformidad con las Reales cédulas por lo que les toca pongan todo esfuerzo y diligencia en recoger los indios ausentes, haciendo que vivan en su Pueblo, para que estén al son de la Campana y puedan ser doctrinados sin permitir que sus familias se avencinden en las estancias distantes donde carecen del pasto espiritual de sus almas por la conveniencia temporal de sus encomenderos y si con modo blando y suave no pudieren conseguirlo, den noticia al Sr. Gobernador de su distrito para que con su autoridad y auxilio se ejecute esto que tan repetidamente tiene ordenado Su Majestad (que Dios guarde) y castigue al que lo contradijere pues viviendo los indios en sus Pueblos no se menoscaban ni padecen el riesgo de morir sin confesión, están bien doctrinados, se descarga la Real Conciencia y se cumple con la obligación del oficio,

y con ausentarse se tiene experiencia de que se disminuyen padeciendo en algunas partes molestias, vejaciones y rigurosa servidumbre por hallarse distantes de pastor y cura que los defienda.

10.- Item, ordenamos y mandamos a los sobredichos Padres Curas que guarden todas las Reales ordenanzas que hablan en razón de doctrina y doctrineros, sin permitir que a los Indios se les haga molestia o vejación alguna, llevándoles interés los Protectores por las jubilaciones o no pagándoles las rentas que les dejaron sus encomenderos o pagándoles en géneros de ropa por precio muy subido o cobrándoles el tanto por ciento de las rozas de comunidad que se perdieron o no se sembraron ni cogieron, pues no hay ley divina ni humana que les obligue a esto cuando faltan las cosechas. Y asimismo exhorten y amonesten eficazmente a los encomenderos o administradores a que tengan las medicinas necesarias para curar ^{/18/} dichos Indios, como está dispuesto por dichas Reales Ordenanzas, porque es compasión y lástima lo que con estos pobres miserables pasa sobre esta materia en algunas doctrinas y si dichas Reales Ordenanzas en todo o en parte se contravinieren por algún encomendero o administrador, protector o corregidor contra quien el Padre cura no tiene facultad coercitiva, avisará de su transgresión al ministro de su Majestad a cuyo cargo estuviere el Gobierno para que lo remedie y asimismo nos dará cuenta de ello para que en nuestras visitas lo averigüemos y con instrumentos jurídicos de manera que hagan fe, podamos informar al Rey nuestro señor en su Real Consejo de las Indias como debemos hacerlo de todo lo que necesitare de reparo en las Doctrinas de nuestra jurisdicción en conformidad de sus Reales Cédulas donde nos lo tiene dispuesto y ordenado.

11.- Item, ordenamos y mandamos a los sobredichos Padres Doctrineros que tengan los ornamentos de la iglesia con la decencia necesaria y lo que de ellos faltare lo pidan a los administradores o encomenderos de la omisión que acerca de esto tuvieron después de requeridos, darán noticia al ministro de su majestad a cuyo cargo estuvieren el Gobierno de su distrito para que lo remedie porque no con poco dolor de nuestro corazón hemos visto en algunas Doctrinas que los ornamentos están de suerte que es indecencia decir Misa con ellos y por cuanto las Iglesias de las Doctrinas deben ajustarse al rito que uniformemente de observa en la católica Iglesia y escandaliza el que contra su ritual con aversión de sus santas ceremonias se vaya introduciendo entre Cristianos decir Misa de réquiem con casullas coloradas o verdes en algunas Doctrinas y que en otras falten de estos colores para las festividades solemnes, ordenamos y mandamos que asimismo procuren con dichos encomenderos o administradores, que den casullas de todos los colores que manda el ordinario, según la diversidad de los tiempos, o pidan una limosna para hacerlas o en otra forma las hagan.

12.- Item, porque fuera de que por derecho divino estaba obligado el cura o párroco a residir en su Beneficio, de ausentarse los Doctrineros de sus Pueblos, pueden

resultar gravísimos daños a los Indios, quedando privados de quien los bautice, confiese ^{/19/} o entierre; en conformidad de la Real ordenanza once y de una Real Cédula del año de mil seiscientos y veintiséis: ordenamos y mandamos que ninguno de los sobredichos Padres Doctrineros haga ausencia de su Doctrina por tiempo de veinticuatro horas, y si fuere necesario salir de ella por más tiempo para negocio preciso, pida licencia al Prelado de su distrito, el cual no la dará si no es con la condición de que deje idóneo sustituto por el detrimento que pueden tener sus feligreses en el Pasto Espiritual de sus almas, pena de que le privaremos de la doctrina al que hiciere lo contrario.

13.- Item, ordenamos y mandamos a los sobredichos Padres Doctrineros hagan padrón donde escriban por sus nombres, hombres y mujeres, grandes y chicos en cualquier manera pertenecientes a su Pueblo, por el cual los llamen los Domingos y fiestas de obligación y al que faltare de la Iglesia sin causa razonable que suficientemente les excuse, le castiguen conforme a la Reales ordenanzas; y asimismo todos los días indispensablemente por dicho Padrón llamen a Doctrina a todos los que no estuvieren legítimamente ocupados conforme a ordenanza Real, y los enseñen por su persona la Doctrina Cristiana, para cuyo efecto asistirá el fiscal, a quien no ocuparán los dichos Padres Curas en otra cosa fuera de juntar la gente para la Doctrina y cosas del servicio de la Iglesia; y asimismo harán en la hora competente y más acomodada se rece todos los días el Rosario de la Virgen Santísima, y en las Doctrinas donde se acostumbra rezarle todo el Pueblo por la mañana lo continúen, como sea a la hora que no impida el trabajo de la demora en la conformidad que hasta aquí se ha hecho.

14.- Item, ordenamos y mandamos a los sobredichos Padres Doctrineros que todos los Domingos y días festivos hagan una breve plática en que los exhorten a los indios alguna virtud, o reprendan algún vicio, procurando encaminarla a la explicación del misterio del día o a los demás de nuestra Santa Fe, en que los Indios están menos firmes, como son la resurrección del cuerpo, la inmortalidad del alma, el premio y castigo eterno y temporal del purgatorio, la integridad y efectos de la confesión ^{/20/} y la Real presencia de nuestro Salvador en la eucaristía, la cual dicha plática harán a la hora de Misa después del Evangelio.

15.- Item, ordenamos y mandamos a los sobredichos Padres Curas doctrineros que en la plática que hicieren de la Dominica Septuagésima persuadan y animen así a los vecinos españoles como a los indios, que tomen bula de la Santa Cruzada para que ganen sus gracias e indulgencias dándoles a entender los beneficios espirituales que en vida y en muerte con ella consiguen y en conformidad de una Real Cédula despachada en el Pardo, a dos de enero de mil seiscientos dieciocho; hagan que en sus Pueblos los tesoreros de la bula y sus factores que en ello entendieren, sean estimados y favorecidos para que libremente y como conviene puedan ejercitar sus cargos y oficios y asimismo en dicha Dominica de septuagésima les publiquen a los indios el precepto de la Confesión anual amonestándoles no llegue el día de pascua

sin haberlo cumplido y porque en la Semana Santa no concurren todas las confesiones juntas, que siendo en los indios de año entero regularmente para que queden bien confesados se necesita de mucho tiempo para examinarlos despacio y ordenamos y mandamos que desde dicho día de septuagésima, así por la mañana como por la tarde, dichos Padres Doctrineros se asienten en la iglesia a confesar los Indios que estuvieren dispuestos para cuyo efecto mandarán que cada día se haga señal con la campana previniéndoles el que para este fin se toca porque no lo extrañen.

16.- Item, ordenamos y mandamos a los sobredichos Padres Doctrineros que amonesten y exhorten eficazmente a los indios que se confiesen entre año, especialmente en las festividades de nuestra Señora y en conformidad de una Real cédula de veinticinco de noviembre de mil quinientos setenta y ocho a los más capaces para poder comulgar los instruirán con sumo celo así del misterio como de la disposición que se requiere para recibir tan alto Señor, pues es cierto que en las más partes de las Indias, donde se estila que los indios comulguen, se ve desterrada la idolatría y superstición y desarraigados otros vicios con otros maravillosos efectos propios de este divinísimo sacramento ^{/21/}

17.- Item, ordenamos y mandamos a los sobredichos Padres Doctrineros que en conformidad de la obligación de su oficio, no permitan borracheras ni amancebamientos y con toda vigilancia y desvelo inquieren si hay (lo que Dios no permita) idolatrías o indios hechiceros castigando rigurosamente a los comprendidos conforme a lo dispuesto por su majestad, dando cuenta de ello al Prelado Superior y al Gobernador a quien tocare por distrito.

