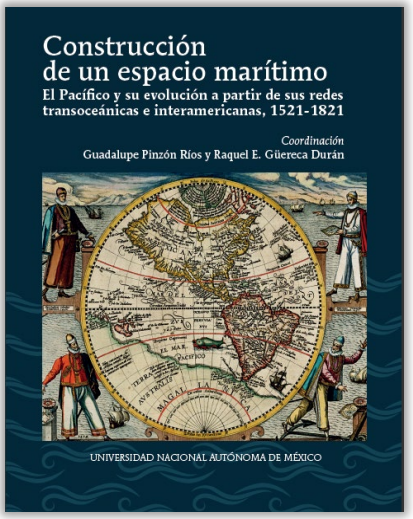


Título: Construcción de un espacio marítimo: el Pacífico y su evolución a partir de sus redes transoceánicas e interamericanas 1521-1821
Autor(es):
Fecha de publicación: 2023
Primera edición electrónica en pdf: 2023
ISBN edición impresa: 978-607-30-7914-3 [Versión impresa]
ISBN de pdf: en trámite

Forma sugerida de citar: Construcción de un espacio marítimo: el Pacífico y su evolución a partir de sus redes transoceánicas e interamericanas 1521-1821. Historia Novohispana 117. México: Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Históricas, 2023. http://hdl.handle.net/20.500.12525/3398

D.R. © 2024. Los derechos patrimoniales pertenecen a la Universidad Nacional Autónoma de México. Ciudad Universitaria, Coyoacán, C.P. 04510, Ciudad de México

Entidad editora: Instituto de Investigaciones Históricas. Universidad Nacional Autónoma de México
Correo electrónico: departamento.editorial@historicas.unam.mx

"Excepto donde se indique lo contario, esta obra está bajo una licencia Creative Commons (Atribución-No comercial-Compartir igual 4.0 Internacional, CC BY-NC-SA Internacional, https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/legalcode.es)"

Para usos con otros fines se requiere autorización expresa de la institución: departamento.editorial@historicas.unam.mx

Con la licencia CC-BY-NC-SA usted es libre de:

- **Compartir:** copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato.
- **Adaptar:** remezclar, transformar y construir a partir del material.

Bajo los siguientes términos:

- **Atribución**: debe dar crédito de manera adecuada, brindar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciante.
- **No comercial:** usted no puede hacer uso del material con propósitos comerciales.
- **Compartir igual:** si remezcla, transforma o crea a partir del material, debe distribuir su contribución bajo la misma licencia del original.

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS
REPOSITORIO INSTITUCIONAL HISTÓRICAS UNAM

Construcción de un espacio marítimo

El Pacífico y su evolución a partir de sus redes transoceánicas e interamericanas, 1521-1821

Coordinación
Guadalupe Pinzón Ríos y Raquel E. Güereca Durán



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

CONSTRUCCIÓN DE UN ESPACIO MARÍTIMO

EL PACÍFICO Y SU EVOLUCIÓN A PARTIR DE SUS REDES TRANSOCEÁNICAS E INTERAMERICANAS 1521-1821

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS
Serie Historia Novohispana / 117



2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

CONSTRUCCIÓN DE UN ESPACIO MARÍTIMO

EL PACÍFICO Y SU EVOLUCIÓN A PARTIR DE SUS REDES TRANSOCEÁNICAS E INTERAMERICANAS, 1521-1821

Coordinación e introducción
Guadalupe Pinzón Ríos
Raquel E. Güereca Durán

Jesús Israel Baxin Martínez • Antonio Jaramillo Arango
Elizabeth Montañez Sanabria • Rodrigo Moreno Jeria
Guadalupe Pinzón Ríos • Bruno de la Serna Nasser

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
MÉXICO 2023

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

Pinzón Ríos, Guadalupe, editor, autor. | Güereca Durán, Raquel E., editor. | Baxin Martínez, Jesús, Israel, autor. | Jaramillo Arango, Antonio, autor. | Montañez Sanabria, Elizabeth, autor. | Moreno Jeria, Rodrigo, autor. | Serna Nasser, Bruno de la, autor.
Construcción de un espacio marítimo : el Pacífico y su evolución a partir de sus redes transoceánicas e interamericanas, 1521-1821 / coordinación, Guadalupe Pinzón Ríos, Raquel E. Güereca Durán ; Jesús Israel Baxin Martínez, Antonio Jaramillo Arango, Elizabeth Montañez Sanabria, Rodrigo Moreno Jeria, Guadalupe Pinzón Ríos, Bruno de la Serna Nasser.
Primera edición. | México : Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2023. | Serie: Serie historia novohispana ; 117.
LIBRUNAM 2211846 | ISBN 978-607-30-7914-3
Océano Pacífico -- Descubrimiento y exploración. | Océano Pacífico -- Descripción y viajes. | Cartografía -- Océano Pacífico. | Nueva España -- Comercio -- Países del Pacífico -- Historia. | Países del Pacífico -- Comercio -- Nueva España -- Historia.
LCC DU29.C65 2023 | DDC 995—dc23

Esta obra fue posible gracias al financiamiento de la Dirección General de Asuntos del Personal Académico de la Universidad Nacional Autónoma de México, a través del Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica (PAPIIT IN402219).

Primera edición: 2023

D. R. © 2023 Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas
Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n,
Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México

ISBN 978-607-30-7914-3

Portada: Rebeca Bautista Gómez

Prohibida la reproducción total o parcial por cualquier medio
sin autorización escrita del titular de los derechos patrimoniales

Impreso y hecho en México

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

Construcción de un espacio marítimo
El Pacífico y su evolución a partir de sus redes transoceánicas e interamericanas, 1521-1821

editado por el Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM,
se terminó de imprimir el 22 de agosto de 2023
en Gráfica Premier, Calle 5 de Febrero 2309,
San Jerónimo Chicahualco, 52170, Metepec, Estado de México.
Su composición y formación tipográfica,
en tipo Source Serif de 11:13.5, 10:12.5 y 9:10.5,
estuvo a cargo de F1 Servicios Editoriales.
La edición, en papel Cultural de 90 gramos,
consta de 300 ejemplares y estuvo al cuidado
de Natzi Vilchis con la cooperación de Gisel Rufino

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INTRODUCCIÓN

Las conmemoraciones de los procesos de conquista americanos entre los años 2019 y 2021 han dado pie a la celebración de numerosas actividades académicas y de divulgación, publicaciones y colaboraciones que permitieron discusiones amplias y plurales en torno al carácter de dichos procesos, el papel que desempeñaron diversos actores y las motivaciones detrás de sus actos, las características de los grupos humanos a uno y otro lado del Atlántico, entre otros muchos temas. Esos debates nos han permitido repensar nuestras ideas acerca de las conquistas, al tiempo que han enriquecido nuestro conocimiento respecto al tema y reposicionado diversas investigaciones.[1]

Los espacios marítimos también fueron incluidos en la discusión, por su relevante papel en los procesos de expansión tanto a territorio americano como desde él hacia otros lugares, los cuales permitieron entablar conexiones de carácter global.[2] Lo anterior coincide, además, con nuevas propuestas de estudio que, gracias a posturas interdisciplinarias, han permitido reconsiderar a los espacios marítimos como escenarios de procesos humanos que, al igual que los espacios terrestres, fueron politizados, delimitados, y en ellos acontecieron acciones humanas diversas: desde enfrentamientos hasta expansiones e intercambios numerosos.[3]

[1] Entre ellos puede mencionarse el libro colectivo coordinado por Martín Ríos, *Conquistas. Actores, escenarios y reflexiones. Nueva España (1519-1550)*, Madrid, Sílex Ultramar, 2021. Así también, la colección *México 500* (México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Dirección General de Publicaciones y Fomento Editorial, 2021) o bien los diversos textos que entre 2019 y 2021 se publicaron en el portal Noticonquista (https://www.noticonquista.unam.mx/).

[2] Como ejemplo véase el libro de Iván Valdez-Bubnov, *La conquista y el mar. Una historia global*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Dirección General de Publicaciones y Fomento Editorial, 2021.

[3] Algunos de esos nuevos replanteamientos pueden verse en Phillip Steinberg, *The Social Construction of the Ocean*, Reino Unido, Cambridge University Press, 2001,

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

En esa ola de replanteamientos tanto coyunturales como temáticos es que se inserta este libro referente al Pacífico o Mar del Sur. Su objetivo, en el marco de las conmemoraciones 1519-1521, inició con la organización de un coloquio (Oaxaca, noviembre de 2021) en el que se discutió la relevancia que dicho océano ha tenido para las sociedades hispanoamericanas. En especial, se buscó apreciar su papel articulador entre esos territorios, las relaciones que desde ellos se establecieron, las confrontaciones o enfrentamientos marítimos y costeros que a lo largo de la época moderna ahí acontecieron y reconfiguraron sus redes mercantiles, asentamientos costeros, posicionamientos políticos, además de los intercambios materiales o culturales que dichos tratos generaron.[4] Es decir, tal esfuerzo fue relevante en cuanto a que en la mencionada coyuntura se intentó replantear la relevancia de las redes marítimas establecidas en el Pacífico pero desde la perspectiva del mundo americano donde sus habitantes, intereses, posicionamientos, inversiones y modelos defensivos también formaron parte de las múltiples redes e intereses volcados en dicho escenario marítimo.

Sin embargo, es necesario recalcar que, como indica David Igler, es difícil generalizar al Pacífico como un único espacio marítimo, pues en realidad existen varios Pacíficos que cuentan con distintas historias asociadas a sus diferentes geografías, sociedades y desarrollos culturales o estructurales.[5] Por su parte, Kären Wigen explica que al momento de estudiar los espacios marítimos es importante no generalizarlos, sino abordarlos de forma individual; lo anterior

p. 9-10; Phillip Steinberg, "Navigating to Multiple Horizons: Toward a Geography of Ocean-Space", *The Professional Geographer*, v. LI, n. 3 (DOI: 10.1111/0033-0124.00172); Rainer Bushmann, "Oceans of World History: Delineating Aquacentric Notions in the Global Pass", *History Compass*, v. 2, 2004, p. 1-10; Jerry H. Bentley, "Sea and Ocean Basis as Frameworks of Historical Analysis", *Geographical Review*, v. 89, 1999, p. 215-224.

[4] El evento puede verse en el canal de YouTube del Instituto de Investigaciones Históricas "Coloquio Construcción de un espacio marítimo: el Pacífico y su evolución a partir de sus redes transoceánicas e interamericanas (1521-1821)", UNAM-Históricas, noviembre de 2021, disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=TAxfvvLRtMs&list=PLha1NqbBd2I4FGQmE8z2prosNQ2hKLhO.

[5] David Igler, *The Great Ocean Pacific Worlds from Captain Cook to The Golden Rush*, Oxford, Oxford University Press, 2013, p. 10-12.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

debido a que en torno a cada mar existen características geográficas, económicas y sociales que han hecho que sus condiciones sean particulares, por lo que sus navegaciones, establecimientos portuarios o vínculos hacia regiones interiores también lo son. Asimismo, Wigen señala lo relevante que es considerar el aspecto temporal al estudiar los mares pues las prácticas marítimas evolucionaron de forma distinta tanto geográfica como temporalmente.[6] Por otro lado, Carmen Yuste y Matilde Souto han reiterado la relevancia de hacer estudios desde los ámbitos coloniales para alejarse de las perspectivas metropolitanas, en cierta forma generales, y mostrar "la otra cara de la moneda".[7]

Es decir, que el Pacífico y las redes que desde el mundo americano se establecieron no han escapado de diversas investigaciones. Con este trabajo se buscó recuperar los nuevos posicionamientos y discusiones que en la coyuntura mencionada también obligaron a voltear la mirada hacia dicho entorno marítimo. Y en especial importa rescatar estudios acerca de este océano pues al ser un espacio que, desde la perspectiva hispánica, estuvo menos vinculado a la directa vigilancia metropolitana, las autoridades y sociedades americanas (y de las Filipinas) fueron las que administraron las actividades en él llevadas a cabo. Lo anterior, obliga a reconsiderar su directa conexión con ellas y con sus intereses, así como la forma en que respondieron a sus propias características, necesidades y posibilidades.[8] Si bien buena parte de esas actividades marítimas iniciaron con fines de reconocimiento o exploración, paulatinamente se diversificaron

[6] Kären Wigen, "Introduction", en *Seascapes. Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchanges*, edición de Jerry Bentley, Renate Bridenthal y Kären Wigen, Honolulu, University of Hawai'i Press, 2007, p. 1-18.

[7] Carmen Yuste y Matilde Souto en la introducción que hacen al libro que coordinan *El comercio exterior de Mexico, 1713-1850*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Veracruzana, 2000, p. 7-18.

[8] El tema de la autonomía que el Pacífico ofreció a Nueva España lo explica Carmen Yuste en la introducción que hace en *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007, p. 11-20. Respecto a las redes interamericanas y de ellas con Asia puede verse el trabajo de Mariano Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*, México, El Colegio de México, 2012.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

y sus objetivos incluyeron intercambios mercantiles que, los contextos tanto mundiales como locales, también obligaron a hacerles adecuaciones a lo largo del tiempo. Esto puede verse tanto en las redes transoceánicas como interamericanas. Las primeras sentaron las bases de intercambios regulares a través de los galeones de Manila, cuyo financiamiento en gran medida dependió de la plata novohispana (e ilegalmente también de la peruana), y donde las mercaderías asiáticas mayoritariamente se distribuyeron y consumieron por los territorios americanos, además de que la administración del territorio filipino dependió de los situados regulares que desde Nueva España se enviaban.[9] Por otro lado, es importante reiterar que tanto el acopio de la plata remitida a Manila como el consumo de géneros asiáticos no fueron acciones que se concentraran únicamente en Nueva España, sino que más bien sus alcances se extendieron hasta el virreinato peruano gracias a las redes marítimas que por el Pacífico conectaron a Nueva España, Centroamérica y Perú, las cuales aunque fueron prohibidas durante la primera mitad del siglo XVII en realidad generaron intercambios ilícitos que se hicieron regulares.[10] Lo anterior deja ver que las conexiones marítimas no fueron estáticas, sino que cambiaron conforme las economías, sociedades, posicionamientos políticos y hasta enfrentamientos bélicos. Por ello en el caso de las navegaciones por el Pacífico, podría decirse que éstas iniciaron con fines de reconocimiento y expansión para posteriormente derivar en rutas regulares que también implicaron reglamentaciones e incluso limitantes, muchas de las cuales se relacionaron con el comercio, el uso de las costas a nivel local o

[9] En cuanto a la forma en que la plata americana sirvió para articular la economía asiática a la ruta transpacífica véanse Arturo Giraldez, *The Manila Galleon and the Dawn of the Global Economy*, Maryland, Rowman & Littlefield, 2015; Vera Valdés Lakowsky, *De las minas al mar. Historia de la plata mexicana en Asia: 1565-1834*, México, Fondo de Cultura Económica, 1987. Respecto al acopio de los situados de Filipinas véase Joseph Fradera, *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1999, p. 53-57.

[10] La conexión triangular entre Perú, Nueva España y Filipinas puede verse en el trabajo de Bonialian, *El Pacífico…* y en el de José L. Gash-Tomás, *The Atlantic World and the Manilla Galleon. Circulation, Market, and Consumption of Asian Goods in the Spanish Empire, 1565-1650*, Boston, Brill, 2019.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

interregional, entre otros aspectos.[11] Posteriormente, la presencia europea se extendió tanto a las costas asiáticas como a las americanas y eso implicó reestructuraciones defensivas, ocupacionales y mercantiles a lo largo del Pacífico. Y las guerras y los procesos de emancipación americanos llevaron a la reestructuración de lazos marítimos, mercantiles y ocupacionales de distintos alcances.[12] Así, puede considerarse que a lo largo de tres siglos el Pacífico fue esce-

[11] En cuanto a las rutas transpacíficas, véase el trabajo de Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos...* o de Cristina Torales, *Empresarios novohispanos y sus vínculos en el Pacífico insular. Felipe de Yriarte y Francisco Ignacio de Yraeta, sus epístolas*, México, Bonilla Artigas, 2017. En cuanto a las redes en torno a Centroamérica véase Guadalupe Pinzón Ríos, "Frontera meridional novohispana o punto de encuentro intervirreinal. El espacio marítimo entre Nueva España y Guatemala a partir de sus contactos navales", en *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, coordinación de Carmen Yuste y Guadalupe Pinzón Ríos, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2016, p. 343-362. Acerca de las redes peruanas véase Margarita Suárez, *Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú/Fondo de Cultura Económica/Instituto Francés de Estudios Andinos, 2001; de las redes en las costas chilenas véase Rodolfo Urbina Burgos, *La periferia meridional indiana. Chiloé en el siglo XVIII*, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2012. Por otro lado, la construcción de registros cartográficos hechos sobre los litorales en los que se hacían los intercambios puede verse en el estudio que hicieron Rodrigo Moreno y Jorge Ortiz Sotelo, *Un derrotero del Mar del Sur. El Pacífico americano a fines del siglo XVIII*, Chile, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Biblioteca Nacional de Chile, 2018.

[12] En relación con las incursiones al Pacífico desde Tierra de Fuego véanse de Rodrigo Moreno, "El estrecho de Magallanes como antesala del Pacífico: evolución cartográfica y toponimia entre los siglos XVI y comienzos del XVIII", *Anuario de Estudios Americanos*, v. LXX, n. 2, 2013, p. 419-439 y "La expedición de los hermanos Nodal y Diego Ramírez Arellan. El legado en la cartografía hispana del siglo XVII", *Magallania,* v. XLVIII, 2020, p. 103-121. Véase también el estudio que acerca de Chile hace Margarita Gascón en *Periferias imperiales y fronteras coloniales en Hispanoamérica*, Buenos Aires, Dunken, 2011. En cuanto a la defensa y reestructuraciones de la armada peruana, véase Jorge Ortiz, *La Real Armada en el Pacífico Sur. El apostadero naval del Callao 1747-1824*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Bonilla Artigas, 2015. Respecto a la defensa del Pacífico novohispano, véase Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo del Pacífico novohispano ante sus políticas defensivas (1713-1789)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2001. En torno a la diversificación de redes marítimas hacia fines del XVIII, véase Mariano Bonialian, *La América española: entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840*, México, El Colegio de México, 2019.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

nario central en el que acontecieron diversos procesos sociales, muchos de los cuales se vincularon íntimamente con los que ocurrían en los territorios americanos y con las redes marítimas que desde ellos se establecieron, además de las interacciones mundiales con las que se conectaron.

La relevancia que el Pacífico ha tenido en los diversos procesos históricos americanos, y en su inserción en contextos globales, no ha escapado de las investigaciones académicas. No obstante, la mencionada coyuntura llevó a reconsiderar la incidencia del Pacífico en las historias tanto locales como interconectadas que desde el mundo americano se construyeron en torno a ese océano desde distintas perspectivas, temporalidades y posturas.

Así, este libro se compone de seis aportaciones. Iniciamos con dos trabajos que tienen en común el replantear las conquistas y la participación indígena en la expansión de la monarquía hispánica, así como las relaciones que en distintos momentos y lugares establecieron con la nueva administración. Estos textos dialogan con una historiografía que en las últimas dos décadas ha propuesto poner atención a los posicionamientos de las distintas poblaciones americanas ante los procesos de conquista y expansión europea, posicionamientos que fueron desde la resistencia armada, pero también la colaboración, la negociación, el repliegue, cuestionando las visiones dicotómicas de vencedores *vs*. vencidos. De igual modo, hay un interés por atender a las diferencias regionales y temporales, sin generalizar los procesos ocurridos en las regiones centrales mejor conocidas.[13] Esta inclinación por entender lo que ocurre en los márgenes se hace patente en los trabajos de Antonio Jaramillo "Los Tomalá de la isla Puná, navegantes y conquistadores" y de Israel Baxin "Las islas Californias. Del mito a la estrategia en el periodo misional jesuita, 1697-1768".

[13] Algunos replanteamientos referente a los procesos de conquista en diversas regiones pueden verse en Laura E. Matthew y Michel R. Oudijk, *Indian Conquistadors. Indigenous Allies in the Conquest of Mesoamerica,* Norman, Universidad de Oklahoma, 2007. Así también, Raquel Güereca ha estudiado las respuestas de sociedades indígenas ante la autoridad española, como puede verse en *Caciques, intérpretes y soldados fronterizos. Actores indígenas en la conquista del Nayar, siglo XVIII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2022.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

A través del análisis del caso de una familia, los Tomalá, de la isla Puná en el Golfo de Guayaquil, Antonio Jaramillo trae a la discusión los planteamientos emanados de la llamada "Nueva Historia de la Conquista", que desde hace un par de décadas se ha propuesto repensar las empresas de conquista a lo largo y ancho de América poniendo atención no en los actores europeos —capitanes, adelantados, virreyes—, sino en los actores nativos que se autonombraron "indios conquistadores".

Hasta ahora, buena parte de los estudios referentes al tema se han centrado en el caso de Nueva España y en Centroamérica, siendo un fenómeno menos estudiado en Suramérica. De igual modo, los textos poco han descrito el papel de los indios conquistadores en las empresas marítimas de vigilancia y defensa de las costas del Pacífico sur. De tal modo, la aportación de Antonio Jaramillo en este libro es doblemente novedosa, al centrar su atención en el análisis del papel que jugaron los nativos puneños en la historia marítima del norte de Suramérica. Con base en documentación inédita, Jaramillo demuestra que las acciones de la familia Tomalá fueron determinantes en el éxito o el fracaso de las intentonas de conquista, colonización o saqueo que planeaban los europeos en la región. Asimismo, el autor hace énfasis en la habilidad de esta familia para consolidar una memoria histórica en la que aparecieron como aliados irrestrictos de la corona española desde los primeros años de la conquista, lo que les permitió mantener diversas prebendas legales, económicas y sociales por lo menos hasta el siglo XVII.

Por su parte, Israel Baxin centra su atención en la labor de conversión llevada a cabo por la Compañía de Jesús. Si bien *a priori* pudiera parecer un tema suficientemente abordado por la historiografía, el autor analiza un aspecto hasta hoy poco estudiado: el papel de los misioneros jesuitas en la exploración de las Californias y en la generación de cartografías.

Baxin detalla el protagonismo de los ignacianos en las exploraciones del territorio que, aunque el objetivo fue seleccionar los lugares para el establecimiento de nuevas misiones, tuvieron como resultado colateral la generación de las primeras descripciones detalladas del paisaje de la península, los ríos y sus desembocaduras, las islas y sus diversos recursos minerales, su flora y fauna, así como

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

la tecnología náutica de los nativos del territorio. Los jesuitas, además, participaron activamente en el reconocimiento de la costa del Pacífico con el fin de encontrar algún paraje adecuado para recibir al galeón de Manila, por encomienda de la corona española, contribuyendo con ello a la delineación correcta del litorial californiano. Fueron ellos quienes, además, generaron cartografías que si bien eran "instrumentos de trabajo", también fueron ricas en representaciones artísticas.

La regularización de los tratos a lo largo del Pacífico, en la segunda mitad del siglo XVI, trajo consigo un mayor número de incursiones de navegantes enemigos de España que se dieron a la tarea de atacar posiciones de ultramar, lo cual afectó a los litorales americanos. Esto también se relacionó con los diversos tratos marítimos e incluso avances que otros reinos europeos intentaron extender sobre los territorios americanos, acciones que generaron conflictos políticos y hasta bélicos con España y cuyos enfrentamientos también se dieron en los reinos de ultramar. El Pacífico quedó inmerso en esos procesos como lo dejan ver los trabajos de Elizabeth Montañez Sanabria "Corsarios y cartografía neerlandesa en la apertura del Mar del Sur, *ca.* 1590-1650" y de Bruno de la Serna Nasser "El paso de la armada de Joris van Spilbergen por costas novohispanas en 1615".

Montañez Sanabria analiza el papel fundamental que tuvieron los corsarios neerlandeses en la creación de conocimiento cartográfico y náutico. La autora nos demuestra que, si bien de inicio dependieron del conocimiento generado por las monarquías hispánica, portuguesa e inglesa (plasmado en reportes y diarios de expediciones al Pacífico, así como mapas y cartas náuticas ibéricas e inglesas), los Estados Generales implementaron diversas políticas para generar un corpus propio. Las estrategias fueron desde el empleo de pilotos extranjeros con experiencia en el paso por el estrecho, la captura de pilotos locales y la información de primera mano que obtuvieron en sus incursiones. De igual modo, se estableció la obligación de que las compañías comerciales registraran y mapearan las costas, mares y estrechos de todas las regiones en donde ellos comerciaban. El acopio de tal información les permitiría no sólo trazar nuevos mapas, sino que además, contribuyó a abrir el Mar del Sur a través de la navegación por el estrecho de Magallanes,

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

descubrir una nueva ruta por el Cabo de Hornos y, en última instancia, cimentar su posición como potencia marítima, así como principal productor cartográfico en la primera mitad del siglo XVII.

El poderío de los corsarios neerlandeses fue célebre en la época, especialmente tras la victoria de Joris van Spilbergen sobre la armada de la Mar del Sur. Bruno de la Serna nos ofrece una mirada detallada a los sucesos de esta travesía, que constituyó una advertencia para la monarquía hispánica de que ningún sitio en las Indias estaba seguro. El texto de De la Serna pone de manifiesto los efectos que tuvo aquella armada en el virreinato novohispano, especialmente al exhibir las múltiples carencias defensivas de las costas del Pacífico. No obstante, el análisis minucioso de las fuentes primarias que realiza De la Serna, tanto las elaboradas por la monarquía hispánica como los diarios del propio Spilbergen, le permiten poner de relieve algunos de los claroscuros en torno a la figura de este personaje que, si bien demostró ser un gran navegante, estratega y líder, que logró circunnavegar la Tierra, estuvo lejos de conseguir todos los objetivos que se había propuesto en su larga travesía. Más aún, nos revela los altos costos de una empresa de tales características, sus escasas ganancias, a más de las profundas divisiones entre los participantes.

El tema de los registros cartográficos como acción geoestratégica que tuvo nuevos alcances y replanteamientos en el siglo XVIII puede apreciarse en distintas regiones del Pacífico. Esto se enmarcó en procesos de cambio en torno a la armada real reestructurada desde la llegada de la dinastía Borbón al trono hispano, a la necesidad de España de extender y defender mejor las fronteras y rutas marítimas tanto del Atlántico como del Pacífico. Los cambios planeados implicaban conocer mejor los territorios de ultramar no únicamente con descripciones, sino también con mapas que comenzaron a incluir las reformas matemáticas de la época, además de sujetarse a procesos de militarización por los que la ciencia hispánica transitaba.[14] Ejemplo de dichos cambios se ven con los trabajos de Rodrigo

[14] Respecto a las reestructuraciones marítimas que comenzaron a darse en España desde inicios del siglo XVIII véase Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1982. En cuanto a las transformaciones matemáticas del siglo XVIII que también afectaron las labores cartográficas de la armada hispánica, véase

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Moreno Jeria, "La cartografía de Jorge Juan y Antonio de Ulloa en el Pacífico Sur. Otro legado de la expedición geodésica en el siglo XVIII" y de Guadalupe Pinzón Ríos, "El Pacífico septentrional. Un espacio marítimo en transformación en las descripciones geográficas y la cartografía del siglo XVIII. El caso de Filipinas". Ambos textos tienen como punto de partida las transformaciones y los reacomodos políticos que tuvieron lugar en Europa con la llegada de la familia Borbón al trono español.

Moreno Jeria se centra en el análisis del papel que jugaron Juan y Ulloa para aplicar los nuevos conocimientos científicos que estaban en desarrollo en el mundo de la cartografía, con el fin de mejorar el conocimiento del territorio en pro de los intereses de España frente a las potencias enemigas. Así, nos muestra cómo durante los ocho años que duró la expedición geodésica ambos oficiales realizaron importantes reconocimientos en la costa del Pacífico americano, además de los levantamientos realizados en la costa atlántica. Estos aportes son sumamente relevantes si tenemos en cuenta que, como enfatiza el autor, se dieron en un contexto en el que los franceses carecían de cartas de navegación para el Pacífico y sólo disponían de las referencias inglesas y neerlandesas, mientras que, por el lado hispano, la política de secrecía implementada por la corona en relación a sus costas del Mar del Sur, obligaba a reservar tal información a marinos en servicio. El texto de Moreno nos invita entonces a revalorar las contribuciones hechas por Jorge Juan y Antonio de Ulloa, teniendo en cuenta que los importantes progresos técnicos que tuvieron lugar en las décadas siguientes habrían sido imposibles sin la labor de estos dos oficiales.

Guadalupe Pinzón, por su parte, explica la forma en que los ingleses, franceses y españoles registraron y describieron el Pacífico septentrional, especialmente el espacio marítimo al norte de Luzón, en las islas Filipinas, el cual se convirtió en un escenario de conflicto político entre las monarquías inglesa y española a lo largo del siglo XVIII. Como bien señala la autora, las descripciones y los mapas fueron también instrumentos de poder en los que se puso de

Horacio Capel, *Geografía y matemáticas en la España del siglo XVIII*, Barcelona, Oikos-tau, 1982.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

manifiesto ese enfrentamiento, por lo que descifrar su retórica y sus narrativas permite leer en ellos procesos como guerras, asedios, huidas, dominios imperiales, valores culturales, entre otros muchos aspectos. De tal suerte, propone leer la cartografía de la época poniendo atención a la perspectiva e intereses de las potencias que la generaron. En el caso hispano, los archipiélagos al norte de Luzón se convirtieron en centro de discusión para las autoridades filipinas y metropolitanas, pues extender el dominio español en ellas implicaba intentar proteger las navegaciones, especialmente la del Galeón de Manila, pero también ampliar las fronteras hispánicas, ante un creciente avance extranjero, el cual paulatinamente se incrementaba por las costas asiáticas. Los ingleses, por su parte, dedicaron tiempo y recursos a elaborar registros cada vez más detallados de la región, interesados en la identificación de posibles puntos de escala.

Colocar al Pacífico en el centro del análisis permite que a través de estos textos podamos vislumbrar, como si se tratara de un portillo, los intereses y las motivaciones de los diversos actores, que se entretejieron para generar rutas comerciales, conocimiento científico y control político. Un actor ineludible de dichos procesos sin duda fue la propia corona, que impulsó las exploraciones oceánicas para extender su dominio por el orbe, lo cual implicaba no sólo llevar la religión católica a todos los confines, sino también, acceder a los numerosos recursos que los territorios americanos y asiáticos ofrecían. Sin embargo, diversas corporaciones de la monarquía se hicieron presentes también en esos procesos: las órdenes religiosas y, como nos muestra el texto de Baxin, la Compañía de Jesús, se involucraron de manera importante en las exploraciones de costas, islas y mares, con el objetivo explícito de evangelizar a los nativos del continente pero, también, de consolidar su posición política, acceder y controlar la mano de obra indígena y los productos que ésta generaba. En ese proceso produjeron, además, conocimiento cartográfico.

Es evidente que los intereses económicos impulsaron a muchos de los actores retratados en este libro. Los corsarios neerlandeses analizados por Montañez Sanabria o la armada que lideró van Spilbergen buscaban, si bien de forma ilícita, acceder a las riquezas que generaba el nuevo mundo, aunque, como muestra De la Serna, los resultados no fueran siempre favorables y las expediciones generaran más

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

costos que ganancias. No obstante, junto a los objetivos de lograr control político y obtener riquezas, también tenemos a otros personajes cuya motivación principal fue el deseo genuino de producir conocimiento científico, aún cuando éste, al final, fuera empleado con fines políticos. Y, a pesar de que no constituyen el centro del análisis, una lectura "en clave social" del presente libro permitirá entrever las aspiraciones políticas y sociales de quienes pusieron al Pacífico en el centro de sus intereses: riqueza, prestigio, ascenso social, poder político. Por supuesto, no es la única lectura posible pues, como todo texto, corresponderá al lector crear su propia interpretación y valorar las contribuciones.

Así, con los trabajos que contiene la presente obra se busca participar en las discusiones y debates que los diversos estudios referentes al Pacífico han generado, pero desde la perspectiva de los mundos, las experiencias y la conexión de los territorios directamente volcados en ese océano.

Guadalupe Pinzón Ríos
Raquel E. Güereca Durán

Bibliografía

Bentley, Jerry H., "Sea and Ocean Basis as Frameworks of Historical Analysis", *Geographical Review*, v. 89, 1999, p. 215-224.

Bonialian, Mariano, *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*, México, El Colegio de México, 2012.

_____, *La América española: entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840*, México, El Colegio de México, 2019.

Bushmann, Rainer, "Oceans of World History: Delineating Aquacentric Notions in the Global Pass", *History Compass*, v. 2, 2004, p. 1-10.

Capel, Horacio, *Geografía y matemáticas en la España del siglo XVIII*, Barcelona, Oikos-tau, 1982.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Conquistas. Actores, escenarios y reflexiones. Nueva España (1519-1550), coordinación de Martín Ríos Saloma, Madrid, Sílex Ultramar, 2021.

Fradera, Joseph, *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1999.

Gascón, Margarita, *Periferias imperiales y fronteras coloniales en Hispanoamérica*, Buenos Aires, Dunken, 2011.

Gash-Tomás, José Luis, *The Atlantic World and the Manilla Galleon. Circulation, Market, and Consumption of Asian Goods in the Spanish Empire, 1565-1650*, Boston, Brill 2019.

Giraldez, Arturo, *The Manila Galleon and the Dawn of the Global Economy*, Maryland, Rowman & Littlefield, 2015.

Güereca Durán, Raquel E., *Caciques, interpretes y soldados fronterizos. Actores indígenas en la coquista del Nayar, siglo XVIII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2022.

Igler, David, *The Great Ocean Pacific Worlds from Captain Cook to The Golden Rush*, Oxford, Oxford University Press, 2013.

Matthew, Laura E. y Michel R. Oudijk, *Indian Conquistadors. Indigenous Allies in the Conquest of Mesoamerica*, Norman, Universidad de Oklahoma, 2007.

Moreno Jeria, Rodrigo, "El estrecho de Magallanes como antesala del Pacífico. Evolución cartográfica y toponimia entre los siglos XVI y comienzos del XVIII", *Anuario de Estudios Americanos*, v. LXX, n. 2, 2013, p. 419-439.

_____, "La expedición de los hermanos Nodal y Diego Ramírez Arellan. El legado en la cartografía hispana del siglo XVII", *Magallania*, v. XLVIII, 2020, p. 103-121.

_____ y Jorge Ortiz Sotelo, *Un derrotero del Mar del Sur. El Pacífico americano a fines del siglo XVIII*, Chile, Biblioteca Nacional de Chile, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2018.

Ortiz Sotelo, Jorge, *La Real Armada en el Pacífico Sur. El apostadero naval del Callao 1747-1824*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Bonilla Artigas, 2015.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Pérez-Mallaína, Pablo Emilio, *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1982.

Pinzón Ríos, Guadalupe, "Frontera meridional novohispana o punto de encuentro intervirreinal. El espacio marítimo entre Nueva España y Guatemala a partir de sus contactos navales", en *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, coordinación de Carmen Yuste y Guadalupe Pinzón Ríos, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2016, p. 343-362.

_____, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo del Pacífico novohispano ante sus políticas defensivas (1713-1789)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Mora, 2001.

Steinberg, Phillip, "Navigating to Multiple Horizons: Toward a Geography of Ocean-Space", *The Professional Geographer*, v. li, n. 3, p. 366-376 (doi: 10.1111/0033-0124.00172).

_____, *The Social Construction of the Ocean*, Reino Unido, Cambridge University Press, 2001.

Suárez, Margarita, *Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú/Fondo de Cultura Económica/Instituto Francés de Estudios Andinos, 2001.

Torales, Cristina, *Empresarios novohispanos y sus vínculos en el Pacífico insular. Felipe de Yriarte y Francisco Ignacio de Yraeta, sus epístolas*, México, Bonilla Artigas, 2017.

Urbina Burgos, Rodolfo, *La periferia meridional indiana. Chiloé en el siglo xviii*, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2012.

Valdéz-Bubnov, Iván, *La conquista y el mar. Una historia global*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Dirección General de Publicaciones y Fomento Editorial, 2021.

Valdés Lakowsky, Vera, *De las minas al mar. Historia de la plata mexicana en Asia: 1565-1834*, México, Fondo de Cultura Económica, 1987.

Wigen, Kären, "Introduction", en *Seascapes. Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchanges*, edición de Jerry Bentley, Renate

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Bridenthal y Kären Wigen, Honolulu, University of Hawai'i Press, 2007, p. 1-18.

El comercio exterior de México 1713-1850, coordinación de Carmen Yuste y Matilde Souto, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Veracruzana, 2000, p. 7-18.

Yuste, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1816*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

LOS TOMALÁ DE LA ISLA PUNÁ, NAVEGANTES Y CONQUISTADORES

Antonio Jaramillo Arango
Universidad del Norte, Colombia

Introducción

En los estudios acerca de la historia de América del siglo XVI se le da un protagonismo casi exclusivo a los hombres europeos. De acuerdo con lo que podemos llamar historiografía tradicional, los europeos son considerados los únicos vencedores de la conquista y quienes impusieron de manera exitosa un régimen colonial que duró tres siglos en el continente americano. A los pueblos de esta región, concebidos como derrotados física y culturalmente durante las guerras de conquista, se les otorga únicamente la capacidad de resistir, siendo excluidos de la construcción sociopolítica que se iría configurando en los siglos posteriores.

Esta cuestión se agudiza en los estudios relativos a la historia marítima. La gran mayoría de los análisis se centran en las acciones de capitanes, bucaneros, oficiales de puerto, reyes o virreyes, como si estos hombres europeos fueran los únicos con capacidad de acción y decisión en los mares americanos. Se soslaya la participación e influencia de aquellos que hacían parte de las tripulaciones, reparaban los barcos, alimentaban a los marineros en los puertos, engrosaban las filas de ataque o defensa de las plazas, entre muchas otras ocupaciones necesarias para la vida marítima pero que hasta años recientes pasaban casi desapercibidas por los historiadores.[1]

Desde hace medio siglo, varios trabajos históricos han señalado que dichas visiones "colonialistas" olvidan, ocultan o ignoran que

[1] Markus Rediker, *Entre el deber y el motín: lucha de clases en mar abierto*, Valencia, Antipersona, 2019, p. 20.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

más de la mitad del territorio americano no estuvo bajo la jurisdicción formal de ningún imperio europeo en lo que se conoce monolíticamente como época "virreinal" o "colonial"; que la "conquista" no fue española, sino realizada por gobernantes, capitanes, tropas y auxiliares americanos ("indígenas"); que en América se cuenta con profundas tradiciones náuticas que se articularon a las redes de navegación globales; y que las tripulaciones que vagaban por América contaban con numerosos miembros "indígenas".[2]

El caso que será explorado en este artículo es el de los miembros de la familia Tomalá, curacas de la isla Puná, en el Golfo de Guayaquil, que fueron grandes protagonistas de los hechos políticos, bélicos y sociales de la región durante todo el siglo XVI. Para finales de este siglo, los Tomalá gozaban de varios privilegios sociales, jurídicos y políticos, y poseían una notable riqueza económica. Sus relaciones con las autoridades imperiales eran bastante amistosas, don Diego Tomalá mandó una probanza de méritos y servicios a España que le fue respondida con el otorgamiento de un escudo de armas en 1560. Su hijo, don Francisco Tomalá, fue educado en Quito apadrinado por Juan Salazar de Villasante, oidor de la audiencia de Lima, y posteriormente se casó con una mujer española. Fue don Francisco quien, dominando los mares del Pacífico del norte de Sudamérica con balsas de tradición local, se enfrentó y derrotó a Thomas Cavendish y su tripulación en su paso por la región.

Para Bernardo de Vargas Machuca, burócrata imperial español de finales del siglo XVI, los Tomalá eran conquistadores del Perú y forjadores de ese virreinato. Como se explorará, esta opinión de Vargas Machuca es producto de un exitoso proceso de construcción de memoria que los Tomalá hicieron de su familia y pueblo. Para entender la historia de esta familia se deben primero analizar a la luz de la "Nueva Historia de la Conquista" los hechos ocurridos en la primera mitad del siglo XVI.

[2] Tomo el término específico "colonialista" de Federico Navarrete Linares, *¿Quién conquistó México?*, México, Debate, 2019. Sin embargo, no quisiera desconocer una profunda tradición historiográfica referente a la supuesta "conquista" y "colonización" de América que apunta hacia este sentido desarrollada desde hace por lo menos 50 años.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

¿Quiénes hicieron la conquista?

En el proceso al que se conoce como conquista española de América generalmente se otorga un protagonismo desmesurado a un puñado de españoles, generalmente —pero no exclusivamente— castellanos que, según la versión colonialista, habrían conquistado vastos territorios y sometido a grandes poblaciones.[3] Personajes como Hernán Cortés, Francisco Pizarro, Pedro de Alvarado o Gonzalo Jiménez de Quesada son reconocidos como los conquistadores de México, Perú, Guatemala y Colombia por la historiografía, ocultando o eclipsando a otros europeos, africanos y americanos que participaron en el proceso.[4] Aunque nunca se ha negado la participación de americanos en las guerras de conquista del lado del bando vencedor, éstos generalmente son calificados simplemente como aliados secundarios de una historia que no les pertenece.

Según la visión colonialista, se considera que los vencedores fueron los españoles, de ahí que se le llame conquista española a todo el proceso, y a los americanos, como grupo homogéneo, se les otorga el papel de derrotados y sometidos bajo la categoría colonial de "indios".[5] Esto se expresa muy bien en el hecho de que cuando Miguel León-Portilla escribió el famoso libro *La visión de los vencidos* incluyó relatos tlaxcaltecas, grupo del centro de México que orgullosamente se consideraba conquistador de México y de la Nueva España. Este notable historiador mexicano consideró que incluso los tlaxcaltecas, a pesar de su papel decisivo en el bando vencedor, fueron en realidad conquistados y vencidos por los españoles.[6]

[3] Una generación de historiadores agrupados en lo que se conoce como "Nueva Historia de la Conquista" ha señalado insistentemente este punto basándose en diversas fuentes. Uno de los trabajos más representativos y de los más tempranos de dicha corriente es Matthew Restall, *Los siete mitos de la conquista española*, Barcelona, Paidós, 2004.

[4] Matthew Restall, *Cuando Moctezuma conoció a Cortés*, México, Taurus, 2019; Navarrete Linares, ¿Quién conquistó..., p. 15.

[5] Guillermo Bonfil Batalla, "El concepto de indio en América: una categoría de la situación colonial", *Anales de Antropología*, n. 9, 1972, p. 105-124.

[6] Miguel León-Portilla, *La visión de los vencidos. Relaciones indígenas de la conquista*, México, Universidad Nacional Autónoma de México/Secretaría de Educación Pública, 1981.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Hace ya más de una década, una generación de historiadores de varias nacionalidades, agrupados bajo lo que se conoce como la "Nueva Historia de la Conquista"[7] comenzó a estudiar a detalle el papel de los llamados indios conquistadores,[8] nombre con el que se reconocían muchos americanos vencedores de los conflictos bélicos del siglo XVI dentro de la documentación imperial española.[9] El análisis de documentos de la época demostró que el papel de los indios conquistadores fue mucho más protagónico de lo que admitían las crónicas oficiales, generalmente escritas por los capitanes españoles o sus allegados más cercanos. En la toma de Tenochtitlan liderada por los ejércitos texcocanos y tlaxcaltecas, por ejemplo, los cálculos de Matthew Restall basados en crónicas de la época, apuntan a que por cada soldado español había por lo menos 200 guerreros mesoamericanos. Además, deben tenerse en cuenta cargadores, cocineros, intérpretes, guías, espías y demás tropas no combatientes necesarias para cualquier ejército.[10] Luego de la toma de la capital mexica, fuerzas tlaxcaltecas y de muchos otros pueblos

[7] Matthew Restall, "La Nueva Historia de la Conquista", *History Compass*, v. X, n. 2, 2012, p. 151-160.

[8] En el texto uso la fórmula "indios conquistadores" por ser la utilizada en los documentos del siglo XVI y en la literatura contemporánea para referirse a los combatientes y auxiliares de origen americano. Sin embargo, "indio" fue una categoría jurídica que no abarcó a la totalidad de los pueblos americanos, por lo que la considero insuficiente para designar a la diversidad de los pueblos del continente en el siglo XVI. Evito, por otro lado, todo tipo de identificación racial o étnica de estas personas como "indígenas", por considerarla una categoría de dominación colonial (véase Bonfil Batalla, "El concepto de indio...") y porque en la actualidad los puneños no se definen de esta forma. Trato, en lo posible, una identificación de acuerdo a la entidad política a la que pertenecieron o a la lengua que hablaron, para fenómenos más generales y en falta de un término más exacto, uso "americano". Aunque el término "americano" se ha usado en diferentes ámbitos para señalar identidades políticas y sociales muy diferentes, considero que está lo suficientemente desprovisto de cargas históricas y raciales para permitirnos reflexionar acerca de los pueblos que poblaron nuestro continente desde su diversidad y sin reducirlos a categorías coloniales ibéricas.

[9] *Indian Conquistadors. Indigenous Allies in the Conquest of Mesoamerica*, edición de Laura Matthew y Michel Oudijk, Norman, University of Oklahoma Press, 2007.

[10] Michel Oudijk y Matthew Restall, "La conquista indígena de Mesoamérica", en Michel Oudijk y Matthew Restall, *Conquista de buenas palabras y de guerra: una visión indígena de la conquista*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2013, p.14; Navarrete Linares, *¿Quién conquistó...*, p. 90.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

del centro de México conquistaron el occidente y norte de México[11] y Centroamérica[12]. Incluso grandes territorios de la Nueva España, específicamente la mixteca alta y baja, fueron conquistados en nombre del rey de España sin la intervención de un solo español, sino por tropas y capitanes de indios conquistadores.[13] A las campañas de Centroamérica y la península de Yucatán se sumaron ejércitos mixtecos, quauhquecholtecas, zapotecos, quichés, cakchiqueles, entre otros pueblos.[14] Luego de la década de 1540, contingentes de "flecheros", generalmente de combatientes del centro de México, se aseguraban de sofocar rebeliones locales y consolidar el dominio imperial en territorio americano.[15] No cabe duda que la conquista de la Nueva España fue llevada a cabo mayoritariamente por tropas y capitanes de indios conquistadores y así fue reconocido por la corona en su momento.

Aunque este fenómeno es menos estudiado en Sudamérica, no significa que fuera diferente. Trabajos pioneros como los de Frank Salomon demuestran que en los Andes Septentrionales grandes porciones de la población local lucharon junto con los españoles en contra de sus antiguos invasores, los incas. El recuerdo de las atrocidades del general inca Rumiñahui hicieron que por lo menos siete curacas de la región de Quito se aliaran con las tropas de Sebastián

[11] Israel Cavazos Garza, Rodolfo Fernández, José Francisco Román, Elizabeth K. Butzer, Osmar Gonzáles, Rafael Montejano y Aguiñaga, José Antonio Rivera Villanueva, Javier Fortanelli Martínez, Fernando Carlín Castelán, Jéssica Grétel Loza León y Karl W. Butzer, *Constructores de la nación. La migración tlaxcalteca en el norte de la Nueva España*, San Luis Potosí, El Colegio de San Luis, 1999.

[12] Pedro Escalante Arce, *Los tlaxcaltecas en Centro América*, San Salvador, Consejo Nacional para la Cultura y el Arte, 2001; Florine Asselbergs, *Conquered Conquistadors. The Lienzo de Quauhquechollan: A Nahua vision of the Conquest of Guatemala*, Boulder, University Press of Colorado, 2004; Laura E. Matthew, *Memories of Conquest: Becoming Mexicano in Colonial Guatemala*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 2012.

[13] Michel Oudijk, "Don Gonzalo Mazatzin Moctezuma: Señor de Tepexi de la Seda", en Oudijk y Restall, *Conquista de buenas palabras y…*, p. 49-83.

[14] John F. Chuchiak IV, "Forgotten Allies: The Origins and Roles of Native Mesoamerican Auxiliaries and Indios Conquistadores in the Conquest of Yucatan, 1526-1550", en *Indian Conquistadors…*, p. 175-226; Matthew, *Memories of Conquest…*; Oudijk y Restall, "La conquista indígena…", p. 35-47; Restall, *Los siete mitos…*, p. 86.

[15] Raquel E. Güereca Durán, "Las milicias tlaxcaltecas en Saltillo y Colotlán", *Estudios de Historia Novohispana*, n. 54, 2016, p. 50-73.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de Belalcázar en contra del enemigo común.[16] Se conoce por excavaciones arqueológicas que tropas incas pelearon al lado de los españoles en múltiples batallas y que soldados americanos fueron indispensables en la derrota de la rebelión de Manco Inca Yupanqui.[17] El mismo Belalcázar estuvo acompañado por hombres y mujeres *yanaconas* de la región de Quito en su expedición a lo que hoy en día es el sur de Colombia, y fungieron como soldados, auxiliares, interpretes y colonos. Los cálculos de Susana Matallana Peláez apuntan a que en esta expedición por cada español había 20 americanos.[18] Producto de estas migraciones del Perú y Ecuador hacia el norte desde épocas de la conquista, en el Nuevo Reino de Granada vivió una población grande de quechuablantes durante todo el siglo XVI.[19]

Gran parte de la élite inca se sentía conquistadora, no conquistada. Así lo demuestra la probanza hecha por los descendientes de Túpac Yupanqui para acreditarse ante la corona como conquistadores y ofrecer los territorios al imperio español que fueron conquistados por su familia mucho antes de la llegada de Pizarro y Almagro.[20] Además de esto, tropas de indios conquistadores provenientes de Guatemala y el centro de México acompañaron a Pedro de Alvarado en su aventura peruana, y se quedaron allí después de que este español fue expulsado por sus compatriotas.[21] Hasta finales del siglo XVI

[16] Frank Salomon, *Los señores étnicos de Quito en la época de los incas*, Otavalo, Instituto Otavaleño de Antropología, 1980, p. 267-268. Hasta el día de hoy la imagen de Rumiñahui, como figura mítica, es causa de temor popular entre la población ecuatoriana contemporánea.

[17] Susana Matallana Peláez, "Yanaconas: Indios conquistadores y colonizadores del Nuevo Reino de Granda, siglo XVI", *Fronteras de la Historia*, v. XVIII, n. 2, 2013, p. 26.

[18] *Ibidem*, p. 24.

[19] Mauricio Alejandro Gómez Gómez, *Indios urbanos en el Nuevo Reino de Granada (1550-1650). Migraciones, identidades y sociabilidades*, tesis de doctorado, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2019.

[20] John Howland Rowe, "Probanza de los Incas nietos de conquistadores", *Histórica*, Perú, v. IX, n. 2, 1985, p. 193-245.

[21] Alejandro González Acosta, "Migraciones tlaxcaltecas hacia centro y sudamérica la otra frontera: el sur", *Revista de Historia de América*, n. 129, 2001, p. 103-144; Pedro Pizarro, "Relación del descubrimiento y conquista de los reinos del Perú, y del gobierno y órden que los naturales tenían, y tesoros que en ella se

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

en el Cusco vivían gran número de descendientes de "naturales de la Nueva España" que se identificaban como mexicanos.[22]

Se conoce también que tlaxcaltecas participaron en las expediciones españolas al lejano oriente y lucharon a favor de la corona hispana en Filipinas.[23] Todo esto confirma que la importancia y protagonismo de los llamados indios conquistadores en la expansión del imperio hispánico en el siglo XVI es difícil de exagerar.

La lucha por la memoria

En cuanto a los indios conquistadores se guardó mucha información en los archivos imperiales, gracias a que los participantes en las guerras entregaron extensos reportes referentes a sus acciones dirigidos a la corona.[24] Sumado a esto, a mediados del siglo XVI, la corona española empezó a afectar los privilegios y prerrogativas de los que gozaban los conquistadores y sus descendientes, fueran estos ibéricos o americanos. En esta época, muchos indios conquistadores iniciaron una batalla legal para que su participación en las guerras de conquista fuera reconocida y sus privilegios confirmados.[25] Por eso es que se presentaron extensas probanzas de méritos y servicios con testigos y documentación que respaldaba la versión de los indios conquistadores. En éstas, los americanos no sólo reclamaban su participación militar en enfrentamientos directos, sino también sus acciones como cargadores, guías, intérpretes, abastecedores, entre muchas otras actividades de las cuales dependió el éxito de las campañas armadas.

hallaron...", en *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, Madrid, Imprenta de la viuda de Calero, 1844 [1571], t. V, p. 218, 285-287; Oudijk y Restall, "La conquista indígena...", p. 24.

[22] Rosario Navarro Gala, *El libro de protocolo del primer notario indígena (Cuzco, siglo XVI). Cuestiones filológicas, discursivas y de lenguas*, Madrid/Frankfurt, Iberoamericana/Vervuert, 2015, p. 297.

[23] Oudijk y Restall, "La conquista indígena...", p. 24.

[24] *Ibidem*, p. 15.

[25] Asselbergs, *Conquered Conquistadors...*, 84-86.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

A partir de 1550 se escribieron y pintaron numerosas historias de la conquista desde la perspectiva local pero dirigida a la corona española, como el *Lienzo de Tlaxcala*,[26] la *Descripción de la Ciudad y Provincia de Tlaxcala* de Diego Muñoz Camargo[27] y la amplia documentación resguardada en el Archivo General de Indias en Sevilla, en especial el documento "El fiscal con los indios Mexicanos, Tlascaltecas y Zapotecas del Reino de Guatemala sobre pago de tributos", con más de 800 folios de muy variada información producidos entre los años 1564 y 1578.[28] Muchos de estos documentos combinaban estrategias narrativas europeas con formatos locales, dando origen a un corpus documental muy interesante que muestra las estrategias de los indios conquistadores por ser reconocidos por parte de las autoridades imperiales y también dentro de su propia localidad.[29] Margarita Cossich, por ejemplo, ha estudiado cómo en los documentos tlaxcaltecas se usó la escritura jeroglífica náhuatl para identificar personas y lugares específicos;[30] este tipo de detalles no podían ser leídos por parte de las autoridades europeas, por lo que tuvieron que ser destinadas para la identificación y reconocimiento dentro de un público local.

En muchas ocasiones la ofensiva legal rindió buenos frutos y a muchos de los descendientes de los indios conquistadores se les otorgaron escudos de armas y privilegios como andar a caballo, portar armas ofensivas y defensivas, no tener que pagar tributos, poseer

[26] *Actas del cabildo de Tlaxcala 1547-1567*, traducción de Eustaquio Celestino Solís, Armando Valencia y Constantino Medina Lima, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1999, p. 324.

[27] Los tlaxcaltecas aprovecharon los cuestionarios de las *Relaciones Geográficas* mandadas por Felipe II para contar en extenso su versión de la conquista de México y la Nueva España. Diego Muñoz Camargo, *Relaciones Geográficas de Tlaxcala*, San Luis Potosí, El Colegio de San Luis/Gobierno de Tlaxcala, 1999 [1584].

[28] "El fiscal con los indios Mexicanos, Tlascaltecas y Zapotecas del Reino de Guatemala sobre pago de tributos", Archivo General de Indias, Sevilla (en adelante AGI), *Justicia*, 291, 1564-1578; Asselbergs, *Conquered Conquistadors...*, p. 86.

[29] Oudijk y Restall, "La conquista indígena...", p. 20.

[30] Margarita Cossich Vielman, "La escritura jeroglífica náhuatl en las copias del Lienzo de Tlaxcala", en *Tiempo detenido, tiempo suficiente. Ensayos y narraciones mesoamericanistas en homenaje a Alfonso Lacadena García-Gallo*, edición de Harri Kettunen, Verónica Amellali Vázquez López, Felix Kupprat, Cristina Vidal Lorenzo, Gaspar Muñoz Cosme y María Josefa Iglesias Ponce de León, Couvin, Wayeb, 2018, p. 163-181.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

esclavos de origen africano, obtener encomiendas y ostentar el título de "don", entre otras prerrogativas.[31] En Tlaxcala se logró convertir los privilegios personales en derechos colectivos dentro de la burocracia imperial: en 1535 se ganó para Tlaxcala el título de muy noble y muy leal ciudad, lo que aseguraba su autonomía administrativa; en 1536 don Diego Maxixcatzin, el noble tlaxcalteca de mayor prestigio cambió su título de "señor" por el de "gobernador"; y en 1545 se fundó un cabildo, asegurando una nueva nomenclatura imperial a los puestos de privilegio personales. El éxito jurídico tlaxcalteca se configuró en modelo para otros pueblos americanos en la defensa colectiva de sus privilegios políticos y económicos.[32]

Más importante aún que haber participado del lado vencedor en las guerras de conquista de la primera mitad del siglo XVI fue, para los conquistadores de todos los orígenes, probar la importancia de sus acciones tiempo después. Las familias que no lograron certificar la participación directa de ellos mismos o de sus antepasados en la conquista cayeron en la pobreza y el descrédito. Los que se consideraron conquistadores de América por parte de la corona española fueron los que vencieron la batalla legal luego de mediados del siglo XVI, no necesariamente los que lucharon en el enfrentamiento directo de tropas.

Por esto, la mayor batalla de los indios conquistadores fue una histórica, la de ser recordados y reconocidos como aliados de la corona española desde los primeros años del proceso de conquista. Consolidar esta memoria ofreció a las poblaciones americanas una forma efectiva de ascender dentro del rígido sistema social colonial e incluso poder abandonar la subordinación absoluta a las autoridades imperiales locales.

[31] La Sociedad de Bibliófilos Españoles, *Nobiliario de Conquistadores de Indias*, Madrid, Imprenta de M. Tello, 1892; María Castañeda de la Paz,"Los escudos de armas de Tlaxcala. Un recorrido por su rico repertorio heráldico", en *Los escudos de armas indígenas. De la colonia al México independiente*, edición de María Castañeda de la Paz y Hans Roskamp, México, El Colegio de Michoacán/Universidad Nacional Autónoma de México, 2013. p. 71-107.

[32] R. Jovita Barber, "Empire, Indians, and the Negotiation for the Status of City in Tlaxcala, 1521-1550", en *Negotiation within Domination. New Spain's Indian Pueblos Confront the Spanish State*, edición de Ethelia Ruiz Medrano y Susan Kellogg, Boulder, University Press of Colorado, 2010, p. 19-44.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Los Tomalá, recordados como conquistadores

El caso que va a ser explorado aquí es el de los miembros de la familia Tomalá, curacas de la isla Puná durante el siglo XVI. La isla Puná está ubicada en la desembocadura del río Guayas y por su emplazamiento sirvió como puerta de entrada al puerto español de Guayaquil y a la economía de toda la audiencia de Quito. Debido a que las aguas del río no son lo suficientemente profundas para permitir una entrada fácil de barcos de hondo calado, las naves paraban en alguno de los puertos de la isla Puná y el desembarco y embarco de hombres, mercancías y abastecimientos se daba con naves locales.[33] En la isla Puná se llegó a construir un astillero donde se carenaban las embarcaciones de origen europeo mientras las tripulaciones y las mercancías eran transportadas a Guayaquil o demás puertos de la región en balsas puneñas.[34]

La tecnología náutica que controlaban los puneños hacía parte de una profunda tradición en la región. Por lo menos desde el 200 a. C. se tiene evidencia arqueológica del uso de balsas para navegar en costas y ríos del actual Ecuador. Para el siglo XVI, las balsas puneñas contaban con un complejo sistema de velas que les permitía propulsarse utilizando la fuerza del viento. Las velas eran complementadas por los *guares*, tablas que se introducían y sacaban del mar aprovechando los espacios entre los troncos de las balsas, y que permitía a las embarcaciones evitar la deriva lateral dada por el empuje de las velas, aprovechar la fuerza de las corrientes y dirigir las naves a manera de orzas en los veleros contemporáneos de tradición europea. La tecnología náutica basada en balsas es una de las más complejas de América y hoy en día se construyen un gran número de embarcaciones dentro de esta tradición en Ecuador y Perú.[35]

[33] Luis Miguel Glave, "Hombres de mar. Caciques de la Costa ecuatoriana en los inicios de la Época Colonial", *Procesos: Revista Ecuatoriana de Historia*, n. 40, 2014, p. 9-36.

[34] Pilar Ponce Leiva, *Relaciones Histórico-Geográficas de la Audiencia de Quito. Siglos XVI-XIX*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1992, t. II, p. 12.

[35] Antonio Jaramillo Arango, *Dueños del agua. Balsas y balseros del Pacífico suramericano*, Bogotá, Fondo de Cultura Económica, 2022.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Las balsas puneñas no sólo hacían el recorrido de la isla Puná hasta Guayaquil, también, remontando el río, llegaban hasta El Desembarcadero, Babahoyo, en dónde la ruta fluvial se unía con el camino terrestre que se comunicaba con Quito y Cuenca. Gracias al transporte en balsas, los productos serranos podían llegar al mar y exportarse y, del mismo modo, las ciudades de la sierra tenían acceso a bienes importados por barco.[36] Balsas puneñas también recorrían el litoral más al norte, en la región de Portoviejo, e incluso llegaban hasta Paita, Perú, hacia el sur. Los fletes de mercancías en balsas eran mucho más baratos que en embarcaciones de origen europeo, por lo que las balsas controlaban prácticamente todo el transporte fluvial y marítimo a mediana distancia de la región y así, los puneños se aseguraron un ingreso económico que les permitía cumplir sus obligaciones tributarias con la corona y acumular gran riqueza económica.[37]

Para finales del siglo XVI, la familia Tomalá poseía gran riqueza económica gracias al control de una buena parte del tráfico balsero por los ríos y las costas del Golfo de Guayaquil. También, gozaba de varios beneficios dentro del orden colonial, tales como tener a su cargo una encomienda con varios tributarios, un escudo de armas, derecho a poseer esclavos, poder portar armas defensivas y ofensivas,

[36] Ponce Leiva, *Relaciones Histórico-Geográficas*..., p. 12.

[37] Dora León Borja, "Los indios balseros como factor en el desarrollo del puerto de Guayaquil", en *Historia Marítima del Ecuador. Tomo II. Periodo prehispánico*, compilación de Jenny Estrada, Quito, Instituto de Historia Marítima del Ecuador, 2012, p. 204-206. El tema de la importancia de la navegación balsera en la región que abarca desde Paita, Perú, en el sur, hasta Guayaquil, Ecuador, en el norte, en época colonial ha sido relativamente poco estudiado. A pesar de la existencia de estudios regionales muy precisos y bien documentados (como León Borja, "Los indios balseros...; Miguel Jaramillo Baanante, "El impacto de la apertura al comercio internacional sobre la economía regional del extremo norte peruano, 1780-1877", en *Estado y mercado en la historia del Perú*, edición de Carlos Contreras y Manuel Glave, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2002, p. 215-249), las grandes recopilaciones de la economía marítima en el Pacífico tienden a no tener en cuenta la participación indígena en los circuitos de tráfico de mercancías (por ejemplo, Mariano Alberto Bonialian, *La América española. Entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840*, México, El Colegio de México, 2019).