18.- Item, pena de privación de Doctrina y de voz activa y pasiva por dos años y de reclusión en el convento por el tiempo que nos pareciere conveniente: ordenamos y mandamos a los sobredichos Padres Doctrineros que cada uno por lo que le toca cobre su estipendio luego que sea cumplido el tercio sin dilación alguna en conformidad de las Reales ordenanzas y sin que un tercio se alcance a otro, se pague a la Provincia y Convento de su distrito la porción que por leyes de ella tiene consignada cada Doctrina para el socorro del vestuario de sus hermanos pobres conventuales y necesidades comunes de su madre la religión que está tan necesitada de sus conventos por las tenues rentas y pérdidas de censos que han tenido, como lo hemos reconocido en las más de ellos, que personalmente tenemos visitados de que remitimos testimonio a Nuestro Reverendísimo Padre Maestro General para que su Reverendísima tenga noticia como está dispuesto en nuestras sagradas leyes por muchos y repetidos capítulos generales y ajustándonos al del año de mil seiscientos cincuenta en nuestro defensorio próximo pasado hicimos aquesta misma ordenación por hallarla conforme a la Real voluntad expresada especialmente en una cédula de diez de diciembre de mil seiscientos y dieciocho; y asimismo a un Breve de Su Santidad de Paulo tercero y a las demás disposiciones apostólicas principalmente el capítulo *cum ad monasterium de Stat. Monarch.* y en la Clementina *exivi de paradiso de verb. Significat.* Todas las cuales dichas ordenaciones fechas se cumplan, guarden y ejecuten precisa y

puntualmente por dichos Padres Doctrineros que al presente son y en adelante fueren debajo de las penas en ellas contenidas para cuyo efecto ordenamos y mandamos a los Reverendos Padres Piores de los tres conventos principales de esta nuestra Provincia les hagan notificar en pública comunidad a son de campana tañida poniendo al pie de ellas testimonio de sus notificaciones y remitiendo a los demás conventos tantos autorizados para que sus Piores las hagan notificar a los dichos Padres Doctrineros de su distrito a quienes desde ahora para cuando llegue el caso citamos una, dos y tres veces para la declaratoria si fuesen transgresores y les ordenamos y mandamos que cada uno tenga copia autorizada de ellas para que según su tenor en nuestras visitas inquiramos la observancia que han tenido y castigemos su transgresión fechas en este nuestro Convento de San José de Cartagena en tres de mayo de mil seiscientos setenta y cinco años firmadas de nuestro nombre, refrendadas de nuestro compañero y selladas con el sello menor de nuestro oficio Fr. Francisco Núñez, Maestro y Prior Provincial.

BIBLIOGRAFÍA

- Borrego Plá, M^a Carmen, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1983.
- G. Luna, Lola, *Resguardos coloniales de Santa Marta y Cartagena y resistencia indígena*, Bogotá, Banco Popular, Archivo General de la Nación, 1993.
- Ruiz Rivera, Julián B., *Los Indios de Cartagena bajo la Administración Española en el Siglo XVII*, Santafé de Bogotá, Colombia, 1996.
- Ruiz Rivera, Julián B., «La política indígena a fines del siglo XVI en Cartagena: las Ordenanzas del Dr. Antonio González», *Temas Americanistas*, Sevilla, 1994, n^o 11, pp. 7-24.
- Ruiz Rivera, Julián B., “Las Ordenanzas de Indios de Cartagena elaboradas por el juez Juan de Villabona Zubiaurre, 1611”, en Pinar, Gustavo E. y Merchán Álvarez, Antonio (eds.), *Libro homenaje in memoriam Carlos Díaz Rementería*, Huelva: Universidad de Huelva, 1998a, pp. 623-636.
- Ruiz Rivera, Julián B., “Supervivencia o desaparición de los indígenas de Cartagena de Indias: el servicio personal a debate con el gobernador Murga”, *Fronteras*, Santafé de Bogotá, 1998b, vol. 2, n^o 2, pp. 33-64.
- Ruiz Rivera, Julián B., “La Provincia de Cartagena de Indias en 1675”, *Ensayos históricos. Anuario del Instituto de Estudios Hispanoamericanos*, Caracas, 2001, 2da. Etapa, n^o 13, pp. 11-36.

ÉXITOS Y FRACASOS DE LA POLÍTICA NAVAL DEL VIRREY AMBROSIO O'HIGGINS EN EL PERÚ*

Jorge Chauca García
Universidad de Málaga
chauca@uma.es

1. INTRODUCCIÓN

La abierta enemistad y permanente enfrentamiento entre las monarquías española y británica a lo largo del siglo XVIII obedeció a múltiples causas y tuvo consecuencias determinantes en variados escenarios. Entre aquellas más destacables se encuentran la rivalidad comercial y política en un Nuevo Mundo convertido en teatro de operaciones de imperios en expansión, así como las derivadas de apostar por la alianza hispanofrancesa frente a un acercamiento al inglés. En este sentido, Manuel Godoy dejó por escrito la idea sobre la cual pivotó la política exterior de España: “nuestra guerra con los ingleses fue una necesidad acarreada por la dura alternativa en que nos puso su gobierno de luchar con la Francia o luchar con la Inglaterra”. Se tomó postura merced a los célebres y continuados Pactos de Familia, y en ella se mantuvo hipotecada por el honor y la conveniencia. Tratándose de una potencia marítima de primer orden frente a un imperio global, la lucha se proyectó en los océanos de modo severo y apenas interrumpido. En consecuencia, nos sigue informando el Príncipe de la Paz: “El deber del gobierno fue proveer la seguridad de nuestros puertos y ensenadas en toda la extensión de los dominios españoles de ambos mundos”.

* El presente trabajo forma parte del proyecto de investigación I+D+i Retos “Cambios e innovaciones sociales: España y el Perú de la crisis del imperio transoceánico al Estado liberal” (Referencia: HAR2015-67197-R) del Instituto de Historia del CSIC (investigador principal: Alfredo Moreno Cebrián). Igualmente es fruto de la estancia de investigación por él financiada en el Instituto de Estudios Peruanos (IEP) de Lima durante el invierno austral de 2016.

Extraordinario cometido que se tradujo en el incremento, fortalecimiento y atinado reparto de las fuerzas marítimas y la búsqueda de aliados. Gracias a dicho esfuerzo, “todo esto fue cumplido”.¹

El optimismo de sus palabras no era gratuito, pero tampoco debe ser contemplado exento de crítica. Ciertamente es que los vastos dominios de Carlos IV quedaron expuestos y tan solo se perdió la isla de Trinidad en la Paz de Amiens de 1802 o que la conspiración de Caracas fue abortada, así como fracasaron acciones militares o intentonas enemigas en Guatemala, Filipinas, Puerto Rico, Tenerife, Cádiz o El Ferrol. Pero sí obtuvieron los ingleses un triunfo marítimo en el cabo de San Vicente (1797), que generó no poca alarma y efectos en el dispositivo político-militar defensivo. Por ejemplo, la comprometida situación en la cual quedó el virrey del Perú Ambrosio O’Higgins por su origen extranjero y las veleidades independentistas de su hijo.² No obstante, el balance desde 1796 a 1800 fue satisfactorio a tenor de cómo pudieron desarrollarse los acontecimientos bélicos.

2. TIEMPOS CONVULSOS PARA EL VIRREINATO PERUANO

En las remotas costas chilenas y peruanas, los británicos venían actuando desde antaño con ardides que encubrían intenciones no confesadas como el contrabando y el interesado reconocimiento del territorio bajo el pretexto de la pesca de la ballena, privilegio alegado por los convenios de la septentrional Nootka.³ Tal denuncia quedó incluida en la cédula de octubre de 1796 sobre los abusos por parte de los ingleses. El manifiesto en forma de Real Decreto era explícito por el hartazgo hispano en la materia. Las recurrentes y diversas amenazas en todos los espacios posibles no hacían sino corroborar su ambición desde el Mediterráneo al Pacífico, pues eran muchos “los ejemplos de que no reconoce más ley que la del engrandecimiento de su comercio por medio de un despotismo universal en la mar”. Dichos ultrajes, cometidos por corsarios o fragatas de guerra, no olvidaron afrentas diplomáticas e incluso una grave amenaza: su irrupción en la América meridional, en sustitución de los holandeses. ¿Sería posible una proyección del ámbito atlántico sudamericano al Mar del Sur? La alarma no era nueva, en absoluto, pero en las circunstancias presentes de un Océano Pacífico internacionalizado resultaba intolerable por ser una amenaza difícil de calibrar. Por todas estas ofensas, Carlos IV se vio obligado “para sostener el decoro de mi corona, y atender a la protección que debo a mis vasallos, a declarar la guerra al rey de Inglaterra, a sus reinos y súbditos”.⁴ Una guerra total, pero defensiva, ante la cascada de agravios.

¹ GODOY, 2008, p. 447.

² CHAUCA GARCÍA, 2019a, pp. 302-303.

³ CHAUCA GARCÍA, 2019b, pp. 295-312.

⁴ GODOY, 2008, pp. 683-686.

El virreinato del Perú, a pesar de que las distancias otorgaban cierta tranquilidad a sus dilatadas costas o al menos capacidad de prevención, tuvo que hacer frente a las amenazas con los medios disponibles y el ingenio de sus autoridades que suplieron en parte la sempiterna debilidad de las Reales Cajas y asumieron el reto de la salvaguardia del colosal espacio marítimo que debían cubrir en su defensa. La viable conservación del territorio mediante el control efectivo de los mares como su antemural sin estimular nuevas ambiciones, correspondió al virrey O'Higgins. El irlandés, de fidelidad y efectividad demostrada en el real servicio, desplegó una vigorosa tarea y concurrió a cuantas urgencias pudo con las fuerzas bajo su mando y el poder de su jurisdicción.⁵ Hacienda y materia de guerra o conflictos gubernativos y operaciones de rescate naval compusieron un complejo mosaico cuyas teselas ofrecen un panorama de logros y carencias, pero con un balance de conjunto meritorio.