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

tener la posibilidad de viajar a España [38] y poseer tierras en la región serrana de Cuenca.[39] El origen de estos privilegios era, para Bernardo de Vargas Machuca en el siglo XVII, producto de un supuesto apoyo brindado por Tomalá "el viejo"[40] a Francisco Pizarro.[41] Vale la pena hacer una breve reseña de Vargas Machuca y de la historia de esta familia para entender el contexto de tal afirmación.

Bernardo de Vargas Machuca fue un conquistador tardío. Apenas en 1578 pasó a América para integrarse a la carrera indiana. Lejos quedaban las narrativas heroicas de Pizarro y Cortés y él tuvo que participar en la expansión imperial en el Nuevo Reino de Granada, un territorio que prometía menos riquezas y glorias que Perú o la Nueva España. Su carrera fue más o menos exitosa en términos políticos, en 1601 logró ser alcalde mayor y comisario de las fortificaciones en Portobelo y en 1608 fue nombrado gobernador de la isla Margarita.[42] Uno de los mayores intereses que despierta este personaje es su prolífica producción literaria; varios libros de su autoría acerca de temas militares y ecuestres alcanzaron a publicarse mientras él estaba con vida.[43] A comienzos del siglo XVII, mientras estaba en Portobelo, escribió un texto defendiendo las acciones de los conquistadores españoles que habían sido objeto de crítica por parte de fray Bartolomé de las Casas. Este texto de Vargas Machuca, llamado *Apologías y discursos de las Conquistas Occidentales* [1601/1608], es mucho menos conocido que sus otros libros debido a que no fue publicado en su época y sólo cuenta con tres publicaciones posteriores basadas en dos manuscritos distintos, dos en el siglo XIX y otra

[38] Ádám Szászdi, "D. Diego Tomalá, Cacique de la Isla de la Puná. Un caso de aculturación socioeconómica", en *Estudios sobre política indigenista española en América,* Valladolid, Seminario de Historia de América de la Universidad de Valladolid, 1977, t. III, p. 164.

[39] Glave, "Hombres de mar...", p. 9-36.

[40] Aquí llamaremos Tomalá "el viejo" al Tomalá de los primeros años de la conquista. En otras crónicas es llamado Tumbalá o Tumalá. Ádám Százdi asegura que se llamaba Francisco, pero no presenta los documentos en los que se basa para sostenerlo. Szászdi, "D. Diego Tomalá...", p. 158.

[41] Bernardo de Vargas Machuca, *Apologías y discursos de las conquistas occidentales*, Ávila, Junta de Castilla y León, 1993 [1601/1608], p. 95.

[42] María Luisa Martínez de Salinas Alonso, "Estudio preliminar", en *ibidem*, p. 14-16.

[43] Martínez de Salinas Alonso, "Estudio preliminar...", p. 17-22.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

a finales del siglo XX.[44] Como muchos otros (por ejemplo, Pedro Sarmiento de Gamboa en su momento), su mayor queja en contra de la narrativa lascasiana fue que el obispo de Chiapas no estuvo en los lugares de los que escribió y que su narrativa fue construida de oídas.[45] Vargas Machuca se propuso entonces entrevistar a descendientes de los principales protagonistas de la conquista en Perú, la Nueva España y el Nuevo Reino de Granada, muchos de ellos indios conquistadores. Este texto es un excelente ejemplo de cómo se recordaban, a finales del siglo XVI y comienzos del XVII, las acciones que habían ocurrido 70 u 80 años antes.

En su narración referente a la conquista del Perú, las Casas presta especial atención al encuentro de la población de la isla Puná con las huestes castellanas. Según esta versión, en el tercer viaje de Pizarro y Almagro a Sudamérica, los españoles fueron bien recibidos en la isla Puná. Los hechos ocurridos posteriormente son duramente juzgados por el obispo:

> En una isla que está cerca de las mismas provincias, que se llama Puná, muy poblada y graciosa, y recibiéndole el señor y gente della como a ángeles del cielo y después de seis meses, habiéndoles comido todos sus bastimentos, y de nuevo descubriéndoles las trojes del trigo que tenían para sí y sus mujeres e hijos los tiempos de seca y estériles, y ofreciéndoselas con muchas lágrimas que las gastasen y comiesen a su voluntad, el pago que les dieron a la fin fue que los metieron a espada y alancearon mucha cantidad de gentes dellas, y los que pudieron tomar a vida hicieron esclavos, con grandes y señaladas crueldades otras que en ellas hicieron, dejando casi despoblada la dicha isla.[46]

[44] Bernardo de Vargas Machuca, "Apologías y discursos de las conquistas occidentales", en Antonio María Fabié, *Vida y obra de fray Bartolomé de las Casas, Obispo de Chiapa*, Madrid, imprenta de Miguel Ginesta, 1879 [1601/1608], Apéndice XXII, t. II, p. 409-518; Bernardo de Vargas Machuca, "Apologías y discursos de las conquistas occidentales", en *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España*,Madrid, Imprenta de la viuda de Calero, 1879 [1601/1608], t. LXXI, p. 203-309. La última edición de 1993 es la que será utilizada como referencia en este texto.

[45] Pedro Sarmiento de Gamboa, *Segunda parte de la Historia General llamada índica*, tesis de doctorado, estudio y edición de Aleksín Ortega, The City University of New York, 2018 [1572], p. 87-89.

[46] Bartolomé de las Casas, *Brevísima relación de la destrucción de las Indias*, Medellín, Universidad de Antioquia, 2006 [1552], p. 130-131.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

La respuesta de Vargas Machuca es igualmente contundente. Este español dice recoger las palabras de don Francisco Tomalá, nieto de Tomalá "el Viejo", quien fue curaca de la isla Puná, en 1531:

> Pero yo he oído en la misma isla, no una vez, sino muchas bien diferentes, al señor y cacique della llamado don Francisco Tomala, siendo su huésped como amigo suyo muy particular, esta historia de cuándo llegó don Francisco Pizarro con su armada, porque fue nieto de Tomala el cacique y señor natural y el que le recibió.[47]

Según esta versión, se dio una alianza entre Tomalá "el viejo" y Francisco Pizarro para acoger a los castellanos en la isla. Si en algún momento hubo algún enfrentamiento entre estos, "se debió remediar con mucha brevedad sin tantas muertes y destrozos como dice el Obispo".[48] No sólo esto, en dicha versión Tomalá "el viejo" también habría dado tropas para la campaña castellana en Tumbes. En palabras de Vargas Machuca: "El señor de esta isla no sólo se contentó con el buen hospedaje, pero en persona, con mucha parte de su gente, se metió en el servicio real como los tascaltecas en la Nueva España."[49]

La equiparación entre el apoyo de los puneños a la conquista del Perú y el de los tlaxcaltecas a la de México deja en evidencia que, para Vargas Machuca, el auxilio prestado por los Tomalá y los suyos había sido esencial en la construcción del orden virreinal. Para fines del siglo XVI, los tlaxcaltecas ya eran plenamente reconocidos como conquistadores de la Nueva España y su ciudad había sido honrada con un escudo de armas y el título de Muy Noble y Muy Leal. Los descendientes de los generales y gobernantes tlaxcaltecas de la época de la conquista habían logrado mantener sus privilegios políticos, sociales y económicos basados en la acreditación de las acciones de sus familias décadas atrás.[50]

A pesar de lo que afirma Vargas Machuca, ninguno de los textos de los primeros años de la conquista como la crónica de Pedro Pizarro,[51]

[47] Vargas Machuca, *Apologías y discursos*..., p. 94.
[48] *Ibidem*, p. 94-95.
[49] *Ibidem*, p. 95.
[50] Castañeda de la Paz, "Los escudos de armas..."
[51] Pizarro, "Relación del descubrimiento..."

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Francisco Xerez[52] o de las recopilaciones bien documentadas respecto a los hechos que derivaron en la derrota de los incas como la *Historia General* de Antonio de Herrera[53] o la tercera parte de la crónica de Pedro Cieza de León,[54] hacen pensar que esta alianza ocurrió —ni que mucho menos fuera tan decisiva— como aseguraron don Francisco Tomalá y Bernardo de Vargas Machuca.

Pedro Pizarro, soldado cronista que vivió en carne propia los acontecimientos que derivaron del enfrentamiento entre las huestes de Francisco Pizarro y Tomalá "el viejo" refiere que: "el cacique della [isla Puná] salió de paz y hizo buen recibimiento á los españoles y estuvo así algunos días, despues de los cuales acordó alzarse y matar a los españoles".[55] Ante esto, Francisco Pizarro y sus acompañantes "Prendieron al cacique de la isla con algunos principales, el cual se llamaba Tumala, los cuales estuvieron presos algunos días ."[56] Secuestrar a los señores locales para luego extorsionar e intentar manipular a otros sectores de la población fue una estrategia muy usada por los ejércitos conquistadores tanto en la Nueva España como en el Perú.[57]

Francisco Pizarro entregó las autoridades puneñas a sus enemigos tumbecinos, quienes los asesinaron ante los ojos de los españoles. No obstante, Tomalá "el viejo" salvó su vida: "al cacique principal no se le quiso dar, antes despues le soltó cuando nos partimos".[58] No hay en esta narración, ni en las otras contemporáneas, rastro alguno de alianza o apoyo militar posterior. Es más, las relaciones entre Tomalá "el viejo" y las autoridades españolas fueron bastante tensas. En 1541, en la isla Puná y en medio de una rebelión, fue asesinado el obispo fray Vicente de Valverde, acompañante de Francisco Pizarro en toda su expedición. Durante esta rebelión, la ciudad de

[52] Francisco Xerez, *Verdadera relación de la conquista del Perú*, Madrid, Juan Cayetano García, 1891 [1534].

[53] Antonio de Herrera, *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra Firme de Mar Océano*, Madrid, Oficina Real de Nicolás Rodríguez, 1726 [1601-1615].

[54] Pedro Cieza de León, *Descubrimiento y conquista del Perú*, Madrid, Dastin Historia, 2001 [1553].

[55] Pizarro, "Relación del descubrimiento...", p. 213.

[56] *Ibidem*, p. 213.

[57] Restall, *Los siete mitos...*, p. 56.

[58] Pizarro, "Relación del descubrimiento...", p. 213.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Guayaquil fue cercada por lo menos seis meses por fuerzas puneñas[59] y sólo hasta un año después la isla fue reconquistada por el capitán Diego de Urbina. En estos acontecimientos murió Tomalá "el viejo" y tomó el cargo su hijo, don Diego Tomalá.[60]

Los privilegios ganados por la familia Tomalá fueron otorgados en gran parte gracias a las acciones de don Diego. Luego del asesinato del obispo y de la reconquista de la isla Puná, don Diego apoyó decididamente las fuerzas de la corona comandadas por Pedro de la Gasca en contra de los rebeldes en cabeza de Gonzalo Pizarro. Don Diego dio provisiones constantes a las tropas del rey en Tumbes y conspiró con los vecinos de Guayaquil en contra del teniente puesto por Gonzalo Pizarro en la isla.[61] Por estas razones, don Diego hizo una probanza de méritos y servicios en 1557, dónde ganó los privilegios dados a él y su familia.[62] En el texto de la probanza, don Diego reafirma su apoyo irrestricto a la corona y señala que bajo su mandato la isla se ha mantenido en paz:

> Don Diego, cacique y señor natural de la ysla de la Puná, paresco ante v[uest]ra m[erce]d y digo que a mi derecho conbiene hazer cierta provança ad perpetuam rey memoria de los servicios que yo he hecho en estos reynos a su mag[estad]. Desde el tiempo que yo he tenido y governado la dicha isla e yndios della desde las alteraciones pasadas causadas por G[onzal]o Piçarro e de lo que gasté en la venida del señor presidente Gasca desde que llegó al puerto de Túmbez e como yo siempre desque he

[59] Víctor González, "El cacique Tomalá en el proceso de soberanía y nacionalidad", en *Historia Marítima del Ecuador. Tomo II. Periodo prehispánico*, compilación de Jenny Estrada, Quito, Instituto de Historia Marítima del Ecuador, 2012, p. 209-232.

[60] En este punto, hay un desacuerdo acerca de quien era el Tomalá que encabezó la rebelión de Puná en los años 1541 y 1542. Ádám Szászdi considera que es Tomalá "el viejo" quien fue asesinado durante la "pacificación" de Urbina y sólo en ese momento toma el cargo su hijo don Diego. Por otro lado Víctor González considera que don Diego es quien encabeza la rebelión puneña y asesina al obispo Valverde. Basado en la probanza de don Diego, que será citada en extenso más adelante, y a la buena relación de don Diego con las autoridades imperiales en años posteriores, yo me decanto por la opinión de Szászdi. Szászdi, "D. Diego Tomalá…", p. 158; González, "El cacique Tomalá…", p. 226.

[61] Szászdi, "D. Diego Tomalá…", p. 166.

[62] *Ibidem*, p. 164. También se puede consultar la probanza de don Diego resguardada en Sevilla: "Diego, cacique de la isla de Puna: probanza", AGI, *Quito*, 20B, n. 25, 1557.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> gobernado la dicha isla, siempre la he tenido en toda quietud, que jamás a abido en ella ninguna bullición ni se an alçado los y[ndio]s como antes[63]

Como respuesta a la probanza, en 1560 se le extendió un escudo de armas a don Diego, en el que resaltan dos canoas llenas de bastimento, recordando el auxilio que prestó a las tropas reales en momentos de necesidad.[64] En el blasón del escudo otorgado, el rey reconoce los méritos de don Diego en la manutención de la paz, la lucha contra Gonzalo Pizarro y su apoyo a Pedro de la Gasca: "vos há mucho tiempo que tenéis á vuestro cargo la gobernacion de la dicha isla, en el cual oficio habéis sustentado los indios della en mucha paz y sosiego, porque nunca se os han levantado, como solían hacer, é que nos habéis servido en todas las otras cosas que se han ofrecido en esa tierra, especialmente contra Gonzalo Pizarro é sus secaces, en compañía del licenciado de la Gasca".[65]

A partir de este momento las relaciones entre los Tomalá y las autoridades españolas fueron bastante cercanas. El oidor de la audiencia de Lima y corregidor de las ciudades del territorio que actualmente comprende Ecuador, el licenciado Juan Salazar de Villasante, entabló una fuerte amistad con don Diego Tomalá. Su relación fue tan cercana que don Diego le encomendó a su hijo Francisco a Salazar de Villasante para que fuera educado en Quito.[66] Don Francisco Tomalá heredó los privilegios y poder ganados por su padre y se casó con una mujer española, fortaleciendo sus vínculos con los españoles poderosos de la región.[67]

A finales del siglo XVI los Tomalá tuvieron que enfrentar un nuevo enemigo: los navegantes europeos no ibéricos que los españoles acusaban de manera genérica de "piratas". En 1587 Thomas Cavendish,

[63] *Ibidem*, 1557, 1r-1v.
[64] Szászdi, "D. Diego Tomalá...", p. 175.
[65] La Sociedad de Bibliófilos Españoles, *Nobiliario de Conquistadores...*, p. 260.
[66] Szászdi, "D. Diego Tomalá...", p. 163.
[67] Szászdi asegura que la esposa de don Francisco se llamaba María del Castillo y era de Guayaquil, mientras que Víctor González dice que don Francisco se casó con una "dama natural de Lima de apellidos Roxas y Belalcázar, hija del general de artillería Gabriel de Roxas y nieta de Sebastián de Belalcázar". Al parecer González podría estar confundiendo a don Francisco con su nieto, del mismo nombre. González, "El cacique Tomalá...", p. 228.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

navegante inglés, logró pasar al Pacífico y asolar la costa americana que para ese entonces estaba prácticamente indefensa. El mayor logro de Cavendish fue atrapar la nao de China cargada de riquezas producto del circuito comercial entre la Nueva España y Asia. Hay que recordar que dentro de las tripulaciones de las expediciones de Cavendish usualmente había americanos "indios",[68] al igual que en casi todas las expediciones de ingleses, holandeses y franceses en América.[69]

En el Pacífico sudamericano, Cavendish y su tripulación recibieron información de la riqueza de Tomalá y los puneños por lo que, antes de atacar el puerto español de Guayaquil, decidieron saquear los pueblos de la isla.[70] Sin embargo, en la isla Puná, Cavendish y su tripulación inglesa sufrieron una sensible derrota gracias a la estrategia de defensa ideada por don Francisco Tomalá.

Tomalá recibió información temprana de la presencia de Cavendish y los suyos, gracias a un sistema de vigilancia en balsas apostado por la costa de los actuales países de Ecuador y Perú.[71] Avisados, los puneños despoblaron el puerto de Puná Nueva y se llevaron sus mayores riquezas, por lo que los ingleses, sin encontrar mayor botín, se dedicaron a saquear y quemar los asentamientos en la isla. En la noche desembarcaron desde sus balsas fuerzas puneñas y españolas, tomando desprevenidos a la tripulación de Cavendish y lograron desalojarlos de la isla y matar a doce de ellos.[72]

[68] David B. Quinn, *The Last Voyage of Thomas Cavendish 1591-1592*, Chicago/Londres, The University of Chicago Press, 1975, p. 72.

[69] William Dampier, *A New Voyage Round the World*, Warwick, 1500 Books, 2007, p. 17-19; Alexandre Exquemelin, *Piratas de la América y luz à la defensa de las costas de las Indias Occidentales*, Colonia Agrippina, Casa de Lorenzo Struickman, 1681, p. 301.

[70] Francis Pretty, quien es el que escribe de primera mano en torno a la expedición de Cavendish, resalta la buena construcción de la casa de los Tomalá y la cantidad de ganado existente en la isla. También apunta la fama de la esposa de don Francisco, de la que no precisa su nombre. Richard Hakluyt, "The Prosperous Voyage of the Whorshipful Thomas Candish…", en *The Voyage of Sir Francis Drake Around the Whole Globe*, Londres, Penguin Classics, 2015 [1589], p. 23-52.

[71] Jaramillo Arango, *Dueños del agua…*, p. 106.

[72] Hakluyt, "The prosperous voyage…", p. 34-35.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Varios testigos confirmaron el valor y compromiso de don Francisco en la batalla contra Cavendish. El capitán Alonso Carrillo Espínola, por ejemplo, no ahorró elogios para Tomalá al declarar que

> en batalla con el dicho inglés [Thomas Cavendish] en que el dicho don Francisco Tomalá mostró mas animo y pecho que de yndio nat[ura]l excediendo en esto a algunos soldados que no llegaron, con ser españoles, a hazer lo que el dicho don Francisco Tomalá hizo con ser nacido y natural de esta tierra y la nación indiana. Y no solo sirvió en esto a su mag[estad] con su persona, indios y gente de su servicio, pero también en el buen acogimiento y regalos que hizo a todos los soldados a su costa mostrando un pecho muy generoso y hidalgo.[73]

El testimonio de Carrillo fue ratificado por varios testigos y vecinos de la ciudad de Guayaquil. Tomás de Ávila también alabó en su momento la generosidad de don Francisco: "[cuando] el inglés Tomas Ca[ve]ndi[sh] venía para estas partes y el dicho don Francisco en aquella sazón tenía consigo para la defensa de la dicha isla algunos soldados sustentándoles y dándoles de comer a su mesa con grande amor, y con el mesmo rrecibio a este testigo".[74]

Tal hecho causó gran impacto en Europa, en donde se popularizaron narraciones al respecto, como se aprecia en el grabado que acompañó la obra de Levinus *Kurtze, warhafftige Relation vnnd Beschreibung der wunderbarsten vier Schiffahrten, so jemals verricht wordende...*, editada en Frankfurt en 1626, casi 40 años después de los hechos (véase figura 1).[75] En la imagen se observan los enfrentamientos en la isla y en el continente. En la parte derecha de la isla se nota como los combatientes recién desembarcados atacan con armas de fuego, flechas y lanzas a los ingleses, quienes tímidamente responden al ataque mientras huyen a sus barcos. También se ve que el grabadista quiso resaltar los corrales de animales y los incendios provocados por los ingleses, tanto en las casas de los pobladores

[73] "Informaciones: Francisco Tomala", AGI, *Quito*, leg. 48, n. 31, 1601, 1v.
[74] *Ibidem*, 3r.
[75] Levinus Hulsius, *Kurtze, warhafftige Relation vnnd Beschreibung der wunderbarsten vier Schiffahrten, so jemals verricht wordende*, Frankfurt, Impensis collectoris, 1626, p. 26-27.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



Figura 1. Grabado de la "Insula Puna", donde se representa el enfrentamiento entre ingleses, puneños y españoles, por Levinus Hulsius (Frankfurt, 1626). Fuente: Cortesía de la John Carter Brown Library, Providence, Estados Unidos de América, T7d, 0929.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

(izquierda) como en los barcos de los astilleros en tierra (derecha). Precisamente uno de los astilleros se ve en funcionamiento a la izquierda de la imagen. Gracias a estas acciones, don Francisco logró que se le adjudicaran más encomiendas a su nombre y se radicó en el puerto español de Guayaquil.[76]

La victoria sobre Cavendish vino a ratificar la alta posición de Francisco Tomalá en la jerarquía imperial local. Fue un personaje que ganó gran poder y sin duda uno de los protagonistas más influyentes de los hechos políticos y sociales de la historia de la región de Guayaquil a finales del siglo XVI. En lo que podríamos llamar la historia marítima del norte de Sudamérica, los Tomalá fueron personas influyentes y sus acciones explican el éxito o el fracaso de las intentonas de conquista, colonización o saqueo que planeaban los visitantes europeos en la región.

El rastro documental de los Tomalá como indios conquistadores empieza a perderse en el siglo XVII, no porque su influencia haya mermado o ya no tuvieran un lugar de privilegio, por el contrario, sus acciones llevaron a que esta familia saliera de la categoría subordinada de "indio" y sus relaciones se entrelazaron cada vez más con los ricos y poderosos de la ciudad de Guayaquil. Como bien ha demostrado Joanne Rappaport para el Nuevo Reino de Granada, la categoría jurídica de "indio" no era reflejo de una realidad cultural o social, era un término que se negociaba en las instancias legales y judiciales del imperio español.[77] Los Tomalá lograron salir de esta categoría de dominación poco a poco gracias a sus esfuerzos legales en el siglo XVI. Mientras don Diego se presentaba como cacique "indio" en su probanza: "don diego, cacique y señor natural de la isla de Puná"[78], su hijo, en las informaciones acerca de su defensa contra la tripulación de Cavendish ya podía presentarse como: "don Francisco Tomalá, vezino encomendero de la ciudad de Guayaquil".[79]

[76] Szászdi, "D. Diego Tomalá...", p. 173.

[77] Joanne Rappaport, *El mestizo evanescente. Configuración de la diferencia en el Nuevo Reino de Granada*, Bogotá, Universidad del Rosario, 2018.

[78] "Diego, cacique de la isla de Puna: probanza", AGI, *Quito*, leg. 20B, n. 25, 1557, 1r.

[79] "Informaciones: Francisco Tomala", AGI, *Quito*, leg. 48, n. 31, 1601, 1r.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Los descendientes de los Tomalá ya no tendrían que presentarse en los documentos como "indios conquistadores", "caciques" o "señores naturales" en el siglo XVII, pues ya no entraban en la categoría de "indio" e incluso pudieron adoptar nombres y apellidos de origen español haciendo más difícil su ubicación documental. Que el rastro de los "indios conquistadores" en los documentos imperiales empiece a ser más difícil de rastrear en el siglo XVII puede no ser necesariamente a causa de una pérdida de prestigio social y económico, como se ha argumentado en alguna literatura referente a este colectivo sino que, por el contrario, como en el caso de los Tomalá, es muestra de su éxito en la consolidación de su poder local.

Tomalá ¿indios conquistadores?

Es muy interesante que, aunque los privilegios de los Tomalá fueran ganados por las acciones de don Diego y don Francisco en la segunda mitad del siglo XVI, la memoria social del mismo don Francisco, anotada por Bernardo de Vargas Machuca, era que estos privilegios los habían obtenido debido al apoyo irrestricto de su familia a las fuerzas españolas en los primeros años de la conquista. Este supuesto apoyo fue considerado tan importante como el de los tlaxcaltecas en la Nueva España, es decir, que los españoles consideraron que el auxilio de los puneños había sido absolutamente indispensable para la conquista del Perú.

Los Tomalá pueden ser considerados como indios conquistadores porque lograron consolidar una verdad jurídica y legal que los consideraba como tales. Sus privilegios y la opinión de autoridades españolas, como el propio Vargas Machuca, elevaban su supuesto apoyo a Pizarro y Almagro en 1531 al carácter de verdad histórica. Muchos otros, en Perú y la Nueva España, a pesar de sí haber participado en las primeras incursiones de la conquista, fueron menos hábiles que los Tomalá en probar sus méritos y servicios, y se desgastaron en procesos judiciales de los que se quejaban amargamente.[80]

[80] Asselbergs, *Conquered Conquistadors...*, p. 84.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Tomalá en la memoria actual

En este artículo he querido mostrar que la familia Tomalá fue especialmente hábil en consolidar una memoria histórica en la que aparecieron como aliados irrestrictos de la corona española desde los primeros años de la conquista. A pesar de que los primeros encuentros entre los Tomalá y los castellanos no fueron especialmente amistosos, y que Tomalá "el viejo" asesinó al primer obispo del Perú, sus descendientes ganaron la batalla legal e histórica de presentarse como un linaje de conquistadores. El ser reconocidos como indios conquistadores les aseguró a los Tomalá mantener las prebendas legales, económicas y sociales por lo menos hasta el siglo XVII.

Sin embargo, la historia no termina con Vargas Machuca y don Francisco Tomalá. Hoy en día la figura de los Tomalá está presente en la isla Puná. Como los tiempos han cambiado y las necesidades históricas y políticas contemporáneas no son las de la época colonial, quien es recordado como un héroe es Tomalá "el viejo", conocido como el cacique Tumbalá localmente.[81] Ya el historiador guayaquileño Víctor González ha destacado a este personaje como "uno de los héroes de la resistencia aborigen y de la defensa de su comunidad nacional".[82] Localmente, en la isla Puná, se recuerda y resalta la valentía en la oposición de Tumbalá en contra de los incas y los españoles y el hecho más recordado es la decapitación de Vicente Valverde a manos puneñas como un acto de antiimperialismo.

La presencia de esta historia se nota por ejemplo, en que la Escuela de Educación Básica del pueblo de Puná (Puná Nueva) y muchas otras organizaciones comunitarias locales reciben el nombre del cacique. El artista guayaquileño Tony Balseca tiene una serie de intervenciones en la isla Puná en la que recurre a la figura antiimperialista de Tumbalá.[83] Sus esculturas y afiches se pueden ver hoy en día en la isla y en Guayaquil, dentro de las que destaca una imagen

[81] La población actual de Puná habla de los hechos protagonizados por Tumbalá como "la época del indio", ubicándola claramente en el pasado y alejándose conscientemente de esta clasificación étnica colonial.

[82] González, "El cacique Tomalá…", p. 231.

[83] Las obras de Balseca acerca de Tumbalá pueden consultarse en su blog https://tonybalseca.wordpress.com/2019/08/06/tumbala-vuelve/.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



Figura 2. Escuela de Educación Básica "Cacique Tumbalá" en Puná, donde se aprecia el cartel del artista Tony Balseca. Fuente: Antonio Jaramillo Arango, noviembre de 2019

muy evocadora de Tumbalá con la cabeza de Valverde en la mano. Sirva como ejemplo que en la escuela de Educación Básica de Puná, llamada "Cacique Tumbalá", a finales del 2019 había pegado un cartel de Balseca (véase figura 2).

Precisamente, las circunstancias resaltadas hoy son las ocultadas por Vargas Machuca en su momento y, del mismo modo, ahora poco se habla de la colaboración de don Diego y don Francisco Tomalá con las autoridades imperiales. Con esto no quiero denunciar una manipulación o tergiversación de los hechos históricos, muy por el contrario, aplaudo con admiración a una población que, reconociéndose como protagonista de su propio devenir, tiene la autodeterminación de contar la historia en sus propios términos atendiendo a las necesidades de su presente.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Fuentes consultadas

Archivos

Archivo General de Indias, Sevilla, España (AGI).

Bibliografía

Actas del cabildo de Tlaxcala 1547-1567, traducción de Eustaquio Celestino Solís, Armando Valencia y Constantino Medina Lima, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1999, p. 324.

Asselbergs, Florine, *Conquered Conquistadors. The Lienzo de Quauhquecholllan: A Nahua vision of the Conquest of Guatemala*, Boulder, University Press of Colorado, 2004.

Barber, R. Jovita, "Empire, Indians, and the Negotiation for the Status of City in Tlaxcala, 1521-1550", en *Negotiation within Domination. New Spain's Indian Pueblos Cenfront the Spanish State*, edición de Ethelia Ruiz Medrano y Susan Kellogg, Boulder, University Press of Colorado, 2010, p. 19-44.

Bonfil Batalla, Guillermo, "El concepto de indio en América: una categoría de la situación colonial", *Anales de Antropología*, n. 9, 1972, p. 105-124.

Bonialian, Mariano Alberto, *La América española. Entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840*, México, El Colegio de México, 2019.

Casas, Bartolomé de las, *Brevísima relación de la destrucción de las Indias*, Medellín, Universidad de Antioquia, 2006 [1552].

Castañeda de la Paz, María,"Los escudos de armas de Tlaxcala. Un recorrido por su rico repertorio heráldico", en *Los escudos de armas indígenas. De la colonia al México independiente*, edición de María Castañeda de la Paz y Hans Roskamp, México, El Colegio de Michoacán/Universidad Nacional Autónoma de México, 2013, p. 71-107.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

Cavazos Garza, Israel, Rodolfo Fernández, José Francisco Román, Elizabeth K. Butzer, Osmar Gonzáles, Rafael Montejano y Aguiñaga, José Antonio Rivera Villanueva, Javier Fortanelli Martínez, Fernando Carlín Castelán, Jéssica Grétel Loza León y Karl W. Butzer, *Constructores de la nación. La migración tlaxcalteca en el norte de la Nueva España*, San Luis Potosí, El Colegio de San Luis, 1999.

Chuchiak IV, John F., "Forgotten Allies: The Origins and Roles of Native Mesoamerican Auxiliaries and Indios Conquistadores in the Conquest of Yucatan, 1526-1550", en *Indian Conquistadors. Indigenous Allies in the Conquest of Mesoamerica*, edición de Laura E. Matthew y Michel R. Oudijk, Norman, University of Oklahoma Press, 2007, p. 175-226.

Cieza de León, Pedro, *Descubrimiento y conquista del Perú*, Madrid, Dastin Historia, 2001 [1553].

Cossich Vielman, Margarita, "La escritura jeroglífica náhuatl en las copias del Lienzo de Tlaxcala", en *Tiempo detenido, tiempo suficiente. Ensayos y narraciones mesoamericanistas en homenaje a Alfonso Lacadena García-Gallo*, edición de Harri Kettunen, Verónica Amellali Vázquez López, Felix Kupprat, Cristina Vidal Lorenzo, Gaspar Muñoz Cosme y María Josefa Iglesias Ponce de León, Couvin, Wayeb, 2018, p. 163-181.

Dampier, William, *A New Voyage Round the World*, Warwick, 1500 Books, 2007.

Escalante Arce, Pedro, *Los tlaxcaltecas en Centro América*, San Salvador, Consejo Nacional para la Cultura y el Arte, 2001.

Exquemelin, Alexandre, *Piratas de la América y luz à la defensa de las costas de las Indias Occidentales*, Colonia Agrippina, Casa de Lorenzo Struickman, 1681.

Glave, Luis Miguel, "Hombres de mar. Caciques de la Costa ecuatoriana en los inicios de la Época Colonial", *Procesos: revista ecuatoriana de Historia*, n. 40, 2014, p. 9-36.

Gómez Gómez, Mauricio Alejandro, *Indios urbanos en el Nuevo Reino de Granada (1550-1650). Migraciones, identidades y sociabilidades*, tesis de doctorado, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2019.

González Acosta, Alejandro, "Migraciones tlaxcaltecas hacia centro y sudamérica la otra frontera: el sur", *Revista de Historia de América*, n. 129, 2001, p. 103-144.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

González, Víctor, "El cacique Tomalá en el proceso de soberanía y nacionalidad", en *Historia Marítima del Ecuador. Tomo II. Periodo prehispánico*, compilación de Jenny Estrada, Quito, Instituto de Historia Marítima del Ecuador, 2012, p. 209-232.

Güereca Durán, Raquel E., "Las milicias tlaxcaltecas en Saltillo y Colotlán", *Estudios de Historia Novohispana*, n. 54, 2016, p. 50-73.

Hakluyt, Richard, "The Prosperous Voyage of the Whorshipful Thomas Candish...", en *The Voyage of Sir Francis Drake Around the Whole Globe*, Londres, Penguin Classics, 2015 [1589].

Herrera, Antonio de, *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra Firme de Mar Océano*, Madrid, Oficina Real de Nicolás Rodríguez, 1726 [1601-1615].

Hulsius, Levinus, *Kurtze, warhafftige Relation vnnd Beschreibung der wunderbarsten vier Schiffahrten, so jemals verricht wordende...*, Frankfurt, Impensis collectoris, 1626.

Indian Conquistadors. Indigenous Allies in the Conquest of Mesoamerica, edición de Laura Matthew, y Michel Oudijk, Norman, University of Oklahoma Press, 2007.

Jaramillo Arango, Antonio, *Dueños del agua. Balsas y balseros del Pacífico suramericano*, Bogotá, Fondo de Cultura Económica, 2022.

Jaramillo Baanante, Miguel, "El impacto de la apertura al comercio internacional sobre la economía regional del extremo norte peruano, 1780-1877", en *Estado y mercado en la historia del Perú*, edición de Carlos Contreras y Manuel Glave, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2002, p. 215-249.

La Sociedad de Bibliófilos Españoles, *Nobiliario de Conquistadores de Indias*, Madrid, Imprenta de M. Tello, 1892.

León Borja, Dora, "Los indios balseros como factor en el desarrollo del puerto de Guayaquil", en *Historia Marítima del Ecuador. Tomo II. Periodo prehispánico*, compilación de Jenny Estrada, Quito, Instituto de Historia Marítima del Ecuador, 2012, p. 188-208.

León-Portilla, Miguel, *La visión de los Vencidos. Relaciones indígenas de la conquista*, México, Universidad Nacional Autónoma de México/Secretaría de Educación Pública, 1981.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Martínez de Salinas Alonso, María Luisa, "Estudio preliminar", en Bernardo de Vargas Machuca, *Apologías y discursos de las conquistas occidentales*, Ávila, Junta de Castilla y León, 1993, p. 9-28.

Matallana Peláez, Susana, "Yanaconas: Indios conquistadores y colonizadores del Nuevo Reino de Granda, siglo xvi", *Fronteras de la Historia*, v. xviii, n. 2, 2013, p. 21-45.

Matthew, Laura E., *Memories of Conquest: Becoming Mexicano in Colonial Guatemala*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 2012.

Muñoz Camargo, Diego, *Relaciones Geográficas de Tlaxcala*, San Luis Potosí, El Colegio de San Luis/Gobierno de Tlaxcala, 1999 [1584].

Navarrete Linares, Federico, *¿Quién conquistó México?*, México, Debate, 2019.

Navarro Gala, Rosario, *El libro de protocolo del primer notario indígena (Cuzco, siglo xvi). Cuestiones filológicas, discursivas y de lenguas*, Madrid/Frankfurt, Iberoamericana/Vervuert, 2015.

Oudijk, Michel y Matthew Restall, "La conquista indígena de Mesoamérica", en Michel Oudijk y Matthew Restall, *Conquista de buenas palabras y de guerra: una visión indígena de la conquista*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2013.

Oudijk, Michel, "Don Gonzalo Mazatzin Moctezuma: Señor de Tepexi de la Seda", en Michel Oudijk y Matthew Restall, *Conquista de buenas palabras y de guerra: una visión indígena de la conquista*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2013, p. 49-83.

Pizarro, Pedro, "Relación del descubrimiento y conquista de los reinos del Perú, y del gobierno y órden que los naturales tenían, y tesoros que en ella se hallaron…", en *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, Madrid, Imprenta de la viuda de Calero, 1844 [1571], t. v, p. 201-388.

Ponce Leiva, Pilar, *Relaciones Histórico-Geográficas de la Audiencia de Quito. Siglos xvi-xix*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, t. ii, 1992.

Quinn, David B., *The Last Voyage of Thomas Cavendish 1591-1592*, Chicago/Londres, The University of Chicago Press, 1975.

Rappaport, Joanne, *El mestizo evanescente. Configuración de la diferencia en el Nuevo Reino de Granada*, Bogotá, Universidad del Rosario, 2018.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Rediker, Markus, *Entre el deber y el motín: lucha de clases en mar abierto*, Valencia, Antipersona, 2019.

Restall, Matthew, *Cuando Moctezuma conoció a Cortés*, México, Taurus, 2019.

_____, "La Nueva Historia de la Conquista", *History Compass*, v. x, n. 2, 2012, p. 151-160.

_____, *Los siete mitos de la conquista española*, Barcelona, Paidós, 2004.

Rowe, John Howland, "Probanza de los Incas nietos de conquistadores", *Histórica*, Perú. v. ix, n. 2, 1985, p. 193-245.

Salomon, Frank, *Los señores étnicos de Quito en la época de los incas*, Otavalo, Instituto Otavaleño de Antropología, 1980.

Sarmiento de Gamboa, Pedro, *Segunda parte de la Historia General llamada índica*, tesis de doctorado, estudio y edición de Aleksín Ortega, The City University of New York, 2018 [1572].

Szászdi, Ádám "D. Diego Tomalá, Cacique de la Isla de la Puná. Un caso de aculturación socioeconómica", en *Estudios sobre política indigenista española en América*, v. iii, Valladolid, Seminario de Historia de América de la Universidad de Valladolid, 1977, p. 157-182.

Vargas Machuca, Bernardo de, "Apologías y discursos de las conquistas occidentales", en Antonio María Fabié, *Vida y obra de fray Bartolomé de las Casas, Obispo de Chiapa,*Madrid, imprenta de Miguel Ginesta, 1879 [1601/1608], Apéndice xxii, t. ii, p. 409-518.

Vargas Machuca, Bernardo de, "Apologías y discursos de las conquistas occidentales", en *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España*, Madrid, Imprenta de la viuda de Calero, 1879 [1601/1608], t. lxxi, p. 203-309.

Vargas Machuca, Bernardo de, *Apologías y discursos de las conquistas occidentales*, Ávila, Junta de Castilla y León, 1993 [1601/1608].

Xerez, Francisco, *Verdadera relación de la conquista del Perú*, Madrid, Juan Cayetano García, 1891 [1534].

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

LAS ISLAS CALIFORNIAS

DEL MITO A LA ESTRATEGIA EN EL PERIODO MISIONAL JESUITA, 1697-1768

Jesús Israel Baxin Martínez
Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Filosofía y Letras

Presentación

A pesar de que la denominación California (singular) es la más frecuente para nombrar históricamente a la península de Baja California, en la historia virreinal hubo exploradores, cartógrafos y misioneros que reconocieron a ese territorio como las Californias, aludiendo a una noción archipelágica del rincón más ignoto de la Nueva España. En este texto se rescata dicha noción acerca del conjunto insular coincidente con la presencia jesuita en las primeras siete décadas del siglo XVIII, cuando aún varias de las islas se encontraban habitadas por grupos indígenas que reforzaban la justificación del topónimo plural.

El objetivo del presente texto es exponer que los misioneros jesuitas no sólo ejercieron los programas de reducción y evangelización de la población originaria, sino que, con su presencia y expansión también realizaron contribuciones para ampliar la configuración territorial de las islas Californias. Lo anterior, a partir de las exploraciones documentadas, la búsqueda de nuevos parajes para los galeones provenientes de Asia y las cartografías que generaron para que finalmente se pudiera confirmar su carácter peninsular de manera oficial, el cual había sido una noción dibujada y desdibujada en los dos siglos precedentes.

El escenario geográfico. Las islas Californias

La California mexicana ha sido objeto de interés histórico y geográfico desde su incorporación a los mapas en el siglo XVI. Esta península

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

(en francés *presqu'île* "casi isla") más allá de los imaginarios ha funcionado como isla, a la cual se accedía generalmente navegando desde puertos de la zona continental en los actuales estados de Nayarit, Sinaloa o Sonora, o bien desde los periplos provenientes de Asia. Al golfo que la separa del continente también se le llamó mar, antes que se esclareciera la incertidumbre respecto a su configuración "cerrada", puesto que fue oficialmente resuelta con el carácter de península hasta bien entrado el siglo XVIII.

El mito comienza con su topónimo, del cual existen diferentes versiones, la más difundida y aceptada señala que:

> A la diestra mano de las Indias hubo una isla llamada California, muy llegada a la parte del Paraíso Terrenal, la cual fue poblada de mujeres negras sin que algún varón entre ellas hubiese, que casi como las Amazonas era su manera de vivir. Éstas eran de valientes cuerpos, y esforzados y ardientes corazones, y de grandes fuerzas; la ínsula en sí la más fuerte de riscos y bravas peñas que en el mundo se hallaba.[1]

Dicho territorio fue alcanzado por Hernán Cortés en 1535, en la tercera de cuatro expediciones que él mismo ordenó para incorporar este espacio a los dominios de la Nueva España y es probable que el extremeño influido por un libro de caballerías (*Las sergas de Esplandián*) colocara tal nombre. Sin embargo, la definición cartográfica estaba casi siempre incompleta, porque las expediciones no la bordeaban entera y por consiguiente no se aventuraban a delinearla en su naturaleza, posiblemente insular. El mapa de la propia expedición que encabezó Cortés sólo esbozaba en un trazo abierto a la tierra de Santa Cruz (hoy La Paz) y enfrente las islas de Santiago (hoy Jacques Cousteau o Cerralvo) y de Perlas (hoy La Partida y Espíritu Santo) sin que se utilizara aún el topónimo de California.[2]

Tras la expedición de Cortés vendría la de Ulloa en 1539-1540 de la que derivaría otro mapa, extraviado y posiblemente la base del que

[1] Garcí Rodríguez de Montalvo, *Las sergas del muy esforçado cavallero Esplandián, hijo del excelente Rey Amadís de Gaula*, estudio introductorio de Salvador Bernabéu Albert, Madrid, Doce Calles, 1998 [*ca.* 1510], p. 69.

[2] "Mapa de la Nueva Tierra de Santa Cruz, en el extremo meridional de California, descubierta por Hernán Cortés", 1535, Archivo General de Indias, Sevilla (en adelante AGI), *MP-MEXICO*, 6.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

trazó Domingo del Castillo, reconocido como el más antiguo que incluye el territorio definido como península y su toponimia hispánica primigenia (véase figura 1). Si bien el mapa que se conserva no es original, sino calculado en 1769,[3] este documento daría pie a la difusión cartográfica de California unida al continente en mapas mundiales relevantes como los de Ortelius (1570) y Mercator (1595), en los cuales se unía al polígono del continente americano.

En los diferentes documentos virreinales y cartografía de la época de diversos orígenes (hispanos, franceses, holandeses, etcétera), sobre todo del siglo XVII, el nombre predominante es el de California, pero su representación variaba entre isla o península. El primer establecimiento de la California representada como península se atribuye a la expedición de Ulloa de 1539-1540, mientras que para la insularidad se señala como responsable de dicha imagen a Antonio de la Ascensión, cosmógrafo que acompañó a Sebastián Vizcaíno en la expedición de 1602-1603.[4]

Ya Vizcaíno se refería al territorio en plural,[5] pero fue Francisco de Ortega, quien describió y demarcó la mayor parte de las islas del golfo entre 1632 y 1636.[6] Lamentablemente no se cuenta con un mapa de sus expediciones, pero su informe fue relevante en la época puesto que se respetó la toponimia insular para los siglos posteriores; entonces comenzaba una noción archipelágica del territorio.

A finales del siglo XVII, los jesuitas retomaron la labor de la evangelización, y en algunos escritos y mapas generados también utilizan el plural Californias. A pesar de algunas evidencias anteriores, estos misioneros fueron comisionados por la corona para determinar si el territorio efectivamente era una gran isla o se unía a la zona continental.

[3] Domingo del Castillo, *Mapa de Domingo del Castillo de 1541*, Mapoteca Manuel Orozco y Berra, México, *CHIS.EXP.M12.V1.0005, ca.* 1769.

[4] Montserrat León, "Reconocimiento de la isla de California", *Revista de Estudios Colombinos*, n. 9, 2013, p. 48.

[5] Consejo Superior de Investigación Científica, "Sebastián Vizcaíno", en *Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos*, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1943, p. 66.

[6] Francisco de Ortega, "Descripción y demarcación de las Islas Californias. 3 de julio de 1632, 8 de abril de 1634 y 16 de mayo de 1636", en *Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos*, Madrid, Instituto Histórico de la Marina, 1944, t. IV, p. 72-110.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

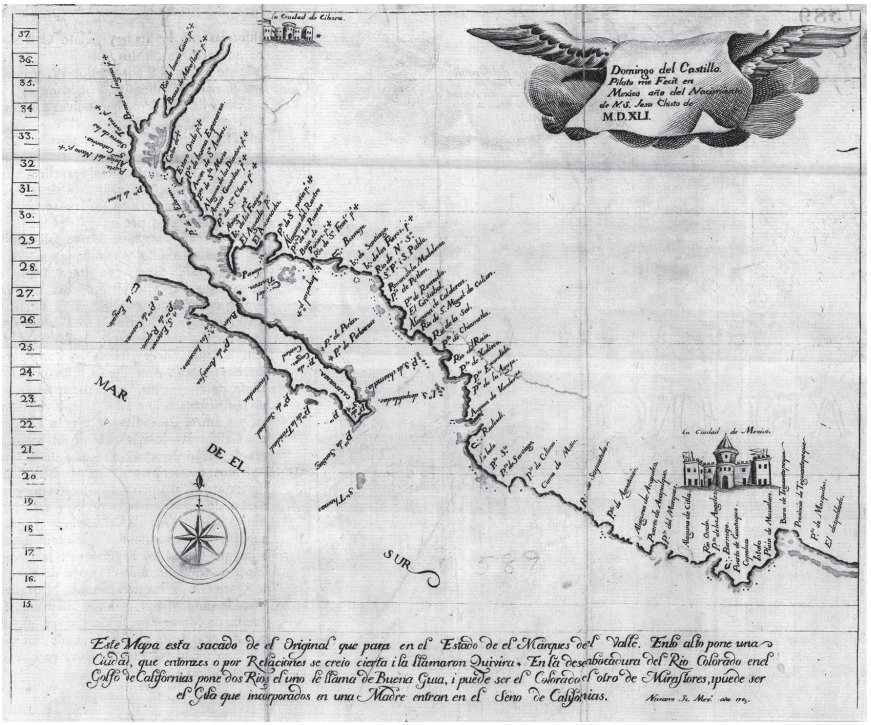


Figura 1. *Mapa de California por Domingo del Castillo (1541), ca.* 1769. Fuente: Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural, Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera, Mapoteca Manuel Orozco y Berra, México.

Si bien el plural Californias no en todos los casos es el término más recurrente, resulta relevante señalar que de manera previa al establecimiento de los territorios políticos de la Antigua o Baja California y la Nueva o Alta California (proveniente de finales del siglo XVIII), que también derivó en la referencia plural, algunos jesuitas usaron esta denominación para referirse al conjunto de la isla mayor (hoy península) y aquellas adyacentes que la bordeaban.

Los primeros ejemplos cartográficos de esta situación donde se identifica al espacio como Californias o Carolinas, se vinculan con el primer miembro de la Compañía de Jesús que quiso honrar al rey Carlos II: Eusebio Kino, quien en dos mapas utiliza dicho topónimo,

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

uno original de 1685 "Delineación de la Nueva Provincia de S. Andrés, del puerto de La Paz y de las islas circunvecinas"[7] y otro titulado "Teatro de los trabajos apostólicos de la Compañía de Jesús en la América Septentrional", original de 1696.[8] Posteriormente, en 1705, este mapa con algunas variantes y añadiduras fue difundido por el geógrafo francés Nicolas de Fer incluyendo islas tanto en el Mar de las Californias o Carolinas frente a la Pimería y otras del lado del Mar del Sur, en la costa occidental.[9] El topónimo que honraba a Carlos II, fuera de los mapas indicados, resulta prácticamente efímero.

Varias de las islas enumeradas fueron identificadas por las navegaciones y expediciones oficiales que efectuaron Ulloa (1539-1540), Rodríguez Cabrillo (1542), Vizcaíno (1602-1603) u Ortega (1632-1636), en las cuales se registró que estaban habitadas de manera permanente u ocupadas de manera eventual, por su relevancia en actividades específicas como la obtención de perlas o la recolección de sal, desde la etapa indígena y sobre todo en la virreinal.

De este modo, cabe indicar las principales islas (véanse figura 2 y cuadro 1) distribuidas en los siguientes subgrupos:

1. En el Mar Rojo o Bermejo, Seno Lauretano o Golfo de California:
   a) Las islas de los pericúes (las actuales San José, Espíritu Santo y Cerralvo). De éstas se tuvo constancia desde el viaje exploratorio de Cortés de 1535, pero un siglo más tarde Francisco de Ortega las renombró (1632 a 1636) y en la etapa misional se tuvo registro de sus ocupantes, con quienes los jesuitas tuvieron percances debido a su resistencia a la evangelización. En particular sobre los isleños de San José, Miguel del Barco señalaba que efectuaban

[7] Miguel León-Portilla, *Cartografía y crónicas de la Antigua California*, México, Universidad Nacional Autónoma de México/Fundación de Investigaciones Sociales A. C., 1989, p. 107.

[8] José Refugio de la Torre Curiel, "Theatrum mundi: la antigüedad clásica en la cartografía jesuita del siglo XVII", *Estudios Jalisciense*s, n. 107, 2017, p. 39.

[9] Nicolas de Fer, *Carte De Californie et Du Nouveau Mexique*..., París, 1705. Barry Lawrence Ruderman Antique Maps Inc., https://www.raremaps.com/gallery/detail/72940/cette-carte-de-californie-et-du-nouveau-mexique1705-de-fer (consulta: 23 de marzo de 2022).

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

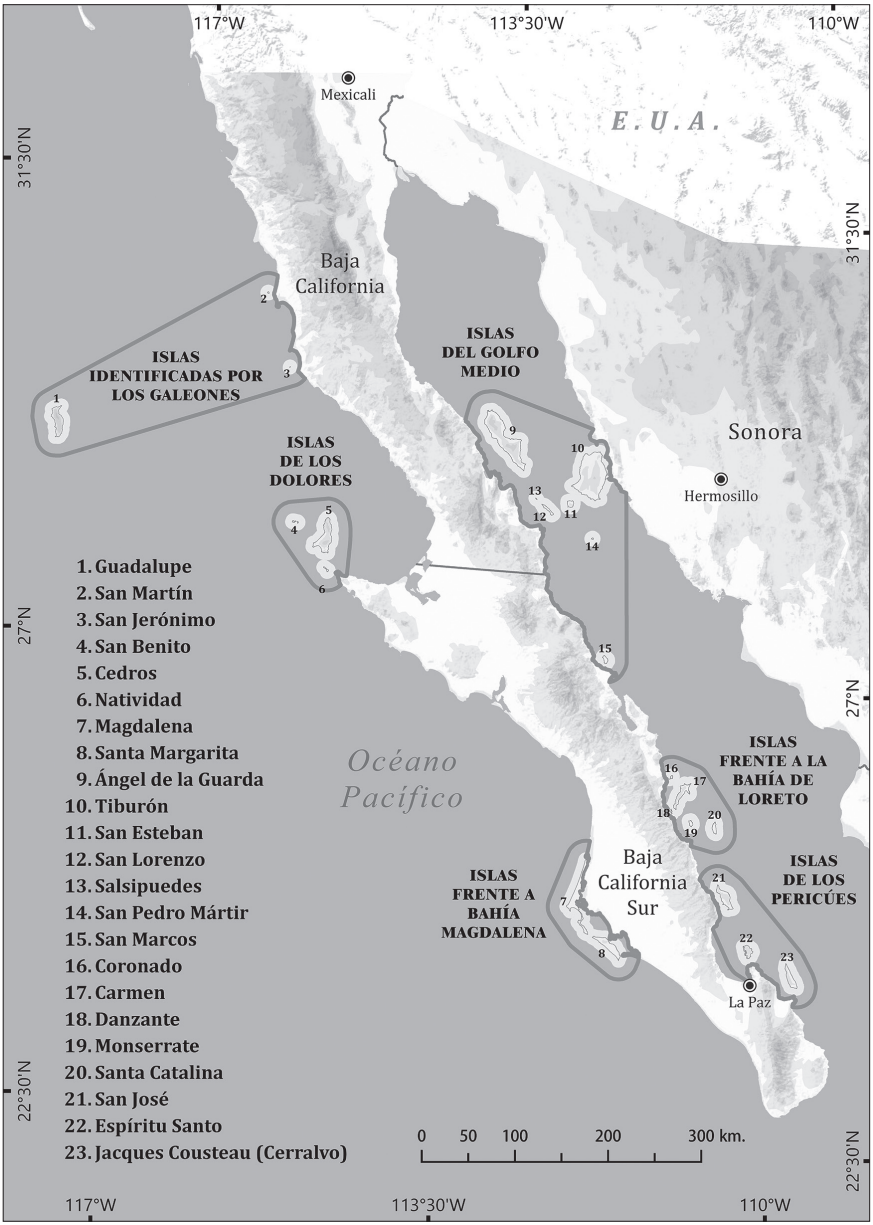


Figura 2. *Regionalización histórica de las islas adyacentes a la península de Baja California*. Fuente: Jesús Israel Baxin Martínez con diseño cartográfico de Claudia López Sanabria

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Cuadro 1
Relación de los topónimos de algunas de las islas Californias

Nombre actual	*Topónimo alterno (virreinal o indígena)*	*Fuentes*
Ángel de la Guarda	El Ángel Custodio	Clavijero; González; Peña-Compañía de Jesús; Alzate y Ramírez
San Lorenzo	San Sebastián	Ortega; González; Peña-Compañía de Jesús;
Salsipuedes	Sal si puedes	González; Peña-Compañía de Jesús; Alzate y Ramírez
San Pedro Mártir	S. Po., Tortuguilla	Lazcano y Pericic
San Marcos	Galápagos	González; Peña-Compañía de Jesús; Alzate y Ramírez
Carmen	Nuestra Señora del Carmen, Carmel	Kino; Peña-Compañía de Jesús; Alzate y Ramírez
San José	San Ioseph, S. Joseph, S. Jph	Kino; Peña-Compañía de Jesús; Alzate y Ramírez
Espíritu Santo	De las Perlas, Spu So.,	"Mapa de la Nueva Tierra…";* Kino; Peña-Compañía de Jesús; Alzate y Ramírez
Jacques Cousteau	Santiago, Cerralvo, Cerralbo, Serablo, Serralbo	"Mapa de la Nueva Tierra…";* Kino; Peña-Compañía de Jesús; Alzate y Ramírez
Santa Margarita	Laguey, Zaguey	Kino; Peña-Compañía de Jesús; Alzate y Ramírez
Natividad	De los Mártires, Afeguá, de Aves	"Obras californianas…"; Alzate y Ramírez
Cedros	San Esteban, Cerros, Santísima Trinidad, Huamalguá, Guamalga, Ancalgua, Neblinas.	Castillo; "Interrogatorio…";** "Obras californianas…"; Alzate y Ramírez
San Martín	Cenizas, San Agustín	Kino; Bernabéu; Lazcano y Pericic
San Jerónimo	San Bernardo	Lazcano y Pericic
Guadalupe	Páxaros	Kino; Alzate y Ramírez

* "Mapa de la Nueva Tierra de Santa Cruz, en el extremo meridional de California, descubierta por Hernán Cortés", 1535, Archivo General de Indias, Sevilla, MP-MEXICO, 6. ** "Interrogatorio sobre la Misión de San Ignacio (en California) que envía al padre Juan Bautista Luyando", Hacienda de San José, 11 de enero de 1737, Archivo Franciscano de la Biblioteca Nacional de México, AF 4/60.1, f. 1-4v.

Fuente: Jesús Israel Baxin Martínez con base en las fuentes enumeradas

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

intercambios de perlas (recurso abundante) por canoas con los españoles. Los indígenas llegaron a usar estas embarcaciones para cruzar hacia las misiones cercanas a la costa y robarlas o saquearlas.[10]

b) Las islas frente a la bahía de Loreto. Documentadas por primera vez y nombradas por Francisco de Ortega (de los Danzantes, Carmen, de los Coronados, Montserrate y Santa Catalina); del conjunto, la más reconocida desde finales del siglo XVII fue Carmen debido a la pureza de sus salinas, un recurso renovable del que sacaron provecho misioneros y particulares, actividad que se extendió hasta después de la etapa virreinal.

c) Las islas del Golfo Medio. Incorporadas a la cartografía y los planes de reducción de manera más tardía, las más cercanas a Sonora estaban habitadas por los seri o comcaac (Tiburón, San Esteban), mientras que las ubicadas frente a la bahía de Los Ángeles eran habitadas eventualmente por los cochimíes (Ángel de la Guarda, San Lorenzo, Salsipuedes) con ocupaciones aborígenes previas como lo confirman algunas evidencias arqueológicas.[11] En el Alto Golfo, frente a la desembocadura del Colorado se desconoce la ocupación temprana de islas como Montague, aunque es posible que fueran parte de la cosmovisión de los grupos yumanos (cucapá, kiliwa, paipai, kumiai).[12]

2. En la contracosta del Mar del Sur u Océano Pacífico:

a) Las islas de los Dolores. Este grupo, que en 1540 Ulloa ya había designado como las Islas de San Esteban, fue renombrado por los jesuitas Juan Bautista Luyando y Sigismundo

[10] Miguel del Barco, *Historia natural y crónica de la Antigua California*, edición, estudio preliminar, notas y apéndices de Miguel León-Portilla, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1973, p. 140.

[11] Don Laylander, "The role of islands in Baja California's Prehistory", en *Balances y perspectivas de la Antropología e Historia de Baja California*, 2009, t. 10, p. 5.

[12] Antonio Ponce Aguilar, *Linck, explorador de Baja California. 1765-1766*, Tijuana, Autor, 2003, p. 36.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Taraval a la advocación de la Virgen Dolorosa,[13] individualmente les llamaron las islas de la Santísima Trinidad (Cedros) y de los Mártires (Natividad) aunque tenían topónimos previos en lengua cochimí: Huamalguá ("Isla de Neblinas") y Afeguá ("Isla de Pájaros"); a este grupo cabe integrar también a las islas San Benito.

b) Las islas identificadas por los galeones provenientes de Asia: Guadalupe (Pájaros), San Martín (Cenizas) y San Jerónimo, a las que puede añadirse la de Cedros o Cerros. A pesar de estar deshabitadas, en ocasiones eran las primeras tierras identificadas en la travesía proveniente de Filipinas que hizo su periplo anual desde el siglo XVI hasta bien entrado en siglo XIX. La visualización desde los galeones de las algas peregrinas (sargazo) frente a las islas confirmaba la cercanía de la tierra americana e indicaba a las embarcaciones virar hacia el sureste en dirección al Cabo de San Lucas.[14]

c) Las islas frente a la bahía Magdalena: adyacentes a la costa, son Santa Margarita y Magdalena. Habían sido cartografiadas por Vizcaíno[15] y por encontrarse en una zona de navegación aparentemente abrigada de los vientos, era importante identificarlas para dirigir adecuadamente las embarcaciones que tenían por objetivo alcanzar hacia el sur la Nueva Galicia o la Nueva España.

El repaso ofrecido da una idea más completa de la California con sus zonas insulares, las cuales han sido generalmente poco tomadas en cuenta en la configuración general, y que, aunque en algunos

[13] "Interrogatorio sobre la Misión de San Ignacio (en California) que envía al padre Juan Bautista Luyando", Hacienda de San José, 11 de enero de 1737, Archivo Franciscano de la Biblioteca Nacional de México, Ciudad de México (en adelante AF-BNM), AF 4/60.1, f. 1-4v.

[14] Salvador Bernabéu, "La audiencia de las señas: los significados de una ceremonia jocosa en la Nao de China", en *La Nao de China 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*, coordinación de Salvador Bernabéu, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2013, p. 105.

[15] "Relación del viaje y derrotero de las naos que fueron al descubrimiento del puerto de Acapulco a cargo del general Sebastián Bizcaíno", 1603-11-19, AGI, *MP-MEXICO, 53*, f. 65v y 69v.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

casos sólo son mencionadas anecdóticamente en documentos históricos o como objeto de explotación utilitaria, resultan una parte importante del conjunto regional, que bien podría visualizarse como un archipiélago. Más adelante se especificarán pasajes históricos acontecidos en torno a las islas o sus poblaciones, que les dan un carácter relevante durante el periodo misional jesuita.

La presencia y expansión misional de los jesuitas en las Californias

Las Californias fueron incorporadas a la historia y la cartografía occidentales a partir del siglo XVI cuando podrían considerarse el margen noroeste de la América española. A pesar de las navegaciones de reconocimiento puntuales enviadas expresamente por la corona, fue hasta 1697, cuando se otorgó la Orden Real[16] para que la Compañía de Jesús se hiciera cargo de la "conquista espiritual" de los gentiles dispersos por aquel territorio desértico, que en algunas zonas coincidía con el imaginario de "riscos y bravas peñas" descrito en *Las Sergas de Esplandián*, motivo que confirma que California existió como una idea antes de que fuera descubierta.[17]

Aunque parezca breve el periodo jesuita, las siete décadas que estos misioneros estuvieron presentes en las Californias (1697-1768), fueron relevantes para la historiografía regional ya que documentaron información detallada acerca del entorno y los habitantes indígenas. A pesar de los sesgos de la moral cristiana, la información legada por estos misioneros, también denominados ignacianos (por su fundador San Ignacio de Loyola), da pautas de análisis aún siglos después de su presencia y establecimiento en el territorio

[16] "Relación del viaje hecho por 1ª vez a California por el P. Juan Ma. Salvatierra y las condiciones q le impuso el Virrey de Na. Esp. Abarca (1697-1768) / Relación de uno de los Misioneros desterrados", 3 de febrero de 1768, Archivo Histórico de la Provincia de México de la Compañía de Jesús, Ciudad de México (en adelante AHPMCJ), *México*, c. 43. 1803.

[17] Mirela Altic, "Ferdinand Konscak–Cartographer of the Compañía de Jesús and his Maps of Baja California", en *History of cartography*, edición de Elri Liebenberg e Imre Demhardt, Berlin, Springer, 2012, p. 4.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

californiano debido a que son prácticamente las únicas fuentes para la reconstrucción de la vida indígena regional.

Los misioneros identificaron varios grupos originarios, que generalizaron en tres principales naciones, de acuerdo con la variación de lenguas: cochimíes, guaycuras y pericúes.[18] De acuerdo con Bernabéu, las funciones que los misioneros tenían en el territorio de las Californias eran: reducir a los indios, instruirlos, juntarlos, fundar las cabeceras y administrarlas.[19] Estas cabeceras misionales, sobre todo localizadas cerca del Mar de Cortés, eran los lugares de asiento de los jesuitas, en donde se establecían la capilla o iglesia y algunas construcciones con la finalidad de reunir a los neófitos e intentar su sedentarización, si bien no se logró absolutamente en un sentido físico (urbanización)[20] ni en los hábitos de vida indígena.