Preveniciones militares frente a los ingleses, vigía de balleneros angloamericanos y control del contrabando evidencian la titánica tarea de la guerra marítima peruana. A principios de 1798 escribía al Secretario de Estado de Hacienda, sin saber que había sido cesado un par de meses antes, informándole sobre las múltiples medidas adoptadas para poner en estado de defensa el virreinato. La carta n° 128 relacionaba y sintetizaba el esfuerzo humano y material sostenido desde que asumió el cargo:

Así como no es posible detallar las innumerables providencias a que ha precisado lo inmenso de este terreno y puntos distantes en que los habitantes clamaban por auxilios y defensas, es también imposible significar a V. E. mi cuidado y atención para que en todos se usase de la economía necesaria, se ahorrasen gastos, y se conservara el dinero para el caso de verificarse la invasión temida, y que puesto todo el País con las armas en la mano, sería preciso hacerlos tan enormes.⁶

La reiterada presencia de balleneros, especialmente angloamericanos, no dejó descanso al viejo militar y burócrata. El problema era de tal tamaño que todavía en 1801 –recuérdese que falleció en marzo– presentó un informe al ministro de Hacienda Miguel Cayetano Soler con sus ideas al respecto. Como siempre, apostaba por atajar el problema de raíz. En consecuencia, debía reducirse su llegada a las costas chileno-peruanas prohibiendo a los cónsules españoles otorgar pasaportes a buques mercantes que practicaban el contrabando bajo el pretexto de aguadas o averías.⁷ Así lo había comprobado, por ejemplo, el 6 de mayo de 1800 cuando arribó al Callao un navío mercante angloamericano procedente de Baltimore (Maryland), y una vez en tierra su capitán Campbell le presentó los despachos y facturas que portaba con destino al puerto peruano. Su actuación fue enérgica, más allá de la salida y precaver el contrabando, embargó el buque, le quitó el timón y velas para inmovilizarlo y situó

⁵ CHAUCA GARCÍA, 2019c, pp. 29-37.

⁶ Carta del marqués de Osorno Ambrosio O'Higgins al marqués de las Hormazas, Lima, 26-I-1798, Archivo General de Indias (AGI), Lima, 717, N. 1, f. 1v.

⁷ PUENTE CANDAMO, 1981, p. 66.

a bordo suficiente resguardo para evitar la extracción de sus efectos europeos. Todo esto mientras consultaba al fiscal sobre la aplicación de la Real Orden de 20 de abril de 1799 con la intención de ordenar la descarga y comiso de la mercancía, según informaba en la carta n° 293 dirigida a Miguel Cayetano Soler.⁸ Igual determinación desplegaba contra los ingleses, sobre todo en tiempos de guerra. Así, comunicó a uno de sus últimos valedores la captura de fragatas británicas balleneras que pertrechó en misión militar con destino a las Galápagos. Incluso ofrecía a Godoy el envío de dos de las mejores en reemplazo de los paquebotes correos tomados por el enemigo.⁹

Por otra parte, el mismo testarudo factor distancia en los negocios americanos significó que, a pesar de los intentos centralizadores del magno mecanismo de gobierno multicontinental, la toma de decisiones autónomas se hacían precisas, eso sí, sin entrar en contradicción con el espíritu de las reiteradas directrices oficiales y esperando las validaciones posteriores de las disposiciones emanadas de la autoridad radicada en el territorio por parte de la superioridad. Esta confianza en los hombres de proximidad estaba avalada por su minuciosa selección en la doble fidelidad al rey y al proyecto reformista de sus patronos peninsulares y regionales. A finales del siglo XVIII, la modernización ilustrada pasaba por un mayor control, pero esta política no fue óbice para mantener cierto grado de autonomía tenida por imprescindible para el funcionamiento del imperio. En este sentido, encontramos analogías pero también diferencias respecto a la centuria precedente que la singularizan.¹⁰

3. DESAVENENCIAS EN LA ADMINISTRACIÓN: LA MIRADA DEL VIRREY

Los enfrentamientos por motivos de representación no fueron ajenos a la trayectoria virreinal de O'Higgins, muy al contrario. Incluso desde el principio de su gestión le acompañaron incómodamente, como sucedió en las ceremonias de su arribada a El Callao desde Chile como paso previo a su entrada oficial en Lima.¹¹ Sus orígenes como menor y frustrado comerciante en un orgulloso virreinato, los conflictos entre partes en un sensible equilibrio de poder o las nuevas autoridades que ocasionaban roces de competencias con las ya consagradas conformaron un corolario de incidencias hasta el final de su gobierno que resolvió con su consabido pragmatismo o, cuando las circunstancias así lo requerían, desde su *auctoritas* como virrey peruano y anterior capitán general chileno. Además, en los asuntos marítimos, tampoco fue uno de los afamados virreyes marinos como su predecesor Francisco Gil y Lemos,¹²

⁸ Carta del marqués de Osorno al ministro de Hacienda, Lima, 7-V-1800, AGI, Lima, 719, n° 85, ff. 440-440v.

⁹ LOHMANN VILLENA, 1972, pp. 90-91.

¹⁰ JIMÉNEZ JIMÉNEZ, 2019.

¹¹ CHAUCA GARCÍA, 2019a, pp. 72-75.

¹² GIL AGUADO, 2015.

cuya administración eclipsó hasta recientemente su gestión virreinal al igual que ha sido recuperado el reinado de Carlos IV por la historiografía.

Una época de transición sujeta a presiones contrarias que no eran novedosas en las Indias. Tras la conquista, operó un proceso de señorialización atajado por el rey mediante la creación de los virreinos indios.¹³ En los tiempos tardovirreinales, merced a la implementación de las medidas de reacción del reformismo borbónico, fueron las nuevas figuras institucionales las que motivaron en su inserción enfrentamientos de mando en un mundo que continuaba en construcción. Así ocurrió entre el virrey irlandés y el brigadier Tomás de Ugarte y Liaño –primer comandante permanente de Marina del Callao–, una vez que en julio de 1799 el apostadero fue transformado en departamento marítimo.¹⁴ La comandancia rendía cuentas ante la Secretaría de Marina y ante el virrey, quien cursaba sus informes por la vía de la Secretaría de Estado. Dicha triangulación desembocó en fricciones recurrentes entre uno y otro, pues el primero asumía la responsabilidad en materia marítima, pero dependía del virrey en la aprobación y provisión de los recursos económicos necesarios. Es más, en ocasiones incluso el *alter ego* dirigía personalmente los asuntos navales.¹⁵

La fuerte personalidad del veterano virrey y su concepción de la alta magistratura que ocupaba, así como lo adecuado de mantener su reputación ante la opinión pública y subalternos administrativos, le hicieron quejarse amargamente del nuevo cargo permanente. No solo podía escapar de sus competencias directas, sino también generar el descrédito de su poder virreinal. No era algo habitual en él, pero en este caso protestó enérgicamente en una materia tan sensible como el dominio de los mares a finales de la centuria ilustrada y el prestigio de la longeva institución que representaba. Además, el irlandés atesoraba una larga y fructífera carrera en el ejército y la administración en la América meridional, fraguada en las ardua problemática de la frontera araucana frente a enemigos domésticos por ser escenario arquetípico de ascensos,¹⁶ mientras que el extremeño Tomás de Ugarte era igualmente un veterano de consolidada carrera, si bien en la marina, que había discurrido fundamental pero no exclusivamente en la América septentrional contra los ingleses. De hecho participó en la campaña de Pensacola (1781), verdadera escuela militar de aquella generación, con un papel destacado por lo notable de su proceder en la escuadra de socorro al malagueño Bernardo de Gálvez que partió desde La Habana bajo el mando de José de Solano.¹⁷ El primero próximo a ser octogenario, el segundo ya se adentraba en la cuarentena, ambos curtidos hombres de carácter y valor demostrado en sus dilatadas carreras de éxito por un mundo que se les quedaba pequeño. Irlandés y extremeño comparten el modelo meritocrático al servicio del rey y el programa reformista de

¹³ MARTÍNEZ SHAW, 2020, p. 48.

¹⁴ ORTIZ SOTELO, 2010, pp. 351-374.

¹⁵ ORTIZ SOTELO, 2015, pp. 27-28.

¹⁶ CHAUCA GARCÍA, 2016, p. 275.

¹⁷ CALLEJA LEAL y CALLEJA LEAL, 2016, pp. 241-246.

sus ministros, pero el primero era de origen extranjero y conocía de antaño la región como muchos gaélicos en busca de ascenso¹⁸. Personalidades, instituciones y coyunturas en desencuentro.

El episodio objeto de análisis revela la distancia existente entre la aplicación de una política naval exitosa en el campo de las operaciones de campaña, con acciones heterogéneas pero complementarias que facilitaron la conservación y defensa marítima del virreinato y su océano contra el contrabando o la presencia enemiga tanto formal como reconvertida en corsarismo.¹⁹ Y, por otra parte, la política naval administrativa, de despacho. En cuyo caso la articulación entre vetustas y nuevas autoridades por el cuestionamiento de la primacía venía a unirse al solapamiento de un antagonismo personal o más bien de instituciones en un doble juego: lo marítimo frente a lo terrestre, lo militar frente a lo gubernamental. En esta significativa disputa, el virrey conocía todas las esferas, pero su contrincante que debió ser colaborador no era bisoño. Por supuesto, las cuestiones de dignidad del cargo no permanecieron ajenas al conflicto. Con estos mimbres, la querrela proyecta un estado de cosas finisecular que manifiesta lo difícil de los reajustes del reformismo en un tiempo de cambio en ciernes.

A finales de octubre de 1799, el virrey de Lima se dirigió al Secretario de Estado y del Despacho de Marina mediante la extensa carta por la vía reservada n° 39 a modo de detallado informe acerca del nuevo establecimiento de la Comandancia de Marina del apostadero del Callao, tras haber transcurrido un bienio de su funcionamiento.²⁰ El expediente, en el cual corrían adjuntas copias de siete documentos acreditativos anexos a la carta n° 44 de Ugarte junto a la misiva del propio virrey, evidenciaba las desavenencias por competencias entre ambos titulares. La paciencia de O'Higgins estaba ya colmada. Las noticias contenidas en la carta, según quedaba anotado el 29 de agosto de 1800 en la portada del expediente ocasionado, habían causado el desagrado del rey por tales acontecimientos y así era preciso advertirlo a ambos. En el margen de la misiva, la minuta de contestación anotaba en resolución que se les exhortaba a encauzar la situación y procurar la mayor armonía.

Veamos a continuación las razones del virrey en contra del brigadier graduado de marina. Al principio mostró cierta complacencia por un hombre inteligente, activo y celoso en el servicio a tenor de sus antecedentes. Tanto libró caudales cuando fue necesario como detuvo o pospuso gastos, y observaba que siempre eran admitidas como justas sus determinaciones en un ambiente de cordialidad y franqueza. Al fin y al cabo, era un tiempo de dificultad en el cual primaba el acopio y remisión de todo el dinero posible a España. Pero esta satisfacción era aparente. Uno de los ayudantes

¹⁸ CHAUCA GARCÍA, 2012, pp. 291-309.

¹⁹ CHAUCA GARCÍA, 2019a, pp. 254-299.

²⁰ Carta de Ambrosio O'Higgins a Juan de Lángara, Lima, 26-X-1799, Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Expediciones a Indias, leg. 27, doc. 129, ff. 1-24.

del gobernador del Callao le llevó a descubrir el engaño en el cual vivía. Se había obstaculizado sin una orden expresa del virrey la colocación de unos carteles encima de las cuadras y cuarteles de la plaza, donde a la sazón se encontraban efectos de marina. El irlandés solicitó oficio de esta iniciativa para en consecuencia reclamar el informe correspondiente e instruirse sobre si el regular servicio de la guarnición podía verse afectado por dicho contratiempo. El comandante malinterpretó el requerimiento por escrito y aprovechó para manifestarle un cúmulo quejas sobre su gestión.

En primer lugar, pretendía la suspensión de su encargo entretanto recababa información sobre las facultades de su digno empleo. Esta desordenada carta incluida en el nº 1 de la pieza pareció a O'Higgins producto del acaloramiento por la contrariedad, alentado por un tercero malintencionado. Pero la confusión resultaba salvable por el momento y consecuentemente le sosegó los ánimos con presteza antes de examinar el estado de la cuestión con mayor profundidad. La contestación fue de aquella misma hora y noche, en un cruce epistolar tan atolondrado como ofuscado. Disgustado y decepcionado el virrey, creyó que la remisión de la Real Orden de su nombramiento había originado el enconamiento, cuando él no veía segunda intención alguna y así se lo comunicó. Su honor y el bien del servicio quedaban a salvo. No obstante, el comandante relacionaba una serie de quejas y trabas en defensa de sus facultades. Las diferencias se manifestaron y no desaprovechó la oportunidad para solicitar la independencia del virrey, según creía recogía el oficio de nombramiento por parte de la Dirección General de la Armada. El irlandés desconocía tal prerrogativa en la orden de 18 de julio de 1797 que había recibido al efecto. El conflicto abierto estaba servido.

Ambrosio O'Higgins echaba mano de su larga carrera ante la superioridad, que esgrimía a su favor como hombre juicioso y por ello recompensado con ascensos continuados. Se trataba de un desafío personal que desbordaba lo institucional. Cotejar trayectorias para avalar posiciones. Es más, incluso llegaba a afirmar que no pretendía entrar en la disputa competencial, pues el bien superior del real servicio afectaba a subordinados o no y por ello siempre le proporcionó auxilios con independencia de consideración jerárquica alguna. Eso sí, no mostraba la misma indiferencia respecto a que hubiera insinuado que su desconocimiento de dichas facultades estaba en la raíz de las diferencias suscitadas o que una postura contraria a las mismas le hiciera proceder sin la debida obediencia. Era una calumnia dudar de su diligencia y recta administración. Ofendido y en un arrebató de cruda sinceridad, explicitó el motivo de su queja con palabras harto elocuentes sobre el choque entre autoridades y lo difícil de su ensamblaje. Aunque el comandante gozase de independencia con una categoría de virrey marítimo en relación al virrey de tierra, se mantenía la estrecha relación y la posibilidad de asistir o rehuir lo que demandara. Esta realidad era una nota común entre todas las autoridades y no encerraba animadversión que pusiera en peligro su ganado crédito. Se trataba, sin más, del normal funcionamiento de la administración que él tanto conocía y algo menos posiblemente el reclamante.

Continuaba con la refutación pormenorizada del escrito del comandante del apostadero y para ello retomaba la copia nº 3 sobre el tema de la colocación de las tarjetas en El Callao. El 14 de octubre de 1799, el brigadier le había escrito sobre su respuesta comunicada por medio del ayudante, y el 17 del corriente procedió el virrey a responderle que no veía perjuicio en dichos carteles para la regularidad del servicio de la guarnición y, en consecuencia, le prevenía que no lo impidiese. La cuestión estaba zanjada, sin embargo al día siguiente el tema de marras encabezaba las quejas del comandante. Le resultaba sorprendente, pues el mismo brigadier quejoso con los carteles cuando le anunció su desembarco en Manta –al norte de Guayaquil–, le remitió desde la cercana Montecristi un plan de señales para su distribución entre los vigías de la costa con la finalidad de asegurar la llegada al Callao de la fragata *Princesa* en la que había arribado a aquel puerto. En su consideración, dicho plan era demasiado complicado para uso de los indígenas que ejercían de vigías. Además, entonces no había peligro de enemigos en la costa por lo cual era inútil el despliegue de aquellas señales que serían de grave perjuicio en caso de caer en sus manos. Hallándose en camino de vuelta el comandante y siendo la materia venial, decidió el virrey no contestar en esta ocasión. Pero cuando arribó al Callao exigió en la Secretaría de Cámara virreinal su contestación por escrito y planteó si debiera ser en pliego o cuartillo. Esta demanda planteó dudas y se hibernó un tema que según O'Higgins no causaba perjuicio a ninguno y cuya secuela era ridícula.

Sin duda, los honores debidos arrancaban de lo que el comandante consideró un menosprecio y no ya solo avasallamiento de sus funciones propias. Entraba así el virrey en un apartado de gran trascendencia simbólica en la época y que conocía de ocasiones pasadas. Las representaciones jugaban un papel importante en la sociedad, máxime en una tan fatua como la limeña de entonces. De hecho, tratamientos, honores, distinciones y funciones hilaban el tratado tercero del tomo primero de las ordenanzas militares,²¹ así como también quedaban recogidos en las ordenanzas correspondientes a la armada en su tratado cuarto, título tercero del primer tomo.²²

No dudaba el irlandés de aquellos a los cuales era acreedor el extremeño, pero dejaba claro que una vez en Lima le correspondió adecuadamente en todo momento, atenciones que omitía el brigadier posiblemente de modo interesado. En cualquier caso, la oficialidad de la guarnición manifestaba incertidumbre sobre su ajuste a las prescritas por la Ordenanza de Ejército en caso de oficiales de la misma clase con mando o destino. Esta vacilación ante un nuevo cargo y su proyección en la legislación existente provocó la suspensión provisional de los honores hasta examinar el asunto. No obstante, al día siguiente informó y mientras recibía órdenes mantuvo los honores que había venido disfrutando por parte de los puestos de la plaza. No hacía sino evidenciar su ánimo conciliador y buen talante confrontado con las omisiones o

²¹ CARLOS III REY DE ESPAÑA, 1768a, pp. 262-346.

²² CARLOS IV REY DE ESPAÑA, 1793a, pp. 485-517.

descuidos del comandante, quien resolvió la duda de inmediato a su favor mientras que él prefirió un mayor examen. Se anticipaba así a una acusación de dilación igualmente interesada y ejemplificaba su conducta por contraste. Remitió carta al interesado: copia adjunta nº 4.