Las actividades antes enumeradas son las que oficialmente se registran en los documentos, sin embargo, había objetivos simultáneos para que los jesuitas cumplieran, que en algunos casos no son tan evidentes y más adelante se señalarán. Los ignacianos, a partir de la primera cabecera misional en Loreto, frente a la costa del Golfo de California, emprendieron una expansión radial hacia otras regiones peninsulares e insulares con la finalidad de establecer las nuevas misiones y "reducir" a los neófitos.

De acuerdo con los registros escritos (noticias y epístolas) que los misioneros generaban en el territorio de la California y que otros jesuitas recopilaron, aun geográficamente lejos, como Miguel Venegas y Andrés Marcos Burriel[21] o Francisco Xavier Clavijero[22]

[18] Francisco Xavier Clavijero, *Historia de la Antigua o Baja California*, 4a. ed. corregida, estudios preliminares de Miguel León-Portilla, México, Porrúa, 1990, p. 50 (Sepan cuántos, 143).

[19] Salvador Bernabéu, "Desatar al demonio. La resistencia de los indígenas sudcalifornianos al proyecto misional jesuita (1721-1767)", en *Fronteras y sensibilidades en las Américas*, coordinación de Frédérique Langue y Salvador Bernabéu, Madrid, Doce Calles, 2011, p. 155.

[20] Fuensanta Baena, "Rumbo al Oeste. Las Californias y el Pacífico en el siglo XVIII", en *Espacios de tránsito. Procesos culturales entre el Atlántico y el Pacífico*, edición de Isabel Montoya y Miguel Sorroche, Granada, Editorial Universitaria, 2014, p. 12, 15.

[21] Miguel Venegas y Andrés Marcos Burriel, *Noticia de la California y de su conquista temporal y espiritual hasta el tiempo presente*, Madrid, Biblioteca Nacional de España, 1757, t. II.

[22] Francisco Xavier Clavijero, *Historia de la Antigua*...

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

(algunos lo hacían con una intención propagandística para recabar fondos económicos complementarios en favor de la Compañía de Jesús), se puede hacer una reconstrucción por etapas de las fundaciones, que comprenden los siguientes periodos:

- 1697-1708. Se fundaron Loreto (Conchó), San Xavier (Viggé-Biaundó), San Juan (Londó), San Juan Bautista (Ligüí), Santa Rosalía (Mulegé) (véase figura 3) y San José (Comondú). Estas misiones se encuentran en un radio de hasta 100 kilómetros de la "misión madre" de Loreto, pero tras las continuas fundaciones sucedió un periodo de doce años sin nuevos establecimientos, así como la posterior supresión de Londó y Ligüí.
- 1720-1721. Los jesuitas se expandieron hacia el oeste y norte en La Purísima Concepción (Cadegomó) y Guadalupe (Huasinapí), respectivamente, y en un avance significativo hacia el sur en las misiones de la Virgen de los Dolores (Apaté), La Paz (Airapí) y Santiago (Aiñiní), estas últimas misiones implicaron la llegada hacia los territorios de guaycuras y pericúes, los grupos indígenas "menos dóciles" a los procesos de conversión cultural.
- 1728-1737. Tras un periodo de siete años sin nuevas fundaciones, se establecieron las misiones de San Ignacio (Kadakaamán) (véase figura 3), San Luis Gonzaga (Chiriyaquí), Santa Rosa-Todos Santos y San José del Cabo (Añuiní). Este periodo coincidió con dos crisis: fuertes epidemias que disminuyeron las poblaciones indígenas, y la rebelión en las misiones del sur, cuyo punto álgido implicó la matanza de dos jesuitas en 1734. Hacia 1748 se suprimieron las misiones de La Paz y San José del Cabo con la reubicación de los indígenas en Todos Santos y Santiago, respectivamente.
- 1752-1767. Transcurrieron quince años para el último periodo expansivo hacia el norte, en el territorio cochimí del Desierto central con las misiones de Santa Gertrudis La Magna, San Francisco de Borja (Adac), Calagnujuet y Santa María de los Ángeles (Cabujacaamang). El avance se vio detenido con la expulsión de la Compañía de Jesús de los dominios novohispanos ordenada en 1767, pero ejecutada en las Californias

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

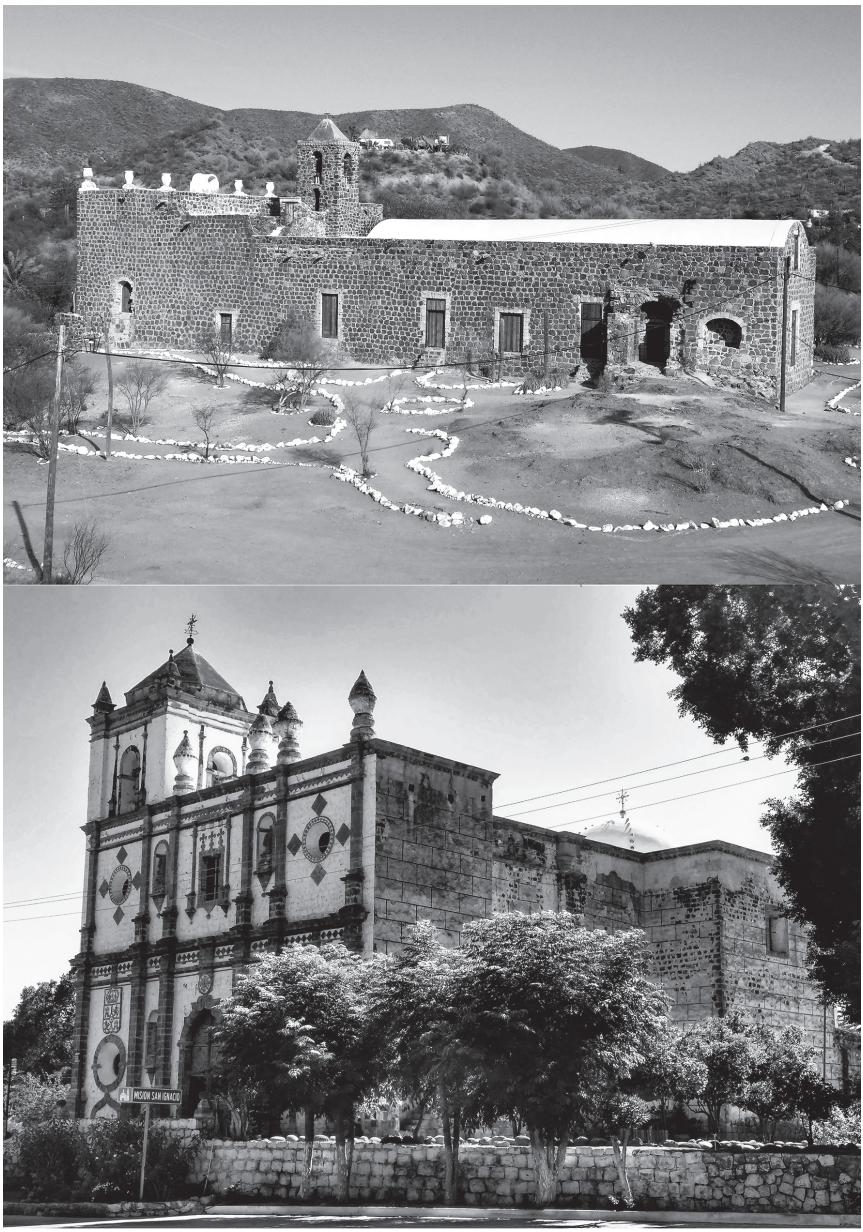


Figura 3. Misiones de Santa Rosalía de Mulegé (superior) y San Ignacio Kadakaamán (inferior), establecidas en 1705 y 1728 respectivamente, en el Desierto Central de Baja California. Fuente: Jesús Israel Baxin Martínez, 2019

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> hasta 1768 debido a que la lejanía impactó en la notificación tardía de tal decisión Real.[23]

El periodo misional jesuita implicó el establecimiento de 19 cabeceras misionales, aunque como se mencionó, algunas fueron suprimidas con el paso de los años, y otras tuvieron una vida efímera como Londó y Calagnujuet, por lo que en 1768 sólo quedaban activas 14 misiones (véase figura 4). Algunas más quedaron en proyecto, como fue el caso de las que proponía Fernando Consag al norte de San Ignacio: San Juan Bautista, Santa María Magdalena y Bahía de Los Ángeles.[24]

De acuerdo con Ramírez y Fajardo había un patrón de asentamientos implantado por los jesuitas. Se fundaba un pueblo de cabecera en un espacio adecuado —que podía ser al lado o cerca de un río, o de un aguaje, o en una bahía donde se pudiera construir un puerto, y a menos de 10 leguas de distancia se establecían los pueblos de visita—, a su vez, las cabeceras misionales estaban comunicadas entre sí a través de brechas o veredas.[25]

Más allá de la presencia puntual de las misiones con sus respectivos religiosos a cargo, el impacto territorial de la presencia europea en las Californias se tradujo en una "reducción" demográfica debido a la transmisión de enfermedades que se convirtieron en epidemias: "levantando mucha cosecha para el Cielo",[26] es decir, sumando las almas de los indígenas la mayoría muertos por las epidemias, al poco tiempo de ser bautizados dentro de la fe cristiana.

[23] Jesús Jáuregui y Laura Magriña, "Atando cabos... El jesuita de la Provincia Mexicana que logró escapar de la expulsión de 1767 se refugió en Nayarit", *Espiral. Estudios sobre Estado y Sociedad*, v. X, n. 28, 2003, p. 123-178.

[24] Ferdinand Konsag, *Carta del P. Fernando Consag de la Compañía de Jesús, visitador de las Misiones de Californias, a los padres superiores de esta Provincia de Nueva España*, estudio preliminar y transcripción de María Eugenia Patricia Ponce Alcocer, México, Universidad Iberoamericana, 2005, p. XXXII.

[25] Marcelo Ramírez y Linda Fajardo, "Noticias de la California: la solución cartográfica de Andrés Marcos Burriel", en *Seminario La Religión y los jesuitas en el Noroeste Novohispano*, coordinación de José Zazueta, México, El Colegio de Sinaloa, 2013, v. VI, p. 104.

[26] Juan María Salvatierra, *Misión de la Baja California*, introducción, arreglo y notas de Constantino Bayle, Madrid, Editorial Católica, 1946, p. 210.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

El cambio de vida (nómada a sedentaria) y la aculturación impactaron igualmente en que los indígenas sobrevivientes perdieran sus lenguas originarias y adoptaran los modos de vida impuestos por los europeos (misioneros, soldados, mineros). Finalmente "el impacto biológico y cultural de la actividad evangelizadora exterminó casi en su totalidad a los cochimíes"[27] y a los demás grupos calificados como californios. Las poblaciones indígenas, al entrar en contacto con las enfermedades del Viejo Mundo, se vieron mermadas incluyendo la desaparición de las lenguas originarias, prácticamente extintas ya en el siglo XIX.

En ninguna de las islas se estableció alguna misión, pero a nivel demográfico se identifica como la población isleña más importante la que estuvo asentada en Huamalguá (hoy Cedros), su población fue reubicada hacia la Misión de San Ignacio Kadakaamán en 1733 (véase figura 4).[28] De esta isla, aún hacia 1767 el misionero Wenceslao Link reportaba que se percibían fuegos desde la sierra de San Borja, lo cual indicaba el cruce de indígenas cochimíes, sino como habitantes permanentes, con fines de extracción de recursos (por ejemplo, las pieles de nutria) aún décadas después de su desocupación.[29]

Las poblaciones isleñas originarias fueron especialmente afectadas en el proceso antes descrito debido a su reubicación en las misiones peninsulares o a su desaparición total. Es posible que, debido a esta pérdida demográfica, las islas en torno a Baja California disminuyeron su relevancia en el México moderno, ya que fue tardíamente, hasta finales del siglo XIX o ya en el XX cuando se volvieron a ocupar de manera permanente Cedros, Natividad,

[27] Everardo Garduño, "Los Cochimíes: habitantes milenarios del Desierto Central de Baja California, México", en *Antropología del desierto. Paisajes culturales: el norte de México y el norte de Chile*, edición de Rafael Pérez-Taylor, Iván Muñoz y Axel Ramírez, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Antropológicas, Centro de Investigaciones sobre América Latina y el Caribe, 2016, p. 145.

[28] *Obras californianas del Padre Miguel Venegas, S. J.*, edición de Michael Mathes, México, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 1979, v. IV, p. 389-416.

[29] "Carta del padre Link sobre la exploración de la contracosta (de California) y mudanza de la misión de Santa María", San Borja, 16 de agosto de 1767, AF-BNM, AF 4/70.1, f. 1-2v.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

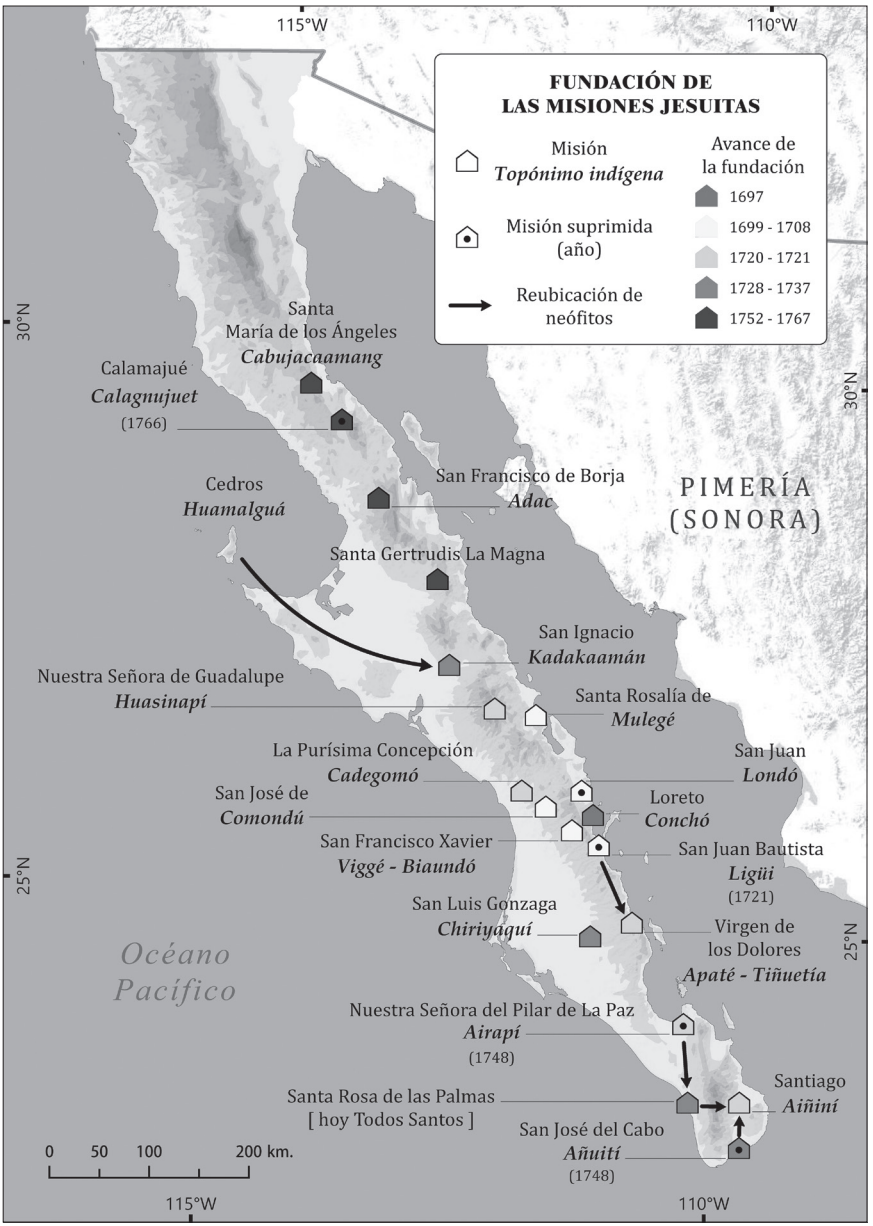


Figura 4. Etapas de fundación de las misiones jesuitas. Fuente: Jesús Israel Baxin Martínez con diseño cartográfico de Claudia López Sanabria

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Guadalupe, Santa Margarita, San José, Carmen o San Marcos, ya sea por pesquerías, actividad minera o de vigilancia de la soberanía mexicana.

Otros propósitos estratégicos de los ignacianos

De manera intrínseca a su labor, los jesuitas realizaron actividades de exploración del territorio, búsqueda de parajes en la costa del Pacífico y levantamientos cartográficos. Estas diligencias, relatadas en las epístolas que intercambiaban entre sí y en las noticias que se compilaban para dar a conocer la historia natural y de la conquista espiritual de este confín novohispano, se detallan a continuación.

Las exploraciones territoriales

Desde finales del siglo XVII, los jesuitas, como Eusebio Kino, comenzaron a recorrer el territorio de las Californias para reconocer los espacios donde pudieran establecer nuevas misiones. Por mar, el primer misionero que alcanzó la parte norte del Seno de California fue Juan de Ugarte, quien lo navegó en 1721 para confirmar la peninsularidad:

> Prosiguiendo adelante empezaron a reconocer la variedad de las aguas y lamas y en muchas palizadas el desemboque del río Colorado. Acá reconocieron que el flujo y reflujo se doblaba, pues siendo en otras partes en veinticuatro horas una vez, aquí en un mismo tiempo lo experimentaron dos veces. No atreviéndose el padre Ugarte a entrar por la boca del río arriba, temeroso del furor de las avenidas, reconoció que en aquel paraje se estrechaba la mar a siete leguas de una a otra costa; y habiendo dejado a sotavento el río, con poco fondo en aquella estrechura, resolvió volver a Loreto, siendo juicio del padre que por allí se cerraba el golfo, sin hacer paso al estrecho de Anián.[30]

[30] Juan María Salvatierra, *Misión de la Baja California*..., p. 208.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

El mismo personaje documentó detalles acontecidos en algunas de las islas o destacó hechos relacionados con sus habitantes. Por ejemplo, indicó el peligro que significaba el canal de las islas "Sal si puedes" (topónimo que aún permanece) y que en aquellas islas pobladas por seris recibieron hospedaje y provisiones.[31] El mismo Ugarte expresó al virrey su asombro por la capacidad de otros isleños, más al sur, los pericúes de San José, quienes se trasladaban a Loreto en grupos de hasta diez en canoas rudimentarias por distancias de 150 kilómetros, llegando así a una velocidad inaudita para quienes quisieran hacer el mismo recorrido en tierra firme.[32]

Una década más tarde, Sigismundo Taraval, asignado provisionalmente en la misión de San Ignacio Kadakaamán, envió una comitiva para la reducción de las rancherías del Cabo de San Xavier (hoy Punta Eugenia) y de unas islas enfrente de ese lugar denominado por los cochimíes como Anawá. Se trataba de las islas Afeguá (Natividad) y Huamalguá (Cedros), de las cuales sólo la segunda estaba poblada por tres "gremios", algunos de los cuales indicaban que habían migrado desde un lugar en el norte denominado Idelgatá, mientras que otros reconocían ser originarios de esa isla.[33] La noticia proporcionada por Taraval es de gran valor debido a la descripción de los recursos isleños, los datos recopilados referentes a su población originaria y por la dramática documentación de un pueblo desaparecido tras haber dejado "desolada" su isla y una vez al haber alcanzado la cabecera misional (San Ignacio), perecer por las epidemias.

A partir de la década de 1740 cabe destacar a dos misioneros que realizaron exploraciones por tierra, islas y mar en una porción más septentrional. El primero fue Fernando Consag, quien avanzó al norte de San Ignacio para establecer nuevas misiones y por orden del provincial de la Nueva España fue comisionado para reconocer el río Colorado (previamente registrado por Ugarte), dejando constancia de dicha misión en un diario de viaje fechado del 9 de junio al 25 de

[31] *Ibidem*.

[32] Rosa Elba Rodríguez Tomp, *Cautivos de Dios. Los cazadores recolectores de Baja California durante el periodo colonial*, México, Centro de Investigaciones y Estudios sobre Antropología Social/Instituto Nacional Indigenista, 2002, p. 151 (Historia de los pueblos indígenas de México).

[33] *Obras californianas*... p. 408.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

julio de 1746. En las incursiones de este viaje por mar o divisándolas desde la costa registró las islas Tortuguilla (San Pedro Mártir), las de Salsipuedes (homónima, Las Ánimas y San Lorenzo), de los Ángeles (Coronado-Smith) y del Ángel Santo de la Guarda.[34] Cinco años más tarde, Consag emprendió otra exploración por las sierras de California al norte de San Ignacio y registró también detalles en torno a algunas islas del Mar del Sur como Guamalgua "la casa o morada de la niebla" donde abundaba una especie que les llamaba particularmente la atención: la nutria o castor marino.[35]

En un documento titulado *Descripción compendiosa de lo descubierto y conocido de la California,* posiblemente escrito entre 1754 y 1757, Consag señala que en general las islas del Seno estaban deshabitadas. Sin embargo, de estas islas, se destaca a Espíritu Santo por sus aguajes, a San José porque los indios pericúes cruzaban a la península para cazar venados y obtener de ellos las piedras bezoar (de propiedades mágicas y curativas), y, más al norte, frente a Loreto, a isla Carmen por sus salinas y adonde los indios pensaban que iban las almas de quienes morían.[36]

El segundo misionero célebre por sus viajes fue Wenceslao Link, originario de Bohemia, quien entre 1765 y 1766 reconoció zonas cercanas a la Bahía de los Ángeles y reconoció algunas zonas del Desierto Central, para internarse en territorio yumano, habitado por kiliwas y cucapás. La intención de Link era "afianzar la frontera en el extremo noroeste de la Nueva España, la cual, prácticamente desierta, era vulnerable a las ambiciones hegemónicas de diversos países como Rusia e Inglaterra".[37]

Link realizó sus primeras exploraciones en el Desierto central, pero los aguajes de Kataviña y Calagnujuet eran de pésima calidad,[38] para sostener alguna nueva misión, por lo que era necesario ir en su búsqueda más allá de San Borja, la denominada "última misión

[34] Carlos Lazcano y Denis Pericic, *Fernando Consag. Textos y Testimonios,* Ensenada, México, Fundación Barca/Museo de Historia de Ensenada, 2001, p. 162-163, 171.
[35] *Ibidem,* p. 268, 273.
[36] *Ibidem,* p. 314, 338.
[37] Antonio Ponce Aguilar, *Linck, explorador*... p. 4.
[38] "P. Wenceslao Link al P. Jorge Retz", San Borja, 1-IV-1765, AHPMCJ, *México,* c. A. 1706.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de frontera". Así, siguiendo el ejemplo de Consag yendo hacia el septentrión, Link, en compañía de soldados e indios, alcanzó la isla Ángel de la Guarda en la primavera de 1765, la cual encontraron desierta de habitantes y en donde la comitiva sufrió un riesgo de naufragio. A principios del año siguiente, Link avanzó cerca de la desembocadura del río Colorado, documentando aspectos de vida de las etnias yumanas, pero, debido a que parte de los expedicionarios que lo acompañaban estaban enfermos o muy fatigados, a finales de marzo emprendieron el regreso a San Borja.[39]

En algunas de sus epístolas, Link refiere a las "islas de la contracosta [...] muy pobladas de gente",[40] como la de Cedros,[41] aunque por sí mismo no se cercioró si efectivamente aún estaban habitadas después de la reducción que Taraval había impulsado tres décadas atrás. En el siguiente apartado se retoman otros detalles escritos por este misionero, pero en relación con la búsqueda de puertos para los galeones provenientes de Asia.

La búsqueda de algún paraje para la Nao de Filipinas

Para la corona de España había sido importante demarcar a detalle la costa occidental de California desde que se llevó a cabo la expedición de Sebastián Vizcaíno de 1602-1603, puesto que desde finales del siglo XVI ya habían ocurrido sucesos de piratería que hacían vulnerables a las flotas que partían hacia Filipinas o llegaban desde ese origen.[42]

Sin embargo, hasta que nuevamente los misioneros jesuitas fueron destinados de manera permanente a California, de manera secundaria

[39] Antonio Ponce Aguilar, *Linck, explorador*..., p. 11, 31

[40] "P. Wenceslao Link al P. Jorge Retz", San Borja, 1 de junio de 1765, AHPMCJ, *México*, c. A. 1706.

[41] "Carta del padre Link sobre la exploración de la contracosta (de California) y mudanza de la misión de Santa María", San Borja, 16 de agosto de 1767, AF-BNM, AF 4/70.1, f. 1-2v.

[42] Michael Mathes, *Sebastián Vizcaíno y la expansión española en el Océano Pacífico: 1580-1630*, traducción de Ignacio del Río, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1973, p. 55-60 (Serie Historia Novohispana, 23).

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

a su objetivo de la evangelización de los indígenas, algunos misioneros se dirigieron a otras regiones con el objetivo de encontrar en la costa del Pacífico algún paraje apto para recibir al galeón de Manila, por encomienda de la corona española, más allá del litoral que reconocían los ignacianos entre Loreto y Cabo San Lucas.

Desde Madrid se comunicó a los jesuitas por vía del Virrey Marqués de Valero la importancia de establecer colonias y presidios en la costa occidental de la California. En 1719 se asignó tal diligencia al padre Clemente Guillén, quien en compañía del capitán Esteban Rodríguez Lorenzo se dirigió por tierra a la Bahía de la Magdalena, la cual reconocieron abrigada de montañas con un estero de media legua de ancho, pero sin agua dulce ni leña ni terreno para cultivo,[43] motivo por el que esa región se descartó para el recibimiento de galeones.

Son pocas las referencias explícitas al recibimiento de galeones por parte de los misioneros durante su estadía en las Californias, pero hay un episodio mencionado por Venegas y Clavijero que también está presente en documentos de la época:

> En enero de 1734, en la bahía de San Bernabé (Cabo San Lucas), el padre Tamaral recibió a los enfermos, la tripulación hizo aguada y se les proveyó de alimentos para respirar un tanto de las fatigas de tan larga y prolija navegación, y fortalecerse con el refrezco, q la charidad de el P. Missionero ministra en carnes frescas, hortaliza, maíz y alguna arina.[44]

Cabe recordar que ese mismo 1734 inició la "rebelión de los californios" en las misiones del sur, cuyo punto álgido fue el asesinato de los padres Tamaral y Carranco y que se extendió hasta 1737.[45] Al haber sido abandonadas estas misiones, no se contaba con la noción de que al año siguiente los pericúes rebelados matarían a

[43] Venegas y Burriel, *Noticia de la California*..., p. 336-342.

[44] "Noticia de la California, Cinaloa, Sonora y Pimería en la que se hace relación del actual estado de aquellas provincias y se desvanecen los daños y perjuicios imaginarios, y arbitrarios, q pondera un informe, q ha poco salió a influxo de la passion, y de la ignorancia", *ca.* 1765, AHPMCJ, *México*, c. 23. 921.

[45] Sigismundo Taraval, *La Rebelión de los Californios*, edición y versión paleográfica de Eligio Coronado, Madrid, Doce Calles, 1996.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

13 tripulantes de la nao, cuando desembarcaron en San José del Cabo pensando que recibirían asistencia como el año anterior.[46]

Debido a la inestabilidad en la región sur y a la expansión de las epidemias, durante varios años los jesuitas desistieron de la búsqueda del paraje para la nao, pero no se perdió de vista este objetivo, por lo que fueron los jesuitas de la última etapa misional quienes lo intentaron desde otras ubicaciones, como fue el caso de Link, emplazado en San Borja:

> Con esto mismo respondo a Vuestra Reverencia, q por lo q he visto, no se como será dable, q haga escala la Nao de Philipinas en la costa de esta Misión. Las veces q fui a ver la mar del Sur he puesto especial refleja, pero a' mas de no tener algún puerto, o ensenada, en muchas leguas no se topa con un palo, q pueda servir de leña pa los navegantes.[47]

Las líneas anteriores fueron destinadas en 1765 a Juan de Armesto, el padre procurador, y dos años después, Link confirmaba al mismo personaje que ya se había dilatado más de cuatro veces en las playas de la Contracosta sin encontrar un paraje oportuno para la escala de la Nao de Filipinas pues los pocos aguajes eran de pésima calidad y no había ni un palo para defenderse del frío.[48]

Aunque Link y otros misioneros hubiesen tenido la intención de avanzar a otros confines de la California, a principios de 1768 los integrantes de la Compañía de Jesús de los dominios hispanos fueron desterrados, con la implicación que ese cambio tuvo para la continuidad de la evangelización y las actividades simultáneas que realizaban a lo largo y ancho de las Californias.

[46] "Interrogatorio sobre la Misión de San Ignacio (en California) que envía al padre Juan Bautista Luyando", Hacienda de San José, 11 de enero de 1737, AF-BNM, AF 4/60.1, f. 1-4v.

[47] "P. Wenceslao Link al P. Juan de Armesto", San Borja, 26 de septiembre de 1765, AHPMCJ, *México*, c. A. 1707.

[48] "Carta del padre Link sobre la exploración de la contracosta (de California) y mudanza de la misión de Santa María", San Borja, 16 de agosto de 1767, AF-BNM, AF 4/70.1, f. 1-2v.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

La delineación correcta del litoral californiano

A pesar de los casi 200 años de presencia hispánica, cuando arribaron los jesuitas a las Californias no había una certeza general sobre la demarcación exacta de los litorales de este espacio que era "margen de los márgenes de la Nueva España".[49]

En la expedición de Vizcaíno a principios del siglo XVII se había delineado prácticamente toda la costa occidental y asignado la toponimia litoral. Sin embargo, la información registrada y proporcionada por el cosmógrafo Antonio de la Ascensión había puesto en duda la insularidad, misma que se replicó en muchos mapas de ese siglo.

El mito insular había permeado a los primeros jesuitas, como Eusebio Kino, quien en 1683 arribó en un primer intento de colonización. Este misionero no pudo acompañar a Salvatierra en la fundación de Loreto en 1697, pero no perdió interés en el territorio californiano, a pesar de haber sido asignado a las misiones de Sonora y desde ahí realizó expediciones en la zona de unión territorial:

> En esta creencia que la California era penisla y no isla, vine a estas Indias occidentales [...] y procurando salir de las dudas que havia en las materias, mudé de parecer [...] porque otros muchos mapas y los más principales cosmógrafos [...] decían lo mismo, y que la California era isla [...], porque las muchas corrientes de norte a sur que experimenté en las navegaciones que hize en el brazo de California eran tan continuadas y a veces tan vehementes que parecía se comunicaba esta mar con la del norte; y me incliné a que la California era isla, y por tal la dibujé en algunos de mis mapas. Pero ahora [...] he descubierto con toda individualidad, certidumbre y evidencia, con la abuja de marear y astrolabio en la mano, que la California no es isla sino penisla o istmo y que en 32 grados de altura ay passo por tierra a dicha California.[50]

[49] José María García Redondo, "Cuando el mapa es el territorio. La imagen de Baja California, patrimonio de una representación", en *Baja California: Herencia e identidad patrimonial*, edición de Miguel Sorroche, Granada, Universidad de Granada, 2014, p. 196.

[50] *Kino escribe a la duquesa: correspondencia del P. Eusebio Kino con la Duquesa de Aveiro y otros documentos*, edición de Ernest Burrus, Madrid, José Porrúa Turanzas, 1964, p. 2-3 (Chimalistac, 18).

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

El informe de Kino se refleja en la cartografía que publicó en 1702 y que indudablemente la une con Sonora, trazando la costa oriental de California completa, aunque omite detalles como la bahía de La Paz.[51] A pesar de dicho avance, fue necesario que los ignacianos emplazados en Californias ratificaran la información y de ahí que se llevaran a cabo las expediciones de Guillén (1719), Ugarte (1720), Taraval (1732-1733), Consag (1746-1751) y Link (1765-1766).

Particularmente cuando Consag alcanzó el río Colorado, su informe y cartografía sirvió para que la corona española considerara irrevocablemente y de forma oficial la peninsularidad de las Californias. En el mapa de Consag aún primó la denominación plural, con la inclusión de varias islas en el Mar de Californias (véase figura 5).[52]

En particular, referente a los aportes de los misioneros, cabe rescatar la noción de que:

> Para el cartógrafo jesuita un mapa era instrumento de su trabajo. Señalaba el camino que conducía de una misión a otra; las zonas de las naciones indígenas —tanto las cristianas como las que se habían de convertir; los aguajes para no perecer de sed en sus expediciones exploratorias.[53]

Los hallazgos que a lo largo del siglo XVIII aportaron los jesuitas se compilaron en las cartografías que se iban enriqueciendo con su estadía y expansión, por ejemplo, el *Mapa de la California, golfo y provincias* de 1757 que ilustraba la obra de Venegas y Burriel (véase figura 6).[54] Además de incluir la ubicación y los nombres de grupos indígenas, rancherías, misiones e islas, también incorporaba

[51] Eusebio Kino, *Tabula Californiae Anno 1702*, Augsburg, 1726. Barry Lawrence Ruderman Antique Maps Inc, https://www.raremaps.com/gallery/detail/82494/tabula-californiae-anno-1702-ex-autoptica-observatione-delin-kino (consulta: 28 de marzo de 2022)

[52] Joseph González, *Seno de California y costa oriental*, Escala 27 lenguas españolas, México, Mapoteca Manuel Orozco y Berra, COYB.BC.M42.V1.0051, 1747.

[53] Ernest Burrus, *La obra cartográfica*..., p. 2.

[54] I. Peña, Compañía de Jesús, *Mapa de la California, golfo y provincias*, México, Mapoteca Manuel Orozco y Berra, *CHIS.EXP.M12.V4.0069*, 1757.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



Figura 5. Joseph González, *Seno de California y su costa oriental*, 1747 (atribuido a Consag). Fuente: Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural, Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera, Mapoteca Manuel Orozco y Berra, México

ilustraciones al margen en torno a pasajes relevantes como los martirios de Carranco y Tamaral consecuencia de la "rebelión de los californios" de 1734; también destacaba a los líderes indígenas (guamas) como sacerdotes, hechiceros y curanderos, y mostraba elementos de la fauna local como los alcatraces, el coyote, el taye (borrego cimarrón) y el castor (nutria).

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html



Figura 6. *Mapa de la California, golfo y provincias.* Compañía de Jesús, I. Peña, 1757. Fuente: Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural, Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera, Mapoteca Manuel Orozco y Berra, México

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Otro ejemplo es el *Mapa de la América Septentrional*, incluido en la misma obra, basado en una carta francesa realizada por Buache con los descubrimientos más recientes de los rusos e ingleses en el Pacífico norte. Para la obra jesuita, ésta se actualizó, así como la mención a las Islas de los Dolores, que habían sido reconocidas por el padre Taraval, una incorporación hispánica a cargo de los jesuitas.[55] Estas cartografías posiblemente eran menos precisas, pero más ricas en representación artística y hoy conforman un patrimonio cultural de esa etapa histórica.

Posterior a la expulsión de la Compañía de Jesús del territorio novohispano, los mapas se fueron perfeccionando. De esta manera se cuenta con documentos como el mapa que Alzate presentó ante la Academia real de las Ciencias de París en 1768, el cual compila los hallazgos de Vizcaíno y de los jesuitas exploradores en Baja California de la década de 1760 y anteriores, si bien comete el error de duplicar información como es el caso de las islas de los Dolores: Neblinas o Cenisas (*sic*) y Aves, que son las mismas que Cedros y Natividad, unas cartografiadas al norte de Guadalupe y las otras al sur; mientras que en el golfo se representan San Agustín y Tiburón como dos islas diferentes, cuando se trataba de la misma con dos topónimos (véase cuadro 2). En un mapa corregido del mismo autor, que sólo cuenta con versión manuscrita de 1772 (resguardada en la Mapoteca Orozco y Berra) no ocurren estas duplicaciones, y se especifican detalles relevantes como los siguientes (véase figura 7):

1. Las Vírgenes en que se descubrieron volcanes de fuego en 1746.
2. *Ys*. de Cedros o Cerros, o dela Sma Trinidad o Guamalga que quiere decir Casa de la Niebla.

[55] Guadalupe Pinzón, "Redes de conocimiento e información en torno a las navegaciones transpacíficas. La «Carta del Mar del Sur» y el «Mapa de la América Septentrional» en las *Noticias de la California* (1756)", en *Redes imperiales. Intercambios, interacciones y representación política entre Nueva España, las Antillas y Filipinas, siglos XVIII y XIX*, edición de María Dolores Elizalde y Carmen Yuste, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018, p. 81-83.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html



Figura 7. *Plano de las provincias de Ostimuri, Sinaloa, Sonora y demás cincunvecinas, y parte de California*, 1772. Fuente: Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural, Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera, Mapoteca Manuel Orozco y Berra, México

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

3. Se ignoran las naciones que habitan esta parte de la California.[56]

Esas acotaciones son relevantes en cuanto a la inclusión de un fenómeno volcánico documentado por Consag, la aclaración de varios topónimos para una de las principales islas que estuvo habitada por los cochimíes y para indicar el freno al avance misional en la parte más septentrional. En el caso de Sonora y Sinaloa también se incluyen detalles valiosos que rebasan la regionalización aquí abordada.

Cabe señalar que los jesuitas aportaron una visión del territorio mucho más completa y comprobada en campo que sus antecesores. Si bien cada expedición, desde las efectuadas por Cortés y Ulloa dieron datos a los cartógrafos, las que llevaron a cabo los misioneros "cierran" el polígono otorgándole ya sin duda el carácter peninsular.

En el cuadro 2 se compila una síntesis de los documentos cartográficos trazados con información de los misioneros jesuitas, para identificar en cuáles se referían a una California singular o plural, así como las islas que se fueron incorporando al mapeo entre finales del siglo XVII y el XVIII.

Para un repaso acerca de la evolución de las representaciones cartográficas de las Californias de manera más amplia durante el periodo virreinal, los estudios de León-Portilla,[57] Burrus[58] y Lazcano[59] compilan y analizan varios de los mapas más representativos.

Finalmente resta añadir que, independientemente de que no todos los mapas e informes misionales se refieren al plural de Californias, es un hecho que los jesuitas tuvieron clara la noción del conjunto territorial archipelágico por la manera en que consideran a las islas y los isleños en sus epístolas, relaciones y noticias.

[56] José Antonio Alzate y Ramírez, *Plano de las provincias de Ostimuri, Sinaloa, Sonora y demás circunvecinas*, Mapoteca Manuel Orozco y Berra, México, *CHIS.EXP. M12.V4.0074*, 1772.

[57] León-Portilla, *Cartografía y crónicas...*

[58] Ernest Burrus, *La obra cartográfica de la Provincia Mexicana de la Compañía de Jesús (1567-1967)*, Madrid, Porrúa, 1967.

[59] Carlos Lazcano, *Ensenada a través de los mapas desde el siglo XVI hasta el siglo XXI*, Ensenada, Fundación Barca/Museo de Historia de Ensenada, 2003.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

Cuadro 2
Las islas Californias en mapas trazados con información de los jesuitas

Año y título del mapa	*Autor*	*Referencia al territorio*	*Islas incluidas en la cartografía*
1685. *Delineación de la Nueva Provincia de S. Andrés, del puerto de La Paz y de las islas circunvecinas...*	Eusebio Kino	Californias o Carolinas	S. Ildefonso, de los SS Coronados, Na. Sa. del Carmen, Monserate, Sa Cruz, S. Diego, S. Ioseph, del Espíritu So., Serralbo
1696. *Teatro de los trabajos apostólicos de la Compañía de Jesús en la América Septentrional*	Eusebio Kino	Californias o Carolinas	Santa Catalina, San Clemente, Paxaros, Cenizas, Cedro, Zaguey, Na. Sa. dl Carmen, S. Ioseph, Spu So, Serablo, Las Tres Marías
1702. *Tabula Californiae*	Eusebio Kino	Californiae	S. August, Coronados, Carmen
1747. *Seno de California y costa oriental*	Joseph González (atribuido a Fernando Consag)	Californias	Ángel de la Guarda, San Pedro, San Esteban, Sal si puedes, Ánimas, San Lorenzo, Tortuga y Galápagos

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

1757. *Mapa de la California, golfo y provincias*	Compañía de Jesús e I. Peña	California	La Asunción, Los abrojos, Los Alijos, Laguey, I. del Angel de la Guarda, Islas de Sal Si puedes, Las Ánimas, San Lorenzo, San Pedro, San Estevan, San Agustín, Galapagos, Tortuga, Tortuguitas, S. Ildefonso, I. del Carmen, Coronados, San Cosme, San Damián, I. de Aguaverde, I. de Monserrate, Catalana, I. de Santa Cruz, I. S. Joseph, I de San Francisco, I. del Espirito Santo, I. Gallina, I. de S. Lorenzo, I. de Cerralbo.
1768. *Nuevo mapa geographico de la America septentrional, perteneciente al virreynato de Mexico dedicado à los sabios miembros de la Academia real de las Ciencias de Paris*	José Antonio Alzate y Ramírez	California	Sta Catharina, Paxaros, Coronados, Todos Santos, los Dolores, S. Geronimo, Cenisas o Neblinas, de Aves, Guadalupe, de Cedros o Cerros o de la Sma Trinidad o Guamalgua, de la Natividad, Los Abrojos, Laguey, Angel de la Guarda, de Animas, de Sal si puedes, S. Lorenzo, S. Pedro, S. Esteban, S. Augustin, del Tiburón, Tortuga, Galapagos, Tortuguitas, S. Yldephonso, Paxaros, Lobos, S. Juanico, S. Cosme, S. Damian, del Carmen, Coronados, Aguaverde, Monserrate, Catalana, Sta Cruz, S Joseph, S. Francisco, Gallina, Espiritu Santo, San Lorenzo, de Cerralvo

Fuente: Jesús Israel Baxin Martínez con base en las fuentes enumeradas

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Conclusiones
Del mito a la estrategia

El territorio que reconocemos actualmente como península de Baja California, con el paso del tiempo ha perdido su primera denominación occidental de "California" o "Californias", un topónimo relevante que tiene tras de sí una trayectoria compleja. Este espacio mexicano no ha dejado de ser objeto de interés histórico debido a la fascinación que causa ver sus múltiples representaciones cartográficas conforme avanzaba el periodo virreinal y pasaba de península a una gran isla y de archipiélago nuevamente a una península rodeada de islas menores.

El presente capítulo considera algunas de las primeras cartografías esbozadas en el siglo XVI. No obstante, el centro principal de interés resulta el periodo jesuita, para relacionar la percepción del territorio como un archipiélago y entender cómo se logró un avance para la configuración territorial de las "islas Californias" a partir de las exploraciones documentadas, la búsqueda de parajes y la cartografía generada por los misioneros.

De esta manera, fue hasta el siglo XVIII cuando definitivamente el polígono de California se definió como parte del continente americano y también dejó de tener una noción mítica, en cuanto los misioneros se establecieron definitivamente, para describir el territorio de forma vivencial una vez que lo recorrieron. En ese momento, cuando el espacio ya era tangible se volvió estratégico, pero también vulnerable al ataque de otras potencias debido a que la singladura de los galeones provenientes de Asia transitaba muy cerca de este margen de la Nueva España. Esto no quiere decir que tales eventualidades no ocurrieran antes, sino que se les ignoraban, sobre todo a lo largo del siglo XVII.

Las islas adyacentes o circunvecinas a la California eran relevantes para la navegación y la cartografía, sin embargo, conforme algunas que estuvieron habitadas por indígenas como Cedros (cochimíes) o San José (pericúes) quedaron despobladas, de ellas se documentó cada vez menos información, únicamente se mencionaban aquellas que resultaban de interés económico por sus recursos

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

como las perlas de Espíritu Santo, la sal de Carmen o los minerales de Santa Margarita y San Marcos.

El repaso ofrecido referente al periodo misional jesuita permite comprender al territorio en una noción archipelágica, el cual se exploró desde Loreto hacia las zonas del interior, la porción más septentrional del Desierto Central y la contracosta occidental, y por mar a lo largo y ancho del Seno Californio y sus islas hasta la desembocadura del Colorado y los archipiélagos e islas dispersos por el Mar del Sur.

Un reto para los investigadores del presente es recuperar parte de las nociones multitemporales que hacen un territorio más completo y complejo, no sólo en su estatus del pasado, sino en los cambios o el dinamismo que podría detectarse en lecturas más amplias que se incorporan al presente continuo. La California mexicana o las "islas Californias" resultan un ejemplo ideal de esta noción.

Agradecimientos

A Magali Corral Gómez por su apoyo en la paleografía de los documentos del siglo XVII y XVIII.

A Claudia López Sanabria por su apoyo en el rediseño de la cartografía original.

A Gabriela Miranda por las gestiones en la Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

Fuentes concultadas

Archivos

Archivo General de Indias, Sevilla, España (AGI)

Archivo Franciscano de la Biblioteca Nacional de México, Ciudad de México, México (AF-BNM)

Archivo Histórico de la Provincia de México de la Compañía de Jesús, Ciudad de México, México (AHPMCJ)

Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Ciudad de México, México (MMOyB)

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Bibliografía

Altic, Mirela, "Ferdinand Konscak-Cartographer of the Compañía de Jesús and his Maps of Baja Cafifornia", en *History of cartography,* edición de Elri Liebenberg y Imre Demhardt, Berlín, Springer, 2012, p. 3-20.

Alzate y Ramírez, José Antonio, *Plano de las provincias de Ostimuri, Sinaloa, Sonora y demás circunvecinas*, Escala: 1:3,000,000, 35 leguas españolas de 17 ½ en grado, Mapoteca Manuel Orozco y Berra, México, CHIS. EXP.M.12.V 4.0074, 1772.

_____, *Nuevo mapa geographico de la America septentrional, perteneciente al virreynato de Mexico dedicado à los sabios miembros de la Academia real de las Ciencias de Paris, año de 1768*, Escala 1:1,500,000, París, 1772. *John Carter Brown Map Collection,* disponible en https://jcb.lunaimaging.com/luna/servlet/detail/JCBMAPS~1~1~831~100164:Nuevo-mapa-geographico-de-la-Americ (consulta: 28 de marzo de 2022).

Baena, Fuensanta, "Rumbo al Oeste. Las Californias y el Pacífico en el siglo xviii", en *Espacios de tránsito. Procesos culturales entre el Atlántico y el Pacífico*, edición de Isabel Montoya y Miguel Sorroche, Granada, Editorial Universitaria, 2014, p. 9-24.

Barco, Miguel del, *Historia natural y crónica de la Antigua California*, edición, estudio preliminar, notas y apéndices de Miguel León-Portilla, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1973.

Bernabéu, Salvador, "Desatar al demonio. La resistencia de los indígenas sudcalifornianos al proyecto misional jesuita (1721-1767)", en *Fronteras y sensibilidades en las Américas*, coordinación de Frédérique Langue y Salvador Bernabéu, Madrid, Doce Calles, 2011, p. 151-180.

_____, "La audiencia de las señas: los significados de una ceremonia jocosa en la Nao de China", en *La Nao de China 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*, coordinación de Salvador Bernabéu, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2013, p. 91-118.

Burrus, Ernest, *La obra cartográfica de la Provincia Mexicana de la Compañía de Jesús (1567-1967),* Madrid, Porrúa, 1967.

Castillo, Domingo del, *Mapa de Domingo del Castillo de 1541*. Sin escala, Mapoteca Manuel Orozco y Berra, México, *CHIS.EXP.M12.V1.0005*, *ca.* 1769.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Clavijero, Francisco Xavier, *Historia de la Antigua o Baja California,* 4a ed. corregida, estudios preliminares de Miguel León-Portilla, México, Porrúa, 1990 (Sepan cuántos, 143).

Consejo Superior de Investigación Científica, "Sebastián Vizcaíno", *Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos*, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1943, p. 39-68.

Fer, Nicolas de, *Carte De Californie et Du Nouveau Mexique*... Sin escala, París, 1705. Barry Lawrence Ruderman Antique Maps Inc., https://www.raremaps.com/gallery/detail/72940/cette-carte-de-californie-et-du-nouveau-mexique1705-de-fer (consulta: 23 de marzo de 2022)

García Redondo, José María, "Cuando el mapa es el territorio. La imagen de Baja California, patrimonio de una representación", en *Baja California: Herencia e identidad patrimonial,* edición de Miguel Sorroche, Granada, Universidad de Granada, 2014, p. 187-224.

Garduño, Everardo, "Los Cochimíes: habitantes milenarios del Desierto Central de Baja California, México" en *Antropología del desierto. Paisajes culturales: el norte de México y el norte de Chile,* edición de Rafael Pérez-Taylor, Iván Muñoz y Axel Ramírez, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Antropológicas, Centro de Investigaciones sobre América Latina y el Caribe, 2016, p. 121-156.

González, Joseph, *Seno de California y costa oriental,* Escala 27 leguas españolas, Mapoteca Manuel Orozco y Berra, México, COYB.BC.M42.V1.0051, 1747.

Jáuregui, Jesús y Laura Magriña, "Atando cabos... El jesuita de la Provincia Mexicana que logró escapar de la expulsión de 1767 se refugió en Nayarit", *Espiral. Estudios sobre Estado y Sociedad,* vol. x, n. 28, 2003, p. 123-178.

Kino, Eusebio, *Tabula Californiae Anno 1702*, [sin escala], Augsburg, 1726. Barry Lawrence Ruderman Antique Maps Inc, https://www.raremaps.com/gallery/detail/82494/tabula-californiae-anno-1702-ex-autoptica-observatione-delin-kino (consulta: 28 de marzo de 2022)

Kino escribe a la duquesa: correspondencia del P. Eusebio Kino con la Duquesa de Aveiro y otros documentos, edición de Ernest Burrus, Madrid, José Porrúa Turanzas, 1964 (Chimalistac, 18).

Konsag, Ferdinand, *Carta del P. Fernando Consag de la Compañía de Jesús, visitador de las Misiones de Californias, a los padres superiores de esta Pro-*

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

vincia de Nueva España, estudio preliminar y transcripción de María Eugenia Patricia Ponce Alcocer, México, Universidad Iberoamericana, 2005.

Laylander, Don, "The role of islands in Baja California´s Prehistory", en *Balances y perspectivas de la Antropología e Historia de Baja California*, 2009, t. X, p. 1-15.

Lazcano, Carlos, *Ensenada a través de los mapas desde el siglo XVI hasta el siglo XXI*, Ensenada, Fundación Barca/Museo de Historia de Ensenada, 2003.

_____, y Denis Pericic, *Fernando Consag. Textos y Testimonios,* Ensenada, México, Fundación Barca/Museo de Historia de Ensenada, 2001.

León, Montserrat, "Reconocimiento de la isla de California", *Revista de Estudios Colombinos*, n. 9, 2013, p. 37-52.

León-Portilla, Miguel, *Cartografía y crónicas de la Antigua California*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Fundación de Investigaciones Sociales A. C., 1989.

Malthes, Michael W., *Sebastián Vizcaíno y la expansión española en el Océano Pacífico: 1580-1630*, traducción de Ignacio del Río, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas (Serie Historia Novohispana, 23), 1973.

Obras californianas del Padre Miguel Venegas, S.J., edición de Michael Mathes, v. IV, México, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 1979.

Ortega, Francisco de, "Descripción y demarcación de las Islas Californias. 3 de julio de 1632, 8 de abril de 1634 y 16 de mayo de 1636", en *Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos,* Madrid, Instituto Histórico de la Marina, 1944, t. IV, p. 72-110.

Pinzón, Guadalupe, "Redes de conocimiento e información en torno a las navegaciones transpacíficas. La «Carta del Mar del Sur» y el «Mapa de la América Septentrional» en las *Noticias de la California* (1756)", en *Redes imperiales. Intercambios, interacciones y representación política entre Nueva España, las Antillas y Filipinas, siglos XVIII y XIX,* edición de María Dolores Elizalde y Carmen Yuste, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018, p. 71-86.

Ponce Aguilar, Antonio, *Linck, explorador de Baja California. 1765-1766*, Tijuana, Autor, 2003.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Ramírez, Marcelo y Linda Fajardo, "Noticias de la California: la solución cartográfica de Andrés Marcos Burriel", en *Seminario La Religión y los jesuitas en el Noroeste Novohispano*, coordinación de José Zazueta, v. VI. México, El Colegio de Sinaloa, 2013, p. 71-113.

Rodríguez de Montalvo, Garcí, *Las sergas del muy esforçado cavallero Esplandián, hijo del excelente Rey Amadís de Gaula*, estudio introductorio de Salvador Bernabéu Albert, Madrid, Doce Calles, 1998 [*ca.* 1510].

Rodríguez Tomp, Rosa Elba, *Cautivos de Dios. Los cazadores recolectores de Baja California durante el periodo colonial,* México, Centro de Investigaciones y Estudios sobre Antropología Social/Instituto Nacional Indigenista (Historia de los pueblos indígenas de México), 2002.

Salvatierra, Juan María, *Misión de la Baja California*, introducción, arreglo y notas de Constantino Bayle, Madrid, Editorial Católica, 1946.

Taraval, Sigismundo, *La Rebelión de los Californios*, edición y versión paleográfica de Eligio Coronado, Madrid, Doce Calles, 1996.

Torre Curiel, José Refugio de la, "Theatrum mundi: la antigüedad clásica en la cartografía jesuita del siglo XVII", *Estudios Jaliscienses*, n. 107, 2017. p. 32-44.

Venegas, Miguel y Andrés Marcos Burriel, *Noticia de la California y de su conquista temporal y espiritual hasta el tiempo presente*, Madrid, Biblioteca Nacional de España, t. 2, 1757.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

CORSARIOS Y CARTOGRAFÍA NEERLANDESA EN LA APERTURA DEL MAR DEL SUR, *CA*. 1590-1650[1]

Elizabeth Montañez Sanabria
Austrian Academy of Sciences

En 1616, un grupo de prisioneros de la expedición neerlandesa de Joris van Spilbergen declaró ante los oidores de la Real Audiencia de Chile acerca del propósito de su viaje y su paso por el estrecho de Magallanes hacia el Mar del Sur. Con gran asombro, las autoridades virreinales afirmaron que "todos [ellos son] gente muy diestra, tanto que ninguno entendió que hubiesen pasado el estrecho [de Magallanes] ni vístolo, ni estas costas del Perú, y venían tan confiados como si toda su vida hubieran navegado y andaban por estas partes"[2]. El asombro por el exitoso cruce de Spilbergen y su tripulación a través del estrecho de Magallanes era de esperar, pues navegar a través de él era una tarea muy complicada aún para un piloto experimentado por la sinuosa geografía, las intensas mareas y los fuertes vientos que lo azotan. La compleja navegación por el estrecho de Magallanes hizo que el imperio hispánico no sólo dejase de lado este paso al Mar del Sur, usando en su lugar la ruta terrestre por el istmo de Panamá, sino que también confiara que su difícil navegación serviría de "candado" ante la posible llegada de enemigos europeos a su imperio ultramarino en el Mar del Sur.

Esta creencia se trastocó cuando en 1578 Francis Drake llegó a las costas del virreinato del Perú usando la ruta del estrecho, atacó el

[1] Esta investigación es resultado del programa de Apoyo a la Formación de Redes Internacionales para Investigadores en Etapa Inicial. REDI170635: "Información y cultura material en América bajo el gobierno de los Austrias, s. XVI-XVII" y del *Marie L. and William R. Hartland Fellowship* de la John Carter Brown Library.

[2] "Derrotero y declaraciones que hicieron en el Reyno de Chile (...) sobre el viaje que el año de 615 hizo por el estrecho a la Mar del Sur el holandés Jorge Esperuet en cuya armada pararon", Archivo Naval de Madrid, Madrid (en adelante ANM), MSS 11.12; *British Library*, Ms. 17621, f. 136.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Callao —puerto de la capital virreinal— y se hizo de un rico botín en sus correrías en el virreinato peruano. Si bien esta incursión fue un punto de quiebre en la concepción de la defensa del virreinato, que condujo a la creación de la Armada de la Mar del Sur y al fallido intento de establecer dos ciudades en el estrecho de Magallanes, sólo dos de las seis excursiones corsarias inglesas al Mar del Sur que le siguieron a Drake en el contexto de la guerra anglo-española (1585-1604) lograron cruzar exitosamente.[3]

Este inconsistente éxito en atravesar el paso marítimo al Mar del Sur reafirmó entre las autoridades virreinales la confianza de que el estrecho de Magallanes sería una defensa natural ante posibles excursiones corsarias y piratas, tal como señaló en 1597 el virrey del Perú, Luis de Velasco: "toda la defensa de las Indias consiste más en la ignorancia que los enemigos tienen de las cosas particulares de ellas y en la contrariedad de la tierra y los tiempos, que en las fuerzas que acá hay para resistirles".[4] No obstante, durante la primera mitad del siglo XVII, los corsarios neerlandeses no sólo demostraron gran maestría en navegar por el estrecho de Magallanes, sino que también hallaron una nueva ruta a través del cabo de Hornos, y pusieron más de una vez en jaque al sistema de defensa del imperio en el virreinato del Perú.[5]

[3] Las dos excursiones que siguieron a Drake y cruzaron el estrecho de Magallanes fueron las de Thomas Cavendish, quien atacó y robó las costas de Guayaquil en 1587, y la de Richard Hawkins quien asaltó Valparaíso, pero cayó prisionero en las costas de Ecuador en 1594. Elizabeth Montañez Sanabria, "The Spanish Lake: Pirates, Privateers, and the Contest for the Pacific Ocean", *Oxford Research Encyclopedia of Latin American History*, 2023 (DOI:https://oxfordre.com/latinamericanhistory/view/10.1093/acrefore/9780199366439.001.0001/acrefore-9780199366439-e-948).

[4] Citado en Peter Bradley, *The Lure of Peru. Maritime Intrusion into the South Sea, 1598-1701,* Nueva Yok, Palgrave Macmillan, 2014, p. 26.

[5] Para las autoridades virreinales, pirata era todo extranjero, sobre todo protestante, que atacaba sus costas. Sin embargo, este término podía incluir otras categorías como corsario, quien contaba con patente de corso de sus monarquías o compañías comerciales. Éste fue el caso de las incursiones neerlandesas en el virreinato peruano. Si bien estas expediciones se organizaron a través de compañías comerciales, sus objetivos no eran meramente mercantiles ya que estaban preparadas para atacar posiciones españolas en ultramar por lo cual iban equipadas militarmente. Montañez Sanabria, "The Spanish Lake…".

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Este artículo analiza el papel fundamental que corsarios neerlandeses tuvieron como creadores de conocimiento cartográfico y náutico. Para ello, examinamos las estrategias que les permitieron dejar de ser dependientes del conocimiento de otras naciones —incluyendo la española, portuguesa e inglesa— para generar un corpus propio de gran calidad. Esto les permitió, en última instancia, abrir el Mar del Sur a través de la navegación por el estrecho de Magallanes, el paso marítimo más peligroso para acceder el Océano Pacífico, e incluso, descubriendo una nueva ruta por el Cabo de Hornos.

Surcar por mares desconocidos. Las estrategias neerlandesas en pos del Mar del Sur

Entre 1568 y 1648, las Provincias Unidas de los Países Bajos, o "provincias rebeldes" como la monarquía hispánica las llamaba, buscaron el reconocimiento de su independencia. La guerra de los Ochenta Años fue uno de los frentes militares más importantes, incluso una parte significativa de los ingresos de plata de las Indias se utilizó para financiarla. En ese contexto, y bajo la Unión Ibérica, Felipe II prohibió el comercio luso-neerlandés, y con ello el acceso de la naciente República Neerlandesa al mercado asiático por lo que se vio obligada a establecer su propio comercio de especies y productos con oriente.[6]

Mercaderes de las principales ciudades portuarias, especialmente de Holanda y Zelanda, crearon las primeras compañías comerciales neerlandesas con aprobación de los Estados Generales en la década de 1590.[7] Entre 1598 y 1602, año en que se crea la Compañía de Indias Orientales, se fundaron doce compañías y organizaron catorce expediciones a Asia utilizando la ruta al oriente vía

[6] Djoeke van Netten, "Mapping Travel Knowledge: The Use of Maps on the First Dutch Voyages to Asia", en *Trading Companies and Travel Knowledge in the Early Modern World,* edición de Aske Laursen Brock, Guido van Meersbergen y Edmond Smith, Londres/Nueva York, Routledge, 2022, p. 25.

[7] Los Estados Generales de las Provincias Unidas era la asamblea que reunía a los delegados de las provincias de los Países Bajos y que tomaban las decisiones de defensa y política exterior de la república neerlandesa.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

África, salvo las Compañías Magallánicas que enviaron dos expediciones hacia las Islas Molucas a través de la ruta occidental vía el estrecho de Magallanes.[8] La navegación por esta ruta respondía al interés de un grupo de mercaderes neerlandeses quienes, apoyados por los Estados Generales, enfocaron sus esfuerzos en el virreinato del Perú, conocido por la famosa mina de plata de Potosí, cuyas remesas a España financiaban la guerra de Flandes, así como por la exitosa excursión de Drake, que esperaban replicar.

En 1598, los Estados Generales junto con las Compañías Comerciales Magallánicas enviaron dos expediciones con el fin de abrir una ruta a través del Pacífico y, de ser posible, establecer bases permanentes en la región. La primera expedición, patrocinada por la Magellaanse of Rotterdamse Compagnie, estuvo a cargo de Jacques Mahu cuya flota parcialmente militarizada de cinco navíos y 800 hombres salió de Holanda en junio de 1598 con el objetivo de "hacer todo lo posible para hacer triunfar las armas de Holanda en el país de donde el Rey de España saca estos tesoros que ha empleado durante tantos años en la opresión de los Países Bajos".[9] La segunda expedición, enviada por la Magellaanse Compagnie, compuesta de cuatro navíos y 248 hombres, partió de Holanda dos meses después de la de Mahu bajo el comando de Olivier van Noort con el propósito de navegar a través del estrecho de Magallanes al Mar del Sur, surcar las costas de Chile y Perú, comerciar en las Molucas y completar la primera circunnavegación neerlandesa.

Como la navegación por estos mares era completamente desconocida para los neerlandeses, recurrieron a varias estrategias que les permitieran conocer la travesía por el estrecho de Magallanes y el Mar del Sur que, a la larga, les permitió cimentar su posición como

[8] Estas eran la Magellaanse of Rotterdamse Compagnie, fundada por los mercaderes Pieter van der Haeghen y Johan van der Veken, y la Magellaanse Compagnie, con sede en Ámsterdam y patrocinada por Pieter van Beveren, Huyg Gerrritsz van der Buys y Jan Bennink. Femme Gaastra, *De Geschiedenis van de VOC,* Zutphen, De Walburg Pers, 2002, p. 20-21 y 46; José María Moreno Madrid y Henrique Leitão, *Atravessando a Porta do Pacífico. Roteiros e relatos da travessia do Estreito de Magalhães, 1520-1620*, Lisboa, By the Book, 2020, p. 73.