Un apartado menor consistió en la acusación formulada sobre el envío de decretos marginales. El virrey confesaba que no recordaba un hecho tan leve y por ello se vio forzado a indagar sobre el mismo. Como resultado de sus investigaciones, constataba que en dos o tres expedientes fue necesario oír su dictamen por relacionarse con su cargo. En estos casos se puso el decreto ordinario de pedir informe al comandante de marina y fue entregado por medio del portero. Cuando el comandante advirtió que no se acompañaba del oficio separado del virrey, lo devolvió sin elaborar su preceptivo informe. El secretario del virreinato Simón Díaz de Rávago confirmó a O'Higgins que aquella tramitación era la práctica regular con los generales que servían últimamente la subinspección del reino, por lo cual no podía despertar agravio ni extrañeza. Ambos mantenían una estrecha relación por empleo y también amistad. A pesar del correcto proceder del secretario, ordenó que en adelante se le enviasen los decretos de informe con oficio, pues suponía poco trabajo burocrático más. Es decir, no estaba directamente implicado y aun así se mostró complaciente. En consecuencia, no podía engrosar la lista de las presuntas diferencias entre uno y otro.²³

La siguiente queja afectaba a la decisión del virrey de enviar los bergantines *Peruano* y *Limeño* con el situado a Panamá. Partieron el 1º de septiembre tras repetidas consultas con el comandante sobre las necesidades de un buque de guerra y los riesgos de la travesía. No podía entrar en refutación porque no comprendía acusación posible. Durante más de un mes se preparó todo coordinadamente entre ambos sin escuchar objeciones. Y, sin embargo, ahora manifestaba reparo a la elección de navíos efectuada. A continuación desvelaba el porqué de tan repentino cambio. Con posterioridad había sido advertido de la nueva Ordenanza de la Armada, cuyo tratado 6º, título 7º, artículo 96 era del siguiente tenor:

El nombramiento particular de baxeles que hubieren de salir á campaña según las ordenes de los Vireyes, y él de los sugetos que hayan de mandarlos ó emplearse en ellos, pertenecera siempre al Comandante de la Esquadra: y si concurrieren dos Comandantes de Marina con diversos encargos, no debiera el mas antiguo perturbar al otro en el gobierno de su Esquadra, ni pretender otra superioridad que la que le está declarada desde el artículo 103 al 108 del Título de éste cargo.²⁴

Cierto, la decisión pertenecía al comandante del apostadero del Callao. Pero por medio de un embrollado juego de palabras llegaba a una conclusión que legitimaba su actuación. Si el nombramiento significaba elección, y solo se elige aquello que se ha escogido discriminando lo útil de lo inútil, lo conveniente de lo inconveniente, en

²³ Carta de Ambrosio O'Higgins a Juan de Lángara, Lima, 26-X-1799, AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 27, doc. 129, ff. 1-24.

²⁴ CARLOS IV REY DE ESPAÑA, 1793b, pp. 553-554.

la circunstancia de no existir alternativa posible ni se escoge, elige o nombra, pues tan solo se podía disponer de lo que había, sin más. Así es, en el apostadero no había más buque que los bergantines. Y solo estos dos bajeles en convoy podían transportar el situado a Panamá con garantías de defensa ante posibles ataques enemigos. Es decir, no quedaba al comandante otra posibilidad que la misma elección tomada, y por el mismo razonamiento el virrey no eligió en perjuicio de las facultades del comandante. El tono de burla crecía cuando se preguntaba si debía haber dicho al brigadier que nombrara dos bergantines de la armada formada por sendos buques para conducir el situado. Pero él, no acostumbraba a decir ridiculeces y menos cuando se trataba del servicio. Parecida queja fue que no le informara sobre si destinaba la fragata *Leocadia* para llevar el situado a Valdivia, cubriendo así Lima la cuenca meridional del Pacífico desde el istmo de Panamá hasta la frontera chilena, para que él procediera a su nombramiento. En opinión del virrey, el comandante gustaba en exceso de las formalidades y de palabras que nada aportaban, justo aquello que chocaba con su pragmatismo resolutivo. Cabe recordar el recorrido vital de O'Higgins, tan ajeno a dichos trámites en lo personal como volcado a la acción y los hechos.

En este sentido, otro motivo de queja incidía directamente en dicha temática. Tampoco comunicó oficialmente al zafrense la aparición a la altura de Paita de uno de los balleneros armados que transitaban por aquellas latitudes. No obstante, fue comunicado al Consulado e incluso publicado en la *Gaceta*. Reconoce que le había advertido que al primero de aquellos avistamientos en la costa le avisara, pero estando informado el Consulado como verdadero interesado de cara a la planificación de sus expediciones, le pareció inútil hacer lo propio con un comandante que carecía de buque alguno que aprontar. Pero ante su insistencia, alegaba que al menos resultaba operativo para su diario, ordenó que en adelante y de modo constante se le noticiara.

La última queja en relación a los pasaportes, también estaba rodeada de puro formalismo vacío según su parecer. El comandante le solicitó licencia para que un maestro de velas pudiera convalecer en Tarma –Andes centrales– y cambiar de aires. La secretaría cursó el documento como era de costumbre, corría en copia adjunta n° 6. Pero el procedimiento del pasaporte del virrey no pareció el adecuado al comandante. Por el contrario, esperaba una simple contestación afirmativa a su oficio para informar al interesado. Es decir, se atribuía la prerrogativa de expedir el pasaporte. De nuevo la prevalencia de uno u otro. Para el veterano virrey la única finalidad era dar a conocer vanidosamente su nombre y familia en la sierra, encabezando el documento genealógicamente hasta sus abuelos. Podemos ver una lucha entre la nobleza de servicios y la de sangre o simple vanidad del linaje, pues ambos tenían acreditados servicios si bien diferentes visiones sobre la marcha de la administración.

El caso es que el virrey pensó plegarse a sus deseos de aquí en adelante, pero una vez manifestada oportunamente su buena predisposición argumentaba que hubiera perjudicado al enfermo, pues los subdelegados de los partidos del interior no se verían en la obligación de prestarle auxilios en la misma medida. Por otra parte, vio

conveniente aludir a su papel de suprema autoridad como representante del monarca distante, pues no era conveniente alterar dicha imagen en unos dominios tan vastos como remotos. Optó finalmente –copia n° 7– por una solución de compromiso: la duplicidad de pasaportes, siempre beneficiosa al peticionario. El comandante se mostraba atento a las minucias, lo cual ocasionaba la distracción de los asuntos de verdadero interés para el servicio. Pasados tan solo cuatro meses desde su retorno del septentrión peruano, ya había cursado cuarenta y nueve oficios. No podía ni debía dedicarles tiempo suficiente a tenor de su naturaleza de escaso bien público, pues cuestiones de mayor gravedad le ocupaban. Sin embargo, estaba dispuesto a continuar sufriendo con paciencia esta incómoda situación, pero la veía también malintencionada.

Él, por su parte, había mostrado desde la llegada del nuevo comandante una predisposición positiva. Su actividad y diligencia, así como el conocimiento de su carrera y justa ansia de fama y gloria le recordaban a su propia trayectoria. Como ejemplo de buena fe no había cargado las tintas cuando no comunicó de oficio su destino a ningún gobernador intendente, subdelegado, alcalde u obispo, siendo tan escrupuloso con estos trámites. Es más, sin transmitir al virrey la orden y despacho de su nombramiento se marchó al Callao a la mañana siguiente de su llegada nocturna para darse a conocer en el apostadero. Y ello sin la orden del virrey y rehusando la ofrecida con la excusa de tener en su poder la del rey. No cabe duda, el comandante se consideraba sujeto de una autoridad independiente emanada directamente del monarca, mientras que O'Higgins se aferraba a la tradición y la máxima jerarquía de su mando. Un choque inevitable por más que en bien del servicio y por encima de su deseo, pasara por alto esta actitud indolente desde la prudencia.

Tras la enumeración de las quejas y sus respuestas correspondientes, el virrey del Perú dejaba la parte expositiva de su misiva y concluía con el fondo de la cuestión, esto es, la finalidad perseguida por el nuevo cargo. De nada sirvió que relegara las diferencias, pues el brigadier magnificaba las dificultades imaginarias que cuestionaban su autoridad. Y ello porque obedecía a un solo objetivo: su total independencia de los virreyes. Creía el comandante, equivocadamente, que tal actitud estaba contemplada en el oficio de nombramiento de la Dirección General de la Armada, y no encontrando paralelismo en la Real Orden dirigida al virrey solicitó aclaración sobre tan crucial punto. Para sostener su idea al respecto y la petición cursada, supuso las desavenencias provocadas por la superioridad virreinal como causa de no haber quedado esclarecida su independencia. Pero tal actitud no era ni útil ni, mucho menos, honrosa a los ojos del irlandés, quien se sentía injustamente ofendido tras décadas de leal servicio. Además, según el veterano y experimentado virrey en los engranajes administrativos, las quejas de los comisionados acerca de los estorbos a sus desempeños eran moneda corriente y encubrían preventivamente disculpas a sus propias faltas. Estrategia que también buscaba ampliar una autoridad que siempre consideraban corta.

Había pecado de condescendencia con un comandante que entorpecía el buen orden y servicio debidos. Incluso del mismo día de redacción de la presente carta tenía prueba de ello, pues le había notificado que el Consulado y Cuerpo de Navieros denegaba el cumplimiento de las disposiciones o reglamentos que les había prescrito sobre visitas o reconocimientos, repuestos de aparejos y matrículas, entre otros puntos. Por supuesto, no previno con anterioridad al virrey y quedaba en consecuencia “siempre expuesto con gentes poderosas y de tan difícil y delicado manejo”. El rumor corría ya por la calle y se veía obligado a informarse en detalle para atajar unas diferencias tan perniciosas. Su honra y dignidad no podían quedar mancilladas en un virreinato que tanto las estimaba y valoraba. Finalizaba la carta al ministro de Marina disculpándose por lo prolijo y abigarrado del texto en esta ocasión, pues acostumbraba a ser más pragmático, pero era obligado “poner a cubierto mi reputación”.²⁵

4. CONFLICTOS MILITARES Y SU VISIÓN POR UN OFICIAL DE LA ARMADA

La mirada del segedano queda recogida en las copias de los documentos que el virrey adjuntó a su carta exculpatoria y acusadora del comandante. Por medio de estos testimonios podemos cruzar miradas sobre el fondo del asunto competencial y de representación. Entre las copias clasificadas con el n° 1, constaba la Real Orden de 18 de julio de 1797 de nombramiento de comandante fijo de Marina de El Callao. Las ventajas del nuevo empleo asumido por el capitán de navío ascendido a brigadier de la Armada consistían en reunir gracias a sus conocimientos facultades gubernativas y económicas, como gastos de carenado de las embarcaciones, acopios o fletes. Su cargo estaba asociado en teoría al relevo del virrey, medida que buscaba cierta armonía entre ambos. Si bien en la práctica se modificó la intención primigenia, pues había que encontrar persona de perfil conveniente para mandos tan distantes. La resolución quedó archivada en Lima el 1° de marzo de 1798, con más de siete meses de posterioridad y se sacó copia certificada para remitir a la comandancia de Marina.²⁶ Los antecedentes eran claros. Por Real Orden de 23 de mayo de 1797 el ministro Lángara comunicó al inspector general de la Armada, Antonio González de Arce, las ventajas del nuevo empleo. Sin embargo, este documento de notificación al interesado –por entonces en la Nueva España, en un alarde más de movilidad– fechado días después para dejar constancia en la comandancia de su cargo sí contemplaba que para abarcar sus obligaciones con independencia tendría un carácter superior al de subalterno.²⁷ Además, constaba fe de literalidad respecto a la recibida en

²⁵ Carta de Ambrosio O'Higgins a Juan de Lángara, Lima, 26-X-1799, AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 27, doc. 129, ff. 1-24.

²⁶ Real Orden de nombramiento de Tomás de Ugarte y Liaño como comandante de Marina del apostadero del Callao, Madrid, 18-VII-1797, AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 27, doc. 129, ff. 29-30.

²⁷ Oficio de Antonio González de Arce al comandante de Marina del Callao, Madrid, 23-VII-1797, AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 27, doc. 129, ff. 30-31.

México antes de su partida.²⁸ Ambos documentos en poder de los implicados, según cada interpretación, podían complementarse cronológicamente o contradecirse.

Otro documento interesante al caso es la carta nº 44 que Ugarte remitió al virrey al inicio del conflicto y que hizo estallar los descontentos acumulados.²⁹ En ella tenemos la versión del natural de Zafra. El ayudante de semana del Callao le comunicó que el teniente gobernador del Real Felipe no permitía sin orden precedente del virrey la colocación de unas pequeñas tarjetas con números de asignación en las puertas de los almacenes de marina como pudo colocar en la playa. En esta providencia de gobierno no consideraba tal requisito necesario como comandante en jefe del apostadero, sin embargo, por medio de su interino oficial de órdenes la solicitó. El virrey contestó que lo hiciera por escrito y con la presente obraba en consecuencia. Aprovechaba para despejar esta y otras dudas, pero sobre todo reclamaba su conducta intachable durante treinta años de servicio en la Armada del rey. Sus superiores, marinos o del ejército, nunca lo habían tachado de impertinente por infundadas quejas, como tampoco se había excedido en sus facultades. Los oficios cursados desde su llegada no incurrían en ese defecto. Su modo de pensar en la materia era invariable. Y con cierta ironía confesaba que intentaría ser lacónico en sus explicaciones para no quitar demasiado tiempo al virrey. Las visiones de uno y otro no podían ser más contrarias.

Encontraba que la copia de su nombramiento, que había pasado O'Higgins a uno de sus subordinados en el día, no era literal de la dirigida a la comandancia por parte del capitán y director general de la Armada ni tampoco de la que dicho alto cargo comunicó junto al virrey novohispano y comandantes generales de Marina en La Habana y escuadra de operaciones de América. Por consiguiente, confiado en el mayor contenido de las suyas posiblemente había causado una impresión errónea en su proceder. A continuación relataba la secuencia de los hechos desde su punto de vista.

Cuando se encontraba en Orizaba, próximo a Veracruz, tuvo noticia de su nombramiento. Cabe recordar que por la guerra contra el inglés, las tropas españolas quedaron acuarteladas en dicha localidad para alejarlas del seno mejicano y sus enfermedades producto de las altas temperaturas. El virrey marqués de Branciforte se encontraba en el lugar a la cabeza de la concentración virreinal defensiva ante los temidos ataques británicos a Veracruz, igual temor de desembarco experimentó Lima.

El general de La Habana le advirtió que hasta que recibiera las oportunas prevenciones por parte del director general no partiera para su nuevo destino. Como hombre acostumbrado a obedecer esperó, máxime al considerar que poner en práctica

²⁸ Certificado del primer ayudante interino secretario de la Comandancia general de Marina del Callao Ignacio de Roo, Lima, 15-X-1799, AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 27, doc. 129, f. 31.

²⁹ Carta de Tomás de Ugarte al virrey del Perú, Lima, 15-X-1799, AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 27, doc. 129, ff. 35-42.

las nuevas ordenanzas de Marina en aquel destino sería una labor ingente. Repasaba su hoja de servicios para remarcar su idoneidad, destacaba en ella la comisión de mayor general de escuadra y apostadero habanero durante la guerra de 1779 a 1783; así como comandante particular de bajeles y división de la Real Armada. Las instrucciones se hicieron esperar, pero mientras tanto sirvió en asuntos marinos a los virreyes de la Nueva España Branciforte y Miguel de Azanza, quienes resolvían conforme a sus dictámenes y no como ocurría con O'Higgins en el Perú. Por órdenes, finalmente tuvo que ponerse en camino sin la instrucción. El ministro de Marina Juan de Lángara aunque no la incluyó discurría que por el momento no le haría falta pues la ordenanza ya contemplaba su empleo y se entendía diverso del ejercido por sus antecesores.

El flamante comandante en jefe del apostadero de Lima en el Mar del Sur echó mano de la normativa, consciente de la revalorización de los asuntos navales en el plano estratégico de un imperio en expansión en el continente americano.³⁰ Reasumía con los cargos y funciones del empleo las obligaciones y autoridad prescritas para los capitanes generales de departamento [artículo 180, tratado 2º, título 8º y artículo 84, tratado 2º, título 2º]. Seguidamente, relacionaba algunos agravios sufridos desde su llegada. El virrey no había contestado de oficio a una carta reservada que le envió desde Tumbes sobre cuestiones importantes en aquella coyuntura bélica, recordemos que navegó desde Acapulco gracias a una fragata del apostadero de San Blas; dudó sobre los honores que le correspondían; le mandó informes por decretos marginales sin tener en cuenta la dignidad de su cargo (Real Orden de 22 de diciembre de 1789); nombró bergantines para el situado a Panamá; no le informó de la presencia de bajeles corsarios enemigos en las costas del distrito del apostadero, pero sí lo hizo al Consulado y permitió la publicación de otras noticias en gaceta; resolvió que el pasaporte que expidió no era suficiente para internarse en el país, cuando los del comandante de la escuadra en travesía por el Mar del Sur Ignacio María de Álava sí lo eran. El vitoriano había comunicado en Chile la promoción virreinal, recibió las atenciones de O'Higgins antes de partir hacia Lima y lo recibió con su escuadra engalanada en El Callao.

Las quejas eran tantas que consideraba fundado su recelo y basado en las diferentes interpretaciones de las Reales Órdenes, pues asumía facultades contempladas en las ordenanzas de la Armada y arsenales. En cualquier caso, podría achacársele error de entendimiento por la confusión generada, pero no de voluntad. Pasaba a manos de O'Higgins la representación junto a las copias documentales, según había acordado la Junta de Marina en sesión 8ª. Su único deseo, confesaba, era cumplir con su deber en el honroso empleo asignado por el rey sin producir molestias al virrey. En varias ocasiones recurre agudamente en busca de legitimidad y autoridad a la figura del monarca. Añadía que si la causa de las desavenencias era otra, por favor le informara para evitarlo en lo sucesivo. Y mientras la resolución del soberano llegara,

³⁰ GUIMERÁ RAVINA y GARCÍA FERNÁNDEZ, 2008, p. 43.

le previniera por escrito de las obligaciones del empleo, que si no eran las literales de la ordenanza agradecía quedar exonerado del mando o destinado en aquel tiempo de guerra como oficial al lugar donde estimase fuera de provecho, pues su norte siempre había sido el eficaz servicio al rey y la estricta obediencia de las órdenes de sus jefes de Marina o de Ejército.