[9] James Burney, *A Chronological History of the Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean*, Londres, impreso por Luke Hansard, 1806, v. II, p. 191.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

potencia marítima, así como principal productor cartográfico en la primera mitad del siglo XVII.[10] Las fuentes sobre las cuales los neerlandeses construyeron su conocimiento cartográfico y náutico del Mar del Sur son diversas: reportes y diarios de expediciones al Pacífico, el acceso a mapas y cartas náuticas ibéricas e inglesas, el empleo de pilotos extranjeros con experiencia en el paso por el estrecho, la captura de pilotos locales y, especialmente, la información de primera mano obtenida en sus incursiones que les permitía trazar nuevos mapas.

El acceso a relatos de viajes impresos fue fundamental, siendo el más importante la relación de Antonio Pigafetta, uno de los 18 sobrevivientes de la primera circunnavegación de Fernando de Magallanes y Sebastián Elcano entre 1519 y 1522. Su *Relazione del primo viaggio intorno al mondo,* publicado en Venecia en 1536, sirvió también de guía a Francis Drake en su navegación por el estrecho de Magallanes en 1578. Si bien los relatos publicados fueron importantes, la información más valiosa no era la que se encontraba disponible en forma impresa, si no la que se mantenía reservada en círculos muy reducidos.

Documentos de las exitosas incursiones de Drake y Cavendish en el Mar del Sur llegaron a las Provincias Unidas a través de agentes de la república. Ejemplo de ello es un dossier en torno al viaje de Cavendish que Richard Hakluyt vendió en 1595 al cónsul neerlandés en Londres, Emanuel van Meteren. Gracias a esta información, Meteren pudo publicar en Ámsterdam el diario de Cavendish en 1598 —dos años antes que en inglés— a través del impresor Cornelis Claesz.[11] Por su parte, Claesz contaba con otras fuentes de información a su disposición como la descripción del experimentado piloto

[10] Algunos pilotos neerlandeses estaban familiarizados con la navegación en el Atlántico al haber estado al servicio de ingleses, franceses, españoles y portugueses. Kees Zandvliet, *Mapping for money: Maps, plans and topographic paintings and their role in Dutch overseas expansion during the 16th and 17th centuries,* Amsterdam, Batavian Lion International 1998, p. 35.

[11] Günter Schilder, *Early Dutch Maritime Cartography: The North Holland School of Cartography (*c. *1580*–c. *1620),* Leiden, Brill, Hes & De Graaf, 2017, p. 355. El diario se publica bajo el nombre de *Beschryvinge vande overtreffelijcke ende wijdtvermaerde Zee-vaerdt vande Edelen Heer ende Messter Thomas Candish.*

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

y cartógrafo John Davis, quien navegó con Cavendish en su segundo (fallido) intento por llegar al Mar del Sur en 1592. Basado en la descripción de Davis, Claesz pudo trazar un mapa del estrecho de Magallanes que incluyó en su mapa mural de 1602.[12]

La cartografía neerlandesa, especialmente en su etapa inicial, dependió fuertemente de la producción cartográfica de Portugal y España. En ambos casos el conocimiento náutico y cartográfico estuvo institucionalizado por mandato de sus monarquías —en Portugal a través del *Casa da Índia* y en España por medio de la Casa de la Contratación— con el fin de resguardar los mapas y derroteros a las Indias.[13] En el caso particular de España, se buscó limitar el acceso a los derroteros y bitácoras controlando la divulgación de este conocimiento a través de las publicaciones impresas, cuyo contenido sea estratégicamente sensible.[14]

Es así como, según Alison Sandman, la corona española enfrentó el dilema de mantener una política de secretismo, que protegiera la información estratégica de las monarquías enemigas y la importancia de llevar una política de propaganda, útil para exhibir su posesión territorial. Por ello, argumenta, se desarrollaron dos tipos de conocimiento: uno en manos de cosmógrafos, quienes plasmaban información cartográfica acerca de la ubicación de lugares, y otro, a cargo de pilotos, quienes tenían la experiencia práctica de cómo llegar de un lugar a otro. Consecuentemente, la primera era una cartografía geográfica de latitudes y longitudes, útil para ser diseminada a través de la diplomacia; mientras que la segunda era

[12] Schilder, *Early Dutch Maritime Cartography…*, p. 356.

[13] En cuanto a la producción del padrón real véanse Antonio Sánchez, *La espada, la cruz y el Padrón. Soberanía, fe y representación cartográfica en el mundo ibérico, 1508-1598,* Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013 y José María García Redondo, *Cartografía e Imperio. El Padrón Real y la representación del Nuevo Mundo,* Madrid, Doce Calles, 2018.

[14] Maria Portuondo, *Secret Science: Spanish Cosmography and the New World,* Chicago, The University of Chicago Press, 2009, p. 104. Para el caso portugués véanse Bailey W. Diffie, "Foreigners in Portugal and the 'Policy of Silence'', *Terrae Incognitae*, v. 1, n. 1, 1969, p. 23-34 y Francisco Contente Domingues "A política do sigilo e as navegações portuguesas no Atlântico", *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira,* v. XLV, 1987, p. 189-220.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

una cartografía para la navegación, con información empírica que se mantenía controlada.[15]

Esta medida del sigilo cartográfico respondería a una intencionalidad política de suprimir u ocultar conocimiento táctico en los mapas, especialmente cuando tiene fines militares, comerciales o estratégicos.[16] De hecho, esta política no era exclusiva de las monarquías ibéricas. Por ejemplo, tras el viaje de circunnavegación de Francis Drake, entre 1577 y 1580, los bocetos de los mapas, incluyendo el diario de Drake, se mantuvieron en secreto por orden expresa de la reina Isabel.[17] Incluso Drake ordenó que no se hicieran mapas o descripciones del viaje, veto que se mantuvo hasta 1588.[18] Sin embargo, un grabado publicado en Amberes en 1583 por Nicola van Sype, *La Herdike Enterprinse faict par le signeur Draeck*, parece ser una copia no autorizada hecha de los documentos originales mantenidos en secreto y contrabandeado fuera de Inglaterra.[19]

La política de sigilo ibérico no fue del todo exitosa en tanto el conocimiento cartográfico portugués y español circuló fácilmente a los Países Bajos. Por un lado, hubo un frecuente intercambio de conocimiento e información entre cartógrafos del norte de Europa y de la península ibérica.[20] Ejemplo de ello es la fluida correspondencia entre el cartógrafo portugués Luis Texeira y el neerlandés Abraham Ortelius, a quien influenció notablemente al publicar en su famoso atlas *Theatrum Orbis Terrarum* (1595) mapas diseñados por

[15] Alison Sandman, "Controlling Knowledge: Navigation, Cartography, and Secrecy in the Early Modern Spanish Atlantic", en *Science and Empire in the Atlantic World, 1500-1800,* edición de Nicholas Dew y James Delbourgo, Nueva York, Routledge, 2007, p. 32-33.

[16] John Brian Harley, "Silences and Secrecy: The Hidden Agenda of Cartography in Early Modern Europe", *Imago Mundi*, v. XL, 1988, p. 57.

[17] Helen Wallis, "The Cartography of Drake's Voyage", en *Sir Francis Drake and The Famous Voyage, 1577-1580. Essays commemorating the quadricentennial of Drake's circumnavigation of the Earth,* edición de William Thrower, Berkeley, Los Ángeles/Londres, University of California Press, 1984, p. 133-134.

[18] Harley, "Silences and Secrecy...", p. 61.

[19] Wallis, "The Cartography...", p. 141-143.

[20] Kees Zandvliet, "Mapping the Dutch World Overseas in the Seventeenth Century", en *The History of Cartography, v. III, part 2: Cartography in the European Renaissance*, edición de David Woodward, Chicago, Londres, University of Chicago Press, 2007, p. 1434.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Texeira.[21] No sólo ello, Plancius adquirió 25 mapas del cartógrafo portugués Bartolomeu Lasso, quien también había escrito en torno a las rutas y direcciones de navegación.

Por otro lado, el intento de controlar la circulación de esta información estratégica resultaba fallido en tanto cosmógrafos y pilotos entraban al servicio de monarquías rivales a la corona ibérica. Si bien las Leyes de Indias ordenaban que los pilotos y maestres fueran naturales de estos reinos, lo cierto es que hubo pilotos extranjeros, especialmente portugueses e italianos, tanto en el cargo de piloto mayor como en la tripulación.[22] La movilidad de cartógrafos y pilotos ofrecía a las monarquías rivales la posibilidad de contar con expertos en navegación, como cuando el italiano Sebastián Cabot, quien fuera piloto mayor, terminó ofreciendo sus servicios y conocimientos a la monarquía inglesa.

El acceso a los mapas ibéricos tampoco fue tarea complicada. Éstos fueron adquiridos directamente o a través de intermediarios neerlandeses, flamencos e ingleses. Mercator y Ortelius accedieron a mapas españoles a través de las colecciones de Carlos V, así como de otros príncipes en la corte de los Habsburgo. Asimismo, obtuvieron copias de las colecciones portuguesas, españolas, inglesas y francesas a través de hombres de ciencia como el matemático John Dee.[23] Es importante tomar en cuenta que los cartógrafos podían vender —aunque ilegalmente— copias de los mapas y cartas de navegación. El resultado de esta circulación de información fue el quiebre de secretismo hispánico, sin contar la información estratégica que deliberadamente había sido publicada con licencia de la corona como el *Arte de Navegar* de Pedro Medina, publicado en Sevilla en 1545, y traducida en varios idiomas, incluyendo el neerlandés.

La información procedente de las monarquías ibéricas y las expediciones isabelinas fue incorporada en los mapas neerlandeses como, por ejemplo, *Haec pars Peruvianae, regiones Chicam &*

[21] Zandvliet, *Mapping for money...*, 1998, p. 20-21.

[22] "Del piloto mayor y cosmógrafos...", *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias...*, 1681, lib. IX, tít. XXIII, ley XIV.

[23] Zandvliet, *Mapping for money...*, p. 27.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Chile[nsem] complectitur, & Regionem Patagonum, publicado en Ámsterdam entre 1592 y 1594 por Cornelis Claesz (véase figura 1).[24] En este mapa, confeccionado por Petrus Plancius, la carta principal está basada en la cartografía ibérica, ya que presenta una fuerte influencia de los mapas de Sancho Gutiérrez y de Bartolomeu Lasso, cuyas toponimias en español y portugués conserva. Sin embargo, el mapa de la esquina derecha es una representación de la excursión de Thomas Cavendish. Si bien la cartela menciona los viajes de Drake y de Cavendish, la evidencia cartográfica en el mapa proviene de la circunnavegación de este último entre 1586 y 1588 por las toponimias inglesas *C. Forward* (Cabo Froward) y *P. Famin* (Port Famine, como llamó a los restos de la ciudad Rey Don Felipe).

Esta información posiblemente provino, además de las fuentes mencionadas, de una carta náutica manuscrita del viaje de Cavendish que se conserva en el Nationaal Archief de los Países Bajos y que posiblemente fue llevada a las Provincias Unidas por uno de los pilotos que participó en la expedición. Por otro lado, *Haec pars Peruvianae* muestra a los legendarios Patagones, que se creía habitaban en esta parte del continente y hace referencia al fallido intento de la monarquía hispánica de fundar dos ciudades en el estrecho de Magallanes, entre ellas la rebautizada por Cavendish "Puerto del Hambre".

Sin embargo, este conocimiento cartográfico no podía ser suficientemente efectivo sin la adquisición del conocimiento práctico de quienes navegaron anteriormente por el estrecho de Magallanes. Es así como la primera expedición neerlandesa, a cargo de Jacques Mahu, tuvo al menos dos pilotos ingleses que ya habían navegado a través del estrecho: Timothy Shotten, quien participó en el viaje de circunnavegación de Cavendish, y William Adams, quien fue parte de la gesta de Drake.[25] Del mismo modo, la expedición de Olivier van Noort contó con un piloto inglés llamado Melis, quien navegó junto con Cavendish.[26]

[24] Schilder, *Early Dutch Maritime Cartography*..., p. 191-193.

[25] Además, uno de los pilotos era Dirck Gerritsz, quien tenía experiencia en la ruta asiática. Bradley, *The Lure of Peru*..., p. 13.

[26] Burney, *A Chronological History*..., v. II, p. 206.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html



Figura 1. *Haec pars Peruvianae, regiones Chicam & Chile[nsem] complectitur, & Regionem Patagonum*, publicado por Cornelis Claesz (Amsterdam, 1592-1594). Fuente: Cortesía de la John Carter Brown Library

La primera expedición, cuyo comando recayó en Simon de Cordes debido a la temprana muerte de Mahu, llegó a la entrada del estrecho en abril de 1599, otoño en el hemisferio sur. Cordes tomó la desacertada decisión de no aprovechar los vientos que corrían de norte a este y que favorecían la entrada al estrecho, tal como lo señalaba el piloto Adams, por lo que terminaron pasando el invierno en el inclemente frío del extremo sur, en la Gran Bahía renombrada Bahía Cordes, lo cual causó la muerte a más de 100 hombres.[27]

Durante los nueve meses que pasaron en el estrecho, Jan Outghersz, piloto de una de las naves, trazó el primer mapa detallado del estrecho de Magallanes, conocido como *Fretum Magellannicum*

[27] Burney, *A Chronological History*..., v. II, p. 189-190.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

(véase figura 2), el más preciso publicado hasta entonces.[28] En él, como se aprecia en la cartela, se destaca la toponimia que los neerlandeses dieron en el estrecho como, por ejemplo, Mossel Bay (Bahía de los Mejillones) y Bahía Cordes. Además, hace referencia a la isla de los Pingüinos (Pinguische Inseln), punto recurrente en las excursiones hispánicas e inglesas previas, incluyendo las de Magallanes, Drake y Cavendish, por ser una parada para aprovisionarse de estas aves. Este primer mapa detallado del estrecho de Magallanes fue impreso en 1601 en la edición alemana de Theodor de Bry, *Grandes Viajes; América. Parte IX*.

Aunque los cinco navíos de la flota lograron cruzar el estrecho a comienzos de septiembre, las altas mareas y la densa neblina causaron la dispersión de las naves. Como se había acordado que después de cruzar el estrecho se reencontrarían en la isla Santa María, Dirck Gerritsz, quien comandaba la *Blijde Boodschap,* basó su ruta en las direcciones de navegación tomadas por Cavendish que, sin embargo, estaban erradas por lo que su nave perdió las islas Mocha y Santa María, que en las cartas inglesas estaban en los 37° y 35° respectivamente —siendo las correctas posiciones 38°21' y 37°03'— y terminaron arribando a Valparaíso en mal estado, siendo su tripulación apresada.[29] Si bien los navíos *Hoope* y *Liefde* pudieron encontrarse en la isla Santa María, como se había previsto, también se encontraron con la oposición militar de las fuerzas virreinales, por lo que desistieron de continuar el viaje.[30] Sólo la *Trouw*, comandada por Balthasar de Cordes, mantuvo la derrota original.

No llegaron a Valdivia como esperaban. Nuevamente los mapas ingleses hicieron errar su ruta por lo que llegaron a Carelmapu, cerca de la Isla Chiloé, en marzo de 1600. Con el apoyo de aliados

[28] Mateo Martinic, *Cartografía magallánica, 1523-1945,* Punta Arenas, Ediciones de la Universidad de Magallanes, 1999, p. 57-58; *Atlas of Cape Horn. The cartography of South America 1500-1725,* edición de Pieter Kroon, Bussum, Thoth Publishers, 2016, p. 16.

[29] Schilder, *Early Dutch Maritime Cartography*..., p. 356. Por otro lado, el navío *Geloof* regresó a Holanda, encontrándose con van Noort en el estrecho de Magallanes.

[30] La *Hoope* llega a Japón, pero la *Liefde* se pierde en el viaje.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



Figura 2. *Fretum Magellannicum* (Frankfurt, 1602). Fuente: Cortesía de la John Carter Brown Library

indígenas locales, los neerlandeses tomaron Castro, en Chiloé, la ciudad española más austral del virreinato peruano. Este hito duró sólo unos meses pues un pequeño ejército virreinal recuperó el asentamiento y Cordes y sus hombres abandonaron Castro, navegaron hacia las costas del Perú y luego hacia las Indias Orientales.[31]

Por su parte, la expedición de van Noort ingresó al estrecho de Magallanes en noviembre de 1599. Durante su navegación por el estrecho, mapearon cuidadosamente este paso y alcanzaron el Mar del Sur en febrero de 1600. En su ruta, además de mapear las costas de Chile y Perú, también capturaron navíos de comerciantes con el propósito de que sus pilotos les informasen sobre la navegación, así como de las riquezas de la región. Es así como el diario de la expedición, publicado por primera vez en Róterdam en 1601, incluyó la interrogación al piloto "Juan de S. Aval" (posiblemente Sandoval) respecto a los asentamientos españoles, la fuerza militar y la

[31] Elizabeth Montañez Sanabria y Ximena Urbina, "The Spanish Empire's Southernmost Frontiers: From Arauco to the Strait of Magellan", *The Oxford Handbook of Borderlands of the Iberian World*, edición de Danna Levin Rojo y Cynthia Radding, Nueva York, Oxford University Press, 2019, p. 728.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

producción local, así como los recientes sucesos, como la destrucción de Valdivia por los nativos araucanos un año antes.[32] Las noticias de que navíos neerlandeses habían llegado al Mar de Sur movilizaron a la armada virreinal; debido a ello van Noort interrumpió su derrota y abandonó el virreinato, dirigiéndose hacia las islas Ladrones, Filipinas y Borneo, circunnavegando el mundo, siendo el primer neerlandés y el cuarto después de Magallanes-Elcano, Drake y Cavendish.

En términos de los objetivos propuestos de abrir la ruta del estrecho de Magallanes hacia Asia como alternativa a la del Cabo de la Buena Esperanza y recoger información de primera mano en cuanto a la navegación y el estado del virreinato peruano, ambas expediciones resultaron exitosas. Conscientes de la importancia estratégica de adquirir información geográfica y náutica, los Estados Generales dispusieron, especialmente después de 1619, que las compañías comerciales registraran y mapearan las costas, mares y estrechos de todas las regiones en donde ellos comerciaban, por lo que se convirtieron en los entes centrales en la adquisición de información cartográfica.[33]

Incluso, por mandato de los directores de las compañías, toda esta información debía de registrarse con detalle y al finalizar el viaje, los documentos de la expedición, incluyendo cartas náuticas y diarios, tenían que ser entregados a la compañía e incluso a los Estados Generales, pues era primordial para organizar futuras expediciones.[34] Precisamente estas primeras excursiones neerlandesas fueron fundamentales por la información náutica y cartográfica

[32] *Wonderlijcke voyagie, by de Hollanders* (...) *onder den admirael Olivier van Noort, uytghevaeren anno 1598*, Utrecht, 1652, p. 29.

[33] Zandvliet, *Mapping for money*..., p. 9.

[34] Netten, "Mapping Travel Knowledge...", p. 28. Ni la Compañía de Indias Orientales ni la de Indias Occidentales tuvieron archivos centrales para sus mapas. Cada una de las seis ciudades que las conformaban —Ámsterdam, Middelburg, Hoorn, Enkhuizen, Delft y Rotterdam— tenía su propia cámara y mantenía su propia colección. Al ser la cámara de Ámsterdam la principal, es que su cartoteca es la más importante. Actualmente esta colección se encuentra en los Archivos Nacionales de los Países Bajos, en La Haya. Zandvliet, *Mapping for money*..., p. 265.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

que registraron y obtuvieron, además de corregir las cartas náuticas inglesas que emplearon en su derrota por el estrecho de Magallanes y el Mar del Sur. Sobre la base de este conocimiento es que se funda el *expertise* neerlandés.

"Como si toda la vida hubieran navegado
[...] estas partes"[35]

En 1602 se creó la Compañía de Indias Orientales (VOC, por las siglas Verenigde Oost-Indische Compagnie) por iniciativa del Gran Pensionario Johan van Oldenbarnevelt, que no sólo unifica las compañías anteriores, sino que también determina el radio de acción de la VOC acerca el Pacífico, incluyendo el estrecho de Magallanes.[36] Para ese entonces, Ámsterdam se convirtió en el centro de elaboración, impresión y venta de mapas y cartas náuticas. Sin embargo, hacia 1619, la producción cartográfica neerlandesa —que estaba en manos del sector privado— pasó a manos de los directores de la VOC, los *Heeren XVII,* quienes reclamaron a los Estados Generales el monopolio de todos los mapas, descripciones y bitácoras de navegación con el propósito de que esta información estratégica se mantuviera en secreto en tanto podía perjudicar sus intereses comerciales.[37]

La VOC organizó dos incursiones en el virreinato del Perú en 1614 y 1623. La primera fue comisionada a Joris van Spilbergen como

[35] "Derrotero y declaraciones que hicieron en el Reyno de Chile (...) sobre el viaje que el año de 615 hizo por el estrecho a la Mar del Sur el holandés Jorge Esperuet en cuya armada pararon", ANM, MSS 11.12; *British Library*, Ms. 17621, f. 136.

[36] A diferencia de las compañías anteriores, la VOC era una empresa unificada que tenía la doble función de arma militar y económica contra el rey de España. De ahí que su estrategia sea la de "comercio con hierro primero", que incluía planes para establecer colonias y asentamientos fortificados, incluso en territorio español y portugués. Zandvliet, *Mapping for money...,* p. 61.

[37] *Ibidem,* p. 95-97. Zandvliet; "Mapping the Dutch World Overseas...", p. 1434. Si bien se produjo un gran número de mapas manuscritos, pocos ejemplares sobrevivieron y varios fueron reabsorbidos en publicaciones impresas, desde 1617, a cargo del cartógrafo de la VOC. Un ejemplo de estos mapas manuscritos se puede encontrar en Michiel van Groesen, "Dierick Ruiters's Manuscript Maps and the Birth of the Dutch Atlantic", *Imago Mundi,* v. 71, n. 1, 2019, p. 34-50.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

anticipación de la expedición de la de Jacques Le Maire y Willem Schouten.[38] En 1614, los Estados Generales dieron una patente a Isaac Le Maire para la creación de la Compañía Australiana, que debía buscar un nuevo derrotero a Asia sin infringir el monopolio de la VOC sobre las rutas del Cabo de la Buena Esperanza y el estrecho de Magallanes. En torno a la base de informaciones que datan de la circunnavegación de Drake, se creía que había un paso inexplorado al sur del estrecho. Es así como dos navíos comandados por el hijo del director de la compañía y el experimentado navegante Schouten partieron de Texel en junio de 1615.

Siguiendo el diario de van Noort como guía para la navegación, llegaron a Puerto Deseado en diciembre. En enero, hallaron un paso entre Tierra del Fuego, cuyo extremo oriental llamaron Mauritius Landt por Mauricio de Orange, estatúder de las Provincias Unidas, y una isla que bautizaron Staten Landt, en honor a los Estados Generales (véase figura 3). Y aunque perdieron uno de los barcos en la travesía, doblaron el cabo que llamaron Hoorn.[39] Una vez en el Mar del Sur, navegaron hacia las islas Juan Fernández y dirigieron su derrota hacia las Indias Orientales. En Jakarta fueron apresados y su navío confiscado so pretexto de haber infringido el monopolio de la VOC.

La noticia del hallazgo de la expedición de Schouten y Le Maire fue rápidamente difundida y tuvo un profundo impacto tanto en la monarquía hispánica como en las Provincias Unidas. Este nuevo paso oceánico no sólo probaba la insularidad de la Tierra del Fuego, que se creía era parte de un continente en el extremo sur, la llamada Terra Australis Incognita. Sobre todo, confirmaba la existencia de un paso alternativo al peligroso estrecho de Magallanes.

La monarquía hispánica vio con gran recelo este hallazgo, del cual no tenía pista acerca de su exacta ubicación y temió perder el control del Mar del Sur. Es así como se dispuso una expedición de reconocimiento del estrecho de Magallanes y la búsqueda de este

[38] Henk den Heijer, *Goud en Indianen. Het journaal van Hendrick Brouwers expeditie naar Chili in 1643*, Zutphen, Walburg Pers, Linschoten-Vereeniging CXIV, 2015, p. 22.

[39] Burney, *A Chronological History*..., v. II, p. 369-371.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

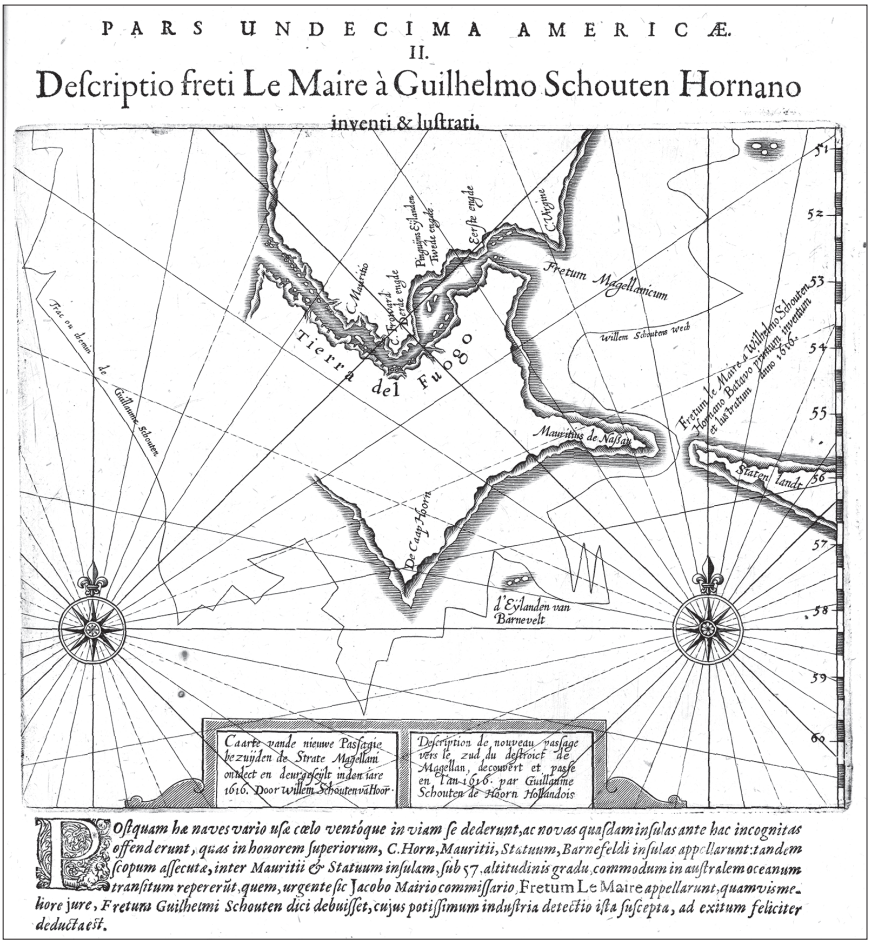


Figura 3. Mapa del estrecho de Le Maire y Cabo de Hornos, en donde se muestra el viaje de Schouten en 1616, publicado en *Americae pars undecima* (Oppenheim, 1619).
Fuente: Cortesía de la John Carter Brown Library

nuevo pasaje. En 1618, enviaron como capitanes a los hermanos Bartolomé y Gonzalo García de Nodal; al cosmógrafo y piloto Diego Ramírez de Arellano; a ocho pilotos entre ellos, los neerlandeses Peter de Leetter y Valentijn Jansz Statijn quienes habían navegado en la expedición de Schouten; y a Jan de Witte quien participó en la

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

expedición de Spilbergen.[40] La empresa de los hermanos Nodal encontró el estrecho de Le Maire, al cual rebautizan como estrecho de San Vicente, además, sondeó cuidadosamente el estrecho de Magallanes y la Tierra del Fuego con el objetivo de registrar el conocimiento más detallado de la zona. El resultado de esta exploración, incluyendo un mapa elaborado por Pedro Teixeira, se publicó en Madrid en 1621, contraviniendo con el principio del secretismo, posiblemente con la intención de reafirmar la jurisdicción hispánica en esta región.

Precisamente fue el recelo de la VOC por la patente de la Compañía Australiana lo que hizo que se armara una expedición a cargo de Joris van Spilbergen con el fin de reafirmar el monopolio de la Compañía de Indias Orientales en el Pacífico, a pesar de que estaba vigente por entonces la Tregua de los Doce Años (1609-1621). Para cubrir los costos de la expedición, los directores de la VOC ordenaron a Spilbergen que atacara los asentamientos españoles en Sudamérica y reuniera todo el botín posible.[41] En 1614, un año antes que la expedición de Le Maire y Schouten, la flota de seis navíos partió de Texel equipada con mercancías y armamento, pero, a diferencia de sus predecesoras, no contaba con pilotos extranjeros, aunque entre la tripulación hubo franceses y alemanes.

Siguiendo las indicaciones de navegación de las expediciones de Cordes y van Noort, Spilbergen fue hacia el estrecho de Magallanes, del cual se hizo un cuidadoso registro cartográfico. Las tormentas dispersaron a las naves, perdiendo a una de ellas, aunque las cinco restantes lograron reencontrarse en la Bahía Cordes, en abril de 1615, en donde se aprovisionaron de agua y madera. Afortunadamente para Spilbergen, el clima era favorable a pesar de la época del año, por lo que navegó sin mayor complicación hacia el Mar del Sur, que alcanzó el 6 de mayo.

En el Pacífico sudamericano atacó Concepción, Valparaíso y Arica, puerto por donde se embarcaba la plata de Potosí, y aunque no pudo tomar la flota de la plata llegó a la conclusión de que el puerto "podía

[40] Mateo Martinic, "Cuatro siglos del viaje de los hermanos Nodal a la Tierra del Fuego (1618-1619)", *Magallanía*..., 2018, v. XLVI, n. 2, p. 8.

[41] Heijer, *Goud en Indianen*, p. 22.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ser capturado".[42] En julio de 1615, al sur de las costas del sur de Lima, se encontró con la armada virreinal enfrentándose en el combate de Cañete, que resultó en la estrepitosa derrota de las armas virreinales. Aunque Spilbergen llegó hasta el Callao, la poca defensa del puerto desanimó un desembarco por lo que mantuvo su derrota hacia el norte, asediando otras ciudades costeras del virreinato y tomando prisioneros, cuyas interrogaciones acerca del estado del gobierno del Perú fueron incluidas en el diario de la expedición.[43]

Esta incursión, que continuó su derrota hacia Acapulco, Filipinas y Molucas, fue fundamental para demostrar que los neerlandeses eran autosuficientes en la navegación por el estrecho de Magallanes siguiendo la información que Cordes y van Noort proporcionaron. Más aún, Spilbergen expandió este conocimiento al mapear las costas del virreinato y capturar prisioneros locales, quienes informaron respecto al estado de la región. La derrota de la armada virreinal fue el mejor indicador de que la defensa local era débil y que era viable contar con indios y esclavos como posibles aliados contra la monarquía hispánica.

De hecho, cuando Spilbergen regresó a las Provincias Unidas en 1617 y puso al tanto de la victoria sobre la armada virreinal y entregó los mapas de la expedición, se discutió en la alta directiva de la VOC organizar una flota que pudiera "hacer caer a los españoles a su antigua pobreza robándoles territorios y cortando sus remesas de plata".[44]

El mapeo detallado de las costas del virreinato peruano y el conocimiento náutico de cómo atravesar el estrecho de Magallanes, que hasta hace unas décadas probó ser de suma dificultad, daba la garantía anticipada de que se podría llevar a cabo una empresa más ambiciosa que las anteriores. Precisamente Mauricio de Nassau, quien se convirtió en príncipe de Orange en 1618, fue el principal

[42] *The East and West Indian Mirror. Being an account of Joris van Spilbergen's voyage round the world (1614-1617),* traducción y notas de J. A. Villiers, Londres, The Hakluyt Society, 1906, p. 58.

[43] *The East and West Indian Mirror*..., p. 86-99.

[44] Anne Doedens y Henk Looijesteijn, *Op jacht naar Spaans Zilver. Het scheepsjournaal van Willem van Brederode, kapitein der mariniers in de Nassause vloot (1623-1626),* Hilversum, Verloren, 2008, p. 39-40.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

promotor de la escuadra que en 1623 se envió al virreinato del Perú para robar la flota de la plata y tentar la conquista del Perú.

Hessel Gerritsz, cartógrafo de la VOC, proporcionó 24 mapas y cartas de navegación junto con copias de derroteros españoles y otras informaciones derivadas de pilotos neerlandeses que navegaron en la expedición de los hermanos Nodal.[45] A ello, se sumaron las descripciones del estado del virreinato de van Noort, la victoria de Spilbergen sobre la armada virreinal y la certeza de que, con una armada mejor equipada, Arica e incluso Lima podían ser tomadas. Asimismo, se tenía la confianza de que podían forjar alianzas con indios y esclavos africanos pues les unía a ellos la enemistad contra el rey de España, cuya tiranía podían vencer juntos si unían fuerzas.[46]

De esta forma, el príncipe Mauricio, los Estados Generales y la VOC organizaron la armada de once navíos, conocida como la flota de Nassau, que partió de Holanda en abril de 1623 bajo el comando del experimentado almirante Jacques L'Hermite. La armada neerlandesa tenía como objetivo robar la flota de la plata y tomar Arica, lo que significaría un golpe decisivo a la hegemonía Habsburgo. Las instrucciones de L'Hermite apuntaban claramente a tentar la conquista del Perú.[47] Para ello, esperaban contar con el apoyo local de indios y esclavos.

A pesar de los cuidados preparativos, el viaje no estuvo exento de problemas en su navegación por el Atlántico, incluyendo la muerte de más de 200 hombres por escorbuto, lo cual debilitó a la tripulación. Incluso antes de llegar al Mar del Sur, L'Hermite cayó enfermo por lo que su vicealmirante Geen Huygen Schapenham asumió el mando. La ruta elegida para entrar al Mar del Sur fue la del Cabo de Hornos pues precisamente uno de los pilotos de la flota de Nassau era Valentijn Jansz Statijn, quien navegó con los hermanos Nodal en 1619.

[45] Zandvliet, *Mapping for money...*, p. 172.

[46] Benjamin Schmidt, *Innocence abroad: the Dutch imagination and the New World, 1570-1670,* Nueva York, Cambridge University Press, 2001, p. 197.

[47] Constantin de Renneville, *Recueil des voyages qui ont servi à l'établissement et aux progrez de la Compagnie des Indes Orientales formée dans les Provinces Unies des Païs-Bas*, v. IX, Rouen, Chez Pierre Cailloué, 1725, p. 53.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

En febrero de 1624 la flota navegó por el estrecho de Le Maire, pero las constantes tormentas y vientos fuertes impidieron que doblaran el cabo por lo que estuvieron más de un mes en la bahía grande —llamada Bahía del Buen Suceso por los hermanos Nodal en 1619— que renombraron Valentijns Bay. Durante este intervalo el matemático Johannes van Walbeeck elaboró un mapa del estrecho de Le Maire y la parte sureste de la Tierra del Fuego (véase figura 4). En él Walbeeck plasma los nombres neerlandeses de los accidentes geográficos de la zona, tales como "Bahía Nassau", "Isla L'Hermite" o "Bahía Schapenham", y, principalmente, demostró que había un paso marítimo más austral hacia el Mar del Sur a través del Cabo de Hornos.[48] En marzo, finalmente, los neerlandeses doblaron el cabo y la escuadra se reencontró en las islas Juan Fernández, paraje que la expedición de Schouten utilizó.

Como el virrey del Perú había recibido alertas de que "trece navíos holandeses se dirigían al Mar del Sur",[49] dispuso preparar la defensa y adelantar la salida de la flota de la plata de Arica. Por ello cuando L'Hermite llegó a Arica, el grueso de la plata ya había salido rumbo a Panamá, no así el navío de rezago, que recogía lo último y daba alcance a la flota en el istmo. Y aunque intentaron hacerse de ese navío, que llevaba 2 000 000 de pesos, tuvieron que replegarse ante la respuesta defensiva del puerto virreinal.[50] Al no tener pilotos familiarizados con la navegación a Panamá para perseguir la flota de la plata, la escuadra neerlandesa decidió atacar el puerto del Callao y Lima, centro del poder virreinal, del cual tenían información que estaba poco fortificada. Sin embargo, no sólo fracasaron en su intento de obtener apoyo local, sino que también encontraron más fortificado el puerto de lo que les habían advertido. Aunque no lograron sus objetivos, la flota neerlandesa bloqueó el puerto del Callao y atacó las costas del Perú entre mayo y agosto de

[48] James Burney, *A Chronological History of the Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean*, Londres, impreso por Luke Hansard, 1813, v. III, p. 10-11; *Atlas of Cape Horn*..., p. 135-6.

[49] AGI, Lima 40, 1623, "Acuse de recibo de real cédula con aviso de la armada que se prevenía en Holanda para entrar al Mar del Sur".

[50] Guillermo Lohmann Villena, *Historia Marítima del Perú, Siglos XVII y XVIII*, Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1973, v. IV, p. 402.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

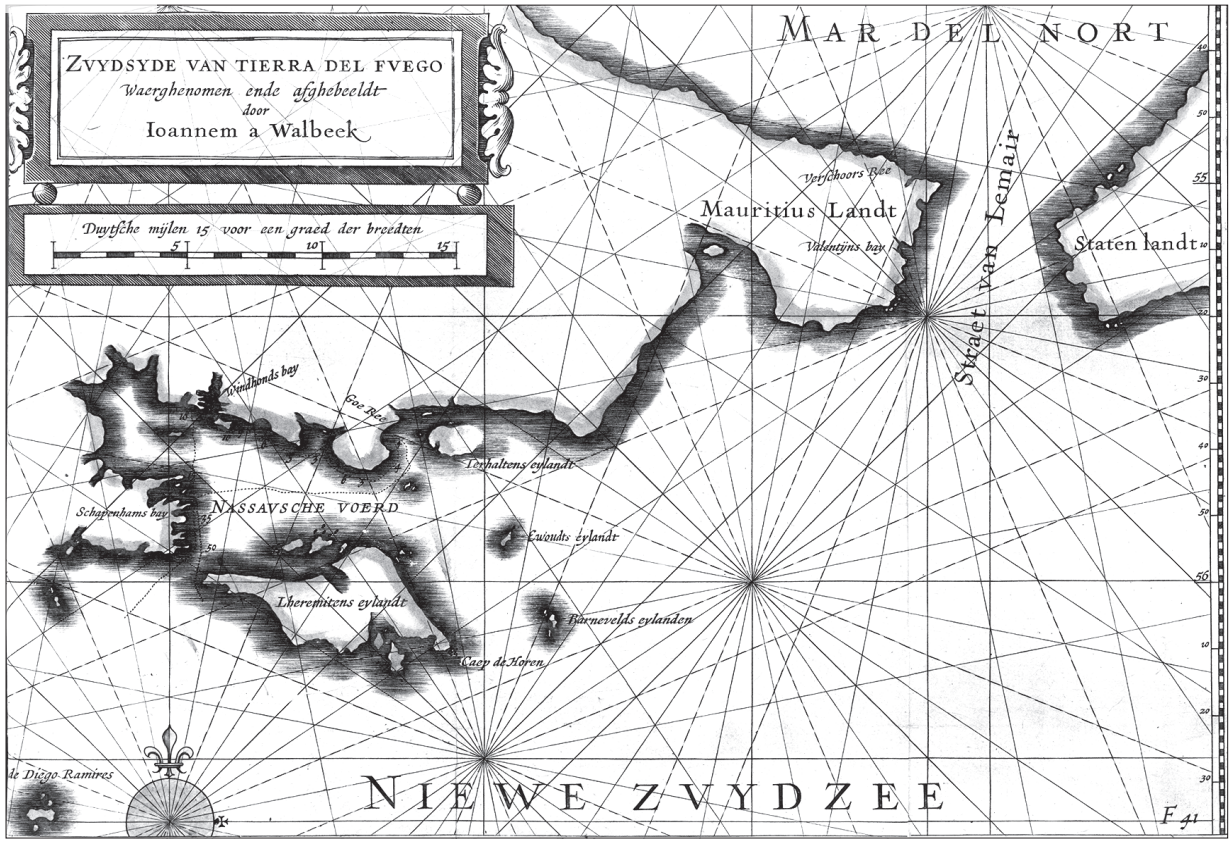


Figura 4. *Zuydsyde van Tierra del Fuego* (Ámsterdam, 1626). Mapa de Walbeeck incluido en el diario de la flota de Nassau. Fuente: Cortesía de la John Carter Brown Library

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

1624. Con la muerte de L'Hermite, y al no conseguir avances, los neerlandeses abandonaron el bloqueo del Callao, se dirigieron a Acapulco y posteriormente hacia las Indias Orientales.

"Marcando el rumbo hacia el sur del estrecho de Le Maire"[51]

El rotundo fracaso de la flota de Nassau no significó el fin del interés neerlandés por el virreinato del Perú. Una nueva, y última, expedición se organizó bajo el auspicio de la Compañía Neerlandesa de Indias Occidentales (WIC por las siglas de West-Indische Compagnie), creada en 1621 con el fin de operar en América y la costa occidental del África. Aun cuando el interés principal de esta nueva compañía era la región azucarera de Brasil, en donde tenía una fuerte presencia, se envió una expedición al Mar del Sur.

En 1629 la WIC comenzó a preparar una expedición a Chile a mando de Maerten Valck y, como segundo, Johannes van Walbeeck, ingeniero y cartógrafo en la flota de Nassau. La empresa tenía como objetivo establecer un asentamiento en Valdivia, atacar la flota de la plata y forjar una alianza con los "araucanos".[52] Sin embargo, un año después, este plan se pospuso ya que concentraron sus fuerzas militares en retener su posesión en Recife y, finalmente, se dio por cancelada en 1632.

En 1640, Walbeeck fue nombrado asesor del consejo político en Recife y desde su cargo promovió la expedición a Chile, propuesta que fue bien recibida tanto por el gobernador del Brasil, Johan Maurits, como por el director de la WIC, Hendrick Brouwer, quien había concebido un plan similar cuando dejó su cargo en la WIC.[53] En 1642, el directorio de los *Heeren XIX* de la WIC discutió el plan y el experimentado Brouwer —de 61 años— fue asignado almirante de la expedición.

[51] Heijer, *Goud en Indianen*..., p. 61. Extracto de las "Instrucciones para Hendrick Brouwer".
[52] Zandvliet, *Mapping for money*..., p. 172.
[53] *Ibidem,* p. 173-174.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

En noviembre de 1642, Brouwer partió de Texel a Recife con tres naves hacia Brasil, en donde el gobernador Maurits suministró dos naves más, uniéndoseles como vicealmirante Elias Herckmans. En enero de 1643, la flota partió con dirección al estrecho de Le Maire. No obstante, fue recién en marzo cuando lo cruzaron pues Brouwer ordenó sondear las costas del Staten Landt, cuya insularidad probó, nombrando al pasaje este de la Isla Brouwersgolf, o golfo de Brouwer.[54] Con tal hallazgo, el almirante demostró que Staten Landt no formaba parte de la mítica *Terra Australis Incognita*, como se conjeturaba.

Después de doblar el Cabo de Hornos, llegaron a las costas de Chile a finales de abril y permanecieron cerca de la isla Chiloé, que cartografiaron en detalle mientras sondeaban posibles alianzas con los nativos. Los acontecimientos dieron un giro cuando Brouwer falleció el 7 de agosto, siendo enterrado en Valdivia, lugar a donde llegaron dos semanas después. Siguiendo las instrucciones que Brouwer recibió, Herckmans, como nuevo líder de la expedición, forjó alianzas con un grupo de nativos, a quienes les ofrecían paz y protección contra los españoles.[55]

En un principio los nativos recibieron bien a los neerlandeses, pero la situación cambió drásticamente cuando se dieron cuenta de que, además de pretender establecerse permanentemente, ansiaban encontrar los lavaderos de oro que, se decía, existían en la zona.[56] Por ello, los aliados nativos dejaron de suministrarles provisiones, lo que causó muchos estragos, incluyendo deserciones y amotinamientos, por lo que pidieron ayuda a la colonia neerlandesa en Brasil. Como la situación se volvía cada vez más insostenible, los neerlandeses decidieron abandonar Valdivia en octubre y regresar a Recife.

Cinco años después del fracaso de este último intento de colonización neerlandesa en el virreinato del Perú, la monarquía española y las Provincias Unidas alcanzaron la paz con el Tratado de Münster, en 1648, poniendo fin a la guerra de los Ochenta Años. Si bien los objetivos más ambiciosos de los Estados Generales y sus compañías

[54] *Atlas of Cape Horn*..., p. 144.
[55] Bradley, *The Lure of Peru*..., p. 78; Heijer, *Goud en Indianen*..., p. 62-63.
[56] Montañez Sanabria, "The Spanish Lake...".

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

comerciales fracasaron, como tomar la flota de la plata en Arica, conquistar Lima con ayuda de indios y esclavos, o establecer una colonia permanente en Valdivia, la impronta neerlandesa perduró a través de sus aportes cartográficos que fueron replicados posteriormente en mapas ingleses y franceses.

En 1699, por ejemplo, Nicolás de Fer, geógrafo oficial de Luis XIV y miembro de la Academia de Ciencias de Francia, confeccionó el mapa *L'Amerique meridionale, et septentrionale*. Según refiere en la cartela, Fer lo elaboró "según las últimas relaciones y sigue los nuevos descubrimientos de los puntos principales". Es así como, en el extremo sur del continente americano, incluyó la toponimia en neerlandés en el estrecho de Magallanes, como "C. Orange" y "C. Nassau", y en el Cabo de Hornos, como "Terre Maurice" y "Terre de l'Hermitage". Asimismo, hace referencia a dos de los principales aportes neerlandeses: el descubrimiento del estrecho de Le Maire, en 1616, y el pasaje que, en 1643, Brouwer halló al este de Staten Landt (véase figura 5).

Conclusiones

Las incursiones neerlandesas demostraron que la monarquía hispánica sobreestimó el estrecho de Magallanes como barrera natural hacia el Mar del Sur, creyendo que su difícil navegación desalentaría o impediría la llegada de enemigos europeos al Océano Pacífico. De hecho, todas las expediciones enviadas por las Provincias Unidas al Mar del Sur resultaron exitosas en este cometido. Más aún, con el hallazgo del paso por el estrecho de Le Maire y la nueva ruta por el Cabo de Hornos, los neerlandeses abrieron el Mar del Sur a naciones enemigas de la corona española. El éxito neerlandés fue consecuencia de las políticas de los Estados Generales y las compañías comerciales para invertir en la expansión del conocimiento náutico y cartográfico, herramientas fundamentales en la expansión global neerlandesa. En este sentido las primeras compañías, VOC, fueron fundamentales en la adquisición y obtención del conocimiento estratégico que sirvió de base del *expertise* neerlandés.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html



Figura 5. Detalle de *L'Amerique meridionale, et septentrionale* de Nicolás de Fer (París, 1699) con los descubrimientos neerlandeses en los pasos marítimos al Mar del Sur. Fuente: Cortesía de la John Carter Brown Library

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Si a finales del siglo XVI las Provincias Unidas dependían fuertemente de la información cartográfica y náutica de los españoles, portugueses e ingleses —a la que pudieron acceder a pesar de las políticas de control de información estratégica de sus monarquías— hacia 1630 la situación había cambiado radicalmente. Tal como declaró orgullosamente un oficial de la WIC: "todos los puertos son conocidos para nosotros y el enemigo español no puede cambiar o engañar su curso sin que nosotros lo descubramos".[57]

Las estrategias neerlandesas de adquisición de conocimiento cartográfico y náutico incluyeron dos etapas. La primera fue de acceso a información preparatoria para las expediciones iniciales hacia las Indias, tales como la adquisición de mapas y cartas náuticas ibéricas e inglesas, el acceso a reportes y relatos de viajes españoles e ingleses, y la contratación de pilotos extranjeros que habían navegado por el estrecho de Magallanes. La segunda, que les permitió ganar conocimiento detallado de primera mano, fueron las estrategias de adquisición de información en las Indias, como la captura de pilotos locales que les informaban acerca de la navegación, la toma de prisioneros que informaban el estado del virreinato y, especialmente, el mapeo detallado de las costas. Como agentes activos en la construcción de conocimiento cartográfico y náutico, estas estrategias son las que les permitieron independencia.

El interés neerlandés por el virreinato del Perú estaba unido a la guerra de los Ochenta Años, así como a la expansión comercial que impulsaron en paralelo. Si bien en un principio trataron de replicar el éxito de Drake en el Mar del Sur, asaltando un rico botín en plata y oro en las costas del Perú, a medida que conocieron *in situ* el débil estado de las defensas del virreinato peruano es que promovieron las expediciones más ambiciosas. La expectativa de que sería posible contar con potenciales aliados entre los esclavos africanos y los nativos, especialmente de Chile, fue el aliciente de sus más ambiciosos proyectos imperiales al virreinato del Perú en las décadas de 1620 y 1640. Fue entonces como afirma Klooster, las Provincias

[57] Citado en Zandvliet, "Mapping the Dutch World Overseas...", p. 1450.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Unidas aspiraban a suplantar a España en América.[58] Si bien las incursiones neerlandesas no lograron sus objetivos más ambiciosos en el virreinato del Perú, la extraordinaria adquisición de conocimiento cartográfico y náutico sirvió de inspiración para que en la segunda mitad del siglo XVII las monarquías inglesa y francesa promovieran nuevas incursiones al Mar del Sur.

Fuentes consultadas

Archivos

Archivo Naval de Madrid, Madrid, España (ANM)
Archivo General de Indias, Sevilla, España (AGI)

Bibliografía

Atlas of Cape Horn. The cartography of South America 1500-1725, edición de Pieter Kroon, Bussum, Thoth Publishers, 2016.

Bradley, Peter T., *The Lure of Peru. Maritime Intrusion into the South Sea, 1598-1701,* Nueva Yok, Palgrave Macmillan, 2014.

Burney, James, *A Chronological History of the Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean*, v. II, Londres, Impreso por Luke Hansard, 1806.

_____, *A Chronological History of the Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean*, v. III, Londres, Impreso por Luke Hansard, 1813.

Domingues, Francisco Contente, "A política do sigilo e as navegações portuguesas no Atlântico", *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira,* v. 45, 1987, p. 189-220.

Diffie, Bailey W., "Foreigners in Portugal and the 'Policy of Silence'", *Terrae Incognitae*, v. 1, n. 1, 1969, p. 23-34.

[58] Wim Klooster, *The Dutch Moment*: *War, Trade, and Settlement in the Seventeenth-Century Atlantic World*, Ithaca, Cornell University Press, 2016, p. 3.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

DOEDENS, Anne y Henk Looijesteijn, *Op jacht naar Spaans Zilver. Het scheepsjournaal van Willem van Brederode, kapitein der mariniers in de Nassause vloot (1623-1626),* Hilversum, Verloren, 2008.

GAASTRA, Femme, *De Geschiedenis van de VOC*, Zutphen, De Walburg Pers, 2002.

GARCÍA REDONDO, José María, *Cartografía e Imperio. El Padrón Real y la representación del Nuevo Mundo,* Madrid, Doce Calles, 2018.

GROESEN, Michiel van, "Dierick Ruiters's Manuscript Maps and the Birth of the Dutch Atlantic", *Imago Mundi,* v. 71, n. 1, 2019, p. 34-50.

HARLEY, John Brian, "Silences and Secrecy: The Hidden Agenda of Cartography in Early Modern Europe", *Imago Mundi*, v. XL, 1988, p. 57-76.

HEIJER, Henk den, *Goud en Indianen. Het journaal van Hendrick Brouwers expeditie naar Chili in 1643*, Zutphen, Walburg Pers, Linschoten-Vereeniging CXIV, 2015.

KLOOSTER, Wim, *The Dutch Moment*: *War, Trade, and Settlement in the Seventeenth-Century Atlantic World*, Ithaca, Cornell University Press, 2016.

LOHMANN Villena, Guillermo, *Historia Marítima del Perú, Siglos XVII y XVIII*, v. IV, Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1973.

MARTINIC, Mateo, *Cartografía magallánica, 1523-1945,* Punta Arenas, Ediciones de la Universidad de Magallanes, 1999.

_____, "Cuatro siglos del viaje de los hermanos Nodal a la Tierra del Fuego (1618-1619)", *Magallanía*, 2018, v. XLVI, n. 2, p. 7-23.

MEUWESE, Mark, *To the shores of Chile: The Journal and History of the Brouwer Expedition to Valdivia in 1643*, Pennsylvania, Pennsylvania State University Press, 2019.

MONTAÑEZ SANABRIA, Elizabeth, "The Spanish Lake: Pirates, Privateers, and the Contest for the Pacific Ocean", *Oxford Research Encyclopedia of Latin American History*, 2023 (DOI: https://oxfordre.com/latinamericanhistory/view/10.1093/acrefore/9780199366439.001.0001/acrefore-9780199366439-e-948).

_____, y Ximena Urbina, "The Spanish Empire's Southernmost Frontiers: From Arauco to the Strait of Magellan", en *The Oxford Handbook of Borderlands of the Iberian World*, edición de Danna Levin Rojo y Cynthia Radding, Nueva York, Oxford University Press, 2019, p. 717-739.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Moreno Madrid, José María y Henrique Leitão, *Atravessando a Porta do Pacífico. Roteiros e relatos da travessia do Estreito de Magalhães, 1520-1620*, Lisboa, By the Book, 2020.

Netten, Djoeke van, "Mapping Travel Knowledge: The Use of Maps on the First Dutch Voyages to Asia", en *Trading Companies and Travel Knowledge in the Early Modern World,* edición de Aske Laursen Brock, Guido van Meersbergen y Edmond Smith, Londres y Nueva York, Routledge, 2022, p. 23-42.

Portuondo, Maria, *Secret Science: Spanish Cosmography and the New World,* Chicago, The University of Chicago Press, 2009.

Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias mandadas imprimir, y publicar por la magestad católica del rey don Carlos II, Madrid, Julián de Paredes, 1681, 4 v.

Renneville, Constantin de, *Recueil des voyages qui ont servi à l'établissement et aux progrez de la Compagnie des Indes Orientales formée dans les Provinces Unies des Païs-Bas*, Rouen, Chez Pierre Cailloué, v. IX, 1725.

Sánchez, Antonio, *La espada, la cruz y el Padrón. Soberanía, fe y representación cartográfica en el mundo ibérico, 1508-1598,* Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013.

Sandman, Alison, "Controlling Knowledge: Navigation, Cartography, and Secrecy in the Early Modern Spanish Atlantic", en *Science and Empire in the Atlantic World, 1500-1800*, edición de Nicholas Dew y James Delbourgo, Nueva York, Routledge, 2007, p. 31-51.

Schilder, Günter, *Early Dutch Maritime Cartography: The North Holland School of Cartography (ca. 1580-*ca. *1620),* Leiden, Brill, Hes & De Graaf, 2017.

Schmidt, Benjamin, *Innocence abroad: the Dutch imagination and the New World, 1570-1670,* Nueva York, Cambridge University Press, 2001.

The East and West Indian Mirror. Being an account of Joris van Spilbergen's voyage round the world (1614-1617), traducción y notas de J. A. Villiers, Londres, The Hakluyt Society, 1906.

Wallis, Helen, "The Cartography of Drake's Voyage", en *Sir Francis Drake and The Famous Voyage, 1577-1580. Essays commemorating the quadricentennial of Drake's circumnavigation of the Earth,* edición de William Thrower, Berkeley, Los Ángeles/Londres, University of California Press, 1984, p. 121-163.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

Wonderlijcke voyagie, by de Hollanders gedaen, *door* de *Strate Magalanes, ende voorts den gantschen kloot des aertbodems om, met vier schepen*: *onder den admirael Olivier van Noort, uytghevaeren anno 1598, Utrecht, 1652.*

Zandvliet, Kees, *Mapping for money: Maps, plans and topographic paintings and their role in Dutch overseas expansion during the 16th and 17th centuries,* Amsterdam, Batavian Lion International, 1998.

_____, "Mapping the Dutch World Overseas in the Seventeenth Century", en *The History of Cartography. V. III, Part 2: Cartography in the European Renaissance*, edición de David Woodward, Chicago, Londres, University of Chicago Press, 2007, p. 1433-1462.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

EL PASO DE LA ARMADA DE JORIS VAN SPILBERGEN POR COSTAS NOVOHISPANAS EN 1615

Bruno de la Serna Nasser
Universidad Nacional Autónoma de México
Posgrado en Historia

Antecedentes e introducción

En 1599, por primera vez una escuadra neerlandesa alcanzó el Océano Pacífico por la vía del estrecho de Magallanes. Ésta iba bajo el mando de Jacob Mahu y Simón de Cordes. Durante el cruce, la tripulación se vio castigada por el frío, el hambre y el escorbuto, los cuales terminaron con la vida de Mahu. Posteriormente, Cordes fue asesinado por los mapuches. Del resto se encargó la Armada del Mar del Sur y los pocos neerlandeses que quedaban se vieron obligados a huir hacia Asia. Tan sólo unos meses más tarde, en 1600, cruzó el estrecho la expedición de Olivier van Noort sufriendo similares penurias, pero conservando la vida. Ya en el Pacífico dividió su escuadra en dos, una bajo su mando y otra bajo el de De Lint. Después de recorrer algunos puntos de la costa chilena y tomar algo de botín en Valparaíso, van Noort supo que la armada española —bajo el mando de Juan de Velasco, sobrino del virrey— iba en su búsqueda, por lo que abandonó el plan de subir hasta las Californias y decidió cruzar el Pacífico. Por su parte, De Lint sí llegó mucho más al norte, pero la plata del Perú fue escoltada por la Armada del Mar del Sur hasta Panamá. De ahí se dirigió hasta Acapulco para evitar que el enemigo asaltara los galeones de Filipinas. Con tal cometido llegó hasta Cabo San Lucas y, al no encontrar al enemigo, comenzó su retorno pero, cerca de Salagua, fue golpeada por un huracán que se llevó a la capitana y a Velasco al fondo del mar. Todo fue en vano pues, estando cerca de Realejo, De Lint había decidido cruzar el océano.[1]

[1] Peter Gerhard, *Pirates of the Pacific 1575-1742*, University of Nebraska Press, Lincoln, 1990, p. 103-107; Pablo Emilio Pérez-Mallaína y Bibiano Torres Ramírez,

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Por ende, aquellas expediciones no infringieron daños considerables a los virreinatos,[2] pero ello no sería para siempre. Las Provincias Unidas poseían la banca y las compañías mercantiles más modernas del mundo, además de que contaban con una industria naval formidable. Su gobierno —los Estados Generales— estaba dominado por inversionistas y comerciantes y, si para enviar una expedición al otro lado del mundo se requería de una enorme coordinación de intereses, nadie tenía mayor capacidad e interés en llevarla a cabo que ellas si se trataba de desafiar a los reinos ibéricos.[3]

De tal suerte, en 1602 se creó la Compañía de las Indias Orientales (VOC por las siglas de Verenigde Oost-Indische Compagnie). Ésta tendría el objetivo de monopolizar el comercio con la India, fundar asentamientos, nombrar autoridades, firmar acuerdos y acuñar moneda.[4] Es por ello que, en las negociaciones para alcanzar una tregua con la monarquía católica —de por sí ya bastante polémica en el ámbito interno de ambos bandos—, fue muy difícil llegar a un consenso respecto de la expansión de la República al mundo ultramarino. Mientras la corte de Felipe III se oponía tajantemente a perder el monopolio sobre las Indias, los Estados Generales consideraban al comercio como el pilar que sostenía su autonomía y su creciente poder, fundamentado por los postulados de Hugo Grotius en torno a la libertad de los mares. El resultado fue una ambigüedad en los términos firmados en 1609 para la Tregua de los Doce Años, en donde quedó establecido que los neerlandeses tendrían la libertad de comerciar con los dominios del Rey Católico en Europa, pero necesitarían su licencia expresa para hacerlo en los de Ultramar. No

La Armada del Mar del Sur, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987, p. 207-208. La expedición de van Noort fue la primera que llevó autorización oficial para ejercer el corso. André Murteira, "Filipinas y las guerras luso-neerlandesas en Asia en el primer cuarto del siglo XVII", *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, n. 20, 2020, p. 241.

[2] Pérez-Mallaína y Torres, *La Armada del Mar del Sur...*, p. 207-208.

[3] *Ibidem*, p. 209.

[4] Herlinda Ruiz Martínez, "Marinos flamencos en Nueva España: vivencias marítimas y judiciales de tres sobrevivientes de las expediciones holandesas de Joris van Spilbergen y Hugo Shapenham (1616 y 1625). Una mirada a través de expedientes inquisitoriales", *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, n. 71, enero-junio 2020, p. 178.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

obstante, una cláusula establecía que podrían alcanzar acuerdos con aquellos poderes locales que gozasen de plena soberanía. Ello, si bien implicaba abrirles el paso a ciertos lugares de las Indias Occidentales como Norteamérica, Guyana o el sur de Chile, en última instancia significaba darles paso libre a la mayor parte de las Orientales, lo cual, claramente, no dejó nada contentos a los portugueses.[5]

Y a pesar de que la Tregua desincentivó en cierto grado el comercio de los neerlandeses a tan larga distancia[6] porque se inclinaron por empresas menos riesgosas gracias a la libertad que ahora gozaban en Europa, ello no significó que dejaran de ir a las Indias. A tan sólo un año de haberse firmado el acuerdo de Amberes, —cuando teóricamente ya podría haber llegado la noticia al sureste asiático— se dio un enfrentamiento entre la armada de François Wittert y una castellana que se llevó el triunfo. De acuerdo con la versión neerlandesa, la VOC no logró el respeto de la paz por parte de las autoridades ibéricas de las Molucas, por lo que nunca habría llegado a entrar en vigor en Asia. Con ese fundamento, para agosto de 1612, los Estados Generales habían decidido —unilateralmente— que la Tregua ya no aplicaba en las Indias y darían muestra de ello al año siguiente con la conquista de cuatro fuertes del mencionado archipiélago. En respuesta, el gobernador castellano de las Filipinas —Juan de Silva— comenzó a organizar una armada para contraatacar, al tiempo que los neerlandeses se preparaban para la defensa.[7]

[5] Manuel Herrero Sánchez, "Las Indias y la Tregua de los Doce Años", en *Tiempo de paces (1609-2009). La Pax Hispánica y La Tregua de los Doce Años*, coordinación de Bernardo José García García, Madrid, Fundación Carlos de Amberes, 2009, p. 193-229; Ana Crespo Solana, "La Compañía holandesa de las Indias Orientales (VOC) y los proyectos españoles con Filipinas a través del Cabo de Buena Esperanza (1609-1784)", *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, n. 20, 2020, p. 120.

[6] A pesar de los antecedentes, la monarquía seguía considerando al Pacífico un "lago español". Con la Tregua, los españoles se sintieron aún más seguros. Esto se hace evidente cuando se coteja que, dos meses después de la firma, el 9 de abril Felipe III aprobó una nueva cédula reguladora del comercio entre Perú y Nueva España que en ningún momento especificaba que las naos debieran llevar escolta ni algún tipo de defensa. "Cédula real", San Lorenzo, 20 de junio de 1609, Archivo General de Indias, Sevilla (en adelante AGI), *Lima*, leg. 571, lib. 17, f. 20.

[7] Murteira, "Filipinas y las guerras luso-neerlandesas...", p. 245; Herrero, "Las Indias y la Tregua...". Véase también Peter Borschberg, "Security, VOC Penetration and Luso-Spanish Cooperation: The Armada of Philippine Govenor Juan de Silva

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Una de las estrategias de las que se valdrían sería el envío de una armada por las Indias Occidentales. Ésta sería la del almirante Joris van Spilbergen, financiada por la Verenigde Oost-Indische Compagnie y avalada por los Estados Generales y Mauricio de Nassau. Su objetivo sería cruzar el estrecho de Magallanes, recorrer la costa del Pacífico americano, crear alianzas con los indios, contrabandear donde se pudiera, así como guerrear y saquear donde se presentase resistencia. Se esperaba capturar la plata que se enviaba del Perú a Panamá, luego las naos de China que llegaban a Nueva España y, posteriormente, pasar al sureste asiático para reunirse con otras armadas que habían sido enviadas por la ruta del Cabo de Buena Esperanza y fortalecer así la presencia neerlandesa en las Molucas, pues se sabía que Juan de Silva estaba preparando una gran armada luso-española para expulsar a los neerlandeses de Indonesia.[8]

El objetivo de este capítulo es estudiar el efecto que tuvo aquella armada[9] en el virreinato novohispano, desde que llegaron las primeras noticias, hasta sus consecuencias más importantes. Se busca destacar la inserción directa del virreinato en la Guerra de los

in the Straits of Singapore, 1616", en *Iberians in the Singapore-Melaka Area and Adjacent Regions (16th to 18th Century)*, edición de Peter Borschberg, Lisboa, Fundaçao Oriente, 2004, p. 35-62.

[8] Gerhard, *Pirates of the Pacific...*, p. 108-111.

[9] Una de las fuentes principales es el propio diario de viajes de la misma expedición, impreso desde 1619. Joris van Spilbergen, "Joris Van Speilbergen's Voyage Round the World (1614-1617)" en *The East and West Indian Mirror, Being an Account of Joris Van Speilbergen's Voyage Round the World (1614-1617) and the Australian Navigations of Jacob Le Maire*, edición de John A. J. de Villiers, Hakluyt Society, Londres, 1906, p. 11-165. Los autores que han estudiado el tema son: Lawrence A. Clayton, "Cañones en Cañete: la Armada del Mar del Sur y la defensa del virreinato del Perú", en *Memoria del Tercer Congreso Venezolano de Historia*, Caracas, 1979, p. 441-62; Pérez-Mallaína y Torres, *La Armada del Mar del Sur*; Peter T. Bradley, *The Lure of Peru. Maritime Intrusion into the South Sea 1598-1701*, Nueva York, Palgrave Macmillan, 1989; Jorge Ortiz Sotelo, "Nuevos detalles sobre la expedición de Spilbergen en la Mar Del Sur", *Derroteros de la Mar Del Sur*, n. 18-19, 2011, p. 97-119. Para el caso novohispano más particularmente, quien más profundizó fue Gerhard, *Pirates...*, y contamos con el artículo Ruiz, "Marinos flamencos..." que se basa en procesos inquisitoriales. Esta misma autora ha hecho otra a investigación acerca del tema que esperamos que se publique este año. Todo esto será completado con documentos del Archivo General de Indias y del Archivo General de la Nación.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Ochenta Años (1568-1648), una conflagración que se volvió de carácter global y que vio acción hasta en sectores realmente inhóspitos —o cuando menos periféricos— de la monarquía. Asimismo, se desvela cómo el virreinato actuaba como un nodo articulador entre Europa, Sudamérica y Asia. A este respecto, se pondrá atención al flujo de información que existía entre la Nueva España y el resto de los territorios de la monarquía.

El paso de la armada de Joris van Spilbergen por Sudamérica y los preparativos en la Nueva España

Gracias a la red de informantes que Felipe III mantenía en los Países Bajos, desde febrero de 1614 se supo en Madrid que los neerlandeses estaban preparando en Texel una armada para ir a las Indias Occidentales. Vistos los antecedentes, los ministros parecen haber confiado en las dificultades que padecería el enemigo en tan largo viaje y en la efectividad de la Armada del Mar del Sur, pero se envió una advertencia al marqués de Montesclaros, virrey del Perú.[10] Ésta decía que los rebeldes a la corona planeaban ir por el estrecho a infestar la Mar del Sur y causar todos los daños y robos posibles.[11]

El almirante Spilbergen, nacido en Amberes el mismo año que había comenzado la guerra —1568— tenía mucha experiencia. Entre 1601 y 1604 había navegado a las Indias Orientales por la vía del Cabo de Buena Esperanza y su liderazgo había demostrado sobreponerse a las dificultades. También había tenido un papel importante en la derrota española de Gibraltar en 1607. Tenía fama de ser muy disciplinado, pero también atento con el bienestar de su tripulación. Era un hábil diplomático y buen representante de los intereses y el poder de las Provincias Unidas en puertos extranjeros.[12] Todo ello lo

[10] Pérez-Mallaína y Torres, *La Armada del Mar del Sur…*, p. 210; Ortiz, "Nuevos detalles…", p. 102; Bradley, *The Lure of Peru…*, p. 38-39.

[11] Esta carta es mencionada en una de Montesclaros para el marqués de Guadalcázar, virrey de la Nueva España. "Carta de Montesclaros a Guadalcázar", Callao, 14 de noviembre de 1614, Archivo General de Indias, Sevilla (en adelante AGI), *México*, leg. 28, n. 20.

[12] Gerhard, *Pirates of the Pacific…*, p. 109; Bradley, *The Lure of Peru…*, p. 32.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

convertía en la persona indicada para dirigir una escuadra como la que se le encomendó (véase cuadro 1).

Cuadro 1
Conformación de la armada[13]

Nombre de la nave	*Tonelaje*	*Número de cañones*	*Tripulación (alrededor de 1 000 en total)*[14]
La almiranta *Groote Sonne (Gran Sol)*[15]	600	28	286
La vicealmiranta *Groote Maan (Gran Luna)*	600	28	228
Aeolus (Eolo)	350	24	166
Morghen-sterre (Estrella Matutina)	350	20-24	165
El patache *Jager (Cazador)*	100	4-8	86
El patache *Meeuwe (Gaviota)*	60	0-8	Sin información

Tabla hecha con información de Bradley, *The Lure of Peru...*, p. 33; Ortiz, "Nuevos detalles...", p. 99-100.

Además, contaban con cuatro lanchas grandes capaces de transportar a 60 hombres para efectuar desembarcos y cinco pequeñas. Estaba especificado que todo lo que se tomara como botín sería para los patrocinadores de la expedición. Por ello, en cada embarcación iba un comerciante con la tarea de llevar registro de los objetos. Finalmente, la armada zarpó el 8 de agosto de 1614.[16]

[13] Hay discrepancias entre las fuentes.

[14] En la armada se embarcaron muchos flamencos católicos a los que, supuestamente, se engañó diciendo que iban a comerciar pacíficamente a las Indias Orientales por la vía del Cabo de Buena Esperanza. Ruiz, "Marinos flamencos..." A algunos de ellos los trataremos más adelante.

[15] La nave de Spilbergen iba exquisitamente decorada y bien suministrada de vinos y otros lujosos productos. Sus cenas serían acompañadas de una orquesta y un coro de marineros, y en ceremonias especiales ordenaría que sus hombres vistieran elegantemente. Gerhard, *Pirates of the Pacific...*, p. 109.

[16] Ortiz, "Nuevos detalles...", p. 99-100; Bradley, *The Lure...*, p. 32-33.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Tan sólo nueve días después, el duque de Lerma advirtió —con gran precisión— a la Junta de Guerra de Indias que los neerlandeses planeaban darle un golpe al Perú en abril o mayo de 1615.[17] Para fines de septiembre llegó la noticia a Madrid de que la armada se había hecho a la vela y el Consejo de Indias, presidido en ese momento por Luis de Velasco,[18] se apresuró a enviar la notificación a los virreinatos americanos.[19]

En octubre, el virrey del Perú recibió el primer aviso que le había sido enviado en febrero y lo tomó por sorpresa pues, desde un año antes había reducido considerablemente el presupuesto de la Armada del Mar del Sur con la intención de enviar más remesas a la corona. De tal suerte, se vio obligado a reclutar gente poco preparada a la cual no se pudo equipar correctamente.[20] A mediados de noviembre llegaron a Lima noticias de Chile —escritas en 25 de septiembre— diciendo que habían recibido aviso desde Buenos Aires, y cuatro navíos enemigos habían cruzado el estrecho y ya se encontraban en Valdivia.[21] Consecuentemente, Montesclaros escribió al virrey de Nueva España para advertirle del peligro. En su carta explicaba que la Armada se encontraba con pocos galeones porque unos se habían ido a proteger la plata enviada a Panamá y el trajín de azogues a Arica. No obstante, enviaría dos galeones en busca del enemigo bajo el mando de su sobrino —Rodrigo de Mendoza— y otra escuadra a Arica a recoger el tesoro del rey. Además, Montesclaros mostró su experiencia previa como virrey de Nueva España al sugerirle a Guadalcázar que enviara una embarcación al Cabo San Lucas que pudiera advertir a las naos que se esperaban de Filipinas que se apartasen de la costa y se dirigieran a Salagua o la Navidad en vez de Acapulco. Concluía diciendo que quisiera poder ofrecerle la Armada, pero

[17] Pérez-Mallaína y Torres, *La Armada del Mar del Sur…*, p. 210.

[18] Como vimos, en 1600, siendo virrey del Perú había perdido a su sobrino, a quien habían tragado las aguas por haberlo enviado al mando de la Armada del Mar del Sur a perseguir a los neerlandeses, por lo que la noticia de una nueva incursión enemiga le debe haber calado hondo.

[19] Ortiz, "Nuevos detalles…", p. 102-103.

[20] *Idem*.

[21] En realidad, aquellas noticias eran falsas, pues la de Spilbergen apenas se encontraba cruzando el Atlántico por esas fechas.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ésta debería quedarse en las costas peruanas hasta que el enemigo saliera de ellas.[22]

El 20 de diciembre llegó a Acapulco la almiranta de las naos de Filipinas y el 2 de enero de 1615, la capitana con la mayor carga de mercaderías asiáticas que se había visto hasta entonces.[23] Guadalcázar recibió la carta de Montesclaros entre aquellas dos fechas y, aunque ya no fue necesario enviar el aviso a las naos, lo invadió una enorme preocupación al percatarse de la falta de artillería que había en el puerto[24] y de la cantidad de riquezas que estaban en peligro junto con el situado que, de ser tomado por el enemigo, sería la total ruina del archipiélago, "demás de lo que se perdería así en la reputación como en el comercio". Por ello, inmediatamente ordenó el reclutamiento de soldados, para lo cual se consideró solicitar a los encomenderos y al Consulado su apoyo. También se resolvió a fundir artillería, además de comprar toda la necesaria a la Casa de la Contratación de Sevilla, para lo cual se enviarían 16 000 ducados.[25]

[22] "Carta de Montesclaros a Guadalcázar", Callao, 14 de noviembre de 1614, AGI, *México*, leg. 28, n. 20.

[23] "Carta de Guadalcázar al rey", México, 31 de enero de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 20. Desde el 1 de enero, todavía en costas brasileñas, estallaron motines a bordo del *Meeuwe* que derivaron en la ejecución de dos hombres y la redistribución de su tripulación con el resto de la armada. Si bien Spilbergen lo atribuyó en su diario a que un grupo de marineros quiso tomar el control de la embarcación sin exponer las razones, Bradley dice que probablemente se debió a que algunos querían invernar en Puerto Deseado antes de proceder al estrecho de Magallanes y otros preferían irse a las Indias Orientales por la vía del Cabo de Buena Esperanza. Spilbergen, "Voyage Round the World...", p. 19; Bradley, *The Lure of Peru...*, p. 33-34. No obstante, nuevas investigaciones basadas en los testimonios de algunos de los hombres a bordo, rebelan que hubo una división entre católicos y protestantes pues, como vimos, los primeros se habían dado cuenta en Brasil que realmente se trataba de una expedición de pillaje contra gente que profesaba su misma fe. Ruiz, "Marinos flamencos...".

[24] Ello porque la mayoría se enviaba a las Filipinas. Según Calderón, en 1614 estuvo Nicolás Cardona encargado del primitivo fuerte de Acapulco durante dos meses y medio —aunque el autor no especifica cuáles— con 30 arcabuceros a su costa, supervisando las fajinas, trincheras, cercas y haciendo los reparos necesarios. José Antonio Calderón Quijano, *Historia de las fortificaciones en Nueva España*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1953, p. 225.

[25] Mientras tanto se mandó remover los ocho cañones que habían llegado con los galeones para colocarlos temporalmente en la fortificación. Engel Sluiter, "The Fortification of Acapulco, 1615-1616", *The Hispanic American Historical Review*,

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Después de consultarlo con la Audiencia y personas competentes, se acordó no enviar un navío de aviso a las Filipinas por ser ya muy tarde y de mucha costa, además de que, yendo las naos con artillería, habría poco que temer y, en cambio, si el dicho aviso fuera interceptado por los enemigos, podrían percatarse de las carencias defensivas y alentarse más a efectuar ataques.[26]

El 21 de enero, Guadalcázar expidió una provisión mediante la cual se enviaría aviso a los puertos de la Mar del Sur para que los alcaldes mayores[27] y capitanes de guerra colocaran centinelas y reunieran a la gente de sus jurisdicciones. Por otro lado, se ordenó al capitán Hernán González Blasco que se llevase a Acapulco las dos compañías de infantería que estaban formadas para enviarse a Filipinas de modo que quedaran acantonadas en el presidio hasta el tiempo de su partida. Mientras tanto, los capitanes Diego de Quesada y Juan de Alcarazo irían haciendo leva en México y Juan de Harbaez Castillo en Puebla. El sargento mayor, Diego Manjarrez de Villavicencio, sería el encargado de llevarle los reclutas de México a González para que también se los llevase al puerto mientras que Harbaez debía sumar su gente a la del capitán Francisco Bravo de la Serna[28] para que marchara toda junta hasta Cuernavaca, donde deberían reunirse con la de México. Una vez ahí, el encargado de dirigirlas hasta Acapulco sería don Melchor Fernández de Córdoba[29] como cabo y comisario, el cual fue nombrado por el virrey teniente de capitán general en el puerto. También se nombró capitán y sargento mayor a Alonso Esteban Peguero para acompañarlo. Éste llevaría como asistente —por su experiencia en cosas de guerra— al alférez Andrés Gálvez Barnuevo. Todos llevarían los sueldos acostumbrados y se les garantizaría sustento, para lo cual se encargó a los oficiales

v. XXIX, n. 1, 1949, p. 73. En enero se llevaron 14 armas al puerto para acompañar los tres cañones viejos que ya estaban allí. Gerhard, *Pirates of the Pacific…*, p. 113.

[26] "Carta de Guadalcázar al rey", México, 2 de enero de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 20.

[27] Sobre todo de Tehuantepec y Chiametla. Sluiter, "The Fortification of Acapulco…", p. 73.

[28] Sobrino del arzobispo de México, Juan Pérez de la Serna. Jonathan Irving Israel, *Razas, clases sociales y vida política en el México colonial 1610-1670*, México, Fondo de Cultura Económica, 1980, p. 165.

[29] Familiar del virrey. Gerhard, *Pirates of the Pacific…*, p. 113.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de la Real Hacienda que sacaran el dinero necesario por cuenta de gastos de guerra y de las islas Filipinas.[30]

No obstante, toda esa faena —que, además, fue muy costosa— se estaba haciendo en vano, pues la armada neerlandesa todavía se encontraba por estas fechas en la costa brasileña, más específicamente en San Vicente, donde dieron a los portugueses la primera muestra de su poderío al capturar y quemar un navío, repeler una emboscada y prenderle fuego a la iglesia y a un molino de azúcar. Allí se dieron cuenta que los vasallos del Rey Católico ya sabían desde hacía tiempo de su venida, por lo que probablemente se encontrarían con mayor resistencia en lo que estaba por venir. El 4 de febrero zarparon nuevamente con dirección al estrecho de Magallanes.[31]

Extrañamente, tres días antes, el conde de la Gomera, gobernador de Guatemala, escribía una carta a Guadalcázar con la noticia de que se habían avistado cuatro navíos enemigos en la costa de Nicaragua que probablemente eran los mismos cuya entrada al estrecho había notificado Montesclaros. El conde sospechaba que pararían por su jurisdicción para hacer aguada o buscar víveres, por lo cual ya tenía preparada gente y esperaba poder capturar algún neerlandés para "saber el designio de esta canalla".[32] Guadalcázar recibió la carta el 15 de febrero[33] con lo que aumentó seriamente la tensión en la ciudad.

Dos días después, el corregidor de México —Alonso Tello de Guzmán— llamó a los regidores a Cabildo para tratar el tema, el cual era considerado de tanta importancia que se amenazó con multar por 20 pesos a quien no se presentase. Allí se acordó que el alguacil mayor y don Francisco de Bribiesca fueran a demostrarle al virrey cuán animada estaba la ciudad de servir al rey como ya lo habían mostrado

[30] "Provisión del virrey", México, 21 de enero de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 20.

[31] Bradley, *The Lure of Peru...*, p. 33-34, 39; Spilbergen, "Voyage Round the World", p. 29.

[32] "Carta de Gomera a Guadalcázar", Guatemala, 1 de febrero de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 24. A pesar de que, inquietantemente, los reportes de Buenos Aires, Chile y Guatemala podrían tener perfecta congruencia en cuanto a las fechas en que fueron escritos, todo parece indicar que fueron falsos, o al menos no se tienen más pruebas de que haya existido aquella armada fantasma.

[33] "Resolución de la junta sobre la derrota de las naos para Filipinas", México, 19 de febrero de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 24.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

muchos de sus vecinos al enlistarse voluntariamente para la defensa del reino. De tal suerte, los regidores se ofrecían a encargarse de aquellas compañías y a reclutar más hombres para la jornada.[34] Otro par de días después, Guadalcázar convocó a una junta con personas versadas en la navegación para determinar la derrota que deberían tomar las naos que se estaban aprestando en Acapulco para llevar el situado a Filipinas. Entre los presentes se encontraban los célebres Sebastián Vizcaíno[35] y Antonio de Morga, y se acordó que no se fueran por la ruta tradicional que pasaba por las Islas de los Ladrones porque se temía que el enemigo se fuera allí o al Cabo Espíritu Santo a esperarlas. Además, en la última flota había llegado artillería enviada por la Casa de la Contratación pero, como todavía se encontraba en Veracruz, se determinó que se esperara su llegada a Acapulco hasta el 25 de marzo y, de no recibirla para esa fecha, se hicieran a la vela sin ella para no perder más tiempo.[36]

En marzo llegó Fernández de Córdoba a Acapulco al mando de unos 400 hombres y los galeones zarparon el día 27 con 200 enviados a nutrir la armada que estaba preparando Juan de Silva.[37] Seis días después, la de Spilbergen apenas entraba en el estrecho después de haber sufrido algunos motines entre la tripulación. Ello provocó la deserción del *Meeuwe*, por lo que ahora sólo contaba con cinco embarcaciones.[38]

Durante la primera mitad de abril se estuvo aumentando el refuerzo de Acapulco y se disciplinó a una compañía que habían formado los

[34] "Acta del Cabildo de México", 17 de febrero de 1615, en *Actas del Cabildo de la Ciudad de México*, edición de Manuel Orozco y Berra y Antonio Espinosa de los Monteros, México, Aguilar e Hijos, 1911, v. XVIII, p. 104.

[35] Él había llegado de Japón el año anterior. "Informe de la llegada del general", México, 29 de abril de 1614, Archivo General de la Nación, Ciudad de México (en adelante AGN), *Indiferente virreinal*, leg. 5713, exp. 61. En este año de 1615 se había convertido en encomendero de la provincia de Ávalos, a cuyo cargo se encontraba la defensa de los puertos desde Salagua hasta Mazatlán. Sluiter, "The Fortification of Acapulco...", p. 72-73.

[36] "Resolución de la junta sobre la derrota de las naos para Filipinas", México, 19 de febrero de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 24,.

[37] Sluiter, "The Fortification of Acapulco...", p. 73; Gerhard, *Pirates of the Pacific...*, p. 113.

[38] Bradley, *The Lure of Peru...*, p. 33-34. Probablemente la deserción se dio por el conflicto entre católicos y protestantes que hemos expuesto previamente.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

vecinos de Oaxaca para llevar armas y municiones a diversas partes de la costa, principalmente a Huatulco. También se mandó que los encomenderos sirviesen con un arcabucero de a caballo a razón de cada 500 tributarios y en México se levantó otra compañía de infantería disponible para acudir a cualquier parte donde se le requiriese. Cada día se estuvo esperando un segundo aviso de Guatemala que confirmara la presencia de enemigos, pero éste nunca llegó, lo que causó el disgusto de Guadalcázar con Gomera. No obstante, se recibió una carta de Felipe III —escrita el 20 de diciembre— en la que brindaba detalles más precisos acerca de las fechas de salida de la armada de Holanda. Así se concluyó que ésta no podría llegar a Acapulco antes de noviembre de 1615, por lo que se tomó la noticia de Guatemala por falsa, se despidió a toda la gente de Acapulco y más bien se puso una guarnición de 100 soldados en San Juan de Ulúa. Aun así, se enviaron a Acapulco ocho pequeñas piezas de artillería que se habían fundido.[39] Cuatro días después se desató un incendio en dicho puerto y, como todas las casas estaban hechas de madera y paja, se quemaron 33, así como la aduana y los almacenes, aunque, afortunadamente, se encontraban vacíos porque las naos de Filipinas habían partido recientemente.[40]

El 16 de abril se había reunido la armada de Spilbergen en la Bahía de Cordes donde había celebrado su inminente paso al Océano Pacífico. Mientras tanto, el virrey del Perú seguía confiado en que cualquier expedición que cruzara el estrecho llegaría muy dañada y la Armada del Mar del Sur podría aniquilarla fácilmente. De tal suerte, dividió su fuerza y envió a su joven e inexperimentado sobrino con tres galeones para buscar al enemigo en el litoral chileno, y a Antonio de Beaumont con dos hacia Arica para recoger la plata de Potosí. Beaumont completó su misión y el 12 de mayo salió con los mismos galeones hacia Panamá para entregar los caudales de la Real Hacienda y recoger al nuevo virrey —príncipe de Esquilache—. Por su parte, Mendoza llegó al Callao un día después sin haber divisado al enemigo. Los neerlandeses avistaron Chile el 21 de mayo y se

[39] "Carta de Guadalcázar al rey", México, 25 de mayo de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 24.

[40] *Ibidem*, n. 23.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

fueron hacia la isla de la Mocha, en donde hicieron algunos trueques con los indios. El día 30 saquearon y quemaron Santa María y, por los prisioneros que tomaron, supieron que la Armada del Mar del Sur estaba en su búsqueda con más de 500 hombres y 42 cañones.[41]

Por esas fechas, una carta que los oficiales reales de México escribían al rey es reveladora del carácter global que había adquirido la guerra a pesar de la Tregua. En ella hacían recuento de los enormes gastos extraordinarios que se habían hecho tras recibir las noticias de enemigos en Sudamérica y al cuantioso socorro que se había enviado a las Filipinas después de saberse que aquellos habían puesto pie en Terrenate. Consecuentemente, advertían que las remesas que se enviarían de Real Hacienda en la flota a España serían muy reducidas.[42] Pero había otros que utilizaban la situación para sacar algún provecho, como el armero mayor de Nueva España, Alonso Arias que, debido a la gran actividad que había tenido los últimos meses, había solicitado un aumento de sueldo. No obstante, por cédula de 5 de junio, Felipe III dejó la decisión al criterio del virrey.[43] También por el mes de junio, Guadalcázar dio licencia a Antonio de Morga de irse a tomar su nuevo puesto como presidente de la Audiencia de Quito en un navío de 100 toneladas llamado *San José* que había llegado a Acapulco proveniente de Guatemala.[44] Éste tendría un encuentro con los neerlandeses, como veremos más adelante.

Spilbergen llegó a Valparaíso el 13 de junio y desembarcaron 200 hombres que hicieron retirarse a una fuerza tres veces mayor de

[41] Ortiz, "Nuevos detalles...", p. 102-105; Bradley, *The Lure of Peru...*, 34-39; Spilbergen, "Voyage Round the World", p. 51-53.

[42] "Carta de los oficiales reales de México al rey", México, 27 de mayo de 1615, AGI, *México*, 325.

[43] El armero mayor se encargaba de fundir artillería y movilizar armamento a donde fuera necesario. Guadalcázar rechazaría la solicitud del armero, como veremos más adelante. Eder Antonio de Jesús Gallegos Ruiz, "La producción de artillería de bronce en Acapulco (1601-1616), un elemento del sistema defensivo del Pacífico", *Red de Estudios Superiores Asia-Pacífico*, México, Palabra de Clío, año 2, n. 3, 2016, p. 50.

[44] "Carta de Guadalcázar al rey", México, 5 de mayo de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 23. No obstante, terminaría saliendo hasta el 16 de julio y en un navío llamado *Nuestra Señora del Rosario*. John Leddy Phelan, *The Kingdom of Quito in the Seventeenth Century: Bureaucratic Politics in the Spanish Empire*, Madison, University of Wisconsin Press, 1967, p. 99.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

defensores que quemaron las casas en su partida. Sin embargo, los neerlandeses tan sólo tuvieron dos bajas y los defensores cuatro. Allí supieron que los locales habían recibido cartas desde Río de Janeiro informando del paso de la armada. Poco después, en Papudo, liberaron a dos prisioneros portugueses que habían tomado en San Vicente y a un chileno de Santa María.[45] El 22 de junio llegó a Lima la noticia de que se había visto al enemigo en Chile el 29 de mayo. Montesclaros entonces dispuso, nuevamente, que saliera su sobrino junto al almirante Pedro Álvarez del Pulgar al mando de dos galeones reforzados por otros dos navíos y un patache.[46] El 2 de julio llegaron los neerlandeses a Arica y se decepcionaron al no encontrar los galeones con la plata de Potosí. A pesar de su falta de equipamiento, la población había cavado trincheras y contaba con siete viejos cañones de poco alcance que, junto con el gran clamor y los tambores, disuadieron a los neerlandeses de intentar tomar la plaza.[47] Aquella noticia llegó a Lima el 10 de julio y el virrey dirigió personalmente un ejército hasta El Callao. El día 12 salió la escuadra al mando de su sobrino con las cinco embarcaciones y, al día siguiente, otras dos mercantes para apoyarlas. En total iban 1 240 hombres repartidos en las siete naves[48] pero, aun así, la armada iba incompleta pues le faltaban aquellas naos que habían ido a Panamá a dejar la plata del rey y a recoger al nuevo virrey. Ello le brindó a Spilbergen una ventaja estratégica y material.[49]

El 16 de julio,[50] en Pisco, los neerlandeses saquearon y hundieron a un navío proveniente de Arequipa que se dirigía al Callao con

[45] Spilbergen, "Voyage Round the World…", p. 63-64; Bradley, *The Lure of Peru…*, p. 37.

[46] Ortiz, "Nuevos detalles…", p. 104-105. Esta decisión fue muy polémica pues se había formado una junta especial para discutir la estrategia a seguir y la gran mayoría se había opuesto a que la armada real se alejara del Callao perdiendo el cobijo de sus fuertes. Pero Mendoza había afirmado soberbiamente que dos de sus galeones bastarían para conquistar Inglaterra, más aún a esa armada neerlandesa de "gallinas". El virrey terminó por darle la razón a su sobrino y le ordenó traer a los holandeses de rodillas a Lima. Spilbergen, "Voyage Round the World…", p. 68-70.

[47] Bradley, *The Lure of Peru…*, p. 37.

[48] Entre ellos iba la mismísima Catalina de Erauso, conocida como la monja alférez.

[49] Ortiz, "Nuevos detalles…", p. 104-105.

[50] Ese mismo día zarpaba el doctor Antonio de Morga desde Acapulco con destino a Guayaquil en el navío *Nuestra Señora del Rosario*. Phelan, *The Kingdom of Quito…*, p. 99.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

algo de mercadería y monedas de cobre. La capitana, la almiranta y un patache de la Armada del Mar del Sur arribaron a Cañete el día 17, donde por fin hicieron contacto con el enemigo. El resto de las embarcaciones estaban retrasadas y Pulgar le aconsejó a Mendoza ser precavido. Pero éste reaccionó impetuosamente, desperdició su ventaja numérica y ordenó atacar con los que estaban, a pesar de ser de noche. La batalla se prolongó hasta el día siguiente, tiempo durante el cual el patache y la almiranta[51] españoles fueron hundidos, además de que la capitana resultó seriamente dañada. Alrededor de 500 hombres perecieron y tres de sus navíos ni siquiera pudieron intervenir porque el viento no les permitió acercarse. Por su parte, los neerlandeses sólo perdieron unos 40 hombres y acumularon menos de 50 heridos y, aunque la vicealmiranta fue dañada, tenía reparo. Mendoza se fue con su nave averiada hacia Pisco y, por no encontrarla, los neerlandeses la creyeron hundida.[52]

La escuadra invasora apareció frente al Callao el día 20.[53] El puerto sólo contaba con tres piezas de artillería, pero se habían formado 15 compañías —2 000 infantes, 500 de a caballo y 1 200 indígenas, mulatos y negros— y se habían cavado trincheras.[54] Mientras que la artillería neerlandesa no consiguió infringir daños,[55] el *Jäger*

[51] Con ella se ahogó el almirante Pulgar pero su segundo al mando —el capitán Gaspar Calderón de Caviedes— fue rescatado de las aguas y hecho prisionero por los neerlandeses. Es gracias a este personaje que tenemos un relato hispánico desde a bordo de la armada neerlandesa, y de él hablaremos más adelante. Catalina de Erauso también fue apresada.

[52] Ortiz, "Nuevos detalles...", p. 106-113.

[53] Los navíos sobrevivientes de la Armada del Mar del Sur fueron llegando entre el 19 y el 26. *Idem*.

[54] Para defender espiritualmente de la amenaza hereje, se mandaron a hacer rogativas al cielo en todas las iglesias de Lima, incluido el convento de Santo Domingo, donde se encontraba la futura Santa Rosa implorando por la salvación de la ciudad. Reinhard Augustin Burneo, *Las murallas coloniales de Lima y El Callao. Arquitectura defensiva y su influencia en la evolución urbana de la capital*, Lima, Universidad Ricardo Palma Editorial Universitaria, 2011, p. 32.

[55] Según el judío portugués, Pedro de León Portocarrero, que fue uno de los testigos del ataque, a Lima sólo llegaron dos cañonazos, uno que pegó en la esquina del convento de San Francisco y otro que pasó por encima de la población. Burneo, *Arquitectura defensiva...*, p. 33. Si bien no hicieron daños materiales, el relato del capitán Calderón afirma que sí hicieron daños humanos, pues había tanta gente en la playa que cuando disparaban hacían "portillos" entre ella, "de

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

sí recibió un cañonazo que lo dañó seriamente. Luego, la de Spilbergen recibió otro, por lo que el almirante convocó a consejo y se determinó que no valía la pena intentar tomar el puerto. Por ello, se quedaron a una milla tratando de capturar navíos, pero sólo consiguieron uno pequeño y de poco valor, y partieron hacia el norte el 26 de julio. Poco después hicieron otra presa pequeña que llevaba madera y azúcar de Guayaquil y la incorporaron a su armada.[56]

El 28 de julio llegaron a Huarmey y la encontraron desierta porque sus habitantes habían huido tierra adentro. Allí liberaron 16 prisioneros. A Paita arribaron el día 8 y desembarcaron gente, pero sus defensores, atrincherados, los hicieron retroceder, por lo que asediaron la ciudad y quemaron el puerto sin haber conseguido un botín de consideración. En las acciones perdieron un hombre y tuvieron cuatro heridos. Ese mismo día zarpaba hacia el Callao el nuevo virrey, que había estado en Panamá desde el 21 de julio.[57] Spilbergen permaneció en Paita casi dos semanas, precisamente porque tenía la esperanza de capturar aquellos navíos con todas las riquezas de Europa llegadas en la flota de Tierra Firme.[58] Durante aquel tiempo, el prisionero Calderón escribió a doña Paula Piraldo, esposa del corregidor Juan de Andrade Colmenero, pidiendo ayuda. Ella acudió y convenció a Spilbergen de liberar a varios cautivos a cambio de víveres[59] pero se quedó todavía con 36 individuos, entre ellos el desventurado Calderón.

manera que caían de risa los flamencos, haciendo burla y don aire...". "Relación del capitán Gaspar Calderón", s. l. [probablemente Acapulco], s. f., AGI, *México*, leg. 28, n. 28.

[56] Ortiz, "Nuevos detalles...", p. 114-115; Spilbergen, "Voyage Round the World...", p. 79.

[57] Durante su estadía en Panamá, Esquilache estuvo reforzando el puerto. Cuando partió, dejó al mando al oidor más antiguo de la Audiencia —Francisco Manso de Contreras—. Cinco días después llegó la noticia de la derrota de la Armada del Mar del Sur provocando pánico. No obstante, Manso logró reunir 10 compañías con un total de 1 000 hombres, 400 de ellos a caballo y muchos indios flecheros. Ortiz, "Nuevos detalles...", p. 117.

[58] Según J. L. Phelan, Spilbergen tenía la esperanza de capturar a Esquilache para intercambiarlo por el guerrero Paulus van Caerden, que había sido capturado por los españoles en 1610 y se encontraba preso en Filipinas. Phelan, *The Kingdom of Quito...*, p. 99. No obstante, creemos que Spilbergen difícilmente tenía manera de saber que el príncipe de Esquilache se encontraba ahí.

[59] Entre los liberados estuvo Catalina de Erauso.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Cansados de esperar, abandonaron Paita el 21 de agosto. Cinco días después[60], el navío de Esquilache se encontró con la capitana de la Armada de la Mar del Sur que había sido enviada por Montesclaros nuevamente bajo el mando de su sobrino. Consecuentemente, Mendoza escoltaría al nuevo virrey hasta Manta, pues la captura de un rehén tan valioso sería humillante.[61]

Dos días más tarde, en Punta Santa Elena, los neerlandeses avistaron a un navío que —todo parece indicar— era el *Nuestra Señora del Rosario*, proveniente de Acapulco, en el que iba Antonio de Morga —con toda su familia y pertenencias— en camino a presidir la Audiencia de Quito. Éste hubiera sido igualmente una excelente presa, tanto por el valioso rehén, como por el cargamento de mercancías asiáticas de contrabando que contenía, cuyo valor rondaba el millón de pesos, pero logró escapar en la oscuridad de la noche. Para el día 30, al no haber encontrado las naves de Panamá, el almirante decidió poner rumbo hacia Nueva España. En el camino tuvieron que abandonar el navío del que se habían apoderado cerca del Callao, por lo que la Armada volvía a estar formada por cinco embarcaciones.[62]

[60] Justo el 25 de agosto llegaron a México las noticias de que se habían visto —ahora sí con toda certeza— a los enemigos pues, el 30 de mayo, el gobernador de Chile, Alonso de Rivera, había recibido noticias de la llegada de la armada enemiga a la isla de Santa María, por lo que había enviado un aviso al virrey del Perú, el cual llegó a Lima el 22 de junio. Ese mismo día, Montesclaros despachó un chinchorro para advertir a Panamá, a donde llegó el 21 de julio. De ahí, el mensaje viajó hasta Nueva España. Al recibir la noticia, Guadalcázar convocó a una junta con la Audiencia y se decidió que las medidas se limitarían a comunicar las noticias a las regiones costeras, colocar una guarnición de 25 soldados y siete artilleros en Acapulco —la más negligente—, excavar trincheras y montar los cañones disponibles en El Morro. En ese momento el puerto se encontraba indefenso excepto por 30 pequeños cañones que, habiendo sido llevados desde Tehuantepec para ser colocados en los galeones de Manila, se encontraban desmantelados en la costa. Como el clima del puerto en verano solía causar muchas enfermedades, éste se encontraba casi desolado, por lo que se le ordenó a toda la gente volver. No obstante, aquella se encontraba desidiosa porque las últimas noticias que se habían recibido habían sido falsas. Sluiter, "The Fortification of Acapulco…", p. 75. "Carta de Guadalcázar al rey", México, 28 de octubre de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 28.

[61] Bradley, *The Lure of Peru…*, p. 42-44; Spilbergen, "Voyage Round the World…", p. 82; Ortiz, "Nuevos detalles…", p. 115-117.

[62] Phelan, *The Kingdom of Quito…*, p. 99. Al llegar a Guayaquil se topó con la comitiva de Esquilache y fue embargado. No obstante, Morga parece haber salido impune hasta su sentencia de 1636. Para más información acerca de esa

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Mendoza dejó a Esquilache en Manta el 9 de septiembre. El primero zarparía rumbo a Panamá el día 16 para seguir buscando al enemigo y cobrar su venganza, pero nunca lo hallaría ni se aventuraría a subir hasta Nueva España,[63] a pesar de que Montesclaros había considerado esa opción en algún momento. El segundo continuaría desde allí su camino hasta Lima por tierra.[64]

La armada en Nueva España

En su camino al virreinato septentrional, la armada estuvo buscando la Isla de Cocos pero no dio con ella.[65] Cerca de Guatemala empezaron a escasear las provisiones y los hombres comenzaron a sufrir de escorbuto y otras enfermedades causadas por la falta de alimentos frescos, y la fuerza se vio reducida a 650.[66] Mientras tanto, la gente que intentaba volver al puerto de Acapulco para asistir a su defensa, así como por suministros y municiones, se estaba encontrando con muchas dificultades porque las crecientes de los ríos

curiosa historia de contrabando en la que el príncipe también estuvo involucrado, véase Bruno de la Serna Nasser, "Contrabando de productos prohibidos: un estudio de caso acerca de un embargo de ropa de China en el Perú virreinal (1615)", en *Hacer Historia Moderna. Líneas actuales y futuras de investigación*, coordinación de Juan José Iglesias Rodríguez e Isabel María Melero Muñoz, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2020, p. 250-263; Bruno de la Serna Nasser, "La contratación intervirreinal durante los gobiernos del marqués de Guadalcázar en Nueva España y el Príncipe de Esquilache en Perú (1612-1621): contrabando y corrupción," en *Contrabando y redes de poder. La circulación de mercancías en Hispanoamérica, siglos XVII al XIX*, coordinación de Guillermina del Valle Pavón y Antonio Ibarra, México, Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora, en prensa.

[63] Como sí lo había hecho el sobrino de Velasco en 1600, lo cual le había costado la vida.

[64] Esquilache llegaría a Lima hasta el 10 de diciembre, y Mendoza volvería hasta enero de 1616. Bradley, *The Lure of Peru…*, p. 42-44; Spilbergen, "Voyage Round the World…", p. 82; Ortiz, "Nuevos detalles…", p. 115-117.

[65] "Relación del capitán Gaspar Calderón", s. l, s. f., AGI, *México*, leg. 28, n. 28. Aquella isla era una referencia cartográfica para los que viajaban de Sudamérica a Centroamérica.

[66] Spilbergen, "Voyage Round the World…", p. 103-104; Gerhard, *Pirates of the Pacific…*, p. 114.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

le impedían el paso.[67] El 21 de septiembre, el virrey recibió una carta del alcalde mayor de Huatulco diciendo que, a principios de mes, se habían avistado dos bajeles.[68] Parece ser que aquellos también fueron falsos pues el diario de Spilbergen marca que apenas fue el 20 que vislumbraron tierras novohispanas entre los embates de tormentas, por lo que no pudieron acercarse y una de ellas provocó que el patache colisionara con la almiranta, rompiéndole el bauprés y desgarrándole varias de sus velas, entre otros daños. El 25, la tempestad la volvió a golpear con tanta violencia que le hizo añicos la vela principal. El 30 seguían intentando tomar tierra pero las corrientes los empujaban mar adentro.[69]

Ese mismo día, Guadalcázar recibió aviso de que se habían visto cinco naves en costas cercanas a Acapulco. Fue hasta entonces que el marqués se decidió a tomar acciones contundentes. Primero, mandó embargar embarcaciones que se encontraran en los puertos de Nueva Galicia y Nueva Vizcaya para enviarlas a toda prisa a la Isla de Cedros[70] a advertir a las naos de Filipinas que se resguardasen y cambiasen la ruta, alejándose 40 leguas de los cabos Corrientes y San Lucas. También dispuso el despacho de tropas a Acapulco desde la capital, nuevamente bajo el mando de Fernández de Córdoba. Asimismo, enviaría a Vizcaíno con 200 hombres a vigilar los puertos desde Salagua hasta Mazatlán. Para ello inició el reclutamiento de hombres y la recolección de suministros.[71]

Durante los siguientes días, los neerlandeses se enfrentaron a una desesperante situación: el 2 de octubre, Spilbergen envió al *Jäger* en avanzada a buscar dónde anclar. Allí sus tripulantes alcanzaron a intercambiar, a lo lejos, algunas palabras con gente de la costa, quienes prometieron darles vituallas si les daban tiempo de

[67] Obviamente, llevar gente y pertrechos de México a Acapulco implicaba un esfuerzo logístico abismalmente mayor que de Lima al Callao.

[68] "Carta de Guadalcázar al rey", México, 28 de octubre de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 28.

[69] Spilbergen, "Voyage Round the World...", p. 103-104; Gerhard, *Pirates of the Pacific...*, p. 114.

[70] Referencia cartográfica obligada de la Nao de China.

[71] "Carta de Guadalcázar al rey", México, 28 de octubre de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 28. Sluiter, "The Fortification of Acapulco...", p. 74; Gerhard, *Pirates of the Pacific...*, p. 113.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ir a buscarlas, pero tuvieron que negar la oferta porque sus órdenes indicaban proseguir. Así continuaron sin poder anclar por tres días hasta que divisaron un pueblito con algunos mástiles que probablemente era Huatulco. No obstante, una vez más, los vientos les impidieron acercarse, salvando al puerto del saqueo. Al día siguiente, los oficiales se reunieron a Consejo y decidieron enviar tres botes a la costa para buscar vituallas y, aunque también vieron gente en la playa, e incluso ganado, las olas tan violentas evitaron el contacto. El día 8 divisaron algunos ciervos por lo que tres hombres intentaron nadar a la orilla para capturarlos, pero aquellos huyeron rápidamente a la maleza.[72]

El día anterior, en México, el virrey había iniciado el nombramiento oficial como soldados a los cientos de hombres que se habían ofrecido para servir a su rey. Aunque el reclutamiento continuaría por varios días más, la gran mayoría salió de la ciudad dos días después. El sueldo asignado a los capitanes fue de 37.5 ducados mensuales, a los alféreces de 20 y a los sargentos de 12; y a todos se les dieron dos meses de adelanto para que se pudieran costear el viaje. Estos eran gastos que la Real Hacienda tendría que asumir, a excepción de una docena de soldados que patrocinó el marqués del Valle.[73] Guadalcázar ordenó al corregidor de la ciudad, Alonso Tello de Guzmán, que marchara a Acapulco junto a las tropas.[74]

No obstante, los neerlandeses llegaron antes al puerto, pues aparecieron en la bahía el 11 de octubre. Presas del pánico, la mayoría

[72] Spilbergen, "Voyage Round the World…", p. 102-107; Gerhard, *Pirates of the Pacific…*, p. 114.

[73] Hubo excepciones salariales por razones que no se explican, por ejemplo: Luis Pérez de Lacida llevaba 60 ducados, un capitán llamado Alejo Jofré 20 y un cabo con lo mismo, mientras que otro soldado 15. A continuación se mencionan los capitanes, aunque no todos fueron nombrados el mismo día: Andrés de Gálvez Barrionuevo —Barnuevo en otras fuentes—, Luis Pérez de Lacida, Juan Ponce Calderón, Ladrón de Peralta, Francisco Rascón, Jerónimo de Valenzuela, Antonio Bonifacio, Antonio de Tobar, Diego de Armenteros, Gonzalo Juárez de Herrera, Hernando Orsuche de Abiego, Tomás de Nis Manrique, Joseph de los Reyes y Pedro de Urquiza Canales. "Socorros a Acapulco", México, 7-9 de octubre de 1615, AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, leg. 887.

[74] El 8 de octubre anunció al resto de los regidores del Cabildo que en su sustitución se quedaría el doctor Brizi, abogado de la Audiencia. Acta del Cabildo de México, 8 de octubre de 1615, en Orozco y Espinoza, *Actas del Cabildo…*, v. XVIII, p. 196.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de los vecinos huyeron al monte y el alcalde mayor —Gregorio de Porras— quedó con menos de 50 hombres capaces de ejercer alguna defensa, resguardados en un fuerte no abaluartado[75] y con poca e ineficiente artillería que había sido empotrada en un endeble parapeto de mampostería y madera.[76] Mientras el enemigo se aproximaba, intentaron repelerlo disparando 9 o 10 cañonazos que, por ser piezas de 28 quintales y estar la armada a una legua,[77] no lograron acertar a sus objetivos pero sirvieron como advertencia. En realidad, a ninguno de los dos bandos les convenía enfrascarse en una batalla de dudoso resultado. La armada tenía muchos enfermos e iban en aumento, especialmente en la tripulación del *Sonne*, el cual llevaba más de 60 hombres. Estaban sumamente necesitados de suplementos y dispuestos a usar la fuerza si fuese necesario pero, claramente, preferían la vía pacífica. De tal suerte, el almirante optó por enviar una lancha con bandera blanca.[78]

Cuando ésta llegó a la playa se acercaron los españoles dispuestos a negociar. Los dos principales fueron Pedro Álvarez —sargento mayor— y Francisco Menéndez, los cuales hablaban muy bien el neerlandés porque habían servido allí muchos años. A modo de advertencia, los forasteros mencionaron que venían de romper a la Armada del Mar del Sur y destruir Paita, pero que no tenían intenciones de hacer lo mismo allí si los defensores aceptaban un intercambio de prisioneros por vituallas. Después de unas palabras amistosas, los españoles se fueron a darle el mensaje al alcalde. Hecho eso, los oficiales reales ejercieron presión sobre él, indicando la cantidad de hacienda que estaba en peligro si no se lograba un acuerdo mientras llegaba el socorro de México y los temerosos vecinos accedieron a proveer de refresco al enemigo.

[75] No sabemos cómo era aquel fuerte exactamente. En el grabado que se hizo para el diario de Spilbergen parece más bien un castillo medieval, pero las casas parecen del norte de Europa, por lo que seguramente se trata de una adaptación imaginaria errónea.

[76] Aquellos cañones habían sido fundidos en suelo novohispano en 1601. Sluiter, "The Fortification of Acapulco...", p. 74; Calderón, *Historia de las fortificaciones...*, p. 225-226; Gallegos, "La producción de artillería...", p. 46-47.

[77] "Carta de Guadalcázar al rey", México, 28 de octubre de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 28.

[78] Spilbergen, "Voyage Round the World...", p. 105-109.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

De tal suerte, el alcalde decidió aceptar el trato sin poder consultarlo con el virrey.[79]

Durante la noche, la armada se ancló tan cerca del castillo que sus tripulantes podían distinguir perfectamente cada detalle y cada arma. Al día siguiente comenzaron a sospechar que era una trampa y enviaron la lancha nuevamente para indagar. De tal suerte, Álvarez y Menéndez se ofrecieron como rehenes y abordaron las naves neerlandesas como muestra de que no había nada que temer. Fue entonces que comenzó la verdadera negociación. En ella se propuso que los neerlandeses liberaran a todos los cautivos que traían a bordo a cambio de 30 bueyes, 50 ovejas, algunas aves y cierta cantidad de verduras y tubérculos.[80] Una vez que se acordó aquello, Acapulco se convertiría, por una semana, en el escenario de una extraña convivencia entre hispanos y neerlandeses, católicos y protestantes, leales y rebeldes, es decir, entre enemigos acérrimos en el que se analizarían muy de cerca.

Fue entonces que muchos caballeros y capitanes subieron a bordo de las naves y fueron recibidos con mucha amabilidad y cortesía; entre ellos estaba el capitán Castillo, quien también había servido en Flandes por más de 20 años. Mientras tanto, estuvieron desembarcando muchos marinos que fueron en busca de madera y agua fresca y que estuvieron trabajando hombro con hombro con los costeños. El día 14 se les entregaron el ganado y las frutas y verduras prometidas, las cuales fueron recibidas con gran alegría. Al día siguiente, Fernández de Córdoba subió a la nave del almirante e inspeccionó detenidamente a la poderosa fuerza que había vencido a la Armada de Mendoza. Para la ocasión, Spilbergen había ordenado a todos sus hombres que se formaran y modelaran sus mejores galas bien armados. Al mismo tiempo, el hijo del almirante y el fiscal habían bajado a la costa y fueron recibidos muy cordialmente por el alcalde mayor. Por la tarde, cada embarcación disparó tres cañonazos y algunas cargas de mosquetería como festejo. Al día siguiente se liberaron a los 20 presos,[81] los cuales eran tanto de Paita, como de la

[79] *Idem*.
[80] Spilbergen, "Voyage Round the World…", p. 105-109.
[81] Otras fuentes dicen 36. Ortiz, "Nuevos detalles…", p. 116.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Armada del Mar del Sur,[82] entre ellos el capitán Calderón.[83] Muy agradecidos, los habitantes de Acapulco prometieron tratar amablemente a futuros presos holandeses.[84]

Justamente ese día comenzaron a llegar los refuerzos de México y decenas de soldados se presentaron ante el alcalde mayor[85] que, junto con Fernández de Córdoba, llegaron a tener bajo su mando hasta 400 hombres y 17 armas. No obstante, era muy tarde ya para romper el pacto y honorablemente optaron por dejar a los neerlandeses partir pacíficamente, lo cual hicieron el día 18 por la mañana. En su diario, Spilbergen escribió que le sorprendió mucho recibir tanta amabilidad y cortesía de los españoles, tan contrarias a su naturaleza y, aunque estaba seguro que, de haberse dado la batalla los neerlandeses hubieran vencido, ello no les hubiera garantizado conseguir suministros porque los defensores podrían haber huido a la selva con todo lo disponible. Y es que describió Acapulco como un puerto en el que, si bien se recibían las codiciadas riquezas de Oriente, había una gran escasez de alimentos porque tenían que ser traídos desde muy lejos.[86] Con todo, la plácida semana de tregua que los corsarios habían experimentado en la bella bahía de Acapulco sería muy diferente a lo que estaba por venir.[87]

[82] "Carta de la Audiencia al rey", México, 26 de octubre de 1615, AGI, *México*, leg. 73, r. 7, n. 61.

[83] Él quiso continuar sirviendo al rey y haría de Acapulco su nueva casa pues se le nombraría como uno de los capitanes de las fuerzas que estaban resguardando el puerto con tres meses de sueldo adelantado por todo lo que había sufrido. Nombramiento de capitán, Acapulco, 4 de noviembre de 1615, AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, leg. 887.

[84] Spilbergen, "Voyage Round the World...", p. 105-109; Gerhard, *Pirates of the Pacific...*, p. 115-116. En la versión expuesta en la carta que el virrey envió al rey, que probablemente es la misma que el alcalde expuso al virrey, la relación parece haber sido mucho menos amistosa. De hecho, parece ser mucho más seria y precavida, pues siempre tuvieron "las armas en las manos" e incluso dice que ningún neerlandés desembarcó. "Carta de Guadalcázar al rey", México, 28 de octubre de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 28. Probablemente no querían que el rey lo percibiera como una cobardía o como una muestra de amistad con herejes y rebeldes de su corona que, evidentemente, menoscababa su reputación.

[85] "Certificaciones de presentación de soldados", Acapulco, 16-21 de octubre de 1615, AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, leg. 887.

[86] Spilbergen, "Voyage Round the World...", p. 105-109.

[87] Gerhard, *Pirates of the Pacific...*, p. 117.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Las noticias del arribo enemigo y los acuerdos tomados llegaron a México hasta seis días después por las crecientes de los ríos.[88] A Guadalcázar le pesó mucho el no haber podido efectuar una defensa digna, aunque le tranquilizó saber que el reino había resultado ileso. Y también había motivos para el optimismo: recibió un aviso del presidente de la Audiencia de Guadalajara de que se hallaron dos fragatas que recién volvían de la pesca de perlas en las Californias, mediante las cuales se había enviado por duplicado el mensaje a los galeones de Manila, con lo cual llevaban mucha ventaja al enemigo.[89] También recibió otro mensaje del gobernador de Nueva Vizcaya diciendo que había enviado tropas a las costas de Sinaloa bajo el mando de Bartolomé Suárez Villalva. Asimismo, Sebastián Vizcaíno ya debía estar por llegar a tomar su puesto en los puertos de Salagua y Navidad.[90] Y en vista de que la armada enemiga tenía el objetivo de reunirse con otras en el Maluco y Terrenate, Guadalcázar determinó enviar un aviso al gobernador de Filipinas desde Guatemala, para lo cual dispuso que se pagara con dinero de las cajas de Veracruz y Filipinas, y encargó al conde de la Gomera que lo enviara lo antes posible.[91]

Pero otra gran preocupación que se tenía era que, si los neerlandeses no encontraban a los galeones de Manila en Cabo San Lucas, probablemente volverían a Acapulco.[92] Por ello se mandaron a hacer dos plataformas que abrigaran a las naos y defendieran el puerto. También se encargó que se quedaran 300 hombres fijos en el presidio

[88] Es decir, deben haber llegado el día 17. "Carta de la Audiencia al rey", México, 26 de octubre de 1615, AGI, *México*, leg. 73, r. 7, n. 61.

[89] Uno de ellos fue el San Antonio, propiedad de Tomás de Cardona, el cual fue hasta la Isla de Cedros. Sluiter, "The Fortification of Acapulco...", p. 74-75. Al parecer los Cardona eran una familia que se dedicaba a la pesca de perlas.

[90] Los soldados de Vizcaíno llevaban los mismos sueldos que aquellos enviados a Acapulco, con la diferencia de que aquellos llevaban un adelanto de tres meses, probablemente porque el viaje era más largo. Uno de los capitanes era Alonso de Valencia. "Socorros a Salagua", México, 9 de octubre de 1615, AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, leg. 887.

[91] "Carta de Guadalcázar al rey", México, 28 de octubre de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 28.

[92] También habían llegado rumores de que se habían visto tres naos inglesas en el estrecho de Magallanes, así como otras once neerlandesas que pretendían establecer una fortificación en algún puerto del Océano Pacífico para impedir la contratación del Perú, Nueva España y Filipinas.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

que, en caso de necesitarse, serían apoyados por otros 100 conformados por los vecinos. Para todos ellos se enviarían mosquetes y arcabuces, y se mandaron fundir cuatro culebrinas de 100 quintales, de manera que tuvieran mayor alcance que las que traía el enemigo "para atajar los daños [que] se pueden seguir, así en la reputación como en los socorros de Filipinas y contratación de este reino". Se esperaba que estuvieran listas dos en el transcurso de tres meses y poco después el resto. Y, lo más relevante de todo: el virrey y la Audiencia acordaron que se construiría una nueva fortificación. Para financiarla se cobraría un 2% de avería en todas las mercancías que llegaran a Acapulco y 1% en la plata que llegase del Perú.[93] Se calculaba que así se recaudarían unos 8 000 pesos anuales. Pasados seis años, se reduciría a sólo el 1% en las mercancías, con lo que se mantendría permanentemente a 30 soldados y 10 artilleros. Sin embargo, por lo apremiante del asunto, inicialmente se tuvo que tomar prestado de la Real Hacienda para irlo pagando de la manera mencionada conforme se fuera recaudando. El encargado de la obra sería Adrián Boot.[94]

El 21 de octubre Guadalcázar se reunió con el prior y cónsules del Consulado de México —Clemente de Valdez, capitán Martín de Hormachea y Pedro de Birizuela— y, antes de comentarles acerca de los nuevos impuestos que se estaban planeando implementar, les explicó lo necesaria que era su ayuda, pues esperaba que los comerciantes sirvieran al rey como otras veces lo habían hecho en

[93] El permiso vigente de comercio entre Nueva España y Perú establecía que podían navegar anualmente, desde El Callao hasta Acapulco, dos navíos de 300 toneladas que podrían llevar, entre ambos, un máximo de 200 000 pesos en plata, con los que podían adquirir mercancías exclusivamente novohispanas. "Real cédula", San Lorenzo, 20 de junio de 1609, AGI, *Lima*, leg. 571, lib. 17, f. 20. Para más acerca de este tema, véase Serna, "La contratación intervirreinal..."

[94] "Carta de Guadalcázar al rey", México, 28 de octubre de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 28. En 1612 todavía no había completa satisfacción de las obras del desagüe llevadas a cabo por Enrico Martínez, por lo que se buscó a otro ingeniero. El elegido fue Adrián Boot, nativo de La Haya, que llegó a Nueva España en 1614. Menos de un año después ya se le estaba encargando la construcción de un fuerte que protegiera la tierra de las agresiones de sus connacionales. Sluiter, "The Fortification of Acapulco...", p. 76. Incluso él mismo se volvió sospechoso de herejía. Herlinda Ruiz Martínez, "Entre proyectos de ingeniería militar e Inquisición. Adrián Boot en Nueva España (1615-1640)", *Boletín del Archivo General de la Nación*, n. 7, 2021, p. 190-225.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ocasiones extraordinarias.[95] Entonces, aquellos convocaron a una junta especial para tratar del tema y se decidió que donarían 10 000 pesos para las obras de fortificación de lo procedido de unas mercancías que se estaban sacando de siete naos de la flota de 1614 que se habían perdido en el Cabo Catoche, las cuales se iban a repartir entre todos.[96] Ya con aquel dinero depositado en la caja real, fue el día 30 que el virrey expidió un auto en el que anunciaba que, a partir de ese día, se empezaría a cobrar el 2% de avería y el 1% en plata peruana.[97] Ello desató las quejas del Consulado pero, juntos, la Audiencia y el virrey decidieron proseguir adelante por la mucha importancia que tenía.[98]

Mientras esas negociaciones se daban en México, la armada de Spilbergen había estado algunos días sin vientos favorables. El 25 de octubre, cerca de Zacatula, divisó una embarcación de unas 200 toneladas que venía de las Californias —llamada *San Francisco*, cuyo dueño era Nicolás Cardona— y comenzó a perseguirla. Al día siguiente la encontraron anclada en la orilla del mar y enviaron cuatro botes armados a capturarla. Cuando sus tripulantes se percataron de que iban por ellos, cortaron los mástiles y doce personas escaparon hacia la costa. No obstante, otras 11 permanecieron a bordo intentando defenderse con mosquetes hasta que, rodeados, no les quedó más que rendirse. Entre los cautivos estaban el piloto Martín de Aguirre,[99] el sargento Pedro Álvarez Rosales y dos frailes francis-

[95] Mencionaba que en épocas del conde de Monterrey habían enviado soldados a su costa.

[96] "Memorial del Consulado para el virrey", México, 21-24 de octubre de 1615, AGN, *Indiferente virreinal*, leg. 5828, exp. 20.

[97] "Auto del virrey", México, 30 de octubre de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 33. Guadalcázar también propuso a Felipe III que se creara una armada de cuatro naos que estuviera permanentemente a la salida del estrecho de Magallanes de manera que destruyese inmediatamente a cualquiera que consiguiera cruzar. O bien, que esos mismos galeones corriesen un ciclo anual desde Perú hasta Nueva España en el que brindasen protección, tanto a las naves que iban de Panamá al Callao, como a las naos de Filipinas, acompañándolas 10 leguas más allá del Cabo San Lucas, las cuales, además, deberían ir siempre armadas. "Carta de Guadalcázar al rey", México, 28 de octubre de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 28.

[98] "Carta de la Audiencia al rey", México, 21 de enero de 1616, AGI, *México*, leg. 73, r. 8, n. 64.

[99] "Carta de Vizcaíno a Guadalcázar", Salagua, 12 de noviembre de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 31.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

canos, uno llamado Andrés de Montañés.[100] El navío no traía perlas pero sí unos cuantos muebles de poca valía, algunas provisiones y, sobre todo, armamento: cuatro cañones, dos morteros, armas, municiones y algunos garfios, por lo que parecía estar más equipado para la guerra que para la pesca.[101] Al día siguiente se decidió incorporarlo a la armada, para lo cual fue abordado por 18 neerlandeses y se le rebautizó como *Perel*, es decir, Perla. Su dueño estimó la pérdida en 30 000 pesos.[102]

Los prisioneros les recomendaron a los neerlandeses —quizá con picardía— dirigirse al puerto de Salagua pues, supuestamente, era un pueblo de indios en el que no vivían más que tres españoles, había un río de agua fresca, frutas y, a unas dos millas, unos pastizales ganaderos.[103] Vizcaíno se encontraba allí y el 8 de noviembre recibió una carta de Luis de Castro avisando que se había detectado que el enemigo iba en aquella dirección, por lo que comenzó a pre-

[100] Éste fue embarcado en el *Jäger* y, durante los siguientes días, entabló amistad con uno de los flamencos que iban a bordo, llamado Pedro de Letr, de 32 años y nacido en Amberes en el seno de una familia católica. Desde los 17 años se había vuelto marinero e incluso había llegado a navegar en la Carrera de Indias. En su primer viaje transatlántico se había embarcado con el maestre flamenco Cornieles y, después de hacer una parada en las Canarias, habían ido a llevar vino a La Habana para luego pasar a San Juan de Ulúa. Más tarde, había hecho dos viajes con un capitán llamado Vicente de Urrexti, el primero a San Juan de Ulúa y el segundo a Cartagena. Después había ido a Honduras con el capitán Juan de Monasterio. En todos había zarpado desde Sanlúcar de Barrameda. Después había vuelto a Amberes, donde se había casado y permanecido dos años. Aprovechando la Tregua, había buscado trabajo en Rotterdam y Ámsterdam, donde había encontrado a Spilbergen, quien le había ofrecido embarcarse en su escuadra diciendo que irían al Cabo de Buena Esperanza a intercambiar un socorro de soldados y bastimentos por unas especias que venían de las Molucas, por lo que, en menos de un año, estaría de vuelta en casa. No obstante, cuando llegaron a Brasil, se había dado cuenta que sus intenciones eran muy diferentes a como se las habían pintado. Por ello, le confesó a fray Montañés que desde hacía mucho tiempo tenía intenciones de desertar, pero no había encontrado la manera porque a los católicos no los dejaban bajar de los barcos. Ruiz, "Marinos flamencos...", p. 189-194.

[101] Todo esto indica que era la otra que había sido enviada a dar el aviso a los galeones de Manila, pues ambas eran perleras y de miembros de la familia Cardona.

[102] Spilbergen, "Voyage Round the World...", p. 109-110; Sluiter, "The Fortification of Acapulco...", p. 73; Gerhard, *Pirates of the Pacific...*, p. 117-118.