La copia nº 2 adjunta a su representación al Superior Gobierno era la inmediata contestación del virrey a la misiva precedente. El irlandés se mostraba negativamente sorprendido, pues negaba haber visto a uno de sus ayudantes en el día y mucho menos entregarle copia de la Real Orden. Acudió a consultar al secretario, pero dadas las horas ya se había retirado. No obstante, no podía imaginar que aquellos leves reparos burocráticos le ocasionaran tanta contrariedad cuando tenía un buen concepto de su celo y actividad. Le pedía que olvidara los malentendidos y tuviera presente las muestras de aprecio que le había tributado y la sinceridad de su carácter, en atención a continuar preservando su honor y diligencia en el servicio.³¹ Por su parte, la copia nº 3 incluía la carta nº 43 del comandante y la cruzada contestación del virrey. La primera era la petición por escrito de la orden virreinal para que el teniente gobernador permitiera fijar las tarjetas numeradas en los almacenes del Real Felipe del Callao que contenían efectos de Marina, siendo insuficiente su petición verbal según informaba el interino oficial de órdenes del apostadero.³² O'Higgins respondió que instruido de que aquellos carteles a colocar en edificios interiores de la plaza del Callao no ocasionaban perjuicio al servicio de la guarnición, había prevenido al gobernador que no lo obstaculizara.³³

La copia nº 4 relativa a las honras debidas no era, como vimos, cuestión baladí, muy al contrario.³⁴ Bajo la representación se escondían aspectos simbólicos de profundo calado en las sociedades de Antiguo Régimen. Pero un veterano fronterizo como O'Higgins no podía por menos que contemplarlo como de menor entidad ante las urgencias del servicio y las exigencias del gobierno. Cuando llegó el brigadier a su destino, había dado las preceptivas órdenes para que se le hiciesen los honores de ordenanza. Pasados cuatro días, los oficiales le manifestaron dudas sobre el género que correspondía al nuevo comandante del apostadero en calidad de brigadier empleado. Las ordenanzas del Ejército y de la Armada no convergían al respecto. La primera contemplaba que a todo oficial de esta clase que fuera coronel con mando en jefe o letras de servicio, gozaba de guardia de un cabo y seis hombres, quienes se

³¹ Carta del marqués de Osorno al comandante de Marina, Lima, 15-X-1799, AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 27, doc. 129, ff. 43-44.

³² Carta de Tomás de Ugarte al virrey del Perú, Lima, 14-X-1799, AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 27, doc. 129, f. 45.

³³ Carta del marqués de Osorno al comandante de Marina, Lima, 17-X-1799, AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 27, doc. 129, f. 45.

³⁴ Carta del marqués de Osorno al comandante de Marina, Lima, 12-VIII-1799, AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 27, doc. 129, ff. 46-47.

presentan en su casa y en los puestos descansando sobre las armas; mientras que la segunda prescribía que esta propia guardia pone armas al hombro a los mismos brigadieres empleados respectivamente o en mando de departamento. Ante la confusión creada que había torcido su regularidad inicial, decidió que no hubiera novedad entretanto examinaba el tema. Creía que la espera no perjudicaba al acreedor y sí al ordenante, pues no quería incumplir la Real Orden de 26 de diciembre de 1796 que mandaba no alterar los honores señalados en los artículos del título primero, tratado quinto de la Ordenanza del Ejército.³⁵

El comandante, en papel del día precedente le escribía que había reparado que los dos días anteriores en los puestos de la Merced y del Puente no recibió estos honores y los reclamaba. No quería el virrey causar estorbo, pero menos quebrantar las disposiciones reales. Además, dudaba si eran de aplicación a los brigadieres de puros apostaderos como El Callao o Montevideo, los propios de los brigadieres de departamento, siguiendo el artículo 37, título tercero, tratado cuarto de la Ordenanza de la Armada, del siguiente tenor: “El Brigadier que mande Departamento tendra guardia de un Cabo y seis Soldados, que á su entrada y salida pondran las armas al hombro, como todos los puestos”.³⁶ La enmarañada duda y obligada consulta al rey —esto es, dilación— se extendía a la hora de considerar si estos honores eran exigibles tierra adentro o limitados a los puertos de los departamentos o apostaderos.

La copia nº 5 aludía al envío de la fragata “Leocadia” desde el apostadero del Río de la Plata a instancias del virrey irlandés para agilizar la remisión de caudales a una metrópoli exhausta en tiempos de guerra.³⁷ Pretendía también que de vuelta llevara el situado a Valdivia y escoltase a bajeles del comercio y todo ello sin comunicarlo por escrito al comandante del apostadero, motivo por lo cual había incluido el tema entre los agravios sufridos.³⁸ El asunto excede la presente disputa y tiene interés por la microhistoria de una embarcación que merece mayor atención futura. La copia nº 6 era el pasaporte virreinal para internarse en el país a favor del marinero convaleciente Bernardo Daval y Fandiño. Se le debía dejar paso expedito y arbitrio de bagajes y víveres como militar.³⁹ La última copia, nº 7, abordaba el mismo asunto anterior desde una argumentación de resistencia al cambio. No encontraba O’Higgins motivo para alterar las costumbres y leyes del Perú sobre licencias. Ambos pasaportes eran necesarios sin excluirse mutuamente, pues “lo que abunda no daña”. Y, además, era conforme a la razón que un súbdito del comandante no dejaba de serlo del virrey, y

³⁵ CARLOS III REY DE ESPAÑA, 1768b, pp. 1-3.

³⁶ CARLOS IV REY DE ESPAÑA, 1793a, p. 499.

³⁷ Carta del marqués de Osorno al comandante de Marina, Lima, 11-X-1799, AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 27, doc. 129, ff. 48-49.

³⁸ Carta de Tomás de Ugarte al virrey del Perú, Lima, 15-X-1799, AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 27, doc. 129, f. 40.

³⁹ Pasaporte a favor de Bernardo Daval y Fandiño, Lima, “en tantos de”-X-1799, AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 27, doc. 129, f. 50.

si uno lo daba para salir del agua, otro lo hacía para internarse en la tierra. Concluía: “El del Virrey será siempre indispensable porque en todo caso se trata de la tierra y es preciso que parezca la licencia del que manda en ella”.⁴⁰

Al final de su gestión, O'Higgins señalaba amargamente que el virreinato peruano conservaba la parte más expuesta al enemigo “por haverle quedado quasi unicamente las Marinas”.⁴¹ Una dilatada costa y colosales espacios oceánicos que no dejaron de suponerle quebraderos de cabeza por causas internas o externas.

5. LA RESOLUCIÓN DE LA POLÉMICA: PRIMACÍA DEL INTERÉS GENERAL

Sobre la resolución de la disputa por parte de un enfadado monarca, se les requería atajar la polémica y buscar la sintonía entre dos autoridades que debían trabajar aunadamente en beneficio de un territorio tan distante. Ambos habían sido imprudentes y debían reconducir sus conductas hacia la colaboración por el bien del real servicio en cuestiones de etiqueta, materia de gastos y defensa. Los continuos incidentes reflejaban el conflicto de competencias y así fue percibido con un compartido toque de atención.⁴²

Dos borradores de oficio por la vía reservada y de la misma data explicitaban el real disgusto y los comunes cauces de su remedio. La primera minuta dirigida al virrey ponía en su consideración el desagrado del rey, que había sido informado por el anterior ministro Juan de Lángara acerca de varias representaciones cruzadas en relación a la frívola pugna que sostenía con Tomás Ugarte, a quien calificaba de oficial inteligente y apropiado al importante y útil servicio de organizar la Marina peruana. En consecuencia, se le prevenía que debía observar en adelante la mayor armonía posible con el comandante, evitando obstáculos que se interpusieran a este objetivo. Además, estaba obligado a facilitarle todos los auxilios de los cuales disponga como necesarios para que el comandante del apostadero pudiera defender la costa o proteger el tráfico marítimo.⁴³ La segunda minuta de oficio, remitida a Tomás de Ugarte, evidenciaba que las desavenencias y disputas que mantenía con el virrey de aquellos lejanos dominios solo conseguían alterar la concordia y buena armonía que cabía esperar de jefes de jurisdicciones diferentes. Consecuentemente, se le mandaba por orden del rey que en adelante observara el principal objeto de su comisión que no era otro que organizar la Marina. Debía coordinarse con O'Higgins y virreyes sucesivos

⁴⁰ Carta del marqués de Osorno al comandante de Marina, Lima, 2-X-1799, AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 27, doc. 129, f. 51.

⁴¹ Borrador de Relación de Gobierno del marqués de Osorno al ministro del Despacho Universal, Lima, 26-VI-1799, AGI, Estado, 73, n° 86 (1), f. 2.

⁴² ORTIZ SOTELO, 2015, pp. 227-231.

⁴³ Minuta del ministro de Marina al virrey del Perú, San Ildefonso, 29-VIII-1800, AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 27, doc. 129, ff. 25-26.

para lograr las máximas ventajas de esta misión y evitar toda estéril competencia entre ambas autoridades que no estuviera encaminada exclusivamente al bien del servicio, pues hasta el momento las noticias eran muy del desagrado del monarca.⁴⁴

Nótese que las palabras del borrador: “procure conducirse con ese Virrey [en términos: tachado] y demás que le sucedan”, indican por medio de su corrección la precaria situación del irlandés y avalan la decisión de su destitución.⁴⁵ Máxime si recordamos que en principio ambos cargos estaban ligados y en este caso Ugarte se perpetuó durante el mandato del posterior virrey, con análogos roces por cierto.