[103] Spilbergen, "Voyage Round the World...", p. 110-11; Gerhard, *Pirates of the Pacific...*, p. 118-119.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

parar una emboscada con los 200 hombres que tenía. La armada llegó dos días después y alcanzó a avistar el río y los árboles frutales, por lo que enviaron a tierra dos lanchas con hombres armados. Estos se dieron cuenta que la playa estaba llena de huellas, lo que levantó sus sospechas, por lo que decidieron regresar rápidamente a bordo. Entonces el almirante envió al sargento Álvarez[104] con una carta en donde expresaba su deseo de obtener pacíficamente algo de ganado y frutas pero, al no hallar a nadie, la colgó en la rama de un árbol.[105] La versión del almirante no dice más, pero la de Vizcaíno cuenta que no sólo bajó el sargento, sino también el piloto Aguirre. A este Vizcaíno lo envió a devolver la carta, mientras que al sargento lo convenció de quedarse a servir al rey a pesar de que había dado su palabra al almirante de que volvería a bordo.[106]

A la mañana siguiente —11 de noviembre—, Spilbergen envió siete lanchas con banderas blancas y 200 hombres armados a efectuar el desembarco —según Vizcaíno eran 400—. Éste tenía a sus hombres divididos en tres diferentes emboscadas, pero los neerlandeses eligieron otro paraje para desfilar, obligando al español a cambiar de estrategia de último momento. A las ocho de la mañana apareció con su gente ondeando un estandarte azul en señal de que no estaban dispuestos a negociar e inmediatamente cargaron contra el enemigo. Sorprendidos, los neerlandeses rompieron filas y retrocedieron, pero los oficiales animaron y reordenaron a sus hombres hasta que recuperaron el coraje y la batalla se prolongó por varias horas sin inclinarse la balanza hacia ninguno de los dos bandos, a pesar de que los neerlandeses contaban con una ventaja de la que no se percataron entre el humo y el ruido. Y es que ellos tenían superioridad armamentística por contar con mosquetes, mientras que los hispanos llevaban escopetas de piedra.[107]

[104] Él era cojo. Carta de Vizcaíno a Guadalcázar, Salagua, 12 de noviembre de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 31.

[105] Spilbergen, "Voyage Round the World...", p. 110-111; Gerhard, *Pirates of the Pacific...*, p. 118-119.

[106] "Carta de Vizcaíno a Guadalcázar", Salagua, 12 de noviembre de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 31.

[107] Spilbergen, "Voyage Round the World...", p. 110-111. Carta de Vizcaíno a Guadalcázar, Salagua, 12 de noviembre de 1615, AGI, *México*, Leg. 28, n. 31.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Fue alrededor de las dos de la tarde que uno de los dos bandos consiguió algo que supo a victoria, pero las versiones difieren en cuanto a cuál fue. La de Spilbergen indica que sus soldados hicieron retroceder a los defensores, los cuales huyeron hacia la selva. No obstante, no los persiguieron por falta de pólvora y por temor a una segunda emboscada dentro de la maleza, por lo que decidieron volver a las lanchas. La de Vizcaíno es justamente al contrario, pues dice que los pechelingues huyeron hacia la playa y que, si no los persiguieron fue también por falta de pólvora y municiones, y por temor a ser presas de la artillería de los barcos, además de que sus hombres se encontraban muy cansados y necesitados de refresco, por lo que prefirió volver a su puesto. Ahora bien, en cuanto a las bajas, el neerlandés dice que tuvieron sólo dos muertos y siete heridos, mientras que hirieron y mataron a varios enemigos, entre ellos un capitán. Por otro lado, el español contabilizó tres heridos y cuatro muertos de su bando, mientras que afirmaba que el enemigo había sufrido "mucha cantidad de degollados y heridos de manera [...] que todo el camino que tomaron estaba bañado en sangre".[108]

Durante la tarde, Vizcaíno procedió a dar santa sepultura a sus caídos para luego meterse una legua tierra adentro y reformar a su gente de manera que estuviera lista para efectuar un nuevo asalto la madrugada siguiente —a pesar de que le preocupaba que sólo le había quedado un barril de pólvora y un cajón de municiones— o, en su defecto, iniciar el camino por tierra hacia el puerto de la Navidad. Y efectivamente, la armada se hizo a la vela esa misma tarde. Cuando al día siguiente Vizcaíno volvió a la playa, halló en la arena las trazas de haberse arrastrado varios cuerpos. También había siete cadáveres con tal pestilencia que nadie se quería acercar, entre ellos uno con gran copete que aparentaba ser muy gentil hombre, por lo que probablemente era capitán. Vizcaíno dedicó aquella tarde a escribir su versión al virrey. En ella sostenía que los pechelingues eran

> gente ruin, que con las armas que ellos traían, si yo las tuviera, y soldados diestros y pagados, no volviera ninguno a bordo, mas al fin hice

[108] "Carta de Vizcaíno a Guadalcázar", Salagua, 12 de noviembre de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 31; Spilbergen, "Voyage Round the World...", p. 110-111.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> [...] mi deber y he cumplido mi palabra, y en conformidad de lo que prometí, envío a VE estas orejas de uno de los holandeses muertos. Otras quitaron mis soldados, que a su tiempo presentarán a VE con algunas armas que asimismo quitaron en la batalla...

También elogió la manera en que sus soldados habían servido en el campo de batalla, a pesar de no ser disciplinados en la guerra, a quienes esperaba que el virrey recompensase.[109] Y afirmaba que, con aquella experiencia, habían perdido el miedo. También había enviado a pedir al presidente de Guadalajara refuerzos y suministros.[110]

Mientras tanto, la armada se había ido navegando con dirección a Santiago para buscar provisiones, a donde llegaron el día 13. Fue entonces que a Joseph de la Hay —uno de los flamencos católicos embarcados en la *Morghen-sterre*— le llegó la oportunidad que tanto tiempo llevaba esperando, pues el contramaestre le ordenó bajar a pescar.[111] Aquel no lo pensó dos veces y, junto con otro compañero, se escabulleron separadamente entre la maleza tomando rumbos separados. Ya en el monte, se encontró un indio y a señas le pidió que lo llevase a donde hubiere españoles. Luego se encontraron a un negro de Colima llamado Manuel, que era uno de los centinelas que estaban apostados en el perímetro y, por creer que era un espía, lo prendieron y llevaron hasta el general Vizcaíno, quien ordenaría que se le efectuara un interrogatorio bajo su supervisión.[112]

Por conocer su lengua, fungieron como traductores Bernardo Marcos y Felipe de Fuentes. Para intimidarlo colgaron un mecate y

[109] Entre ellos su hijo, Juan Vizcaíno, el cual había fungido como uno de los capitanes. También un criado del virrey, conocido como "Lorenzo el Mudo", al cual había visto personalmente derribar un holandés. Hacía mención del sargento Rosales y del alférez Diego de Orduña, el cual llevaría aquella carta al virrey y le haría el relato personalmente. Incluso se mostraba muy agradecido con el franciscano Pedro de Zea, guardián de los pueblos circunvecinos, el cual había consolado espiritualmente a todos los soldados.

[110] "Carta de Vizcaíno a Guadalcázar", Salagua, 12 de noviembre de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 31.

[111] Ésta era la primera vez que se le permitía bajar de su embarcación y probablemente se debió a las bajas de la armada.

[112] "Carta de Vizcaíno a Guadalcázar", Salagua, 12 de noviembre de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 31; Ruiz, "Marinos flamencos...", p. 184-188.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

se le advirtió que, si se descubría que mentía, se le daría garrote. El declarante dijo ser de 24 años de edad, natural de Gante, donde había sido bautizado, por lo que profesaba la fe católica y sabía muy bien las oraciones en flamenco, además de que se declaraba vasallo del príncipe cardenal.[113] Indicó que se embarcó voluntariamente en la escuadra pero que nunca se le dijo que iban a las Indias a robar ni a hacer mal a nadie, sino que algunos de sus parientes lo habían engañado diciéndole que iban a comerciar y volverían a su tierra muy ricos. Por ello había huido del maltrato de aquellos herejes y rogaba por su vida. Consecuentemente, se mostró muy colaborativo con sus captores y explicó cómo estaba conformada la armada, sus objetivos —los cuales había descubierto en el transcurso del viaje— y el relato de su travesía. También declaró que, en la batalla de Salagua habían creído enfrentarse a más de 1 000 defensores por lo que muchos habían retrocedido después de acumular numerosos heridos y más de 15 muertos. De hecho, él había visto llegar a su capitán malherido, el cual había fallecido al día siguiente; y su sargento mayor se encontraba agonizando. Agregó que los españoles ya no tenían qué temer de los neerlandeses porque habían quedado muy sorprendidos de la batalla, aunque Spilbergen estaba furioso con el sargento Álvarez por haber escapado y, si lo llegaba a encontrar, lo haría arrepentirse. Por último, dijo no saber si la armada volvería a Acapulco en caso de no dar con los galeones de Manila en Cabo San Lucas, pues en cada puerto al que llegaban, el almirante abría un sobre cerrado y convocaba a Consejo para decidir cómo proceder.[114] Al día siguiente se hallaron otros seis fugitivos, dos de ellos irlandeses, los cuales llevaban grandes copetes y las orejas perforadas. Aquellos dijeron que faltaban otros cuatro, para lo cual se envió gente a buscarlos.[115]

[113] Alberto de Austria, en ese entonces gobernador de los Países Bajos junto a su esposa, Isabel Clara Eugenia.

[114] También dijo que el que los guiaba era Juan Guisver, natural de Bolduque, nacido católico pero convertido a protestante. Era piloto y cosmógrafo, e iba trazando mapas de todos los lugares por donde pasaban.

[115] "Carta de Vizcaíno a Guadalcázar", Salagua, 12 de noviembre de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 31.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

La armada desembarcó en Navidad el día 17 y, después de cerciorarse que no había enemigos en la costa, pudieron llenar todos los cascos de agua. Mientras los marinos se encargaban de conseguir madera, Spilbergen envió al fraile más joven que traían por prisionero[116] a unas chozas indígenas que estaban en la cercanía para pedir alimentos. Él se quedó aquella noche con los nativos y volvió al día siguiente acompañado por dos de ellos, con algunas aves y diversos tipos de frutos, prometiendo traer más si le daban un día extra, lo cual cumplió. También informó que no había un solo español por esos lares pero que la gente de Vizcaíno había pasado por allí buscándolos. De tal manera, con la tranquilidad de haber obtenido todo lo que necesitaban y no hallar hostilidades, los días de descanso en aquella hermosa bahía sirvieron para recuperar el ánimo de los hombres.[117] Incluso dejaron libre a Montañés, lo que motivó a Pedro de Letr a huir una vez por todas, sabiendo que intercedería por él. Cuando cayó la noche, se aventó al agua y nadó hacia la orilla entre disparos de mosquete que, para su fortuna, no acertaron. Una vez en tierra buscó al fraile hasta que lo encontró y se fue con él por el camino que llevaba a Guadalajara. Al día siguiente se toparon con seis arcabuceros que lo llevaron con Vizcaíno, a quien pidió misericordia y expresó su voluntad de declarar ante el Santo Oficio.[118]

El día 20 la armada se hizo a la vela con dirección al Cabo Corrientes, por donde pasaron el día 24.[119] Al día siguiente se reunió el Consejo y se generó una gran polémica pues unos abogaban por ir al Cabo San Lucas a esperar a los galeones de Manila y otros consideraban que aquello retrasaría mucho su objetivo final, además de que podría ser un esfuerzo inútil, pues probablemente ya habrían sido alertados. El debate duró un día más y finalmente se decidió que era momento de dejar las Indias Occidentales y cruzar el titánico Océano Pacífico hacia las Orientales, más precisamente, hacia

[116] Parece ser que éste era Andrés Montañés.

[117] Spilbergen, "Voyage Round the World…", p. 112-13; Gerhard, *Pirates of the Pacific…*, p. 120-121.

[118] Ruiz, "Marinos flamencos…", p. 189-194.

[119] Ese mismo día ya se puede ver al corregidor de México de vuelta en las sesiones del Cabildo después de su jornada en Acapulco. Acta del Cabildo de México, 24 de noviembre de 1615, en Orozco y Espinosa, *Actas del Cabildo…*, v. XVIII, p. 227.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

las Islas de los Ladrones.[120] Fue así que la armada de Spilbergen dejó el horizonte novohispano para nunca más volver.

Una vez que se fue la Armada

Por esos mismos días también se debatía en México acerca de la fortificación que se pretendía construir en Acapulco. Guadalcázar se inclinaba por un reducto pequeño cuya construcción fuera breve y barata. Por otro lado, a Boot le parecía insuficiente y, el 3 de diciembre,[121] respondió contradiciendo punto por punto los planteamientos del virrey e insistiendo en la conveniencia de su propuesta, la cual sería más grande, efectiva y con un costo solamente un poco mayor, la cual estimaba que podría ser terminada para abril si no le faltaba la mano de obra que se le había prometido. Al día siguiente, el ingeniero se reunió con el capitán y sargento mayor de Acapulco —don Diego Manjarrez de Villavicencio—,[122] los oficiales reales y otras personas versadas[123] a quienes presentó su propuesta. Ésta planteaba la construcción de cinco caballeros con un espacio central de 60 varas de largo y 40 de ancho donde podrían alojarse 60 soldados y, cuando hubiesen incursiones enemigas, también podrían resguardarse allí la Real Hacienda, las mercancías de los comerciantes y los habitantes del puerto con sus haciendas. La junta la aprobó unánimemente con un presupuesto estimado de 100 000 pesos. Para ello, ya tenían a 600 indios trabajando en la nivelación de El Morro

[120] Spilbergen, "Voyage Round the World…", p. 112-113; Gerhard, *Pirates of the Pacific…*, p. 120-121.

[121] Este día, la armada de Spilbergen llegó a unas islas que dejaron a todos muy sorprendidos, pues no esperaban encontrarlas allí. Se trataba de San Benedicto y Socorro —las Revillagigedo—. Al día siguiente creyeron ver una embarcación y se emocionaron al pensar que podría ser la Nao de China pero, al acercarse, se percataron que era simplemente una roca a la mitad del océano. Spilbergen, "Voyage Round the World…", p. 112-13.

[122] No sabemos la razón del cambio, pero para este momento ya no era Gregorio de Porras sino el mencionado, el cual ostentaba el puesto de sargento de la Nueva España, capitán y alcalde mayor de Acapulco, como lo confirman varios documentos localizados en AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, leg. 887.

[123] Alonso de Funes, Alonso Pardo, Luis Pérez de Lacida, Alonso Esteban Peguero, Andrés de Gálvez Barnuevo, José de los Reyes y Pedro Olea.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

para que la obra pudiera comenzar a principios de 1616.[124] Mientras se construía el fuerte, a todos les parecía que el puerto estaba suficientemente bien defendido con las once piezas de bronce colocadas en El Morro y las dos que estaban en lo bajo. Por ello, enviaron al alférez Vivero[125]—el cual tenía experiencia en fortificaciones— a México para que le presentara la planta al virrey y lo convenciera de que no se debía reparar en el gasto de algo tan importante para la reputación del rey, además de que, con su construcción cesarían los grandes e inútiles gastos que se hacían cada vez que se tenían nuevas de enemigos.[126]

Y es que todo indicaba que las incursiones a la bahía estaban por convertirse en algo cotidiano. Además de la planta del fuerte, por esas mismas fechas deben haber llegado a México las declaraciones que habían hecho los otros siete prisioneros prendidos en Salagua. La principal pregunta que se les hizo fue si la armada regresaría a Acapulco en caso de que no hallara a las naos de Filipinas en Cabo San Lucas. Tres declararon muy seguros que sí volvería pues era abiertamente sabido. Los otros cuatro dijeron no estar seguros porque aquellas decisiones no les correspondían.[127] Pero lo cierto es que ninguno lo negó, lo cual, por supuesto, dejaba con gran pendiente a las autoridades novohispanas que tenían la presión de trabajar contra reloj. Un punto en el que todos los interrogados coincidieron fue que, cuando la armada había pasado por el puerto inglés de Plymouth, se decía públicamente que se estaban aprestando tres galeones y dos pataches para cruzar el estrecho de Magallanes y tomar Lima. El general sería el hijo de Francis Drake, el cual quería vengar a su padre por haber estado preso allí, para posteriormente navegar hasta Acapulco, tomar el puerto y las naos de China.[128]

[124] Esto sería lo que más trabajo y costo tendría por las grandes piedras que se tenían que quitar.

[125] Muy probablemente era familiar de Rodrigo de Vivero.

[126] Calderón, *Historia de las fortificaciones...*, p. 226-227.

[127] Guillermo Yantze dijo que él "no se metía en más de su oficio, limpiar su mosquete y ejercitarlo..."

[128] Más allá, resultan interesantes las historias personales de cada preso. Si bien en un inicio se había dicho que había dos irlandeses, en las declaraciones no aparecen. Pedro de Letr y Pedro de Hamelis —en otras fuentes aparece como Pedro Ambs— declararon ser naturales de Amberes y vasallos del príncipe cardenal. Su

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Guadalcázar escribió sobre ello al príncipe de Esquilache para que estuviera prevenido,[129] además de que se convenció de que se tenía que construir el fuerte propuesto por Boot y dio su aprobación. Como

motivo por haberse embarcado en la armada fue que les habían dicho que iban a ir al Cabo de Buena Esperanza a recibir un cargamento de especias que venía de las Molucas y a comerciar amigablemente. Parecido ocurrió con los mosqueteros Simón Cesar y Rosin Escan —en otras fuentes aparece como Roselo Scaña—, a los cuales se les había asegurado que iban a poblar la India por cinco años durante los cuales cosecharían grandes riquezas por medio del comercio. El primero era natural de Malinas y vasallo del príncipe cardenal. El segundo había nacido en París, pero desde antes de cumplir su primer año de vida, sus padres se lo habían llevado a vivir a Guart —probablemente Warten—. Aun así, se consideraba a sí mismo vasallo de Luis XIII. Los cuatro habían desertado para escapar de los herejes pues se declaraban católicos.

Por otro lado, a los que no eran católicos no se les pedía el juramento acostumbrado, sino que se les amenazaba con castigarlos a la usanza de guerra si mentían. Tal es el caso de los tres mosqueteros Armian Yanz, Miraboy y Guillermo Yantze, los tres declarados calvinistas y vasallos del estatúder Mauricio de Nassau. El primero, natural de La Haya, simplemente pidió ser bautizado y convertirse en vasallo de Felipe III, asegurando que no lo pedía por miedo, sino por voluntad y salvación. El caso del segundo es más ilustrativo: natural de Utrecht, desde niño se le había enseñado que robar y matar entre prójimos era pecado, pero no si se hacía en contra de españoles y católicos. Y a pesar de que en su infancia había llegado a conocer a un católico que lo había intentado guiar por el camino del bien y le había parecido bueno, no había alcanzado a comprender el mensaje por ser tan mozo. Sin embargo, durante el largo viaje de la armada había visto las atrocidades de las que eran capaces los de su secta y había sido iluminado por Dios, por lo que había escapado para pedir el bautismo. El tercero era natural de un pueblo llamado Reyne —no he podido deducir a qué pueblo podría referirse— y confesó haber robado y quemado, pero que llevaba muchos días arrepentido en los que había renegado de la ley de Calvino porque Dios había entrado en su corazón, por lo que anhelaba ser bautizado y quedarse en tierras católicas. "Declaraciones que se tomaron a los enemigos capturados en Salagua", Zacatula, 29 de noviembre-1 de diciembre de 1615, AGI, *México*, leg. 28, n. 33.

[129] "Carta de Guadalcázar al rey", México, 25 de enero de 1616, AGI, *México*, leg. 28, n. 33. Aquellos temores parecían confirmarse pues, el 9 de enero, el virrey del Perú le enviaba una carta indicando que habían desembocado unas naos en el estrecho. "Carta de Esquilache a Guadalcázar", Callao, 9 de enero de 1616, AGI, México, leg. 28, n. 37. No obstante, todo indica que aquellos navíos no eran la supuesta armada inglesa, sino que era la escuadra de Jacob Le Maire, la cual encontró y bautizó el cabo de Hornos el 24 de enero. Manuel Lucena Salmoral, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 128-129. Fuere como fuere, Esquilache también mandaría a construir las primeras fortalezas del Callao y ordenaría la creación de una fuerza permanente en ellas, por lo que destinaría una cantidad de recursos mucho mayor a la defensa del virreinato

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

supervisor de la obra, nombró al contador Gaspar Bello de Acuña.[130] Para alivio de todos y como presente en dos fechas icónicas, en Nochebuena entró en el puerto de Acapulco la almiranta[131] de Filipinas y el primer día de 1616 la capitana, ambas sanas y salvas por no haberse encontrado a la armada de Spilbergen.[132] No obstante, el temor seguía latente y se mantuvieron los 300 hombres que estaban en el presidio. El virrey externó su preocupación al rey en una carta de 25 de enero.[133] En ella informó que se habían fundido algunas piezas de artillería y adjuntó la planta del fuerte, señalando que se iba construyendo rápidamente a pesar de las grandes dificultades que estaba implicando el cruce de material por el río Mezcala para llevarlo al puerto. Agregaba que, si el ingeniero la terminaba en el tiempo prometido, se excusarían muchos gastos y pérdida de gente como la que había habido por el mal temple del puerto y por no contar con alojamiento.[134]

de lo que lo había hecho su antecesor. Pérez-Mallaína y Torres, *La Armada del Mar del Sur*, p. 211-221.

[130] Sluiter, "The Fortification of Acapulco...", p. 69-70.

[131] Ésta era una carabela de la armada de Ruy González de Sequeira que se había enviado desde España a las Filipinas como socorro a Juan de Silva en 1613. Para este tema, véase Domingo de Guzmán Centenero de Arce, "La política asiática de Felipe III: los intereses cruzados de los socorros a Filipinas (1610-1624)", *Historia*, Santiago de Chile, v. LII, n. 2, 2019, p. 409-438.

[132] Algunos soldados mostraron gran compromiso, como es el caso del alférez Antonio de Saavedra, el cual tenía licencia para dejar el servicio a mediados de diciembre pero había optado por quedarse hasta que llegaran las naos de Filipinas. "Certificación", Acapulco, 2 de enero de 1616, AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, leg. 887.

[133] "Carta de Guadalcázar al rey", México, 25 de enero de 1616, AGI, *México*, leg. 28, n. 33. La armada de Spilbergen había arribado a las Islas de los Ladrones dos días antes. Spilbergen, "Voyage Round the World...", p. 113-164.

[134] Calderón, *Historia de las fortificaciones...*, p. 227-228; Sluiter, "The Fortification of Acapulco...", p. 76; Gallegos, "La producción de artillería...", p. 47. Las numerosas licencias otorgadas a soldados para irse a curar a México de enfermedades son reveladoras de los estragos que el clima del puerto ocasionaba. Véase diversas licencias, Acapulco, AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, leg. 887.

En 1616, aunque sin lugar ni fecha exacta, se expide la cédula en la que agradece a Guadalcázar el cuidado que puso ante el enemigo para evitar que hiciera daños como los que hizo en el Perú y por haber enviado aviso a las naos de Filipinas de enmararse 40 leguas de los cabos para no ser halladas, y el aviso que se envió a Juan de Silva. Se aceptan las medidas y arbitrios para la fortificación de Acapulco. Y va a consultar lo que propone de la armada que esté a la salida del estrecho. Agradece también al Consulado por los 10 000 pesos que prestó. "Real cédula", 1616, AGI, *México*, leg. 28, n. 28.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Fueron diversas las figuras y regiones del reino que se involucraron en la defensa de Acapulco. Por ejemplo, a Pedro de Zúñiga Sobaco —vecino de Puebla y encargado de proveer a las flotas y armadas reales que llegaban a Veracruz— se le pidió que enviara provisiones a Acapulco, para lo cual desembolsó 5 220 pesos que la Real Hacienda le quedó a deber por gastos de guerra.[135] Y es que, como mostramos, a su vez, la Real Hacienda estaba haciendo préstamos para la construcción del fuerte que se le tendrían que pagar conforme se fuera recaudando el dinero de los arbitrios que se habían impuesto.[136] Otra cuestión fue la paga de los soldados. Como indicamos, desde octubre se les habían adelantado dos meses de sueldo, pero después ya no se les había vuelto a pagar un solo real.[137] De ello se quejó Vizcaíno ante Guadalcázar y, a fines de marzo, éste mandó que se les pagara lo que se les debía a los que habían servido en Salagua. Luego ocurrió lo mismo con los de Acapulco, pues desde abril encontramos una cascada de solicitudes de pagos.[138]

[135] "Contrato con Pedro de Zúñiga Sobaco", 5 de febrero de 1616, AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, leg. 887. El 9 de febrero zarpó de Manila la armada de Juan de Silva con dirección a las Molucas, estaba conformada por diez galeones, dos pataches, cuatro galeras y cinco mil hombres. Por su parte, la de Spilbergen llegó a Luzón el 19 y el 7 de marzo envió cartas a Manila ofreciendo el intercambio de prisioneros y se acordó que, si al día siguiente no recibían respuesta, se harían a la vela hacia las Molucas para ayudar a sus compatriotas, como ocurrió. Mientras tanto, Silva se quedó en el estrecho de Malaca esperando a los galeones que venían de Goa para apoyarlo pero estos habían sido destruidos y con la espera perdió el factor sorpresa, además de que él y muchos de sus hombres enfermaron por el ambiente insalubre del lugar. La armada de Spilbergen llegó a Terrenate el 29 de marzo. Spilbergen, "Voyage Round the World...", p. 113-64; Murteira, "Filipinas y las guerras luso-neerlandesas...", p. 246.

[136] El 24 de marzo se manda al tesorero Alonso de Santoyo que envíe 12 000 pesos al puerto y otros 6 000 en un documento aparte; luego, el 28 de junio, otros 6 000 y 4 000 en un documento aparte; el 17 de agosto, 10 000; el 23 del mismo mes, 16 000; el 16 de noviembre, 12 000; el 12 de enero de 1617 otros 8 000 y 6 000 en un documento aparte; el 4 de marzo, 20 000 y otros 10 000 en un documento aparte. "Envíos de dinero", México, AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, leg. 887.

[137] Lo mismo ocurrió con los que había patrocinado el marqués del Valle, los cuales habían recibido su paga hasta el 5 de enero. Después, en teoría, les debería haber pagado la Real Hacienda, pero no ocurrió así. Finalmente fueron despedidos el 20 de marzo pero sí recibieron lo que se les debía.

[138] "Diversas solicitudes de pago", AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, leg. 887.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

En cuanto a los ocho prisioneros que se habían tomado en Salagua, estos habían sido trasladados a México. Los cinco que se habían declarado católicos[139] le pidieron a fray Montañés que actuara como su representante ante la Inquisición para que fueran examinados y admitidos en la fe católica, y absueltos de cualquier excomunión o apostasía pues sostenían que se habían embarcado en la armada a base de engaños y habían desertado porque su experiencia realmente había sido muy pesada para sus almas y consciencias.[140] De tal suerte, entre el 11 y el 15 de abril fueron examinados por el inquisidor licenciado Gutierre Bernardo de Quiroz. Desafortunadamente sólo contamos con los interrogatorios de Hay y Letr. Ambos confirmaron los datos elementales que ya habían manifestado en sus primeros interrogatorios en Salagua y Zacatula, pero esta vez fueron inquiridos mucho más allá en su historia personal y familiar.[141]

Hay[142] afirmó que siempre había viajado con católicos y, como Spilbergen era natural de Amberes, había pensado que lo era, además de que se le había dicho que iban al Cabo de Buena Esperanza a comerciar aprovechando la Tregua, por lo que había aceptado embarcarse en la *Morghen-sterre* por un salario de ocho florines al

[139] Joseph de la Hay, Pedro de Letr, Pedro Ambs, Simón Cesar y Roselo Scaña.

[140] Cabe destacar que una de las cláusulas de la Tregua establecía que los neerlandeses y flamencos que se encontraran en posesiones de Felipe III podrían profesar la religión en la que habían sido educados sin ser castigados, incluso podrían llegar a regularizar su situación migratoria a través de la religión. Ruiz, "Marinos flamencos...", p. 177, 180, 183-84. Como bien sabemos, para pasar a las Indias se necesitaba licencia de la Casa de la Contratación, con todas las restricciones que ésta imponía a los no castellanos. De tal suerte, los tres que se habían declarado calvinistas podrían haberse amparado en aquella cláusula pues, si bien habían nacido y crecido bajo su secta, ahora —supuestamente—, anhelaban convertirse al catolicismo. Sin embargo, no hemos encontrado documentación respecto a sus casos y es interesante el hecho de que fueron excluidos de la petición de los otros cinco. Es posible que se los procesara de diferente manera, aunque también podemos teorizar que podría haberse dado una ruptura entre los presos pues, quizá, los que sí habían nacido católicos, recelaban de la convicción de los que, después de todo, eran herejes, y no querían ser confundidos con ellos ni que se los juzgara con la misma vara.

[141] Bartolomé Fermín actuó como intérprete y ambos demostraron saber el Credo, el Padrenuestro, el Avemaría y la Salve Regina.

[142] Relató su vida, la tutela que recibió por parte de un jesuita y los oficios que había ocupado antes de convertirse en marinero.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

mes.[143] Sin embargo, después de ver los acontecimientos ocurridos en Brasil, los católicos se habían amotinado pero habían sido reprimidos y divididos, además de que no se les permitía bajar de las embarcaciones en ningún punto justamente por temor a que desertaran. Incluso aseguraba que en la *Morghen-sterre* había unas 40 personas que ansiaban hacerlo, y unas 150 en toda la armada. Para este punto, suponía que aquella ya debía estar en Asia y confirmaba la inminente llegada de una inglesa —esta vez de 17 navíos—, aunque decía desconocer quién sería el general. Finalmente, pedía ser aceptado en las iglesias y actos católicos para poder profesar su fe.[144]

Por su parte, Letr también confirmó ser católico como todos los de su ciudad —Amberes—, por lo que había pensado que Spilbergen lo era.[145] También había conocido muchos católicos que se habían embarcado en la armada pues, como estaba la Tregua, sabían que había libertad de credo.[146] Dijo que la armada ya debía estar en las Islas de los Ladrones, donde planeaban crear alianzas con los indios para combatir a los españoles, pero que no sabía mucho más porque esa era información reservada del almirante y su Consejo. Igualmente, confirmó lo de la armada inglesa.[147] Finalmente, a pesar

[143] Equivalentes a 3.5 pesos. Si lo comparamos con los sueldos que llevaban soldados novohispanos en Acapulco, viene a ser muy poco pero, ciertamente, los datos que hemos proporcionado eran de oficiales, no de soldados rasos.

[144] Ruiz, "Marinos flamencos...", p. 184-188.

[145] Incluso decía que, en Amberes, a quien no era católico se lo echaba de la ciudad y, como prueba de su fe, mencionó que su expediente lo tendría el obispo de ella. También mencionó a tres personas que había conocido en sus viajes a las Indias y que podían dar testimonio de su credo: el capitán Vicente de Urrexti, que para ese momento debía encontrarse en San Juan de Ulúa; el capitán Juan de Monasterio, que se decía que este año había pasado también por San Juan de Ulúa pero se había ido para Honduras; y un marinero que se encontraba preso en la cárcel de corte de México de apellido Espinoza.

[146] Y, efectivamente, en los 22 meses que había estado a bordo, jamás se le había obligado a profesar el calvinismo, a pesar de que, inevitablemente, había presenciado sus misas y cantos. Pero él siempre había portado sus libros e imágenes católicas hasta que, ya en suelo novohispano —cerca de Salagua—, le habían sido hurtados —sospechaba que el ladrón había sido un tal Miguel Jerónimo que trabajaba en la calle de plateros de México—. No obstante, hasta aquel día conservaba su *agnus dei* en el cuello, como mostró a los inquisidores.

[147] Ruiz, "Marinos flamencos...", p. 189-194. Cuatro días después de que finalizaron estos interrogatorios —19 de abril—, murió Juan de Silva en Malaca sin

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

de demostrar su catolicismo y su animadversión a las acciones de Spilbergen, no dejaron de despertar sospechas y Guadalcázar y la Audiencia decidieron enviar a los ocho presos a la Casa de la Contratación en la flota de Martín de Vallecilla que partió en mayo porque "no teniendo noticia del estado en que está la guerra con las islas, es más seguro camino enviarlos".[148]

El 9 de mayo, el contador Bello escribió al virrey acerca del progreso de la obra del fuerte de San Diego y sus cinco bastiones bautizados "Rey", "Príncipe", "Duque", "Marqués" y "Guadalcázar".[149] Aquel lo reputó como un hermoso triunfo de la arquitectura militar.[150] También halagó el método de "encabalgamiento"[151] implementado por Diego de Écija para la fundición de artillería e indicó que ya se habían fabricado y probado tres culebrinas —cañones medianos— y se estaba a la espera de una cuarta. Sus nombres serían los de los cuatro evangelistas: San Lucas, San Juan, San Mateo y San Marcos.[152] Concluía el reporte diciendo:

> SM, y VE en su nombre, tendrá tan defendido este puerto que ningún enemigo, por mucha fuerza que traiga, le pueda entrar ni ofender, y solo tiene [...] de defecto no estar en parte donde todo el mundo la vea, porque verdaderamente es obra digna del grande ánimo de VE y del celo que tiene de servir a SM. Y no sé que en seis meses ni en mucho más, romanos ni antiguos hayan podido acabar obra que equipare a la grandeza de esta, siendo cierto y certificando a VE que, en dos meses que he estado en este puerto, habiéndose hecho en este tiempo y

haber hecho nada contra los neerlandeses. Emma Helen Blair y James Alexander Robertson, *The Philippine Islands, 1493-1898*, 1905; Borschberg, "Security, VOC Penetration and Luso-Spanish Cooperation...".

[148] "Carta de Guadalcázar al rey", México, 25 de mayo de 1616, AGI, *México*, leg. 28, n. 37.

[149] Lógicamente, hacían alusión a Felipe III, el futuro Felipe IV, el duque de Lerma, y al propio virrey. Los primeros tres caballeros mencionados eran los correspondientes a la banda de tierra, el otro par los de la banda de mar.

[150] Sluiter, "The Fortification of Acapulco...", p. 69-70; Calderón, *Historia de las fortificaciones...*, p. 228.

[151] Éste constaba de bases de hierro y madera que habían sido fabricadas por artesanos locales pardos y mulatos.

[152] Aquellas armas tenían unas medidas muy cercanas a las especificadas en las ordenanzas de 1609. Gallegos, "La producción de artillería...", p. 48-49, 53-54.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> puesto todo esto en el estado que tiene, no ha muerto más que un indio fundidor de Azcapotzalco, [...] porque he ido y voy con particular atención a esto por tenerla por la principal parte y más considerable, habiendo sido todos pagados y satisfechos sin que a ellos ni a ninguno de los que trabajan se les deba un real de lo que han servido.[153]

Poco después de recibir aquel reporte, a Guadalcázar también llegó la carta del virrey del Perú —escrita el 9 de enero— en la que informaba que —se decía— los enemigos habían tomado la fuerza de Río de Janeiro y robado su artillería, y que se iban acercando al estrecho de Magallanes. Y a pesar de que Esquilache apuntaba que en realidad no se sabía con certeza la veracidad de aquello, como medida preventiva, Guadalcázar utilizó la táctica de "tierra quemada" mandando arrasar las casas que había en Huatulco y congregando a los indios tres leguas tierra adentro, de manera que el único punto que el enemigo pudiera saquear fuera Acapulco, el cual ya estaba listo para ejercer una formidable defensa. También mandó colocar gente en puntos estratégicos de la costa que pudieran emboscar a los invasores si bajaban a hacer leña.[154]

[153] AGI, *México*, leg. 28, s.n., citado en Sluiter, "The Fortification of Acapulco...", p. 80.

[154] "Carta de Guadalcázar al rey", México, 25 de mayo de 1616, AGI, *México*, leg. 28, n. 37. Probablemente ese fue el tiro de gracia para un puerto en decadencia que era más bien un lugar de paso y, sobre todo, un enclave del contrabando. Por lo mismo, quizá las medidas tomadas no fueron tan dramáticas para sus habitantes como pudiera sonar. A partir de entonces, las pocas veces que se haría referencia a Huatulco durante el resto del siglo sería en términos muy desfavorables. Nahui Ollin Vázquez Mendoza, *Pueblo a orilla del Mar. Huatulco en el siglo XVI (1522-1616)*, Oaxaca, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2012, p. 248-250. El provincial del convento de Tehuantepec y comisario del Santo Oficio en dicha provincia, escribía a sus superiores que quedaban enarboladas banderas y la gente lista por si se aparecía el enemigo, para lo cual pedía permiso de llevar vara como los militares. "Carta de fray Mateo de Porras a destinatario desconocido", Tehuantepec, 25 de mayo de 1616, AGN, *Inquisición*, v. 312, exp. 12. La armada de Silva volvió a Manila el 1 de junio con enormes bajas causadas por enfermedades y sin haber librado ni un solo combate. Blair y Robertson, *The Philippine Islands...* Ese mismo día llegó la de Spilbergen a las costas de Malasia y se fue reuniendo con más embarcaciones neerlandesas, llegando a sumar 17. Allí estuvieron aguardando unos meses hasta que, a fines de septiembre, recibieron las noticias del fiasco de la armada española. Spilbergen, "Voyage Round the World...", p. 113-64.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Para septiembre ya se habían fabricado otras dos culebrinas —bautizadas como San Nicolás y Santiago—, por lo que sumaban seis de calidad óptima. Gracias a los servicios de Écija, y por haber mostrado mayor pericia, el virrey removió a Alonso de Arias y lo nombró primer fundidor. Además, con ello reduciría los gastos de la Real Hacienda pues había aceptado un sueldo de 500 pesos anuales, mientras que Arias había solicitado el doble. Así, Guadalcázar le garantizaba a Felipe III que no tendría armas tan buenas como esas en ningún otro fuerte de sus reinos.[155] El 30 de octubre Bello informaba que la obra del fuerte todavía no estaba conclusa porque un terremoto había dañado algunas de sus estructuras, por lo que estimaba que podría concluirse para inicios de 1617.[156]

Y así fue pues, cuando el arzobispo Juan Pérez de la Serna visitó el puerto en enero, ya estaba prácticamente terminado y, en su presencia, se hizo una prueba de artillería en la que se demostró que las balas llegaban hasta una peña conocida como El Grifo. Con reserva de que faltaban unos cuantos detalles, Boot entregó su reporte final el 4 de febrero. En él expuso que la obra había sido hecha en el mejor sitio posible para la defensa de la bahía por donde se entraba al puerto, la playa grande y el lugar donde hacían aguada las naos de Filipinas, además de que estaba a la altura ideal para tener una ventaja sobre los navíos. Su construcción había representado una gran hazaña pues el cerro estaba formado de peña y rocas espesamente cubiertas de maleza, por lo que muchos habían pensado que sería imposible pero, "en esta parte parece que ha hundido el arte a la

[155] "Nombramiento de Diego de Écija", México, 19 de septiembre de 1616, AGN, *Archivo Histórico de Hacienda,* leg. 887. Informaba de ello a Felipe III en carta de 10 de octubre. Gallegos, "La producción de artillería…", p. 49-54. El 20 de octubre llegó el navío de Jacob le Maire a Malasia y, como se supo que había salido de Holanda sin estar asociado a la Compañía Holandesa de la Indias Orientales, fue confiscado y se transfirió su tripulación a la armada de Spilbergen. El 24, el almirante inició el viaje de regreso a los Países Bajos pero solamente con el *Groote Sonne* y el *Groote Maane*, pues el resto de los navíos se quedaron en el sureste asiático. Spilbergen, "Voyage Round the World…", p. 113-64.

[156] Calderón, *Historia de las fortificaciones…*, p. 228-229. El 22 de diciembre murió le Maire en presencia de Spilbergen. Spilbergen, "Voyage Round the World…", p. 113-64.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

naturaleza".[157] El frontispicio de la portada lucía un globo con las armas reales debajo de él y una leyenda que atribuía a Felipe III y Guadalcázar la obra, junto con la firma de Boot. Constaba en total de los cinco caballeros, las cortinas que los unían, murallas, parapetos, terraplenes, la portada y dos casamatas que la dividían, los almacenes y la casa del castellano, todos erigidos por expertos en cantería que aseguraban su perpetuidad (véase cuadro 2).[158]

Pero, a pesar de la tranquilidad que causaba tener al puerto protegido, otra gran preocupación aquejaba a los novohispanos ya que no habían llegado los galeones de Manila y se temía que Spilbergen o alguna de las otras armadas que se encontraban en el sureste asiático los hubiera interceptado. Las últimas noticias que se habían recibido de las islas habían sido escritas en 1615 y, hasta este momento, no se sabía del suceso que había tenido la armada de Juan de Silva. De tal suerte, se decidió enviar un socorro y para ello se tomó una embarcación que tenía licencia para ir al Perú.[159] Fue hasta el 13 de marzo que llegó un aviso del presidente de la Audiencia de Guadalajara en el que notificaba que un navío que venía regresando de dejar un presente en Japón traía la noticia de que Silva murió en la jornada del Maluco en mayo de 1616. Y, como no había llegado un aviso oficial de Manila, surgió la enorme inquietud de que la plaza hubiera sido tomada por los neerlandeses.[160]

[157] "Relación que tiene la artillería y la fortificación de este puerto...", Acapulco, 4 de febrero de 1617, AGI, *México*, leg. 28.

[158] En el reporte estuvo anexa la famosa ilustración de *La vista de Acapulco* que, según Calderón, es una mezcla de arte europeo, oriental e indígena. Calderón, *Historia de las fortificaciones...*, p. 229-230.

[159] "Carta de Guadalcázar al rey", México, 15 de febrero de 1617, AGI, *México*, leg. 28, n. 46. Aquello tuvo consecuencias para el comercio entre ambos virreinatos. Véase Serna, "La contratación intervirreinal..."

[160] "Carta de Guadalcázar al rey", México, 13 de marzo de 1617, AGI, *México*, leg. 28, n. 49. Pero no fue así pues, por estos momentos, Spilbergen se encontraba ya por el Cabo de Buena Esperanza con la *Groote Sonne*. Spilbergen, "Voyage Round the World...", p. 113-64. Ello se contradice con algunas fuentes que afirman que la armada de Spilbergen participaría en la Batalla de Playa Honda que se daría un mes después —13 de abril de 1617—, donde Juan Ronquillo —enviado por Jerónimo de Silva al mando de siete galeones y tres galeras— venció a una armada neerlandesa en Zambales, perdiendo un solo navío y hundiéndole tres al enemigo, entre ellos la almiranta Sol de Holanda. Miguel Martín Onrubia, "La ofensiva naval neerlandesa

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Cuadro 2
PARTES Y CARACTERÍSTICAS DEL FUERTE DE SAN DIEGO

Parte del fuerte	*Longitud en varas de las cortinas o y de la circunferencia en los caballeros.*	*Altura en varas*
Cortina que va desde la puerta al caballero del Rey.	18	6-9 dependiendo la parte
Caballero del Rey	79 en tierra y 64 en lo alto.	10.5 desde el nivel del agua hasta la boca de las piezas
Cortina que va desde el Caballero del Rey hasta el del Príncipe	47 en lo bajo y 44 en lo alto	6.5
Caballero del Príncipe	55 por lo bajo y 41 en lo alto	8
Cortina del Caballero del Príncipe al del Duque	39 en lo bajo y 36 en lo alto	5.5
Caballero del Duque	46 en lo bajo y 44 en lo alto	22 desde el nivel del agua hasta la boca de las piezas
Cortina del Caballero del Duque al del Marqués	39 varas en lo bajo, 36 en lo alto	28 desde el nivel del agua hasta la boca de las piezas
Caballero del Marqués	51 en lo bajo y 47 en lo alto	28 desde el nivel del agua
Cortina del caballero del Marqués al de Guadalcázar	47 en lo bajo y 44 en lo alto	28 desde el nivel del agua
Caballero de Guadalcázar	74 en lo bajo y 68 en lo alto	28 desde el nivel del agua
Cortina del Caballero de Guadalcázar a la puerta	18	6-9.5

Información extraida de "Relación que tiene la artillería y la fortificación de este puerto...", Acapulco, 4 de febrero de 1617, AGI, *México*, 28. Citado en Calderón, *Historia de las fortificaciones...*, p. 229.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

El 15 de abril se dio por concluida, oficialmente, la obra del fuerte de San Diego, montando un total de 113 400 ducados.[161] Un mes después, como reconocimiento a sus servicios, se nombró a Vizcaíno como alcalde mayor del puerto y en el presidio quedaría como capitán de compañía y sargento mayor Luis de Vivero.[162]

Spilbergen arribó finalmente a los Países Bajos el 1 de julio de 1617, siendo la quinta expedición que lograba completar la circunnavegación de la Tierra, con lo que seguramente debe haber levantado los ánimos a los neerlandeses.[163] Un panorama distinto se vivía en la Nueva España pues, durante todo el año, no se habían recibido noticias de Filipinas y la ansiedad iba *in crescendo*.[164] Fue hasta el 24 de enero de 1618 que llegó un navío a Colima con dos noticias muy alentadoras que deben haber echado campanas al vuelo: la primera sobre la victoria española en la Batalla de Playa Honda en abril del año anterior, con lo que el archipiélago quedaba, momentáneamente, fuera de peligro; la segunda, que la capitana de las naos había salido de Cavite el 24 de agosto, por lo que su llegada a Acapulco era inminente.[165]

sobre Filipinas en el contexto de la Guerra de los Ochenta Años y su analogía con la llevada a cabo en los territorios americanos de la Monarquía Hispánica", en *Fronteras del mundo hispánico: Filipinas en el contexto de las regiones liminares novohispanas*, coordinación de Marta María Manchado López y Miguel Luque Talaván, Córdoba, Servicio de Publicaciones Universidad de Córdoba, 2011, p. 269. Aunque Spilbergen no estaría presente en la batalla, parece ser que sí lo estuvo la parte de su armada que había permanecido en aguas asiáticas y, a fin de cuentas, Manila sería salvada.

[161] Calderón, *Historia de las fortificaciones…*, p. 229-230.

[162] Vizcaíno ostentaría el cargo hasta 27 de junio de 1618. Vivero hasta el 15 de noviembre de 1617 en que murió. Éste tenía un sueldo de 60 ducados. Fenecimiento de cuenta con Vizcaíno, México, 26 de septiembre de 1618 y pago a Jorge de Vivero, hermano de Luis de Vivero, México, 17 de marzo de 1618, AGN, *Archivo Histórico de Hacienda,* leg. 887.

[163] Bradley, *The Lure of Peru…*, p. 44-45.

[164] "Carta de Guadalcázar al rey", México, 20 de octubre de 1617, AGI, *México*, Leg. 28, n. 56.

[165] *Ibidem*, leg. 73, r. 10, n. 86. En una reunión de la Junta de Guerra de Indias, llevada a cabo en Madrid el 22 de febrero, se trató sobre las noticias que habían llegado acerca del avistamiento de tres navíos enemigos en la isla chilena Santa María que parecían estar aguardando a otros. Por ello, Esquilache había ido al Callao al mando de dos mil hombres. La noticia había llegado a Panamá, por lo que toda la ropa se había quedado detenida en Portobelo. "Consulta de la Junta de Guerra de Indias", Madrid, 22 de febrero de 1618, AGI, *Indiferente*, 753. No obstante, la mañana

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Consideraciones finales

En su vuelta al mundo, la cual, por sí misma, fue ya una hazaña, Spilbergen confirmó ser un gran navegante, estratega y líder. Sin embargo, si se analiza desde un punto de vista financiero, la empresa no fue rentable por el tiempo que duró[166] y porque falló en el cumplimiento de sus objetivos: escasamente logró hacer contacto con algunos grupos indígenas con los que exiguamente pudo intercambiar algunas mercancías a cambio de pobres ingresos, ni llegó a establecer alianzas firmes con ellos de manera que los ayudaran a combatir a los españoles. Tampoco logró capturar a los galeones que llevaban la plata a Panamá, ni a las naos de China. Las presas y saqueos que hizo no significaron un gran botín y —más allá de su victoria sobre la Armada del Mar del Sur— en los puertos importantes, a duras penas logró conseguir provisiones a cambio de prisioneros, como fue el caso particular de Acapulco —cuando no fue repelido, como del Callao—. También podemos decir que la batalla de Salagua mostró lo vulnerable que podía ser una armada —siempre necesitada de provisiones— si se encontraba con una defensa medianamente organizada,[167] además de que evidenció la cantidad de gente a bordo que no compartía la causa. Incluso podemos apun-

del 28 de febrero llegó a Madrid un religioso —que había salido de Lima el 26 de agosto— diciendo que las noticias eran falsas pues por la niebla habían confundido a unos pescadores con naves de alto borde. "Consulta del Consejo", Madrid, 28 de febrero de 1618, AGI, *Indiferente*, 753. No he encontrado evidencia de que aquella información haya llegado a México. Sin embargo, es muy probable que, tanto la información original, como el desengaño de ella, hayan llegado antes que a Madrid. Para junio, Guadalcázar escribía a Felipe III que, a pesar de que la fortificación de Acapulco estaba finalizada, convenía seguir cobrando el 2% de avería hasta que se pagara en su totalidad lo que la Real Hacienda había prestado, y que después quedara el 1% para financiar los gastos comunes del presidio. Indicaba que, mientras se mantuviera activo el trato con Filipinas y Perú, se podrían recaudar unos 20 mil pesos anuales, pues con la única nao que había llegado de Filipinas a principios de año, se habían percibido 11 mil. "Carta de Guadalcázar al rey", México, 18 de junio de 1618, AGI, *México*, leg. 29, n. 10. Esto fue aprobado por Felipe III según lo muestra un documento de los oficiales reales del puerto. "Expediente de los oficiales reales de Acapulco", Acapulco, 19 de diciembre de 1618, AGI, *México*, 371.

166 Bradley, *The Lure of Peru*, p. 44-45.

167 Más si se limitaban al máximo los puntos donde ésta pudiera abastecerse.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

tar que ni siquiera llegó a tener injerencia en el fracaso de la armada de Juan de Silva. Considerando todo ello, quizá no extraña que Spilbergen no volviera a hacer ningún viaje de importancia y muriera pobre en 1620.[168]

Por otro lado, su expedición provocó un profundo efecto sobre los virreinatos americanos y la monarquía, pues manifestó el poderío neerlandés en los mares y constituyó una advertencia de que ningún sitio estaba seguro, además de que exhibió las carencias defensivas del litoral Pacífico. Los daños causados se han calculado en dos millones de pesos[169] pero, más allá, la Real Hacienda tendría que destinar mucha mayor cantidad de sus ingresos para la defensa a partir de entonces. Aquella plata dejaría de llegar a las manos del rey y una grandísima parte de la riqueza novohispana tendría que ser enviada a Filipinas.[170] Ello conllevaba el aumento de impuestos para los vasallos. No obstante,

> los gastos militares de la Corona actuaban como un mecanismo de redistribución y representaban una demanda que dinamizaba las economías locales. La compra de víveres, vestidos, armas y pólvora; la construcción de fortalezas [y fundición de artillería]; y el transporte de los situados exigían participación privada.[171]

Y es que, para 1618, en la corte de Felipe III se estaba alcanzado un consenso respecto de la Tregua. Por su parte, el Consejo de Indias exigía una total retirada de los neerlandeses de las Indias Occidentales, y una relectura de los términos respecto de las Orientales. A cambio, proponía ofrecer a los neerlandeses el acceso al mercado de los productos indianos en Lisboa y Sevilla. Pero el Consejo de Portugal, en sintonía con otros sínodos y ministros, consideraba que la única manera de recuperar aquello que le pertenecía por derecho

[168] Gerhard, *Pirates of the Pacific...*, p. 121.

[169] Bradley, *The Lure of Peru...*, p. 44-45; Ortiz, "Nuevos detalles...", p. 118.

[170] Además, ello llevó a considerar la creación de la ruta directa entre Sevilla y las Filipinas, lo cual provocó tensiones entre las élites comerciales de aquella ciudad con las mexicanas y manileñas. Véase Centenero, "La política asiática...".

[171] Arrigo Amadori, *Política americana y dinámicas de poder durante el Valimiento del Conde-Duque de Olivares, (1621-1643)*, Madrid, tesis, Universidad Complutense de Madrid, 2011, p. 422.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

—así como la reputación— era mediante el reinicio del conflicto armado,[172] tal y como terminaría ocurriendo cuando finalizara la Tregua en 1621.[173] No es ninguna casualidad que, ese mismo año, los neerlandeses fundaran la Compañía de las Indias Occidentales con lo que, al poco tiempo, volverían a presentarse en el litoral Pacífico hispanoamericano.[174]

Fuentes consultadas

Archivos

Archivo General de Indias, Sevilla, España (AGI)
Archivo General de la Nación, Ciudad de México, México (AGN)

[172] Herrero, "Las Indias y la Tregua...", p. 223. Véase también John Huxtable Elliott, *España y Su Mundo 1500-1700*, Madrid, Alianza, 1990.

[173] Además de la intervención en la Guerra de los Treinta Años desde 1618.

[174] La flota de Nassau —comandada por Jaques L'Hermite— salió de los Países Bajos en 1623 con once embarcaciones y unos 1 600 hombres —la más formidable que había llegado al Pacífico hispanoamericano hasta ese entonces—. No consiguió tomar El Callao pero lo bloqueó desde mayo hasta septiembre de 1624, tiempo durante el cual murió L'Hermite y fue sustituido por Hugo Schapenham. Después saqueó Pisco, Guayaquil y Puerto viejo, para luego pasar a Nueva España. Una vez en Acapulco y notoriamente inspirado por la expedición de Spilbergen, Schapenham ofreció prisioneros a cambio de un rescate y vituallas. No obstante, esta vez los vecinos del puerto se sintieron mucho más seguros al estrenar el fuerte de San Diego, ofrecieron un mínimo rescate y se negaron a entregar provisiones. Al neerlandés no le quedó más que aceptar e irse a buscar las provisiones a otro lado, siendo despedido a cañonazos. La armada se dividió en dos, unos se fueron a buscar los galeones de Manila y otros buscaron desesperadamente aguarse en Puerto Marqués, donde sólo consiguieron llenar algunos toneles antes de ser atacados por los novohispanos. Para este punto, los hombres ya estaban muy desmoralizados y decepcionados con su comandante, por lo que muchos desertaron. Las escuadras se reunieron en Zihuatanejo y, por no encontrar a los galeones de Manila, decidieron cruzar el Pacífico hacia Asia. Herlinda Ruiz Martínez, "Piratería y presencia extranjera en las costas occidentales de Nueva España", *Boletín del Archivo General de La Nación*, n. 3, 2019, p. 13-15; Gerhard, *Pirates of the Pacific...*, p. 128-129. No cabe duda que la menor cantidad de puertos en el virreinato novohispano que en el del Perú, lo hacía mucho menos vulnerable ante el enemigo y que, lo aprendido de la armada de Spilbergen y la estrategia diseñada a partir de ella, dio resultados que le servirían durante toda la Guerra de los Treinta Años.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Bibliografía

Actas del Cabildo de la Ciudad de México, edición de Manuel Orozco y Berra y Antonio Espinosa de los Monteros, México, Aguilar e Hijos, 1911.

Amadori, Arrigo, *Política americana y dinámicas de poder durante el valimiento del conde-duque de Olivares, (1621-1643)*, tesis doctoral, Universidad Complutense, Madrid, 2011.

Augustin Burneo, Reinhard, *Las murallas coloniales de Lima y El Callao. Arquitectura defensiva y su influencia en la evolución urbana de la capital*, Lima, Universidad Ricardo Palma editorial Universitaria, 2011.

Blair, Emma Helen y James Alexander Robertson, *The Philippine Islands, 1493-1898*, 1905.

Borschberg, Peter, "Security, VOC Penetration and Luso-Spanish Co-operation: The Armada of Philippine Govenor Juan de Silva in the Straits of Singapore, 1616", en *Iberians in the Singapore-Melaka Area and Adjacent Regions (16th to 18th Century)*, edición de Peter Borschberg, Lisboa, Fundaçao Oriente, 2004, p. 35-62.

Bradley, Peter T, *The Lure of Peru. Maritime Intrusion into the South Sea 1598-1701*, Nueva York, Palgrave Macmillan, 1989.

Calderón Quijano, José Antonio, *Historia de las fortificaciones en Nueva España*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1953.

Centenero de Arce, Domingo de Guzmán, "La política asiática de Felipe III: los intereses cruzados de los socorros a Filipinas (1610-1624)", *Historia*, Santiago de Chile, v. LII, n. 2, 2019, p. 409-38.

Crespo Solana, Ana, "La Compañía holandesa de las Indias Orientales (VOC) y los proyectos españoles con Filipinas a través del Cabo de Buena Esperanza (1609-1784)", *Vegueta. Anuario de Facultad de Geografía e Historia*, n. 20, 2020, p. 113-143.

Clayton, Lawrence A, "Cañones en Cañete: la Armada del Mar del Sur y la defensa del virreinato del Perú", en *Memoria del Tercer Congreso Venezolano de Historia*, Caracas, 1979, p. 441-62.

Elliott, John Huxtable, *España y su mundo 1500-1700*, Madrid, Alianza, 1990.

Gallegos Ruiz, Eder Antonio de Jesús, "La producción de artillería de bronce en Acapulco (1601-1616), un elemento del sistema defensivo del Pacífico", *Red de Estudios Superiores Asia-Pacífico*, v. II, n. 3, 2016, p. 39-59.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Gerhard, Peter, *Pirates of the Pacific 1575-1742*, University of Nebraska Press/Lincoln, 1990.

Herrero Sánchez, Manuel, "Las Indias y la Tregua de los Doce Años", en *Tiempo de paces (1609-2009). La Pax Hispánica y la Tregua de los Doce Años*, coordinación de Bernardo José García García, Madrid, Fundación Carlos de Amberes, 2009, p. 193-229.

Israel, Jonathan Irving, *Razas, clases sociales y vida política en el México colonial 1610-1670*, México, Fondo de Cultura Económica, 1980.

Lucena Salmoral, Manuel, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*, Mapfre, Madrid, 1992.

Martín Onrubia, Miguel, "La ofensiva naval neerlandesa sobre Filipinas en el contexto de la Guerra de los Ochenta Años y su analogía con la llevada a cabo en los territorios americanos de la Monarquía Hispánica", en *Fronteras del mundo hispánico: Filipinas en el contexto de las regiones liminares novohispanas*, coordinación de Marta María Manchado López y Miguel Luque Talaván, Córdoba, Servicio de Publicaciones Universidad de Córdoba, 2011, p. 255-80.

Murteira, André, "Filipinas y las guerras luso-neerlandesas en Asia en el primer cuarto del siglo xvii", *Vegueta. Anuario de Facultad de Geografía e Historia*, n. 20, 2020, p. 239-252.

Ortiz Sotelo, Jorge, "Nuevos detalles sobre la expedición de Spilbergen en la Mar del Sur", *Derroteros de la Mar del Sur*, n. 18-19, 2011, p. 97-119.

Pérez-Mallaína, Pablo Emilio y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987.

Phelan, John Leddy, *The Kingdom of Quito in the Seventeenth Century: Bureaucratic Politics in the Spanish Empire*, Madison, University of Wisconsin Press, 1967.

Ruiz Martínez, Herlinda, "Entre proyectos de ingeniría militar e Inquisición. Adrián Boot en Nueva España (1615-1640)", *Boletín del Archivo General de la Nación*, n. 7, 2021, p. 190-225.

_____, "Marinos flamencos en Nueva España: vivencias marítimas y judiciales de tres sobrevivientes de las expediciones holandesas de Joris van Spilbergen y Hugo Shapenham (1616 y 1625). Una mirada a través de expedientes inquisitoriales", *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, n. 71, enero-junio 2020, p. 175-198.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

_____, "Piratería y presencia extranjera en las costas Occidentales de Nueva España", *Boletín del Archivo General de la Nación*, n. 3, 2019, p. 9-34.

Serna Nasser, Bruno de la, "Contrabando de productos prohibidos: un estudio de caso sobre un embargo de ropa de China en el Perú Virreinal", en *Hacer Historia Moderna. Líneas actuales y futuras de investigación*, coordinación de Juan José Iglesias Rodríguez e Isabel María Melero Muñoz, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2020, p. 250-263.

_____, "La contratación intervirreinal durante los gobiernos del marqués de Guadalcázar en Nueva España y el príncipe de Esquilache en Perú (1612-1621): contrabando y corrupción", en *Contrabando y redes de poder. La Circulación de mercancías en Hispanoamérica, siglos XVII al XIX*, coordinación de Guillermina del Valle Pavón y Antonio Ibarra, México, Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora, en prensa.

Sluiter, Engel, "The Fortification of Acapulco, 1615-1616", *The Hispanic American Historical Review*, v. XXIX, n. 1, 1949, p. 69-80.

Spilbergen, Joris van, "Joris van Speilbergen's Voyage Round the World (1614-1617)", en *The East and West Indian Mirror, Being an Account of Joris van Speilbergen's Voyage Round the World (1614-1617) and the Australian Navigations of Jacob Le Maire*, edición de John A. J. de Villiers, Hakluyt Society, Londres,1906, p. 11-65.

Vázquez Mendoza, Nahui Ollin, *Pueblo a orilla del Mar. Huatulco en el siglo XVI (1522-1616)*, Oaxaca, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2012.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

LA CARTOGRAFÍA DE JORGE JUAN Y ANTONIO DE ULLOA EN EL PACÍFICO SUR

OTRO LEGADO DE LA EXPEDICIÓN GEODÉSICA EN EL SIGLO XVIII

Rodrigo Moreno Jeria
Universidad Adolfo Ibáñez

Ciencia en el Mar de Sur en las primeras décadas del siglo XVIII

En las primeras décadas del siglo XVIII se observaron en el Pacífico Sur de América una serie de expediciones de carácter científico que dejaron en evidencia un cambio de paradigmas en cuanto a las motivaciones que tenían algunos exploradores. Éstos fuera de buscar rutas, esperaban hacer reconocimientos de territorios y realizar sus respectivas representaciones cartográficas.

Y si bien ya con el capitán inglés John Narborough se puede constatar desde el siglo anterior ese cambio —a raíz de sus celebrados trabajos hidrográficos de carácter científico que realizó en el estrecho de Magallanes en 1670[1] y el reconocimiento que hizo del puerto de Valdivia a fines de ese mismo año—,[2] fue hasta el llamado "Siglo de las Luces" cuando se hicieron evidentes los progresos en el reconocimiento de las costas de Chile. Lo anterior, superando la cartografía contenida en los derroteros náuticos hispanos, los que se venían utilizando de manera intensa desde mediados del siglo XVII y que abarcaban no sólo el litoral de la gobernación, sino que representaban las costas del Pacífico americano desde el norte de Acapulco hasta el cabo de Hornos.