El rey ejerció su función de arbitraje entre un virrey que se consideraba investido de una tan alta dignidad como el comandante arropado en su crucial cometido. La solución a los continuos choques entre el virrey del Perú y el comandante de Marina concluyó que no se debían entorpecer funciones y facultades sino proveer el supremo interés compartido por sendas autoridades, en superior opinión del monarca por el conducto de la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina.

Ambos tenían favorecedores en el juego de poderes cortesano que ejercían presiones en uno u otro sentido.⁴⁶ O'Higgins contaba con el favorito Godoy y Ugarte con el aragonés Antonio Cornel, ministro entre 1799 y 1801. Cuando el primero cayó en desgracia, el segundo respaldó al extremeño. Pero cuando el Príncipe de la Paz fue rehabilitado en 1801, Cornel fue destituido como efecto de la enemistad que se profesaban.⁴⁷ El apoyo a Tomás de Ugarte vino de la Dirección General de la Armada por medio de su titular José Caballero en consonancia con su superioridad. Tras examinar dos expedientes de la Comandancia de Marina de Lima sobre presupuestos y gastos,⁴⁸ afirmaba que la confianza del rey en lo relativo a los mismos estaba depositada en dicho oficial, uno de los más capaces e inteligentes de la Armada. La distancia era suplida por hombres de confianza, pues dicho factor impedía un gobierno directo y el control exhaustivo y además favorecía malas prácticas. Le constaba que desde el principio tuvo que remover obstáculos como consecuencia de no observarse las Ordenanzas de la Armada. Y añadía que el 19 de julio de 1800 se había expedido una Real Orden que mandaba al virrey del Perú dejar expeditas al comandante de Marina todas sus facultades y que concurriese con sus superiores disposiciones al exacto y puntual cumplimiento de la ordenanza de Marina. Si el virrey estaba obligado, el comandante del apostadero lo estaba a solicitar su observancia en todos los

⁴⁴ Minuta del ministro de Marina al comandante de Marina del Callao de Lima, San Ildefonso, 29-VIII-1800, AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 27, doc. 129, ff. 27-28.

⁴⁵ CHAUCA GARCÍA, 2019a, pp. 301-318.

⁴⁶ PERONA TOMÁS, 1998.

⁴⁷ TAMBO MOROS y MARTÍNEZ TIRAO, 2010.

⁴⁸ Expedientes de la Comandancia de Marina de Lima anexos al Informe del director general de la Armada al Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, Aranjuez, 22-V-1801, AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 30, doc. 28, ff. 4-24.

casos necesarios. Se ordenaba comunicar a los protagonistas del disenso las conclusiones del informe.⁴⁹ Resulta lógico que desde esta instancia aludieran solamente a la amonestación sufrida por el virrey, sin mencionar el apercibimiento también soportado por el comandante.

6. A MODO DE CONCLUSIÓN

Las desavenencias entre comandante del apostadero del Callao y virrey de Lima continuaron más allá del gobierno de O'Higgins. Su sucesor y enemigo, el marqués de Avilés, también sostuvo férreos enfrentamientos con el brigadier de naturaleza administrativa y económica. No escarmentó Ugarte a las presiones del rey y se prolongaron las discrepancias entre autoridades. Elementos de continuidad burocrática y crecidos gastos, así como la resolución del monarca, que escapan al marco cronológico y gestión virreinal del irlandés. Línea de investigación que queda abierta para el futuro, pues tanto la trayectoria del personaje como la temática de conflicto interno en la administración indiana resultan sugestivas. Además, presenta permanencia en los desajustes y evidencia que el enfrentamiento más que personal lo fue institucional, pues cambiando los actores virreinales el problema se mantuvo. No obstante, el factor humano siempre influye en el mecanismo administrativo y este caso no iba a ser la excepción. Máxime tratándose de dos agentes de marcada personalidad y con robusto *cursus honorum* en la América española. Un tiempo de cambios y hombres enérgicos.

Los éxitos del irlandés estuvieron apoyados en el constante trabajo, mayor fortuna de las decisiones tomadas y conocimiento de los condicionantes del espacio y su defensa como fruto de su larga experiencia indiana y pragmatismo; fracasos en menor cuantía y en ocasiones producto de los acontecimientos de una compleja coyuntura. Legó el virrey irlandés una situación similar a la heredada, si bien con ciertas mejoras.

BIBLIOGRAFÍA

- Calleja Leal, Guillermo y Calleja Leal, Gregorio, *Gálvez y España en la Guerra de Independencia de los Estados Unidos*, Valencia, Albatros-CESEDEN, 2016.
- Carlos III Rey de España (1759-1788), *Ordenanzas de S. M. para el regimen, disciplina, subordinacion, y servicio de sus exercitos*, T. I, Madrid, Antonio Marín, 1768a.

⁴⁹ Informe del director general de la Armada al Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, Aranjuez, 22-V-1801, AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 30, doc. 28, ff. 1-3.

- Carlos III Rey de España (1759-1788), *Ordenanzas de S. M. para el regimen, disciplina, subordinacion, y servicio de sus exercitos*, T. II, Madrid, Antonio Marín, 1768b.
- Carlos IV Rey de España (1788-1808), *Ordenanzas generales de la Armada naval. Parte Primera. Sobre la gobernacion militar y marinera de la Armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar*, T. I, Madrid, Viuda de Joaquín Ibarra, 1793a.
- Carlos IV Rey de España (1788-1808), *Ordenanzas generales de la Armada naval. Parte Primera. Sobre la gobernacion militar y marinera de la Armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar*, T. II, Madrid, Imprenta Real, 1793b.
- Chauca García, Jorge, “Redes de poder irlandesas en la América de la Ilustración: el dominio de la frontera”, en Recio Morales, Óscar (ed.), *Redes de nación y espacios de poder: la comunidad irlandesa en España y la América española, 1600-1825*, Valencia, Albatros-Ministerio de Defensa, 2012, pp. 291-309.
- Chauca García, Jorge, *José de Gálvez, mentor del irlandés Ambrosio Higgins en España y América*, Málaga, Universidad de Málaga, 2016.
- Chauca García, Jorge, *De comerciante a gobernante. Ambrosio O’Higgins virrey del Perú, 1796-1801*, Madrid, Sílex-Ministerio de Economía y Competitividad, 2019a.
- Chauca García, Jorge, “Veleros y prisioneros ingleses en el Perú tardovirreinal”, en Barrientos Márquez, María del Mar y Gullón Abao, Alberto José (eds.), *América y el mar*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2019b, pp. 295-312.
- Chauca García, Jorge, “La gestión virreinal de Ambrosio O’Higgins en Perú (1796-1801)”, en Peralta Ruiz, Víctor y Haro Romero, Dionisio de (eds.), *España en Perú (1796-1824). Ensayos sobre los últimos gobiernos virreinales*, Madrid, Marcial Pons, 2019c, pp. 17-50.
- Gil Aguado, Iago, *Francisco Gil y Lemos. Marino, virrey y ministro. Una vida al servicio de la Monarquía española*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2015.
- Godoy, Manuel, *Memorias* [1836], La Parra, Emilio y Larriba, Elisabel (eds.), Valencia, Universidad de Alicante, 2008.
- Guimerá Ravina, Agustín y García Fernández, Nélica, “Un consenso estratégico: las ordenanzas navales de 1793”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, Madrid-Las Palmas, 2008, n° 54-II, pp. 43-81.
- Jiménez Jiménez, Ismael, *Poder, redes y corrupción en Perú (1660-1705)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2019.
- Lohmann Villena, Guillermo (ed.), *Colección Documental de la Independencia del Perú. T. XXII. Documentación oficial española, Vol. 1º*, Lima, Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1972.
- Martínez Shaw, Carlos, “La máxima autoridad colonial. El virrey”, *La aventura de la historia*, Madrid, 2020, n° 258, pp. 48-51.
- Ortiz Sotelo, Jorge, “La Real Armada en el Perú, 1746-1824”, en *Actas del VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2010, pp. 351-374.
- Ortiz Sotelo, Jorge, *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao 1746-1824*, Madrid, Iberoamericana-UNAM-Bonilla Artigas Editores, 2015.

Perona Tomás, Dionisio A., *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina. 1714-1808*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1998.

Puente Cándamo, José Agustín de la, *Historia marítima del Perú. La independencia – 1790 a 1826*, T. V – Vol. 2, Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1981.

Tambo Moros, Javier y Martínez Tirao, Alfredo J., *Antonio Cornel y Ferraz. Ilustrado, militar y político*, Zaragoza, Copy Center Digital, 2010.



Dado el relevante papel que jugó la ciudad de Valladolid en la gestación del proyecto magallánico y la importancia que, como no puede ser de otra forma, siempre le ha concedido el americanismo, la Asociación Española de Americanistas tuvo a bien confiar en el Área de Historia de América de la Universidad de Valladolid la organización de su X Simposio Internacional, que, con el impagable apoyo de la Diputación Provincial, se celebró en esta ciudad entre el 12 y el 14 de junio de 2019 y cuyo resultado se recoge en este libro. La obra se ha planteado como una contribución al conocimiento y difusión de los múltiples perfiles que se pueden contemplar no sólo en el propio viaje de circunnavegación sino también en las circunstancias que lo rodearon y las consecuencias que de él se derivaron.



EDICIONES
Universidad
de
Valladolid