[1] *The voyage of Captain John Narbrough to the Strait of Magellan and the South Sea in his Majesty's Ship Sweepstakes 1669-1671,* editado por Richard J. Campbell, Peter T. Bradley y Joyce Lorimer, Londres, The Hakluyt Society, 2018, p. 467-487

[2] *Ibidem,* p. 502-562.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Sin embargo, los cambios que se hicieron notar en Chile con la llegada de dos exploradores franceses, Louis Feuillée y Amadée Frezier, que arribaron a las costas de la América Meridional en los primeros años del siglo XVIII, marcaron un avance sustantivo con relación a los reconocimientos costeros que se habían realizado con anterioridad. Abriendo un proceso que se extendió durante toda la centuria y dentro de la cual se debe entender la expedición de Jorge Juan y Antonio de Ulloa, y posteriormente la de Alessandro Malaspina.[3]

El fraile Louis Feuillée, religioso de la orden de los mínimos que visitó las costas de Chile y Perú entre 1709 y 1711, ha sido considerado como el primer científico explorador que arribó a las costas del virreinato, justo en los tiempos en que se desarrollaba la Guerra de Sucesión en España.[4] Con la venia de Felipe V, fue autorizado, pese a ser extranjero, para realizar una travesía y concretar sus observaciones astronómicas, levantamientos cartográficos de los principales puertos, así como la descripción y catalogación de especies endémicas, todo ello publicado tras su regreso a Francia.[5]

Los resultados de esta expedición, en cuanto a materia cartográfica, no fueron muy felices. Feuillée no disponía de todos los elementos para realizar dicha tarea, puesto que no formaba parte de una expedición con colaboradores adecuados y tampoco disponía de nave propia para realizar las tareas de hidrografía. De hecho, se embarcaba en diversos bajeles que, si bien le posibilitaron desplazarse y cumplir tareas como mediciones astronómicas y estudios botánicos, en materia geográfica no le ayudaron mucho en invertir

[3] Rafael Sagredo Baeza, "De la hidrografía imperial a la hidrografía nacional. Reconocimientos del Pacífico sur. Siglos XVIII y XIX", *Anuario de Estudios Americanos*, v. LXX, n. 2, 2013, p. 511-512.

[4] Alfredo Herrera Piqué, *Louis Feuillée, el primer científico explorador (1660-1732)*, Mercurio Editorial, Madrid, 2015, p. 113-176.

[5] Louis Feuillée, *Journal des observations physiques, mathematiques et botaniques, Faites par l'ordre du Roy sur les Côtes Orientales de l'Amerique Meridionale, & dans les Indes Occidentales, depuis l'année 1707. jusques en 1712*, 2 v., rue de S. Jacques, Chez Pierre Giffart, Libraire, París, 1714; Louis Feuillée, *Journal des observations physiques, mathematiques et botaniques, Faites par l'ordre du Roi sur les Côtes Orientales de l'Amerique Méridionale, & aux Indes Occidentales. Et dans un autre Voyage fait par le même ordre à la Nouvelle Espagne, & aux Isles de l'Amerique*, 1 v., Chez Jean Mariette, París, 1725.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

el tiempo necesario para elaborar mapas. Prueba de ello es que finalmente, los que realizó, no cumplieron satisfactoriamente con mejorar lo ya conocido en su tiempo, como, por ejemplo, los derroteros náuticos hispanos que para entonces seguían vigentes.[6]

Lo que sí significó un aporte sustantivo fueron los perfiles de costa que aportó, como el de la bahía de Valparaíso, hasta entonces la mejor representación del paisaje costero del puerto con sus respectivos hitos relevantes, como las fortificaciones emplazadas en dicha ciudad y sus principales edificaciones.[7]

Tras Feuillée, al poco tiempo otro explorador arribó a las costas meridionales del virreinato peruano. Se trataba de Amadée Frezier, un ingeniero militar francés cuya misión, también autorizada por la corona borbónica, buscaba hacer levantamientos cartográficos, perfiles de costa para el reconocimientos de las mismas, así como realizar un diagnóstico acerca de las defensas costeras en Chile y Perú, información relevante en tiempos en que continuaba en desarrollo la Guerra de Sucesión, y en donde Francia, aliada de España por la causa borbónica, podía contribuir a la consolidación del poder virreinal del Perú, epicentro del dominio hispano en la América Meridional, que incluía los pasos australes y las periferias fronterizas del sur, pertenecientes a la gobernación de Chile.

Como bien señala Weinberg, Frezier pertenecía a una época de transición en la que se dejaba atrás la era de los descubrimientos y la expansión, y se ingresaba al período de "consolidación de los imperios coloniales", además, cobraban aún más fuerza "los mejorados conocimientos geográficos, los perfeccionamientos de la arquitectura naval y del instrumental empleado, los progresos en cartografía".[8] Para entonces, y siguiendo a Harley, los mapas aumentaban su valor, pues se transformaba en "las armas del imperialismo".[9]

[6] Rodrigo Moreno, "Magallanes entre los siglos XVI al XVIII: Cartografía hispana para un estrecho incógnito", *Anales de Literatura Chilena*, año 21, junio 2020, n. 33, p. 103-134.

[7] Feuillée, *Journal...*, p. 388.

[8] Amadeo Frezier, *Relación del viaje por el Mar del Sur*, prólogo de Gregorio Weinberg, Biblioteca Ayacucho, Caracas, 1983, p. XXVIII.

[9] John Brian Harley, *La nueva naturaleza de los mapas*, Fondo de Cultura Económica, México, 2005, p. 85.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

La misión de Frezier se desarrolló entre los años 1712 y 1713, e incluyó observaciones científicas muy amplias, como descripciones de flora y fauna, así como aspectos de vital importancia para comprender la sociedad colonial en los territorios de Chile y Perú.

Al término de su periplo, regresó a Francia donde publicó su *Relación,* obra que tuvo gran impacto en el mundo académico y especialistas, a tal punto que su amplia difusión significó varias ediciones y la traducción a otros idiomas, entre ellos el neerlandés e inglés.[10]

En cuanto a sus aportes cartográficos, gracias a su formación como ingeniero militar, realizó las mejores cartas que hasta entonces se conocían de algunos puertos de la costa chilena y peruana, y sin temor a la polémica, dejó en evidencia los deficientes mapas que había realizado Feuillée. De hecho, en la Advertencia de su obra señala que "hay diferencias considerables entre algunos planos del padre Feuillée y los míos, que podrían hacer dudar de la precisión de unos y otros; sin desdeñar las obras de este religioso que respeto y cuya erudición mucho estimo, se puede decir que se aplicó menos a los mapas que a las observaciones de física, botánica y astronomía".[11]

Efectivamente los mapas y planos adjuntos en la obra de Frezier, evidencian progresos relevantes, e incluso advierten correcciones específicas como las que señala para el caso de Concepción y el Callao, donde los errores en las cartas de Feuillée eran manifiestos. Sólo como ejemplo, el número de bastiones que tenía la muralla de Lima estaban equivocados, tema especialmente sensible para un ingeniero militar.[12]

Por lo anterior, los trabajos de Frezier efectivamente se transformaron en referentes cartográficos para las siguientes dos décadas, superando los aportes de su antecesor, no sólo en el delineamiento, sino con la información complementaria de la *Relación,* y las opiniones acerca del estado de la defensa —precaria— en la que se encontraban los dominios borbónicos hispanos frente a

[10] Amadée Frezier, *Relation du voyage de la mer du sud aux côtes du Chily et du Perou, fait pendant les années 1712, 1713 & 1714,* Chez Nyon, París, 1716.

[11] *Ibidem,* p. 5.

[12] *Ibidem,* p. 6

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

posibles amenazas externas. Entre ellos destaca la Carta Particular del Puerto de Valparaíso con batimetría en el entorno del fondeadero y perfil de la fortificación que defendía la bahía. También fue meritorio el plano de la Bahía de Concepción con los fondeaderos en Penco, antigua ciudad de Concepción, y Talcahuano, y los planos del Callao y Lima, que como se señaló, corregía errores del padre Feuillée.

Tal como se mencionó, Frezier representó la transición de un proceso que estaba en desarrollo y que se enmarcaba, además, en un mundo que avanzaba en progresos científicos y técnicos a una velocidad no conocida hasta entonces. Sin embargo, los avances en las mediciones astronómicas presentaban desafíos aún irresolubles como la problemática de la longitud, la que aún no podía precisarse. Esto último, llegaba a tal punto, que en 1714, en el mismo año que Frezier regresaba a Francia, el parlamento inglés convocó una Junta de Longitud, la cual ofrecía premios para quien pudiese establecer una longitud precisa con un margen de error no mayor a un grado, éxito que lograría muchos años después el célebre relojero John Harrison con sus cronómetros marinos de alta precisión, construidos en diferentes versiones a partir de 1735,[13] y que sólo fueron reconocidos como exitosos en 1773, es decir, en tiempos en que la ciencia de la ilustración daría un gran salto en el desarrollo de la cartografía científica.

Tras Frezier, en las dos décadas siguientes hubo registro de otras navegaciones en el Pacífico Sur, pero ninguna de ellas con fines científicos. Sin embargo, en 1741 una expedición inglesa liderada por el comodoro George Anson ingresaba al Pacífico y se transformaba en una profunda amenaza para los intereses hispanos. Los fines eran estratégicos, en el contexto de la Guerra del Asiento, conocida también como la guerra de la Oreja de Jenkins, y frente a ellos, nuevamente cobraba vigencia la necesidad para España de defender posesiones y reconocer mejor las costas de sus dominios. Frezier había hecho una gran tarea, pero finalmente él había servido a Francia, por lo que todos estos avances no significaban progresos para la

[13] Manuel Sellés, *Instrumentos de Navegación. Del mediterráneo al Pacífico*, Lunwerg editores, Barcelona, 1994, p. 129.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Armada del Mar del Sur y, por ende, sus litorales estaban altamente expuestos ante el enemigo.[14]

En este complejo escenario es que surgen las figuras de Jorge Juan y Antonio de Ulloa, dos marinos que para entonces participaban en la expedición geodésica y que desde 1736 se encontraban en el Audiencia de Quito, trabajando activamente en resolver lo que Neil Safier denomina "La medición del Nuevo Mundo".[15]

Tras revisar los casos de Feuillée y Frezier, queda en evidencia que más que expediciones científicas, ambos ejemplos representaban experiencias individuales al servicio de las ciencias. Sin embargo, el legado y reconocimiento de ambos se debieron esencialmente a que sus publicaciones tuvieron la visibilidad suficiente, tanto en el mundo académico como en el marítimo, tan necesitado este último de información, en especial en cuanto a planos y cartas confiables para las travesías. Como el propio Frezier señalaba en su obra, los franceses carecían de cartas de navegación para el Pacífico y sólo disponían de las referencias inglesas, gracias a travesías como las realizadas principalmente por William Dampier a fines del siglo XVII y comienzos del XVIII[16], y las neerlandesas, prolíficas en el siglo XVII[17], aunque las expediciones galas provenientes del puerto de Saint Malo a partir de 1700, estaban proveyendo de información primaria para hacer navegaciones más seguras en la ruta del cabo de Hornos y la costa de Chile y Perú.[18]

Y en cuanto al conocimiento hispano de sus costas del Mar del Sur, esta información estaba reservada, al menos en teoría, a marinos al servicio de la Real Armada o de quienes navegaban con bandera hispánica.

[14] Guadalupe Pinzón, "Defensa del Pacífico Novohispano ante la presencia de George Anson", *Estudios de Historia Novohispana*, n. 38, 2008, p. 64.

[15] Neil Safier, *La medición del Nuevo Mundo. La ciencia de la Ilustración y América del Sur*, Fundación Jorge Juan/Marcial Pons Historia, Madrid, 2016, p. 31.

[16] Guadalupe Pinzón, "William Dampier en el Mar del Sur. Mapas y diarios de viaje ingleses en el reconocimiento del Pacífico novohispano (siglo XVIII)", *Fronteras de la Historia*, v. XVI, n. 1, 2011, p. 74-101.

[17] Frezier, *Relación...*, p. 7.

[18] Michel Bertrand, "El viaje al Pacífico: los fundamentos geo-históricos del 'lago español'", *Espacio, Tiempo y Forma*, n. 28, 2015 (Serie IV Historia Moderna), p. 42.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Dos oficiales de la Armada española en la expedición Geodésica

En 1735 se embarcaban rumbo a América los jóvenes oficiales Jorge Juan y Antonio de Ulloa quienes se sumaban a la expedición que en Francia se había organizado desde 1733 y que tenía por objetivo realizar estudios geodésicos y astronómicos en la línea del Ecuador, específicamente en la provincia de Quito, la que todavía pertenecía a la jurisdicción del virreinato del Perú. Esta empresa estuvo liderada por los científicos Louis Godin, Pierre Bouguer y Charles-Marie de la Condamine, quienes recibieron el encargo de la Academia de Ciencias de Francia. Con dicha tarea se posibilitaría resolver de manera definitiva la controversia sobre la forma de la tierra —grado de esfericidad o achatamiento—, asunto que para que fuese efectivo debía ser complementado con otra expedición que sería enviada a Laponia al año siguiente, y que buscaría realizar la medición del arco del meridiano polar.

Para concretar el objetivo americano de la expedición era fundamental conseguir el apoyo de la monarquía hispánica. Razón por la cual se solicitaron las autorizaciones respectivas, mismas que fueron conseguidas en 1734, aunque poniendo como condición intransable que dos españoles formados en matemáticas y astronomía se integraran al grupo expedicionario. Lo anterior, puesto que las experiencias previas hacían ver la necesidad de que la monarquía hispánica debía estar al tanto del quehacer de los foráneos más allá de sus observaciones científicas, y por otra parte, que los resultados de la misión, también debían estar disponibles para la corona.

En este contexto es que los referidos Jorge Juan y Antonio de Ulloa entran en la esfera de una expedición, ahora franco-hispana, que debía emprender su travesía en 1735, los unos desde París, y los otros desde Cádiz.

En cuanto a la elección de estos dos oficiales de la armada, la opción se sustentaba en que ya desde 1717, existía la Academia de Guardia Marinas de Cádiz, fundada por José Patiño, y que, por tanto, los futuros oficiales de Real Armada recibían formalmente estudios básicos en matemáticas, geometría, trigonometría y cosmografía,

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

entre otros saberes científicos.[19] Sin embargo, para entonces se consideraba que sólo los alumnos más aventajados profundizaban en las materias referidas, en particular, en cosmografía, náutica y astronomía, grupo selecto en el que se encontraba Jorge Juan.

Jorge Juan era alicantino de Monfortes del Cid, donde nació en 1713, y a los 17 años había ingresado a la referida Academia de Cádiz, donde se destacó como uno de los grandes alumnos que hasta entonces había tenido la institución. Tal como señalan sus biógrafos, su cercanía con las ciencias, le habían ganado el sobrenombre de "Euclides", en alusión al gran matemático y geómetra griego que los cadetes debían estudiar durante su formación teórica.[20]

Tras sus estudios en aquella institución, Jorge Juan había realizado durante tres años su formación práctica a bordo de naves que hicieron sendas incursiones en el Mediterráneo. Esto le posibilitó ganar aquella experiencia como marino que sería fundamental en su posterior vivencia en el Mar del Sur.

Hacia 1734, finalizó un periodo de navegación al mando del posteriormente célebre Blas de Lezo en el que el joven guardiamarina enfermó gravemente. Juan se encontraba en Cádiz de regreso en la Academia y a finales de dicho año se produjo la elección para la referida expedición geodésica.[21]

En cuanto a Antonio de Ulloa, era un sevillano nacido en 1716,[22] que tras una experiencia previa como "aventurero" en la Armada de Galeones de Tierra Firme[23] —donde se enroló con 14 años, y que incluso le permitió estar en América, específicamente en Cartagena de Indias—, ingresó a la Academia de Guardia Marinas de Cádiz en 1733,

[19] Antonio Lafuente y Manuel Sellés, *El observatorio de Cádiz, 1753-1831*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1988, p. 56.

[20] Nuria Valverde, *Un mundo en equilibrio. Jorge Juan (1713-1773)*, Fundación Jorge Juan/Marcial Pons Historia, Madrid, 2012, p. 57.

[21] Miguel Sanz, *Breve Noticia de la vida del excelentísimo señor Don Jorge Juan y Santacilia*, edición de Armando Alberola Romá y Rosario Die Maculet, Universidad de Alicante, Valencia, 2013, p. 125.

[22] La mejor biografía de Antonio de Ulloa es hasta la fecha la realizada por Francisco de Solano, *La pasión de reformar: Antonio de Ulloa, marino y científico 1716-1795*, Servicio de Publicaciones Universidad de Cádiz, Cádiz, 1999.

[23] Antonio de Ulloa, *La Campaña de las Terceras*, Edición de Pablo Emilio Pérez/Mallaína, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1995, p. 40.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

es decir, un año y medio antes de ser seleccionado para el gran desafío de incorporarse a la expedición. Sin embargo, Ulloa, antes de su primera experiencia práctica en el Caribe, ya tenía formación matemática y astronómica, porque había estudiado con el padre Pedro Vásquez Tinoco, fraile dominico que enseñaba en la Academia Matemática del Colegio Mayor de Santo Tomás, en la ciudad hispalense.[24]

No obstante, valga recordar que la designación de Ulloa no había ocurrido en primera instancia, sino que fue en reemplazo de otro destacado guardiamarina, Juan García del Postigo, quien, si bien tenía los méritos, se encontraba embarcado en misión en el Mediterráneo y no se podía contar con él en lo inmediato.[25]

En suma, la elección de los dos candidatos se sustentaba en los conocimientos matemáticos que ambos tenían, aunque como bien advertía Guillén, en realidad los jóvenes marinos eran complementarios entre sí, puesto que uno era más matemático e hidrógrafo, Juan, y el otro, Ulloa, más naturalista. "De ahí que ambos se especializaran en ramos dispares, pero no antagónicos en los que más adelante descollaron."[26]

El propio Ulloa señalará más tarde en su *Relación histórica* que, además, de la "proporción necesaria a poder ejecutar todas las observaciones y experiencias conducentes al asunto y las demás que con esta ocasión se le encomendasen", lo importante era que los elegidos fuesen personas con capacidad de hallar las "luces de una buena educación y política para conservar amistad y recíproca correspondencia con los Académicos de las Ciencias".[27]

[24] Julio F. Guillén, *Los tenientes de Navío Jorge Juan y Santacilia y Antonio de Ulloa y de la Torre-Guiral y la medición del Meridiano*, Caja de Ahorros Novelda, Madrid, 1973, p. 28. También en Armando Alberola Romá, Rosario Die Maculet, "De ciencia y saberes a ambos lados del Atlántico: Jorge Juan Santacilia y Antonio de Ulloa y la primera expedición científica a la América española", en Gloria Franco Rubio, Natalia González Heras y Elena de Lorenzo Álvarez, *España y el continente americano en el siglo XVIII*, Trea, Gijón, 2017, p. 79.

[25] Valverde, *Un mundo...*, p. 57.

[26] Guillén, *Los tenientes...*, p. 29.

[27] Jorge Juan y Antonio de Ulloa, *Relación Histórica del Viage a la América Meridional hecho por orden de S. Mag. para medir algunos grados de meridiano terrestre, y venir por ellos en conocimiento de la verdadera Figura, y magnitud de la Tierra, con otras observaciones astronómicas, y phisicas*, por Antonio Marín, Madrid, 1748, v. 1, p. 9.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Tras los preparativos que se extendieron por unos meses, en 1735 la expedición estaba pronta a partir, con el grupo francés viajando desde París rumbo a Santo Domingo, y los españoles, embarcándose en Cádiz para dirigirse a Cartagena de Indias, que sería el punto de reunión. Antes de zarpar, ambos oficiales habían sido ascendidos a tenientes de navío, decisión que se sustentaba en darles a estos jóvenes marinos un rango acorde a la importancia que tendría para España participar en esta expedición científica.

Arribados en julio de 1735 en Cartagena, estuvieron varios meses en la ciudad fortificada, de la cual levantaron dos planos, uno con su emplazamiento urbano y sus fortificaciones, y otro sobre su bahía y características hidrográficas, incluyendo batimetría (véanse figuras 1 y 2).[28]

Este trabajo hidrográfico era el primero de varios que harían en América, cumpliendo con ello las instrucciones del monarca que no sólo esperaba su buen cometido en la expedición geodésica, sino también desarrollar sus propias observaciones y elaborar diversas tareas, entre ellas, levantamiento de planos y cartas, tal como lo hicieron en la primera oportunidad que tuvieron, en esta gran ciudad estratégica del Caribe, la que pronto sufriría el feroz ataque de Vernon en 1741.

En noviembre de 1735, con el arribo de los científicos franceses, y ya reunido el grupo expedicionario completo, incluido los ayudantes, se inició la travesía que los llevaría primero a Portobelo, donde los españoles también levantaron un plano del puerto con trabajos de batimetría y mediciones astronómicas.[29] La ciudad, de la cual se dan detalles precisos de su fondeadero, caería en manos del referido Vernon en 1739 sufriendo graves daños (véase figura 3).

Posteriormente el viaje continuó por el istmo hasta llegar a la ciudad de Panamá, embarcándose desde el puerto de Perico hacia Manta, donde el grupo se dividió en dos, quedando Juan y Ulloa junto a Godin, quienes continuaron por mar a Guayaquil, arribando

[28] También elaboraron una "Carta de las costas de Nueva Granada comprendidas entre la Punta de las Marcas y San Marta", Biblioteca Nacional de España, Madrid (en adelante BNE), Mss. Mr/43/144.

[29] Juan y Ulloa, *Relación...*, v. 1, p. 122-125.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html



Figura 1. *Plano de la ciudad de Cartagena de Indias.* Fuente: The John Carter Brown Library at Brown University, Providence, Rhode Island. n. B748 U41r

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html



Figura 2. *Plano de la bahía de Cartagena de Indias*, 1735. Fuente: Biblioteca Nacional de España, GMG/444 V. 1

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

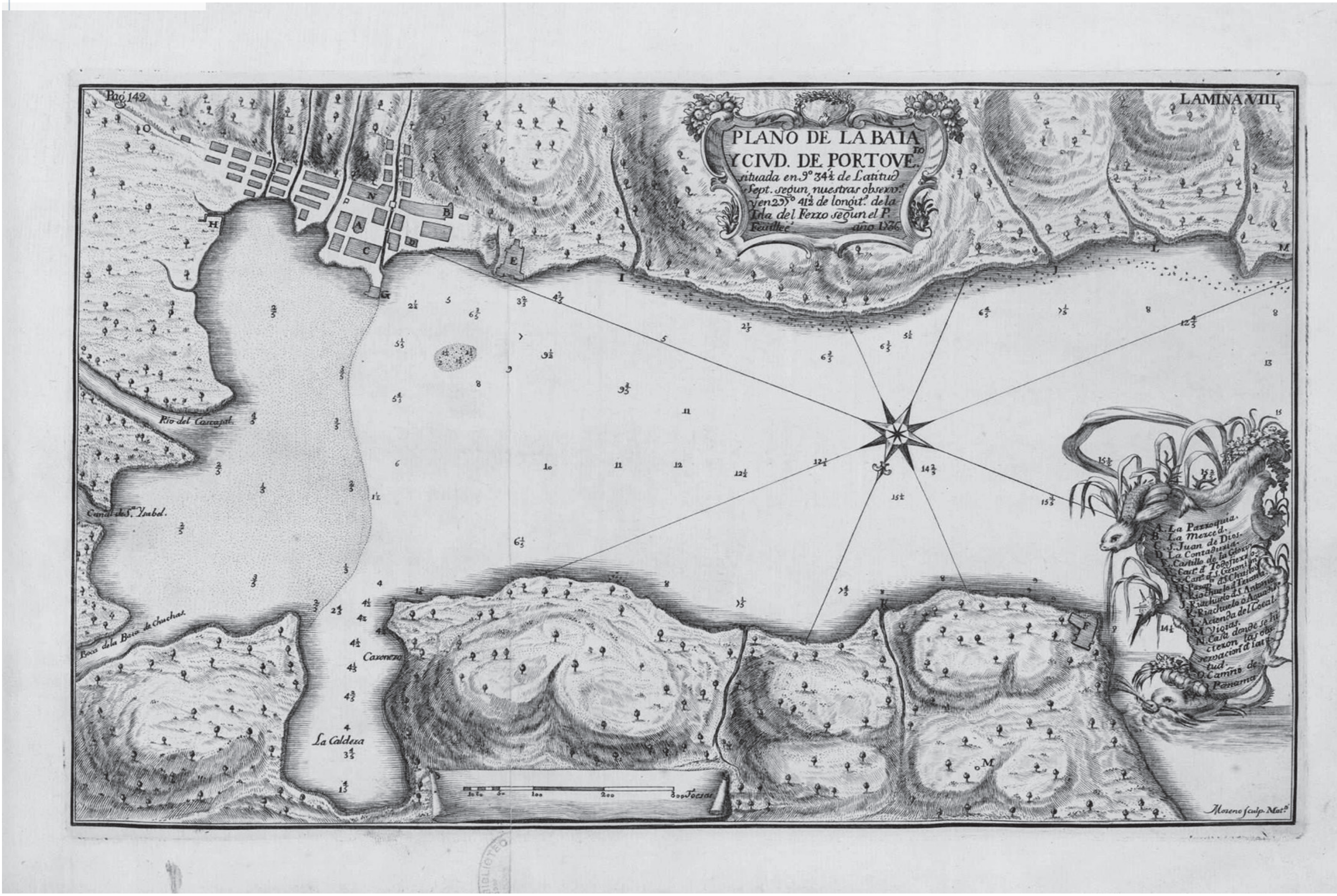


Figura 3. *Plano de la bahía de Portobelo*. Fuente: Biblioteca Nacional de España, GMG/444, v. 1, f. 197

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

a fines de marzo de 1736. En cambio, La Condamine y Bouguer habían preferido la ruta de Manta a Quito, aunque posteriormente también ellos separarían caminos. Finalmente, todos se reunieron en Quito en el mes de junio del referido año y comenzaron sus trabajos que se extendieron por los siguientes 3 años en cuanto a las tareas geodésicas y otros 4 años, en mediciones astronómicas, con importantes avances en el conocimiento científico, pero también con diversas vicisitudes y grandes dificultades que incluyeron tensiones y quiebres en el propio equipo de investigadores, y muerte de algunos colaboradores.[30]

La expedición geodésica culminó sus trabajos en 1743 y los tres científicos franceses iniciaron el retorno a Francia por separado. Sin embargo, pese al éxito de la misión, las conclusiones que llevaron de regreso a Francia daban por probadas la teoría de Newton acerca del achatamiento de los polos y no del ecuador, tesis que había sido verificada por la expedición de Pierre Louis Maupertuis, Alexis Clairaut y Anders Celsius, quienes habían realizado las mediciones en Laponia entre 1736 y 1737 con conclusiones tan categóricas que cerraron la vieja disputa científica del siglo XVII.

En cuanto a Jorge Juan y Antonio de Ulloa, su participación había sido importante, puesto que en los años en que estuvieron trabajando en la expedición, con "los saberes y destrezas adquiridos"[31] y al mismo, los conocimientos que había llevado al Nuevo Mundo, fruto de su formación y experiencia en el ámbito marítimo, posibilitaron cumplir tareas que se extendieron más allá de la misión geodésica, entre ellas, la cartografía náutica.

Los mapas del Mar del Sur. El aporte científico de Juan y Ulloa en Chile

Tal como se señaló en la primera parte, la llegada de comodoro inglés George Anson al Pacífico en 1741, obligó al virrey del Perú, el marqués de Villa García, a enviar a buscar a estos dos oficiales de

[30] Safier, *La medición...,* p. 332-342.
[31] Alberola y Die, "De ciencia y saberes...", p. 80.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

marina españoles que para entonces estaban haciendo mediciones astronómicas en Cuenca. El virrey conocía muy bien su trabajo porque había viajado con ellos en la travesía de 1735 desde Cádiz y, además, había tenido la oportunidad de estar con Jorge Juan en un viaje que éste realizó a Lima en 1737.[32]

Las instrucciones que mandaban a los dos oficiales a interrumpir sus labores en la expedición científica franco-hispana, y se presentaran en Lima, tenía por finalidad el que pudiesen aportar en la dirección de obras de fortificación en el Callao y en Guayaquil, puertos estratégicos del virreinato que estaban fuertemente amenazados por la incursión de Anson. Además, junto a esta tarea referida, era clave formar y entrenar a las guarniciones que estaban a cargo de la defensa de dichas plazas fuertes.[33]

Sin embargo, una tercera misión, por la que fueron más conocidos, consistió en hacerse cargo de la preparación y tomar el mando de dos fragatas venidas desde Panamá, que conformarían una fuerza de patrullaje en el Mar del Sur, intentando interceptar la flotilla del temible comodoro inglés.

Tal como señala Ulloa:

> Entre las varias providencias que para la defensa del Mar del Sur había premeditado la aplicación y celo del virrey de Lima, marqués de Villa García, fue una, como se ha apuntado, el aprestar dos fragatas con el designio de que hiciesen corso en la costa de Chile; y, habiendo llegado el tiempo adecuado para su salida, entregó el comando de la una, nombrado Nuestra Señora de Belén, a Don Jorge Juan y puso a mi cuidado el de la otra, llamada la Rosa.[34]

Precisamente fue en estas naves en que se pudieron realizar de manera inicial los levantamientos hidrográficos más relevantes en las costas de Chile, tarea asociada al criterio de que mientras mejor se conocieran los puertos y fondeaderos propios, óptima sería su defensa.

De allí que cuando arribaron al archipiélago de Juan Fernández, además de reconocer las islas, pusieron atención en la isla Más a

[32] Valverde, *Un mundo...*, p. 62.
[33] Alberola y Die, "De ciencia y saberes...", p. 80.
[34] Juan y Ulloa, *Relación...,* v. 2, p. 270.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Tierra, puesto que, en dicha ínsula, entre los tres puertos existentes, uno era propicio para la recalada de naves de mayor tamaño, y por tanto, hito preferido para "piratas y enemigos".[35]

Tras realizar batimetría en dicho fondeadero que Ulloa identifica como "Puerto grande de Juan Fernández" —hoy conocido como bahía Cumberland—, el resultado marcó una medición de 50 brazas, con apenas dos cables de distancia de la tierra, pero constatando

> la mala calidad del fondo, que siendo de arena y lama pegajosa mezclada con conchuela y cascajo, está sembrado de múcaras, con las cuales y el cascajo, padecen mucho los cables y no tienen seguridad los navíos".[36] Además, los vientos no eran buen aliado, y prueba de ello es que hallaron en la pequeña playa de la bahía restos de tres bajeles, "de los cuales dos son antiguos, y el otro, no tanto.[37]

Levantado el plano de la isla, el que posteriormente fue finalizado en 1744 incluyendo perfiles de costa, se transformó en el primer mapa hispano con mayores atenciones hidrográficas. Sin embargo, dejó en evidencia que no había sido trabajado con detalle todo el relieve costero de la isla, si se compara con los levantamientos que habían realizado los oficiales ingleses de la expedición de Anson, que habían estado durante dos meses en Más a Tierra en 1741 (véanse figuras 4 y 5).

Es evidente que la preocupación de Jorge Juan y Antonio de Ulloa en el corto tiempo que estuvieron en la isla se centró en el reconocimiento visual del archipiélago, y su atención hidrográfica estuvo dedicada a la bahía aludida porque involucraba materias de seguridad para la propia soberanía de este territorio insular. Este interés tuvo su efecto posterior, puesto que casi coincidente con la publicación del mapa en la edición de 1748, pocos meses más tarde, el 7 de marzo de 1749, por Real Cédula se encomendó al virrey del Perú la tarea de poblar y fortificar la referida isla, específicamente en aquel Puerto Grande de Juan Fernández, lo que se concretó con

[35] *Ibidem*, p. 286. Existe una carta manuscrita de la isla Más Afuera titulada "Plano de la isla de Juan Fernández de Fuera", BNE, Mr/43/144.

[36] *Idem*.

[37] *Ibidem*, p. 287.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

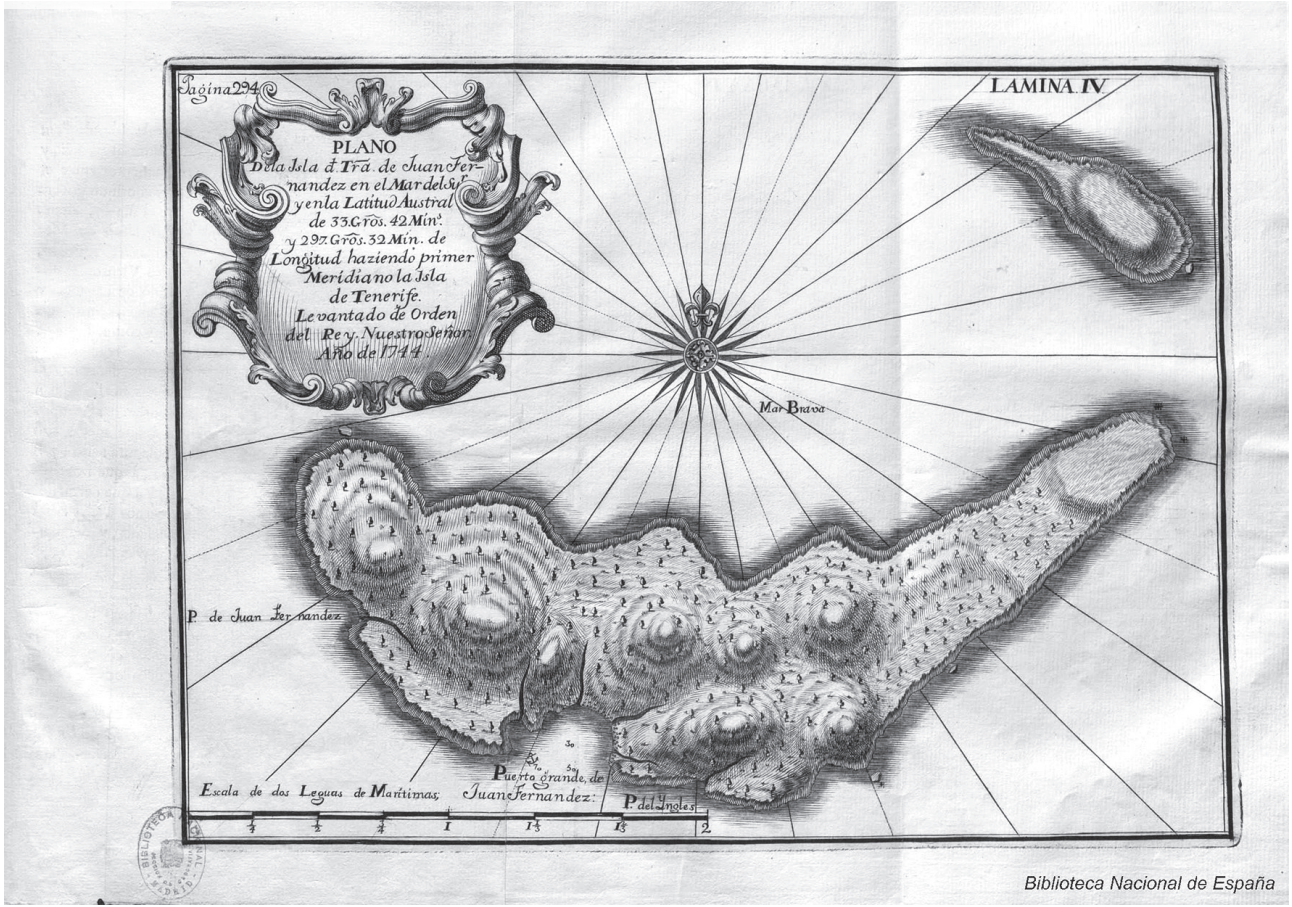


Figura 4. *Plano de la Isla de Tierra de Juan Fernández*. Fuente: Biblioteca Nacional de España, GMG/446, v. 3/321

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

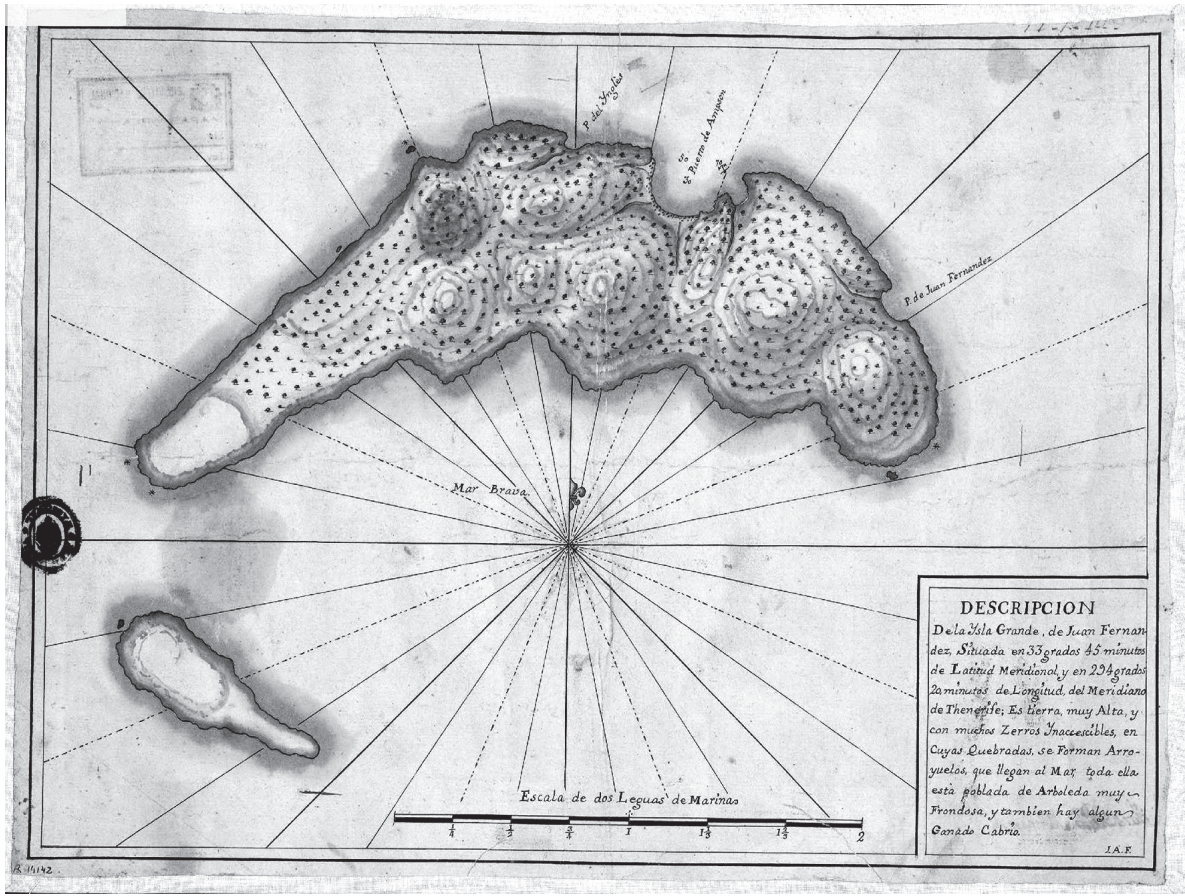


Figura 5. *Descripción de la Ysla grande de Juan Fernández*. Fuente: Biblioteca Nacional de España, MR/43/143

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

la construcción de un trazado urbano del poblado que fue bautizado como San Juan Bautista, y que contaría con una pequeña fortificación en 1750.[38] No obstante, esta primera fundación fue destruida por el fatídico tsunami de 1751 que azotó la isla, a raíz del terremoto de la ciudad de Concepción. Y con ello, el trabajo hidrográfico de Juan y Ulloa quedó en la obsolescencia, a raíz de las modificaciones en la profundidad, tema que sería nuevamente abordado en las décadas de 1780 y 1790.

Posterior al reconocimiento de la Isla Más a Tierra, la expedición de Juan y Ulloa continuó en la bahía de Concepción, previo paso por la isla de Santa María (véase figura 6). Al arribar al puerto de Tomé y luego al vecino fondeadero de Talcahuano, los oficiales procedieron a hacer un detallado reconocimiento de toda la bahía que, de acuerdo con las palabras de Ulloa, "es la bahía de Concepción tan espacioso y de buen fondo, que no hay otra que la iguale en capacidad en todas aquellas costas desde la Tierra Firme".[39]

Juan y Ulloa hicieron un intenso trabajo de batimetría con el fin de especificar el potencial de cada uno de los tres puertos existentes en la gran bahía, siendo el de Talcahuano el que mejor condición reunía como fondeadero seguro: "el principal puerto de esta es el de Talcaguano [*sic*] y consiste en una ensenada que hace la costa y corresponde al sur sudoeste de la punta del sur de la Quiriquina; en él es donde dan fondo casi todos los navíos y en donde pueden mantenerse con alguna seguridad".[40] Para entonces la ciudad de Concepción estaba emplazada en Penco, y su fondeadero, llamado Cerrillo Verde, no reunía las condiciones de seguridad por "ser el fondo de lama suelta, garrean las anclas, cuando el viento es fuerte y tienes inmediato el peligro de la costa".[41]

El otro puerto era el de Tomé, referido anteriormente, que estaba al norte de la bahía pero que no presentaba buenas condiciones como surgidero. En cuanto a los sondajes realizados, se estableció que la bahía tenía entre once brazas a una milla de la

[38] Gabriel Guarda, *Flandes Indiano. Fortificaciones del Reino de Chile 1541-1826*, Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago, 1990, p. 176-177.

[39] Juan y Ulloa, *Relación...*, v. 2, p. 320.

[40] *Ibidem*, p. 321.

[41] *Idem*.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

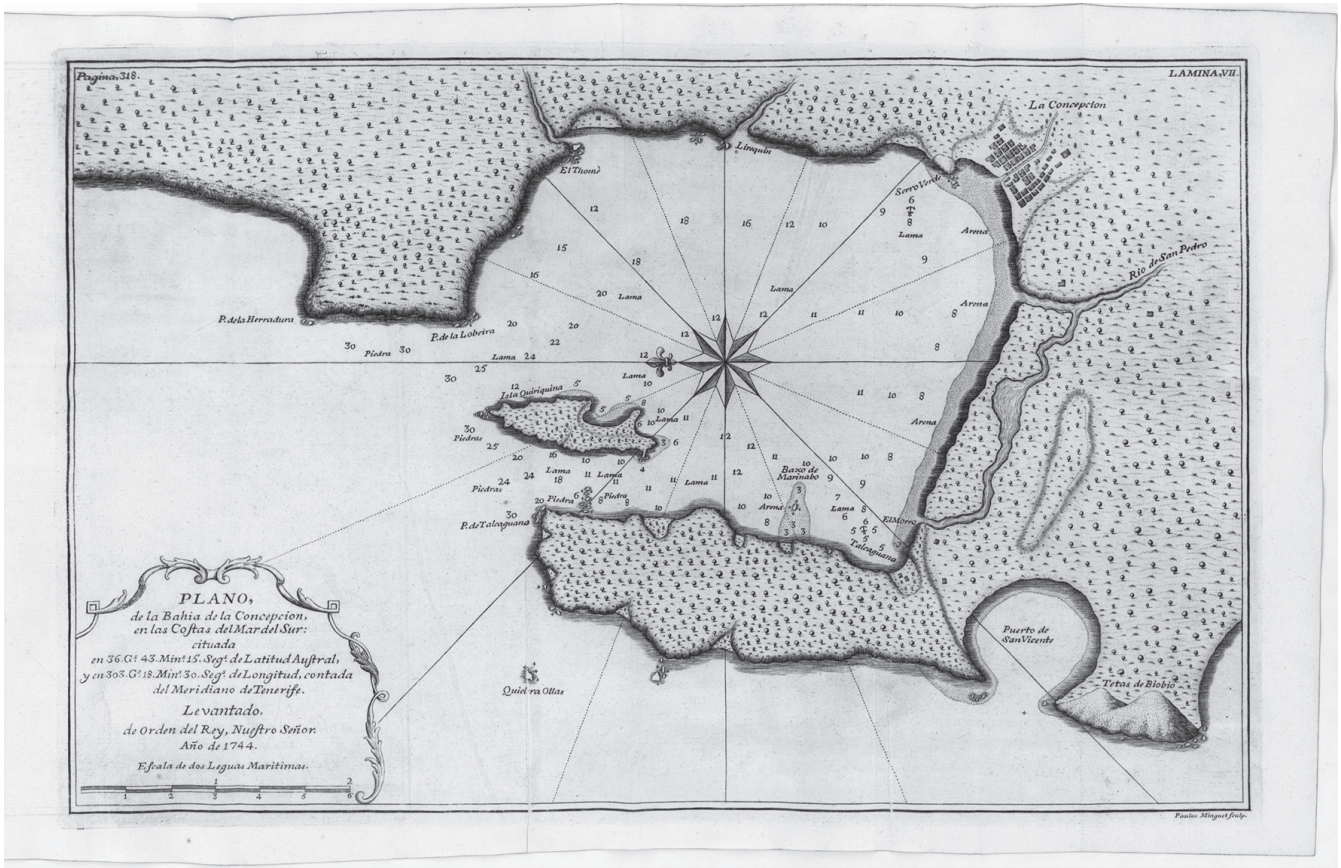


Figura 6. Jorge Juan y Antonio de Ulloa, *Plano de la bahía de Concepción, en las costas del Mar del Sur*, 1744.
Fuente: The John Carter Brown Library at Brown University, Providence, Rhode Island, n. B748 U41r

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

costa, hasta 30 brazas en la entrada principal de la misma, es decir, un buen fondo.

Terminadas las tareas se elaboró un mapa que se complementó con observaciones astronómicas realizadas en 1744 cuando Antonio de Ulloa regresó al puerto, esta vez camino a Europa. Teniendo a la vista los cálculos de longitud realizados por el padre Feuillée, estableció su posición latitudinal en 36 grados, 43 minutos y 15 segundos, referencias que, con las mejoras instrumentales posteriores, fueron corregidas años más tarde por el piloto José de Moraleda, considerado el mejor hidrógrafo que trabajó en las costas de Chile en dos períodos, 1786-1788 y 1792-1793.[42]

Al igual que lo ocurrido con Juan Fernández, el terremoto y posterior tsunami de 1751, cuyo epicentro fue precisamente en esta región, destruyó la ciudad de Concepción y produjo grandes modificaciones en el fondo marino de la bahía, a tal punto que el referido piloto Moraleda tuvo que realizar nuevos trabajos hidrográficos 30 años más tarde, porque todo el esfuerzo de Juan y Ulloa había quedado obsoleto. Precisamente en la carta que se presenta a continuación Moraleda señala, en la parte inferior derecha, las razones que obligaron a mejorar la carta que estaba basada en la que se había realizado en 1744. Además, se puede observar el emplazamiento de la nueva ciudad de Concepción, al sureste de Talcahuano, junto al río Bío-Bío (véase figura 7).

Posterior a los reconocimientos realizados en Concepción y a la elaboración de perfiles de costa, tan necesarios para las travesías de los futuros pilotos que navegaban por dichas latitudes, las naves se dirigieron a Valparaíso, donde los oficiales hispanos, también realizaron tareas hidrográficas en el principal puerto de la gobernación, el cual, pese a su relevancia, no disponía de información acerca de sondaje y mediciones astronómicas fiables. Valga recordar que desde los tiempos de Frezier, no se habían realizado tareas de este tipo. Además, un fuerte terremoto ocurrido en 1730 había provocado

[42] Rafael Sagredo Baeza, "Navegación científica en el Mar del Sur: El piloto Moraleda (1772-1810)", *Revista de Historia Iberoamericana,* v. II, n. 1, 2009, p. 46-78.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

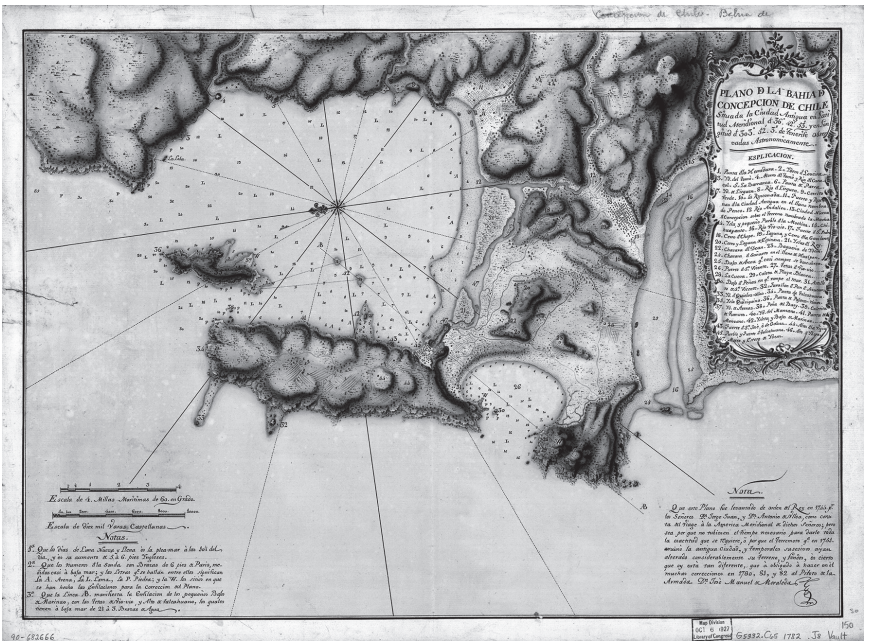


Figura 7. *Plano de la bahía de Concepción de Chile situada la ciudad antigua en latitud meridional de 36˚42'53" y en longitud de 303˚52'3" de Tenerife observadas astronómicamente*. Fuente: Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos, LC Luso-Hispanic World, 213, n. G5332.C65 1782.J8

un tsunami,[43] por lo que, con toda probabilidad, la batimetría realizada por el ingeniero francés había quedado obsoleta.

El arribo a Valparaíso tenía, además, otras implicancias. En dicho puerto Jorge Juan y Antonio de Ulloa pudieron reunirse con el jefe de escuadra José Pizarro, quien desde Buenos Aires había llegado por vía terrestre a Chile, ante la imposibilidad de sortear el cabo de Hornos con su fallida flotilla que buscaba enfrentar a la de Anson.

En el referido puerto de Valparaíso, los marinos pudieron hacer un buen reconocimiento del estado de las defensas del fondeadero,

[43] Jaime Valenzuela Márquez, "Relaciones jesuitas del terremoto de 1730: Santiago, Valparaíso y Concepción", *Cuadernos de Historia*, n. 37, 2012, p. 208.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

las que tenían un punto muy débil en su flanco norte. Respecto de este punto, Ulloa manifestaba años más tarde que:

> Es cierto que este fuerte tiene bastante fuegos para defender el fondeadero ordinario, que es el que está delante de la población, pero no puede tener el mismo efecto en todo lo que el puerto se extiende, porque fondeando los navíos al Este de esta fortaleza junto á la playa del Almendral en 16 ó 18 brazas de agua, quedarán distantes de ella tres quartos de legua donde será poco el efecto que podrá hacer su artillería, y de ningún modo capaz de estorbar el desembarco que se intentare hacer en el puerto.[44]

Esta constatación, que implicaba un serio riesgo sólo sería abordada décadas más tarde con el emplazamiento de una nueva batería conocida como "El Barón", medida impulsada por el gobernador de Chile don Ambrosio O´Higgins, barón de Ballenary, en 1793 de acuerdo con los planos de ingeniero militar Leandro Baradán realizados en 1782.[45]

En cuanto al levantamiento de la carta que se realizó durante dicha estadía en el puerto, así como en mediciones posteriores realizadas previo al viaje de retorno a España en 1744, el resultado fue la realización del mejor plano que hasta entonces se conocía de Valparaíso. Así se superaron los trabajos realizados por Feuillée, Frezier, Le Gentil y las propias cartas contenidas en los derroteros náuticos españoles de su tiempo.

No obstante, la atención de los oficiales estuvo centrada en la parte centro y sur de la bahía y en particular, la zona del fondeadero, donde estaban las fortificaciones costeras, en especial, el castillo de San José, en el actual cerro Cordillera, justo al frente del surgidero.

Se realizaron detenidos trabajos de sondajes, cuyos resultados confirmaban la buena profundidad y la calidad del fondo, tal como Ulloa lo señala:

> Todo es de buen fondo, lama fina pegajosa y con bastante agua, pues a distancia de cable y medio de tierra, tiene de 14 ó 16 brazas, y va au-

[44] Jorge Juan y Antonio de Ulloa, *Noticias Secretas de América*, Londres, Imprenta de R. Taylor, 1826, p. 36.

[45] Guarda, *Flandes Indiano*..., p. 154-155.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

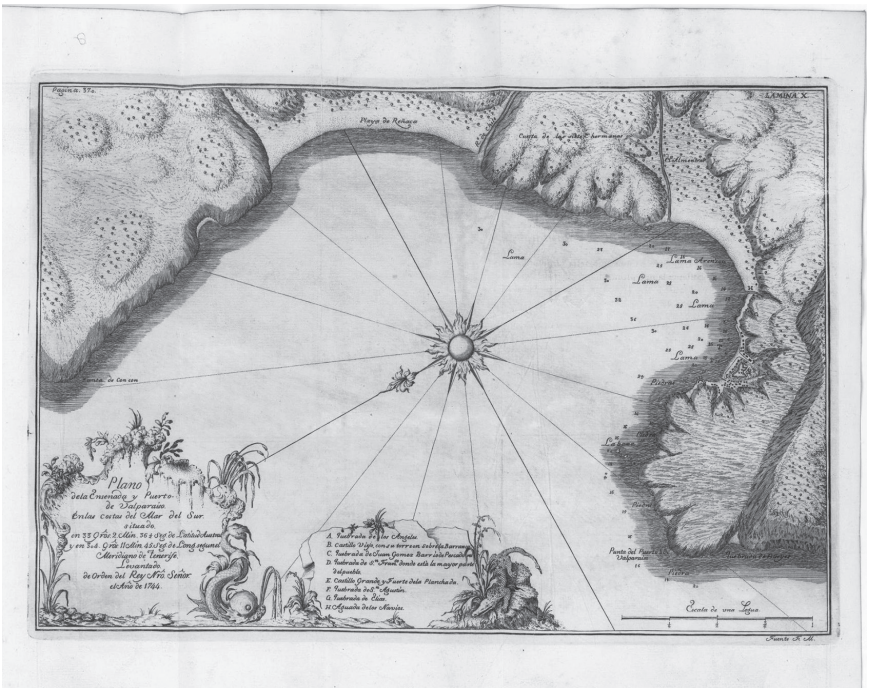


Figura 8. Jorge Juan y Antonio de Ulloa, *Plano de la Ensenada y Puerto de Valparaíso en las costas del Mar del Sur*, 1744.
Fuente: The John Carter Brown Library at Brown University, Providence, Rhode Island, n. B748U41r

> mentando hasta 36 y 40 que es la que tiene de media legua de distancia de la tierra. Todo el fondo es limpio a excepción de una peña que tiene al Nordeste de la quebrada de los Ángeles, cosa de cable y medio o dos apartados de ella, de la qual es menester guardarse, porque no está manifiesta, y tiene muy poca agua encima (véase figura 8).[46]

Sí resulta interesante que la carta contiene algunos llamativos errores toponímicos, en particular, en el sector donde hoy se emplaza la ciudad de Viña del Mar, al norte del puerto, es decir, en la parte central e izquierda de la representación. De hecho, en la

[46] Juan y Ulloa, *Noticias...*, p. 34.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

extensa playa junto a la desembocadura de un estero, que los autores la denominan "playa de Reñaca", siendo que en realidad ésta se ubica más al norte de la bahía cercana a la llamada "Punta de Concón".

Y en cuanto al mencionado estero, los autores le llaman "río de Chile", siendo que su nombre era Marga-Marga, ya conocido en ese entonces, e incluso referido en el mapa de Frezier. De hecho, se solía identificar al "río de Chile" con el actual río Aconcagua, al norte de la Punta de Concón, es decir, fuera del alcance del plano, y, por lo tanto, parece que los autores confundieron su ubicación.

Todo ello permite establecer que el interés hidrográfico y cartográfico estuvo centrado en el fondeadero, donde sí hubo mayor precisión, e incluso se identifica "un barrio de pescadores" en la quebrada Juan Gómez, hoy Carampangue, lugar donde en el siglo XVI había asentamientos de habitantes originarios dedicados a la pesca, nombrados changos. Llama la atención que dos siglos más tarde se identifique a la comunidad de pescadores, algo que puede parecer lógico en una carta náutica que buscaba establecer puntos de referencia característicos, tal como lo hicieron en este caso, convirtiéndose esta noticia en un dato etnográfico de sumo interés.

Terminadas las tareas en Valparaíso, y tras una visita en la capital de la gobernación, Santiago, ubicada a 118 kilómetros del puerto, los oficiales regresaron a Lima no sin antes volver a reconocer las costas del archipiélago de Juan Fernández.[47]

El final de sus tareas, retorno a casa y publicación de resultados

Tras dejar la costa de Chile y arribar al Callao y Lima, los dos marinos partieron a Quito para continuar las tareas pendientes de la expedición geodésica, y donde aún se mantenía Godin, puesto que La Condamine y Bouguer ya habían partido de regreso a Francia por caminos separados, el primero por el Marañón y el Amazonas hasta llegar a Cayena, y el segundo por el curso del río Magdalena rumbo al Caribe.[48]

[47] Juan y Ulloa, *Relación...*, v. 2, p. 371-372.
[48] Valverde, *Un mundo...,* p. 76-77.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

En Quito terminaron los trabajos en los primeros meses de 1744 para luego regresar al Lima y preparar el retorno a España, mismo que fue planificado por separado "para que los infortunios que se podían temer no hubiesen de ser comunes á entrambos; y fuese más factible quedar uno, que pudiese dar razón de lo que se había practicado en el asunto de nuestra comisión".[49]

Tal decisión fue muy visionaria porque cuando finalmente zarparon del Callao en dirección a Valparaíso y Concepción respectivamente, para luego sortear exitosamente el cabo de Hornos, la nave que transportaba a Ulloa, la fragata francesa "Deliberanza", fue capturada por los ingleses en las cercanías de costa de Luisburgo, Canadá, significando con ello la prisión del oficial hispano, quien antes de su captura, se vio obligado a lanzar por la borda toda la información estratégica que tenía en su poder, incluyendo planos y cartas.[50] Por lo anterior, de no haber tenido copias en poder de Jorge Juan, quien sí pudo arribar a salvo a Brest, el enorme trabajo hidrográfico se hubiese perdido irremediablemente.

Arribado Jorge Juan a España a comienzos de 1746, y meses más tarde Antonio de Ulloa, liberado de su cautiverio en Londres, ambos oficiales recibieron el reconocimiento de sus superiores, y fueron "ascendidos a capitanes de fragata y acordándose la publicación de los resultados del viaje con cargos al Real Erario.[51]

Como es sabido se publicó la *Relación* en 1748 que incluía los mapas aludidos, así como planos de la ciudad de Lima y Quito, del puerto del Callao y un plano de la meridiana donde se habían realizado los trabajos para la expedición geodésica. También en el mismo año se publicaron las *Observaciones astronómicas y phisicas*,[52] redactadas por Jorge Juan, aunque al igual que la *Relación*, principalmente redactada por Ulloa, firmaron las obras en conjunto.

En la *Relación*, Juan y Ulloa incorporaron un mapa del canal de Chacao en parte norte de la isla de Chiloé, con batimetría del puer-

[49] Juan y Ulloa, *Relación...*, v. 2, p. 382.

[50] *Ibidem*, p. 448-449

[51] Rosario Die y Armando Arberola, *Jorge Juan Santacilia. De "pequeño filósofo" a "newton español"*, Edicions Locals, Alicante, 2015, p. 46.

[52] Jorge Juan y Ulloa, *Observaciones astronómicas y phisicas hechas en los Reynos del Perú*, Juan de Zúñiga, Madrid, 1748.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

to y entorno, aunque pareciera, por grandes inexactitudes geográficas, que se basaron en cartas antiguas y no estuvieron haciendo trabajos hidrográficos en la región. De hecho, en la *Relación*, se menciona que al sur de Concepción "se acomodaron a los derroteros y en éstos se han procurado seguir los más exactos con la comprobación de haberlos hallado justificados en los viajes que se nos ofrecieron; del mismo modo se procedió a la elección de los informes de los prácticos",[53] siendo Chiloé el lugar hasta donde se había reconocido la costa hasta ese momento (véase figura 9).

Finalmente, también se añadió una carta náutica del Pacífico americano que comprendía desde las costa de Nueva España hasta el cabo de Hornos. Para ello se tomaron en consideración los cálculos y mediciones realizadas en los lugares donde ellos habían estado, nutriéndose además de diversas fuentes de información, como derroteros náuticos, cartas francesas para el caso del extremo sur, el plano de una bahía en Tierra del Fuego levantado por el capitán Joaquín Darquintade,[54] y hasta el testimonio de náufragos como el capitán David Cheap, capitán de la fragata Wager. Éste, siendo parte de la expedición del comodoro Anson, había varado al sur de Chiloé en 1741, específicamente en Guayaneco, y junto con otros dos sobrevivientes, el teniente Thomas Hamilton y el guardiamarina John Byron, enfrentaron muchas vicisitudes, incluyendo la prisión, y ahora, liberados, iban en el mismo bajel que transportaba a Jorge Juan rumbo a Brest (véase figura 10).[55]

En suma, en la *Relación histórica del Viage*, los autores, cuya pluma principal era Antonio de Ulloa, incorporaron un corpus cartográfico que se iba a posicionar inmediatamente como el mejor levantamiento hidrográfico hasta entonces realizado por españoles en algunos puertos del Mar del Sur y en donde específicamente, para el caso de los puertos en Juan Fernández, Concepción y Valparaíso por varias décadas serían las cartas de referencia obligadas de la Real Armada.

[53] Juan y Ulloa, *Relación...*, v. 2, p. 474.

[54] José María Cano Trigo, *Aportaciones de la Armada Española a la Geografía de la América del Sur en el siglo XVIII*, Universidad Hispanoamérica Santa María La Rábida, San Fernando, 1992, p. 31-32.

[55] Juan y Ulloa, *Relación...*, v. 2, p. 481

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

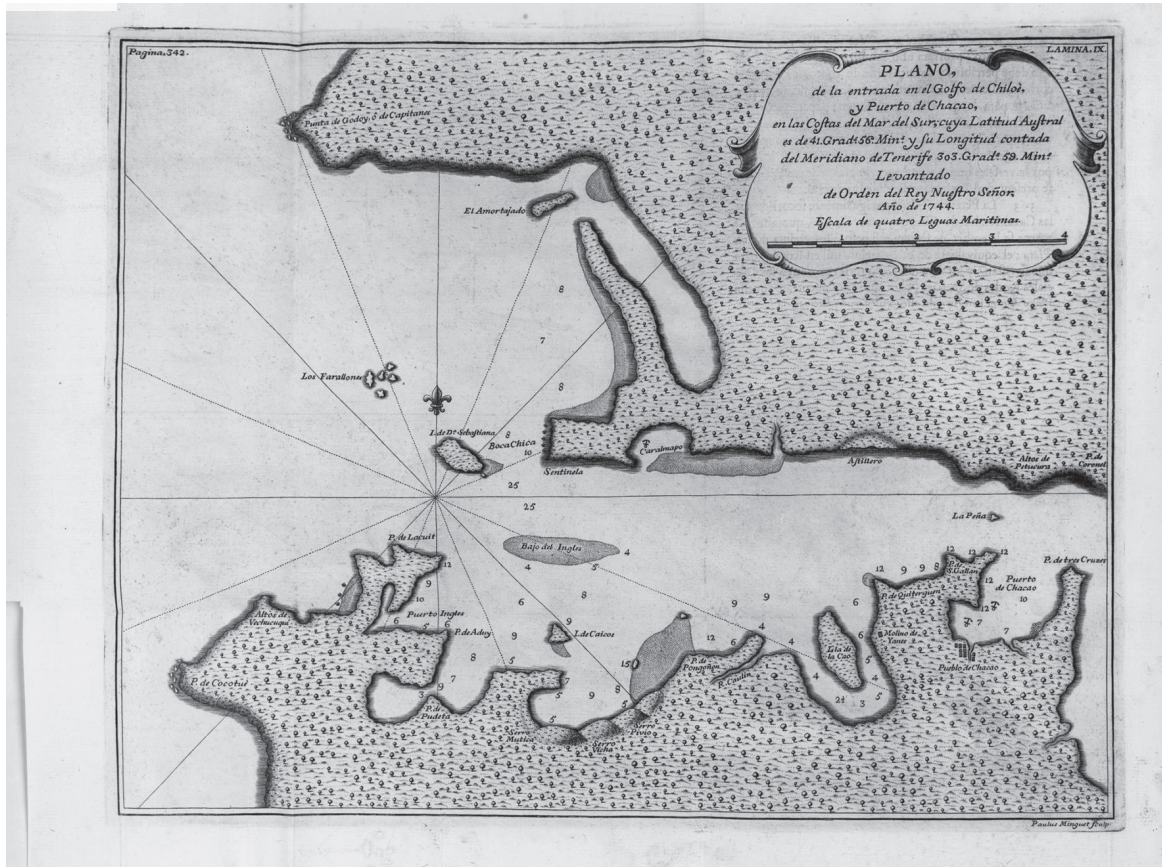


Figura 9. *Plano de la entrada en el Golfo de Chiloé, y Puerto de Chacao, en las Costas del Mar del Sur*, 1744. Fuente: The John Carter Brown Library at Brown University, Providence, Rhode Island, n. B748U41r

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

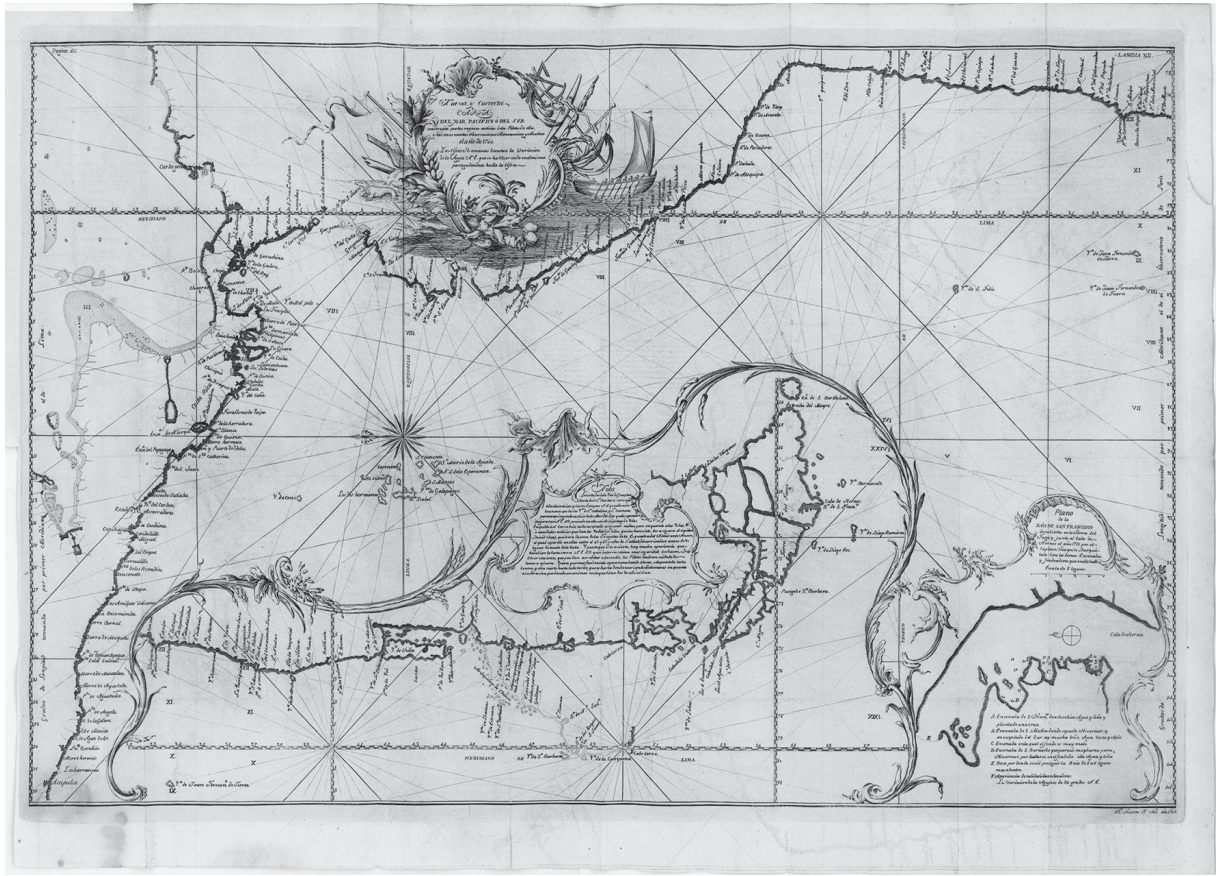


Figura 10. *Nueva y correcta carta del Mar Pacífico o del Sur*, 1744. Fuente: The John Carter Brown Library at Brown University, Providence, Rhode Island, n. B748 U41r

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Sólo una generación posterior de marinos ilustrados, formados precisamente en la escuela que forjó, en especial Jorge Juan, pudieron hacer las mejoras y correcciones a un trabajo que de todas formas fue muy meritorio para su tiempo y que sentó las bases de una "una ordenación de las costas del Pacífico" en el último tercio del siglo XVIII, vital para consolidar las reformas administrativas del Imperio español.[56]

Conclusiones

Desde el arribo de Jorge Juan y Antonio de Ulloa al Mar del Sur en 1736, transcurrieron ocho años en que dichos oficiales no sólo cumplieron sus labores como partícipes de la expedición geodésica, sino que realizaron importantes reconocimientos en la costa del Pacífico americano, además de los levantamientos realizados en la costa atlántica, específicamente en Cartagena de Indias y Portobelo.

Para el caso de la costa de Chile, y en particular, los puertos en la isla Más a Tierra del archipiélago de Juan Fernández, de la gran bahía de Concepción, y el de Valparaíso, requerían urgentemente aplicar los nuevos conocimientos científicos que estaban en desarrollo en el mundo de la cartografía y así, mejorar el conocimiento del territorio en pro de los intereses de España frente a las potencias enemigas, tal como había quedado de manifiesto con la expedición de Anson.

Mientras mejor se conociese el territorio, la defensa de éste sería más efectivo, y prueba de ello es que los levantamientos realizados sirvieron para poner en alerta los peligros que acechaban a los dominios ultramarinos hispanos.

Del mismo modo, un mejor reconocimiento y representación de las costas, puertos y fondeaderos, mejoraría la seguridad en la navegación y con ello, el comercio sería el gran beneficiario de este progreso científico con el cual Juan y Ulloa contribuyeron. Con los progresos técnicos posteriores, los aportes realizados por ambos

[56] Carlos Sambricio, "Proyectos espaciales en la América hispana en el último tercio del siglo XVIII. Economía política y ordenación del territorio", *Urban,* n. 7, 2014, p. 85-104.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

marinos pudieron ser mejorados, pero se partía de una base que antes de la expedición no existía, y ahí está el mayor logro que podemos identificar.

Ambos marinos tuvieron grandes carreras navales con posterioridad, y en el caso de Jorge Juan, realizó contribuciones claves para la consolidación de una Armada ilustrada a tal punto que se le considera el padre de ésta, por haber sido el promotor de la formación científica en el mundo náutico de la segunda mitad del siglo XVIII.[57]

Bibliografía

ALBEROLA ROMÁ, Armando y Rosario Die Maculet, "De ciencia y saberes a ambos lados del Atlántico: Jorge Juan Santacilia y Antonio de Ulloa y la primera expedición científica a la América española", en Gloria Franco Rubio, Natalia González Heras y Elena de Lorenzo Álvarez, *España y el continente americano en el siglo XVIII*, Trea, Gijón, 2017, p. 73-94.

BERTRAND, Michel, "El viaje al Pacífico: los fundamentos geo-históricos del 'lago español'", *Espacio, Tiempo y Forma,* n. 28, 2015 (Serie IV Historia Moderna), p. 35-44.

CANO TRIGO, José María, *Aportaciones de la Armada Española a la Geografía de la América del Sur en el siglo XVIII*, Universidad Hispanoamérica Santa María La Rábida, San Fernando, 1992.

DIE, Rosario y Armando Arberola, *Jorge Juan Santacilia. De "pequeño filósofo" a "Newton español",* Edicions Locals, Alicante, 2015.

FEUILLÉE, Louis, *Journal des observations physiques, mathematiques et botaniques, Faites par l'ordre du Roy sur les Côtes Orientales de l'Amerique Meridionale, & dans les Indes Occidentales, depuis l'année 1707. jusques en 1712*, 2 v., rue de S. Jacques, Chez Pierre Giffart, Libraire, París, 1714.

[57] *Jorge Juan Santacilia en la España de la Ilustración*, edición de A. Alberola Romá, C. Mas Galván y R. Die Maculet, Casa de Velázquez/Publications Universitat D'Alacant, San Vicente del Raspeig, 2015. También Mario Ruiz Morales y Mónica Ruiz Bustos, *Jorge Juan y sus proyectos para un mapa de España*, Universidad de Granada/Fundación Jorge Juan, Granada, 2005; Emilio Soler Pascual, *Viajes de Jorge Juan y Santacilia, Ciencia y política en la España del siglo XVIII*, Ediciones B, Barcelona, 2002.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

_____, *Journal des observations physiques, mathematiques et botaniques, Faites par l'ordre du Roi sur les Côtes Orientales de l'Amerique Méridionale, & aux Indes Occidentales. Et dans un autre Voyage fait par le même ordre à la Nouvelle Espagne, & aux Isles de l'Amerique*, 1 v., Chez Jean Mariette, París, 1725.

Frezier, Amadée, *Relation du voyage de la mer du sud aux côtes du Chily et du Perou, fait pendant les années 1712, 1713 y 1714*, Chez Nyon, París, 1716.

Frezier, Amadeo, *Relación del viaje por el Mar del Sur*, prólogo de Gregorio Weinberg, Biblioteca Ayacucho, Caracas, 1983.

Guarda, Gabriel, *Flandes Indiano. Fortificaciones del Reino de Chile 1541-1826*, Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago, 1990.

Guillén, Julio F., *Los tenientes de Navío Jorge Juan y Santacilia y Antonio de Ulloa y de la Torre-Guiral y la medición del Meridiano*, Caja de Ahorros Novelda, Madrid, 1973.

Harley, John Brian, *La nueva naturaleza de los mapas*, Fondo de Cultura Económica, México, 2005.

Herrera Piqué, Alfredo, *Louis Feuillée, el primer científico explorador (1660-1732)*, Mercurio Editorial, Madrid, 2015.

Jorge Juan Santacilia en la España de la Ilustración, edición de A. Alberola Romá, C. Mas Galván y R. Die Maculet, Casa de Velázquez/Publications Universitat D'Alacant, San Vicente del Raspeig, 2015.

Juan, Jorge y Antonio de Ulloa, *Noticias Secretas de América*, Londres, Imprenta de R. Taylor, 1826.

_____, *Observaciones astronómicas y phisicas hechas en los Reynos del Perú*, Juan de Zúñiga, Madrid, 1748.

_____, *Relación Histórica del Viage a la América Meridional hecho por orden de S. Mag. para medir algunos grados de meridiano terrestre, y venir por ellos en conocimiento de la verdadera Figura, y magnitud de la Tierra, con otras observaciones astronómicas, y phisicas*, por Antonio Marín, Madrid, 1748.

Lafuente, Antonio y Manuel Sellés, *El observatorio de Cádiz, 1753-1831*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1988.

Moreno, Rodrigo, "Magallanes entre los siglos xvi al xviii: Cartografía hispana para un estrecho incógnito", *Anales de Literatura Chilena*, año 21, n. 33, junio 2020, p. 103-134.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

PINZÓN, Guadalupe, "Defensa del Pacífico Novohispano ante la presencia de George Anson", *Estudios de Historia Novohispana*, n. 38, 2008, p. 63-86.

_____, "William Dampier en el Mar del Sur. Mapas y diarios de viaje ingleses en el reconocimiento del Pacífico novohispano (siglo XVIII)", *Fronteras de la Historia*, v. XVI, n. 1, 2011, p. 74-101.

RUIZ MORALES, Mario y Mónica Ruiz Bustos, *Jorge Juan y sus proyectos para un mapa de España*, Universidad de Granada/Fundación Jorge Juan, Granada, 2005.

SAFIER, Neil, *La medición del Nuevo Mundo. La ciencia de la Ilustración y América del Sur*, Fundación Jorge Juan/Marcial Pons Historia, Madrid, 2016.

SAGREDO BAEZA, Rafael, "De la hidrografía imperial a la hidrografía nacional. Reconocimientos del Pacífico sur. Siglos XVIII y XIX", *Anuario de Estudios Americanos*, v. LXX, n. 2, 2013, p. 509-556.

_____, "Navegación científica en el Mar del Sur: El piloto Moraleda (1772-1810)", *Revista de Historia Iberoamericana*, v. II, n. 1, 2009, p.46-78.

SAMBRICIO, Carlos, "Proyectos espaciales en la América hispana en el último tercio del siglo XVIII. Economía política y ordenación del territorio", *Urban*, n. 7, 2014, p. 85-104.

SANZ, Miguel, *Breve Noticia de la vida del excelentísimo señor Don Jorge Juan y Santacilia*, edición de Armando Alberola Romá y Rosario Die Maculet, Universidad de Alicante, Valencia, 2013.

SELLÉS, Manuel, *Instrumentos de Navegación. Del mediterráneo al Pacífico*, Lunwerg editores, Barcelona, 1994.

SOLANO, Francisco de, *La pasión de reformar: Antonio de Ulloa, marino y científico 1716- 1795*, Servicio de Publicaciones Universidad de Cádiz, Cádiz, 1999.

SOLER PASCUAL, Emilio, *Viajes de Jorge Juan y Santacilia, Ciencia y política en la España del siglo XVIII*, Ediciones B, Barcelona, 2002.

The voyage of Captain John Narbrough to the Strait of Magellan and the South Sea in his Majesty's Ship Sweepstakes 1669-1671, edición de Richard J. Campbell, Peter T. Bradley y Joyce Lorimer, Londres, The Hakluyt Society, 2018.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Ulloa, Antonio de, *La Campaña de las Terceras*, edición de Pablo Emilio Pérez/Mallaína, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1995.

Valenzuela Márquez, Jaime, "Relaciones jesuitas del terremoto de 1730: Santiago, Valparaíso y Concepción", *Cuadernos de Historia*, n. 37, 2012, p. 195-224.

Valverde, Nuria, *Un mundo en equilibrio. Jorge Juan (1713-1773)*, Fundación Jorge Juan/Marcial Pons Historia, Madrid, 2012.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

EL PACÍFICO SEPTENTRIONAL

UN ESPACIO MARÍTIMO EN TRANSFORMACIÓN EN LAS DESCRIPCIONES GEOGRÁFICAS Y LA CARTOGRAFÍA DEL SIGLO XVIII EL CASO DE FILIPINAS

Guadalupe Pinzón Ríos
Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

Introducción

A lo largo del siglo XVIII el Pacífico fue uno de los océanos más transitados por distintas potencias europeas, pese a la exclusividad que España alegaba tener desde la firma del Tratado de Tordesillas, así como en los posteriores tratados de Wesfalia (1648) y Utrecht (1713). En el caso de los ingleses, desde la década de 1680 incrementaron sus incursiones en ese océano con distintas finalidades que iban desde el saqueo de naves y puertos hasta la posible ocupación de algún territorio. Sus avances provocaron que las autoridades hispanas se preocuparan por proteger sus propios contactos transpacíficos y en especial pusieron atención en los Galeones de Manila pues era sabido que entre los objetivos de los ingleses estaba su captura, la cual lograron en 1709 y 1743.[1] Esos eventos generaron aún más preocupación por asegurar espacios marítimos libres de enemigos donde esas embarcaciones españolas pudiesen transitar. Una forma de lograrlo era prestar atención e intentar extender la ocupación y administración hispánica hacia el Pacífico septentrional. Dicha expansión debía considerar algunos espacios insulares adyacentes a las costas tanto filipinas como novohispanas. En el caso de las costas

[1] Peter Gerhard, *Pirates of the Pacific, 1575-1742*, Nueva York, Dover Publications Inc, 2003; Oskar H. K Spate, *Monopolists and Freebooters. The Pacific since Magellan*, v. II, Minéapolis, University of Minnesota Press, 1983.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

americanas eso implicó la fundación de asentamientos en la Alta California, así como reconocimientos y tomas de posesión simbólicas en torno a la bahía de Nutka con la finalidad de reducir en lo posible la presencia inglesa y rusa en la zona.[2] Y en el caso de Filipinas, la parte norte de Luzón cobró relevancia pues en ella también se vertieron intereses comerciales ingleses así como proyectos defensivos españoles, por lo que se convirtió en un espacio marítimo registrado en descripciones, diarios de viaje y mapas de navegantes u oficiales de ambas monarquías.

El objetivo de este texto es conocer la forma en que los ingleses registraron y describieron el espacio marítimo al norte de Luzón, sus intencionalidades y las discusiones que eso generó entre las autoridades hispánicas para frenar dichos avances. Se considera que el interés de los ingleses en tal zona formó parte de su expansión marítimo-mercantil sobre el Pacífico, la cual paulatinamente les había permitido multiplicar sus tratos comerciales en las costas chinas y que incluso intentaron extender a las de Japón. Esos avances se llevaron a cabo a la par de sus crecientes travesías por las costas americanas que poco a poco alcanzaron las regiones septentrionales y por ello la región marítima al norte de Luzón fue percibida como uno de los pasajes por donde podrían conectar el noroeste americano con las costas asiáticas. Este proceso fue seguido por las autoridades españolas, tanto de Filipinas y Nueva España como de la Metrópoli, lo cual las llevó a consultar los registros hechos por los mismos ingleses acerca de dicha zona en aras de conocer sus proyectos y así planear formas de hacerles frente con sus propios avances y reconocimientos.[3]

[2] En cuanto los reconocimientos hispanos por el noroeste americano véase Francisco Fuster, *El final del descubrimiento de América. California, Canadá y Alaska (1765-1822),* España, Servicio de Publicaciones Universidad de Murcia, 1997. Respecto a los intentos de apropiación simbólica del septentrión americano véase Guadalupe Pinzón, "En el nombre del Rey y con la bendición de Dios. El papel legitimador de los religiosos en las exploraciones marítimas del septentrión novohispano (s. XVIII)", *Dieciocho. Hispanic Enlightenment*, Anejo 7, otoño de 2022, p. 199-216.

[3] Respecto al el tema específico de las islas véase María Baudot, "Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782", en *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, edición de Salvador Ber-

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

El tema obliga a considerar la relevancia de los espacios marítimos. Al respecto, Jerry H. Bentley explica que los mares son escenarios que permiten formular nuevas categorías para conceptualizar el mundo y entender sus procesos históricos; esto luego de considerar a los mares como escenarios con límites políticos que, como si fuesen naciones o estados terrestres, también se sujetaron a conflictos relacionados con intereses internacionales.[4] Esto permite suponer que el Pacífico septentrional, y en especial el espacio marítimo al norte de Luzón, se convirtió en un escenario de conflicto político entre las monarquías inglesa y española, y que una manera en la que ambas mostraron sus incursiones o acciones en ella fue a través de descripciones y mapas. Dicho escenario no debe ser visto como un problema local pues más bien sus alcances incluyeron tanto las redes transpacíficas, así como las reestructuraciones que a la par se hacían en las costas del noroeste americano. Estudiar ese espacio marítimo a partir de descripciones y mapas se justifica ya que estas fuentes, como explica Karl Shlögel, fueron instrumentos de poder con retóricas o narrativas propias que permiten leer en ellos procesos históricos diversos. Por su parte, Raquel Urroz deja ver la relevancia de investigar al mapa antiguo (y su transformación en un sujeto histórico) con apoyo de distintas herramientas intelectuales que permiten interpretarlo y concebirlo como un documento histórico.[5] Aunado a lo anterior, hay que reiterar que los espacios marítimos forman parte de esos escenarios a considerar en dichas fuentes.

nabeu y Carlos Martínez Shaw, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013, p. 341-377; Guadalupe Pinzón, "Islas del Pacífico en las reestructuraciones marítimas españolas del siglo XVIII: el caso de las Babuyanes y las Batanes", en *Espacios marítimos y proyecciones culturales*, coordinación de Flor Trejo y Guadalupe Pinzón, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2019, p. 303-324.

[4] Jerry Bentley, "Sea and Ocean Basins as Frameworks of Historical Analysis", *Geographical Review*, v. LXXXIX, n. 2, p. 216-217.

[5] Karl Schlögel, *En el espacio leemos el tiempo. Sobre Historia de la civilización y Geopolítica*, traducción de José Luis Arántegui, España, Ediciones Siruela, 2007, p. 16-17; Raquel Urroz, *Mapas de México. Contextos e historiografía moderna y contemporánea*, México, Instituto Veracruzano de Cultura, 2012, p. 21-22.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Mar de China en los intereses y representaciones de los ingleses

Desde el siglo XVII los ingleses comenzaron a alcanzar las costas chinas gracias al trato que los miembros de la East Indian Company hicieron con los portugueses para frenar el poderío naval holandés, el cual dificultaba los contactos con Macao. Así, las autoridades coloniales portuguesas negociaron con la East Indian Company la Convenção do Goa, con la cual sus naves podrían viajar desde ese puerto hasta el de Macao y así mantener los contactos entre ambos asentamientos; esto debido a que se consideró que las embarcaciones inglesas no serían atacadas por los neerlandeses. En 1635 la nave de guerra *London* hizo la planeada travesía, pero su arribo a Macao generó diversos conflictos y negociaciones, tanto entre los europeos como con las autoridades chinas, las cuales reclamaron (e incluso multaron) a los portugueses por la presencia de una nave armada.[6] Pese a que los contactos no fueron cordiales, los arribos ingleses continuaron y posteriormente se incrementaron luego de que el territorio de Bengala fue otorgado a Inglaterra como parte de la dote que Catalina de Braganza aportó a su matrimonio con Carlos II (1661). Esto llevó a que paulatinamente los ingleses lograran establecer intercambios regulares en Cantón, muchas veces a través de la mediación portuguesa, además, intentaron tener tratos en las costas de Japón, aunque fracasaron en esos intentos.[7]

A dichos avances pronto se sumaron los que se llevaban a cabo desde el Atlántico. Luego de la toma que los ingleses hicieron de Jamaica (1655-1670) sus incursiones se incrementaron en las costas del Caribe y pronto las dirigieron al Pacífico. En 1680 iniciaron una ola de viajes que paulatinamente reconocieron y describieron con más detalle los litorales americanos. En principio las incursiones se concentraron en las costas meridionales, pero paulatinamente se extendieron a las septentrionales debido a su interés por capturar a los Galeones de Manila que anualmente transitaban entre Filipinas

[6] Rogério Miguel Puga, *A presença inglesa e as relações anglo-portuguesas em Macau (1635-1793)*, Lisboa, Centro Científico e Cultural de Macau, 2009, p. 41-51.

[7] Puga, *A presença inglesa...*, p. 73-91.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

y Nueva España. Para lograr dicho fin en los diarios de navegación ingleses llegaron a describirse puntos específicos (como las costas de la California) por donde los galeones transitaban y por tanto, donde podría lograrse su captura.[8] Sin embargo, esas descripciones no se limitaron al entorno americano, sino que pronto se llegó a hacer referencia a algunas costas asiáticas, entre ellas la parte norte de las Filipinas (especialmente de la isla de Luzón). Ejemplo de ello son las narraciones que se hicieron en el viaje de 1686, comandado por el capitán William Crowley, el cual luego de haber esperado al Galeón en las costas novohispanas cruzó el Pacífico con la finalidad de reabastecerse en las asiáticas y posteriormente volver a esperar al Galeón, aunque ahora a las afueras de Filipinas. Según explicó Crowley, luego de hacer escala en Guam, los ingleses alcanzaron unas islas al norte de Luzón que pronto exploraron, además, en ellas pidieron a los naturales algunos bastimentos. Posteriormente se dirigieron a Cantón, donde hicieron reparaciones a su nave para volver a intentar la captura planeada, acción que no pudieron llevar a cabo; tras este fracaso los ingleses terminaron por regresar a Inglaterra por la ruta del Cabo de la Buena Esperanza.[9] Del mismo viaje también hizo relación William Dampier y ésta fue más detallada en cuanto a las islas del norte de Luzón, a las cuales llamó "las 5 islas Bashee" (véase figura 1). Explicó que éstas se ubicaban entre los 20° 26' y los 21° 13' norte y que una de ellas era sabido que los holandeses solían llamar Orange, la cual era la más larga y fue donde pararon. Había dos islas más al sur a las que por no saber su nombre él llamó Graston y Monmouth; en medio de ambas había otra pequeña a la que llamó Bashee en referencia a cierto licor que se bebía en esas islas y que al final fue el nombre que dio al archipiélago. Así hizo Dampier referencia a la bebida local:

[8] Guadalupe Pinzón, "En pos de nuevos botines. Expediciones inglesas en el Pacífico novohispano (1680-1763)", *Estudios de Historia Novohispana*, n. 44, 2011, p. 45-76.

[9] *General History and Collection of Voyages and Travels arranged in sytematic order, forming a complete history of the origin and progress of navigation, discovery and commerce by sea and land, from the karliest ages to the present time*, edición de Robert Kerr, v. X, Edimburgo, Impreso por James Ballantyne and Company, 1814, p. 232.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

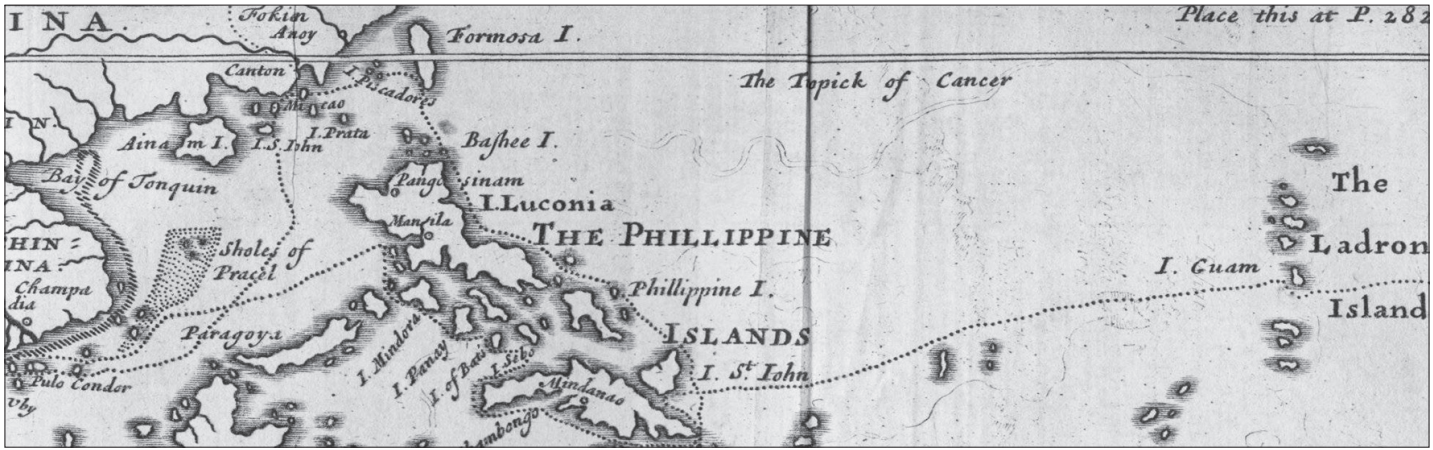


Figura 1. William Dampìer, *Map of the East Indies*, 1698. [Extracto]. Fuente: Edward E. Ayer Digital Collection (Newberry Library), n. 118.D2 1698, https://collections.carli.illinois.edu/digital/collection/nby_eeayer/id/3691

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> *Their ordinary drink is water; but they make also a kind of liquor of the juice of sugar-canes, boiled up with black-berries, allowed afterwards to ferment four or five days in jars. It then settles and becomes clear, when it affords a strong and pleasant liquor, which they call bashee, resembling our English beer both in taste and colour.*[10]

Dampier, al igual que había hecho en el caso de las costas americanas, hizo relación detallada de estas islas. Indicó que la Orange era la más larga y rocosa, aunque no estaba habitada, mientras que las de Monmouth y Graston tenían colinas y habitantes. Las islas de Goat y Bashee eran planas y contaban con algunos pueblos. En esos fértiles valles se producían varios géneros como "bananas, azúcar, papas, algodón, además de que había muchas cabras y cerdos. Los naturales solían pescar mucho y para ello tenían barcas parecidas a las yolas[11] aunque también contaban con embarcaciones grandes de doce o catorce remos".[12] Si bien esta expedición fue extraordinaria, lo que no cabe duda fue que las travesías inglesas continuaron realizándose por las costas asiáticas. Además, como antes se dijo, paulatinamente los intereses ingleses también se extendieron a las costas japonesas e hicieron intentos por establecer tratos comerciales con ese espacio insular, lo cual los llevó a prestar mayor atención a la región marítima entre Filipinas y el territorio nipón.

Pero los ingleses no fueron los únicos en intentar conectar las costas asiáticas con las americanas, también lo hicieron los franceses en el marco de la Guerra de Sucesión (1701-1713). Hay que recordar que, debido a la falta de embarcaciones, la corona hispánica otorgó licencias a algunas naves francesas para tener tratos directos con los puertos de Chile y Perú, además de usar algunas de ellas para convoyar las flotas y galeones que mantuvieron contactos con Veracruz, Portobelo y Cartagena de Indias. En ocasiones, las naves francesas pretextaban perseguir a corsarios ingleses para ingresar

[10] *General History...*, p. 286.

[11] Según el *Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua*, se trata de una embarcación muy ligera movida a remo y con vela (http://dle.rae.es/?id=cCgUlCa).

[12] *General History...*, p. 284-285.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

al Pacífico sin la licencia correspondiente y terminaban traficando en las costas americanas, para posteriormente dirigir sus navegaciones a China;[13] y para ello, algunas de esas naves terminaban transitando por el norte de Luzón. De ello dio testimonio el capitán francés Juan Boisloré, quien narró que en noviembre de 1710 el navío *L'Eclair* (*Relámpago*) había viajado de Buenos Aires a Chile persiguiendo embarcaciones inglesas a las cuales no pudo capturar. Luego de llevar a cabo diversos intercambios en las costas americanas dirigió su nave a China con la idea de obtener refrescos y posteriormente continuar viaje a las factorías que los franceses tenían en Pulicat. Sin embargo, luego de pasar por el norte de Luzón tuvo que hacer escala en la región de Ylocos (en la misma isla) pues su nave estaba dañada. Ante dicho arribo las autoridades filipinas ordenaron a la nave francesa dirigirse a Manila, donde fue detenida por llevar a cabo tráficos ilegales. Boisloré aseguró que, así como él, catorce embarcaciones galas que zarparon de Perú habían alcanzado Cantón, por el norte de Filipinas, entre 1714 y 1716.[14] Es decir, que esas navegaciones no eran tan inusuales.

Podría decirse que el Mar del Sur a partir el siglo XVII fue cada vez más transitado por navegantes europeos, tanto en las costas asiáticas como americanas, por lo que las autoridades tanto novohispanas como filipinas tuvieron que prestar atención a ellas. Y entre sus preocupaciones estuvo la de proteger la ruta de los Galeones de Manila.

[13] Carlos Malamud, *Cádiz y Saint Maló. El comercio colonial peruano (1698-1725)*, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1986, p. 146-153; Stanley Stein y Barbara Stein, *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa Moderna*, traducción Natalia Mora, Barcelona, Crítica, 2000, p. 137-140 y 152-176; Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, traducción de Jordi Beltrán, Barcelona, Ariel, 1979, p. 40-47.

[14] Respecto a Boisloré y los informes que dio acerca de las travesías francesas en torno a Filipinas véase Guadalupe Pinzón y Pierrick Pourchasse, "Expediciones francesas y sus proyectos marítimos en torno a Filipinas: el caso del capitán Boisloré (1710-1735)", *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, n. 20, 2020, p. 273-293. Véase también María de Lourdes Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos derroteros del galeón de Manila (1730 y 1773)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1956, p. 28; José Ángel del Barrio, *Filipinas y la Guerra de Sucesión Española: avatares y sucesos en un frente secundario (1701-1715)*, España, Castilla Ediciones, 2015, p. 130-132.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Proyecto a considerar para usar una región marítima

En 1730, el piloto de la carrera de Filipinas Henrique Herman hizo una propuesta para que los galeones de Manila cambiaran su derrota y sugería que en lugar de que transitaran a lo largo del estrecho de San Bernardino lo hicieran por el norte de Luzón.[15] Cabe decir que, aunque el principal objetivo de esta propuesta fue combatir los contrabandos que comúnmente se practicaban a lo largo de la ruta tradicional, también se consideraron aspectos navales. Herman indicó que el tránsito por el embocadero de San Bernardino conllevaba infinidad de peligros que hacían que la navegación de los galeones constantemente corriera riesgo de sufrir accidentes, como había pasado en numerosas ocasiones y de lo que él hizo una detallada relación.[16] La nueva derrota, en cambio, permitiría que los galeones transitaran por espacios más abiertos que, además, reducirían los tiempos de viaje a Acapulco, lo cual también beneficiaría a las tripulaciones. Así lo explicó Herman:

> Plantándose y observándose señor en lo venidero esta derrota se logra el ahorro de más de 40 días de navegación a la ida, estos mismos es muy posible se adelanten en el tornaviaje y puede el galeón hacerse a la vela del puerto de Acapulco el primero día de marzo con sobrado tiempo para la feria, embarque de plata y de bastimentos y conseguirá el entrar en el embocadero por fines de mayo o principios de junio que están las brisas en su fuerza viento favorable para su entrada y se libertará la gente de mar del continuado trabajo en las incesantes faenas de dicho embocadero y descansados podrán tolerar y reparar cualesquiera accidentes que acontezca.[17]

[15] Respecto a Henrique Herman, José Ángel del Barrio, *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739)*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2015, p. 494 explica que fue un piloto mayor con gran experiencia en las navegaciones transpacíficas que hizo seis viajes a Nueva España.

[16] "Propuesta de nuevo derrotero", Manila, 11 enero 1730, Biblioteca Nacional de España, Madrid (en adelante BNE), *Manuscritos* MSS/11014, f. 537v-540v. Acerca de la ruta tradicional y los contrabandos usualmente practicados véase Díaz Trechuelo, *Dos nuevos...*, p. 28 y Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1816*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2011, p. 58-59.

[17] "Propuesta de nuevo derrotero", Manila, 11 enero 1730, BNE, *Manuscritos* MSS/11014, f. 341

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

La propuesta fue evaluada y eso obligó a voltear la mirada a las regiones al norte de Luzón, de las cuales pronto se hizo evidente que se conocía poco. Herman explicó que aquella zona no era del todo desconocida pues otros pilotos de Filipinas la habían transitado, lo cual constaba en documentos oficiales como los manuscritos que paraban en manos de funcionarios filipinos. Sin embargo, los principales registros de la zona se basaban en fuentes extranjeras, y ejemplo de ello eran los mapas de Joan Blaeu, Nicolas Visscher o Nicolás Sanson, donde se podía ver la región asiática de cara al Pacífico y las islas aledañas a ellas.[18] Incluso en el Atlas de Sanson se mencionaba a "Las islas Filipinas o de Luzón y de las Manilas" como islas de Castilla conquistadas bajo el rey Felipe II, a las cuales se llamó islas de Luzón a causa de ser la más grande de ellas y la principal. Luego de describirlas y de mencionar su ubicación, Sanson hizo un recuento de las islas que componían el archipiélago, y en él incluyó a las "Babujones" en la región septentrional, las cuales fueron registradas en su mapa (véase figura 2).[19] A dichos registros se sumaron los de los navegantes franceses, de los que en el testimonio de Juan Boisloré, antes mencionado, se daba cuenta de la forma en que éstos transitaban cada vez con más regularidad por esa zona.[20]

A diferencia de los registros extranjeros, las fuentes oficiales hispánicas mostraban poco conocimiento de la zona. Al parecer el verdadero conocimiento que de esas islas existía era a nivel local y se basaba en los tratos que se habían llegado a tener con ellas sobre todo luego del intento que hizo la orden de Santo Domingo para de extender ahí su sistema misional. Según explica María Baudot, en 1686 miembros de la orden de Santo Domingo solicitaron licencia para establecerse en Calayán, isla que les serviría de plataforma para alcanzar

[18] Pinzón, "Islas del Pacífico...", p. 314-315.

[19] Nicolás Sanson d'Abbeville [Geographe Ordinaire du Roy], *L'Asie en plusieur cartes nouvelles, et exactes; & en diverses traites de geographie, et h'histoire...*, París, Chez l'Autheur, dans le cloistre de Sainct Germain l'Auxerrois, 1652, p. 89. Consultado en David Rumsey Map Collection, n. 11574078.jp2, https://www.davidrumsey.com.

[20] En su trabajo Miguel Ángel del Barrio (*Filipinas...*, p. 126) incluye un cuadro donde se enlistan diversas embarcaciones francesas que cruzaron el Pacífico entre 1708 y 1713, aunque la mayoría de ellas no hicieron escala en Filipinas, sino en las Marianas.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html



Figura 2. [Extracto] Nicolás Sanson, "Les Isles Philippines et les Isles Ladrons", 1652. Fuente: David Rumsey Map Collection, https://www.davidrumsey.com/rumsey, n. 11574077

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

otras, y así evangelizar a sus naturales.[21] Los trabajos misionales iniciaron en 1708, sin embargo pronto los religiosos informaron que las condiciones de las Babuyanes y de las Batanes eran muy duras pues los fuertes vientos que las azotaban las hacían estériles y carentes de agua, además de que era difícil y costoso enviarles bastimentos. Por ello, en 1725 se solicitó trasladar a todos los indios cristianizados de las Batanes a Calayán, una de las Babuyanes, por ser ésta considerada más apta para dicha población. Este traslado fue autorizado y hacia 1744 se informaba que ya se había llevado a cabo.[22]

Pese a que los testimonios de los dominicos mostraban a las Batanes y a buena parte de las Babuyanes como islas difíciles de habitar, lo cierto fue que siguieron teniendo pobladores y entre ellos se mantuvieron tratos con cierta regularidad, en los cuales incluso llegaron a participar algunos comerciantes de Luzón. Por ejemplo, en 1721 Pedro Esquerra, quien fuera alcalde mayor de la provincia de Cagayán, dijo que él había explorado las Babuyanes con el "gobernadorcillo" de ellas y que se enteró que regularmente algunos de sus habitantes pasaban a las Batanes porque ahí había muchos cerdos y otras cosas que podían intercambiar.[23] También fue consultado el capitán Juan de Tejeda, vecino de Manila y oficial mayor de la contaduría de cuentas, quien dijo que la distancia entre esas islas y Luzón no era mucha pero los traslados se sujetaban a los monzones de abril y por ello tenían una regularidad anual.[24] Más detallado que los anteriores fue el testimonio de Mathías Suáres, vecino de Manila quien contaba con una embarcación en la que viajó a Camiguin, una de las Babuyanes, para obtener azufre del volcán de la isla; pero los vientos contrarios que sufrió durante su viaje lo llevaron a refugiarse en las Batanes, donde pudo llevar a cabo diversos intercambios.[25]

[21] Baudot, "Cubrir la nueva ruta…", p. 350.

[22] Pinzón, "Islas del Pacífico…", p. 316-317.

[23] "Sobre descubrimiento y conquista de Batanes [1721]", Archivo General de Indias, Sevilla (en adelante AGI), *Ultramar*, leg. 605, f. 24-26. Hay que señalar que este expediente es la compilación de informaciones sobre las Batanes hecha primero en 1769 y finalmente en 1799, pero que va dando cuenta de las fechas en las que se hicieron las consultas.

[24] "Sobre descubrimiento y conquista de Batanes [1721]", AGI , *Ultramar*, leg. 605, f. 30-31.

[25] *Ibidem*, f. 37v-39v.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Los testimonios anteriores evidenciaban que eran reducidos los contactos que desde Luzón se tenía con las islas del norte, y en especial eso hacía que las autoridades filipinas consideraran que existiera poco conocimiento de esa zona, por lo que para llevar a cabo la ruta propuesta por Herman era necesario explorarla. Por ello se organizó una expedición que partió de Manila en 1741 y estuvo a cargo de los pilotos Manuel Correa y José Macías. El viaje recorrió las Babuyanes, registró sus puertos e incluso bautizó algunos de ellos. Además, de la isla Fuga tomaron a un práctico que los dirigió entre las islas. Finalmente, la expedición regresó a Manila por el estrecho de San Bernardino. Correa y Macías no creyeron que fuera viable la propuesta de Herman por considerar que los vientos y corrientes del norte de Luzón eran más peligrosos para los galeones que los del estrecho de San Bernardino, además, explicaron que en caso de necesidad esas naves no contarían con poblaciones que las auxiliaran por haber pocos asentamientos en ellas.[26]

Herman insistió en las ventajas de su propuesta, aunque en su momento la nueva ruta no fue utilizada. Esto provocó que las relaciones mantenidas con las islas al norte de Luzón poco se modificaron durante la primera parte de la centuria, lo cual incluso, puede verse con el hecho de que los registros de la zona no ampliaron demasiado sus informaciones. Ejemplo de ello es la *Geographia Histórica…* de Murillo, publicada en 1752, donde se menciona a las Babuyanes y de éstas la descripción salta a Formosa sin hacerse referencia a algún espacio insular intermedio:

> Fuera de que al norte de Cagayán a breve distancia están las islas de Babuyanes en que hay dos o tres puertos en Camiguin y Fuga que podrían servir de escala y mejor que todos, en la parte meridional de Isla Hermosa donde hay una buena bahía y surgidero…[27]

Cabe señalar que la propuesta de Herman no fue aislada pues pronto surgieron otros proyectos que sobre todo se relacionaron con

[26] Pinzón, "Islas del Pacífico…", p. 310-313.

[27] Pedro Murillo Velarde, *Geographia Histórica, donde describe los reynos, provincias, ciudades, fortalezas, mares, montes, ensenadas, cabos ríos y puertos, con la mayor individualidad y exactitud…*, Madrid, Oficina de don Gabriel Ramírez, 1752, p. 61-62.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

los intentos por reducir los contrabandos practicados por el estrecho de San Bernardino, lo cual llevó a sugerir la salida y arribo de los Galeones de Manila desde bahías que serían una alternativa diferente a Manila que podrían usarse en caso de necesidad. Ese era el caso de Lampón, puerto usado en el siglo XVII en el marco de la Guerra de los Treinta Años (1618-1648) cuando la presencia holandesa dificultó las navegaciones desde Manila-Cavite, y que para 1756 se intentó reutilizar, aunque con pocos resultados ante la oposición de los comerciantes filipinos.[28] No obstante, dicha propuesta también generó revisiones geográficas y registros cartográficos de Filipinas que prestaron cada vez más atención a los espacios insulares menores.

Tras la ocupación que llevaron a cabo los ingleses sobre Manila en 1762, en el marco de la Guerra de los Siete Años (1756-1763), fue evidente la débil presencia que los españoles tenían sobre el Pacífico, por lo que había que reconsiderar formas de extenderla en espacios terrestres (buena parte de ellos insulares) para con ello reclamar derechos sobre mayores espacios marítimos. Y ese fue un tema retomado tanto en las costas de Filipinas como en las del noroeste americano.

Nuevos pasos con antiguas y recientes relaciones

En el caso de las Filipinas, luego de firmarse la paz de París (1763) y de devolverse Manila, se hizo imperativo hacer cambios estructurales en ellas, y los contactos marítimos fueron uno de los temas más considerados. Además de comenzar a practicarse navegaciones directas con España siguiendo la ruta portuguesa de Cabo de la Buena Esperanza,[29] volvió a evaluarse la necesidad de buscar una nueva

[28] Con detalle esta propuesta y sus antecedentes son estudiados por María Baudot, "Lampón, puerto alternativo a Cavite para el Galeón de Manila", *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, n. 20, 2020, p. 21-48.

[29] Marina Alfonso y Carlos Martínez Shaw, "La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas", en *Un océano...*, p. 307-340; Alberto Baena Zapatero, "El comercio asiático en los barcos de la Armada: generalas y equipajes entre Manila y Cádiz (1765-1784)", en *Nueva España. Puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVII*, coordinación de Carmen Yuste, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2019, p. 283-319.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

derrota transpacífica, pero sobre todo intentar asegurarle espacios marítimos por los que los Galeones de Manila pudieran transitar. Fue ahí cuando la mirada de las autoridades volvió a posarse en las islas al norte de Luzón, en especial sobre las Batanes. Para revisar dichas islas fue necesario echar mano de fuentes extranjeras que dejaban ver los distintos tránsitos que se habían hecho por la zona. Ejemplo de ello fueron los diarios de John Byron (1764-1766) así como los de los capitanes Samuel Wallis y Phillip Carterer (1766-1768).[30] En todos ellos eran referidas las Batanes aunque con el nombre que Dampier les había dado: Bashee.[31] Respecto a este punto es interesante notar que el bautismo cartográfico hecho por el navegante inglés fue retomado y tuvo continuidad en otras fuentes, incluso en las de otras potencias europeas, como puede verse en el mapa (véase figura 3) y en el diario de la expedición de Jean François de La Perouse (1785-*ca.* 1788):

> J'aurais voulu pouvior visiter des villages, habités vraisemblablement par des peuples semblables a ceux des îles Bashees, que Dampier nous peint si bons, si hospitaliers; mais la seule baie qui paraissait promettre un mouillage était ouverte aux vents du sud-est, qui menaçaient de souffler très-incessamment. Cette île, laquelle aucun voyageur connu n'a abordé, peut avoir quatre lieues de tour; elle est séparée par un canal d'une demi-lieue et par un îlot ou très-gros rocher, sur lequel nous apercevions un peu de verdure avec quelques broussailles, mais qui ést ni habité ni habitable.[32]

Así también el mapa de Murillo Velarde de 1734, elaborado por orden del gobernador de Filipinas Fernando Valdés Tamón, fue recuperado por ingleses y franceses con mayores informaciones. Y si

[30] Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos...*, p. 48.

[31] John Hawkesworth, William Strahan y Thomas Cadell, *An account of the voyages undertaken by the order of his present Majesty for making Discoveries in the Southern Hemisphere, and successively performed by Commodore Byron, Captain Wallis, Captain Carteret, Captain Cook ...*, v. III, Londres, Impreso para W. Strahan and T. Cadell, 1773, p. 502 [Biblioteca Digital Hispánica PID: bdh0000001714].

[32] Jean-François de Galaup La Pérouse, *Voyage de Lapérouse: rédigé d'après ses manuscrits originaux, suivi d'un appendice renfermant tout ce que l'on a découvert depuis le naufrage jusqu'à nos jours, et enrichi de notes par M. de Lesseps,*... seul débris vivant de l'expédition dont il était interprète..., París, A. Bertrand, 1854, p. 234.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

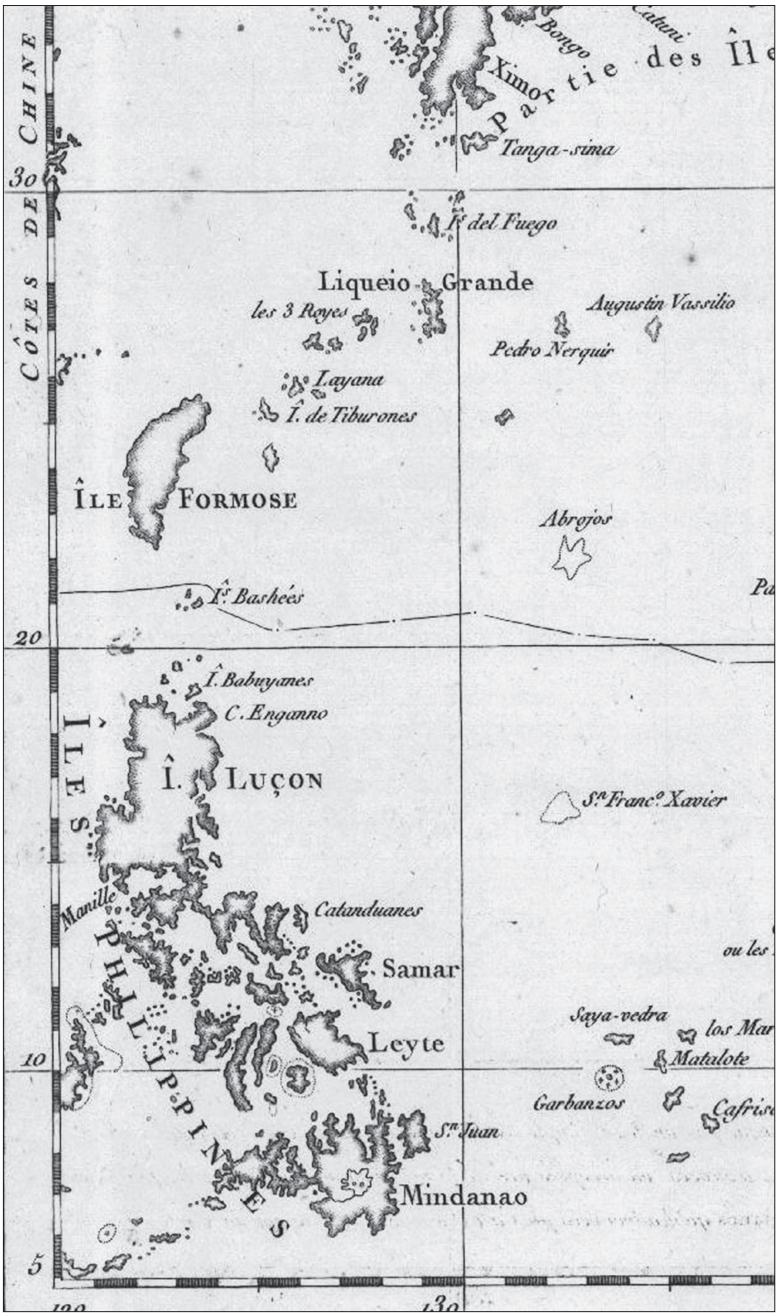


Figura 3. [Extracto] Jean François de la Perouse, *La Mer du Sud entre les Philippines et la Californie*, 1798. Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra, 3131-OYB-7278-A]

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

el original de ese mapa sólo había incluido a las Babuyanes, en las copias posteriores ya también se registraba la derrota propuesta por Herman en 1730 así como las Batanes, aunque con los bautismos dados por los holandeses e ingleses, es decir: islas de "Roche, Grafton, Orange, Montmout, Chevres, Bachi" (véase figura 4).

Era evidente que las relaciones extranjeras donde se describía esa zona se multiplicaban y eso obligó a las autoridades filipinas a incrementar sus propios registros. Por ello en 1769 nuevamente se recuperaron algunas noticias de mercaderes locales que de alguna forma habían tenido contacto con las Batanes y las Babuyanes, además de volver a consultarse a miembros de la orden de Santo Domingo acerca de la experiencia que habían tenido en esos archipiélagos. Los testimonios se centraron en las condiciones naturales de las islas, sus producciones, tipo de habitantes y posibilidad de extender el sistema misional a ellas.[33]

En 1772 se ordenó también que el paquebote *Nuestra Señora del Rosario* recorriera la zona nuevamente.[34] No obstante, la relación únicamente se centró en las Babuyanes. La nave partió de Manila y recorrió las islas de "Caunayan, que es la mas N de la vista"[35], Dalupiri y Fuga; se señaló que todas ellas habían tenido presencia de dominicos. Más adelante estaba Calayan, que era la más grande de ese archipiélago y la más poblada; incluso contaba con un pueblo de indios batanes que habían sido trasladados anteriormente y a los cuales visitaban los dominicos todos años para impartirles los sacramentos. Estaba también la isla Camiguin que, aunque tenía un largo puerto y buena fuente de agua, no contaba con asentamientos debido al volcán activo que ahí había; no obstante, esa isla era frecuentemente visitada para obtener azufre.[36]

[33] "Sobre descubrimiento y conquista de Batanes", Manila, 4 diciembre 1769-21 mayo 1770, AGI , *Ultramar*, leg. 605, f. 29v-48v.

[34] Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos...*, p. 38-39; Barrios, *Vientos de reforma...*, p. 506-518; Baudot, "*Cubrir la nueva ruta...*", p. 343-346; Pinzón, "Islas del Pacífico...", p. 318-319.

[35] La isla más al norte es Babuyán, es probable que en la narración que haga se refiera a ella.

[36] "Descripción de las islas Batanes y Babuyanes", 1772, Archivo Museo Naval de Madrid, *Ms.* 340.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

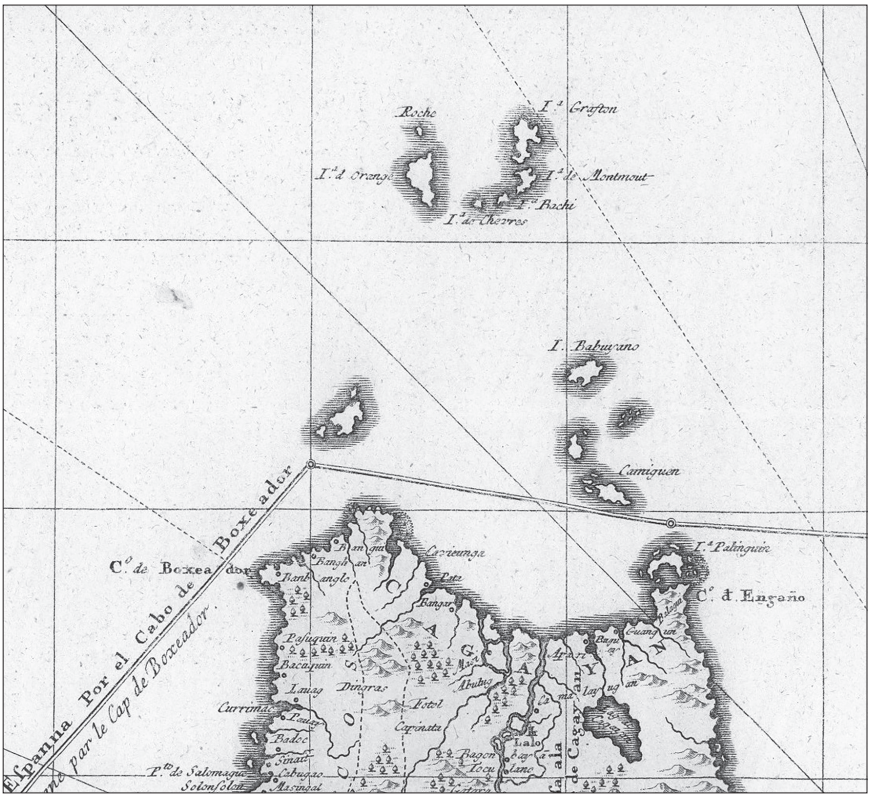


Figura 4. Maurice Lowitz (Professeur en Mathematiques à Nurember), Carte *Hydrographique chorographique des Isles Philippines,* publiée par les Heritiers de Homann, 1760.* Fuente: David Rumsey Map Collection https://www.davidrumsey.com/rumsey. Imagen n. 10878.000

De todas estas informaciones se había dado noticia a las autoridades metropolitanas, y en respuesta en 1777 el ministro de Indias José de Gálvez ordenó la conquista espiritual y temporal de las Batanes. Esta orden formó parte de las transformaciones navales y comerciales que se vertían sobre el Pacífico y por ello a la par se había ordenado cambiar el derrotero de los galeones de Manila para que desde

* En la cartela se aclara que el mapa se basa en el original de Murillo Velarde publicado en Manila en 1734 y grabado por el indio tagalo Nicolás de la Cruz de Bagay.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ese momento viajaran a Nueva España a través de los cabos Bojeador y del Engaño. Es importante señalar que a la par del cambio de ruta se ordenó que los galeones de Manila hicieran escala en el nuevo establecimiento de Monterrey, en el noroeste novohispano, con lo cual se deja ver que los intentos por extender la ocupación hispánica de los espacios marítimos y costeros del Pacífico septentrional se llevaba a cabo tanto en las costas novohispanas como en las asiáticas. Sin embargo, la escala en Monterrey no pudo llevarse a cabo de inmediato y fue hasta 1782 cuando por primera vez un galeón pudo recalar en ese puerto. Pese a lo anterior, los galeones previamente habían comenzado a hacer escala en el nuevo departamento marítimo de San Blas.[37]

Aunque la nueva derrota de los galeones pudo llevarse a cabo la ocupación de las Batanes requirió de más revisiones y trámites. El gobernador José Basco y Vargas recopiló nuevas informaciones en torno a las islas. Por ejemplo, el fraile Juan Fernándes, provincial del Santo Oficio, explicó que desde tiempo atrás se sabía que las Batanes sólo eran tres islas de las que desconocía sus nombres, mientras que las Babuyanes ascendían a ocho o diez y las más conocidas eran Camiguin, Dalupiri y Curug; había, además, una más llamada Calayan que no sabía el informante si pertenecía a las Batanes o a las Babuyanes. De las Batanes dijo que su clima era muy destemplado para los europeos y por ello se había considerado mejor trasladar a los indios convertidos a la isla Calayan, lo cual fue autorizado por el monarca como antes se mencionó. Sin embargo, las islas no habían quedado despobladas y por ello en ese momento contaban con cerca de 30 mil individuos.[38]

Se consultó también a Pedro Yriarte, exalcalde mayor de Cagayan, y a Joachin Melgareno, quien había comerciado en esas islas. Mientras que el primero se excusó de dar testimonio porque su conocimiento era de oídas, el testimonio de Melgarejo fue más detallado pues pasó cinco meses en las Batanes. En 1770 había hecho viaje, por orden del alcalde mayor de Calayan Ignacio Nájera, para llevar 500 cavanes de arroz a Camiguin y Calayan (Babuyanes) donde hizo

[37] Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos…*, p. 43-52; Baudot, "*Cubrir la nueva ruta…*", p. 343.
[38] "Sobre descubrimiento y conquista de Batanes", Manila, 23 septiembre 1778, AGI, *Ultramar*, leg. 605, f. 60v-62v.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

escala para conseguir madera y continuar viaje; posteriormente dio fondo en el puerto de Ivana (ahora isla Basco y la mayor de las Batanes), donde rápidamente salieron más de 300 indios con los que se hicieron diversos intercambios gracias a que algunos de sus grumetes hablaban la lengua de esos naturales; estos tratos se prolongaron por algunos días. Posteriormente Melgarejo exploró algunos asentamientos y describió sus condiciones físicas, poblacionales, sus hábitos, producciones, etcétera. Conoció, además, a tres franceses que hablaban castellano y que quedaron varados en las islas pues por haberse embriagado con la bebida local (batán) no pudieron regresar a su nave.[39]

Aunque los planes de las derrotas por el norte continuaron, los intentos de conquista sobre las Batanes se vieron frenados cuando en 1780 llegaron noticias de Pondicherry acerca del rompimiento entre Inglaterra y Francia (1779); como se temió un nuevo ataque inglés sobre Filipinas, se prefirió concentrar las fuerzas defensivas en Manila.[40] No obstante, el plan era continuar con ese proyecto en cuanto fuese posible; así lo indicó el gobernador José Basco y Vargas:

> Mandé suspender la expedición atento a no dar lugar para llevarla a debido efecto por ahora las actuales ocurrencias de la guerra mas siempre con la mira de seguir hasta su conclusión la empresa luego que la tranquilidad de la paz.[41]

Pese a este aparente retraso, los registros de las islas continuaron, así como los planes de ocupación, como se ve cuando en febrero de1781 Basco envió al alcalde mayor de Cagayan, Josef de Huelba y Melgarejo, la orden de que informara respecto a la factibilidad de enviar anualmente gente y bastimentos a las islas.[42] Además, en un nuevo informe acerca de ellas se dio cuenta de su ubicación precisa corrigiendo datos contenidos en el mapa de Murillo Velarde. Es in-

[39] "Sobre descubrimiento y conquista de Batanes", Binondo, 24 octubre 1778, AGI, *Ultramar*, leg. 605, f. 69v-82v.

[40] Díaz Trechuelo, *Dos nuevos...*, p. 50-52.

[41] "Sobre descubrimiento y conquista de Batanes", Manila, 12 mayo 1781, AGI, *Ultramar*, leg. 605, f. 3.

[42] "Sobre descubrimiento y conquista de Batanes", Manila, 10 febrero 1781, AGI, *Ultramar*, leg. 605, f. 88-98v.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

teresante notar que, pese a que se intentaba recopilar informaciones diversas, de las Batanes continuó sabiéndose poco, lo que hace pensar que seguían sin ser punto de tránsito de las navegaciones hispánicas y por ello las referencias sobre ellas no eran ni directas ni claras. Esto puede verse en descripciones que continuaron enviándose acerca de ambos archipiélagos, como se hizo en el "Plano prudencial de las islas Babuyanes y Batanes" hecho por Miguel Antonio Gómez y en el que se incluyeron unas "Notas que el copista al plano con otras noticias instructivas". En ellas se indicaba:

> Los aspectos de las islas Babuyanes se han copiado del diario archivado de don Manuel Lamas Herrera uno de los pilotos que el año de 1772 acompañaron a don Joseph Rodriguez Montenegro en el viaje por el Cabo Bojeador para explorar la nueva derrota para las naos de Filipinas en la navegación a Nueva España por el Norte [...].
>
> De las islas Batanes solo sé que comienzan a los 21 grados y minutos de latitud en la cordillera de isla Hermosa.
>
> Las demarcaciones y aspectos de las islas Batanes que acompañan me los ha franqueado el mencionado don Manuel Camus, como también los planos especiales de los puertos de Camaguin, Babuyan y Cabo del Engaño.[43]

Además, puede verse en el mapa que encierra en un cuadro las islas y en el marco señala a los pobladores locales como "batan y batana"; se indica también que las Batanes eran cuatro islas con nombre distintos a los extranjeros, los cuales eran "Dibayat, Dibugus, Siminanga y Basay" (véase figura 5).

Hacia 1783 se retomaron los proyectos de ocupación de las Batanes y se envió a ellas un gobernador, un teniente, padres misioneros, tropa, artesanos y pertrechos diversos. Esta expedición fondeó en el puerto de Ivana y posteriormente sus integrantes pasaron al pueblo de Basay, donde entregaron al "gobernadorcillo" del lugar un pliego donde se indicaba que se someterían voluntariamente al vasallaje del "Católico Monarca". Según se informó al gobernador Basco, y posteriormente éste al ministro Gálvez, los naturales aceptaron dicho

[43] "Copia fiel del plano prudencial de las islas Babuyanes y Batanes. Cagayán hecho por Miguel Antonio Gómez", 1781, AGI, MP-Filipinas, 116.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

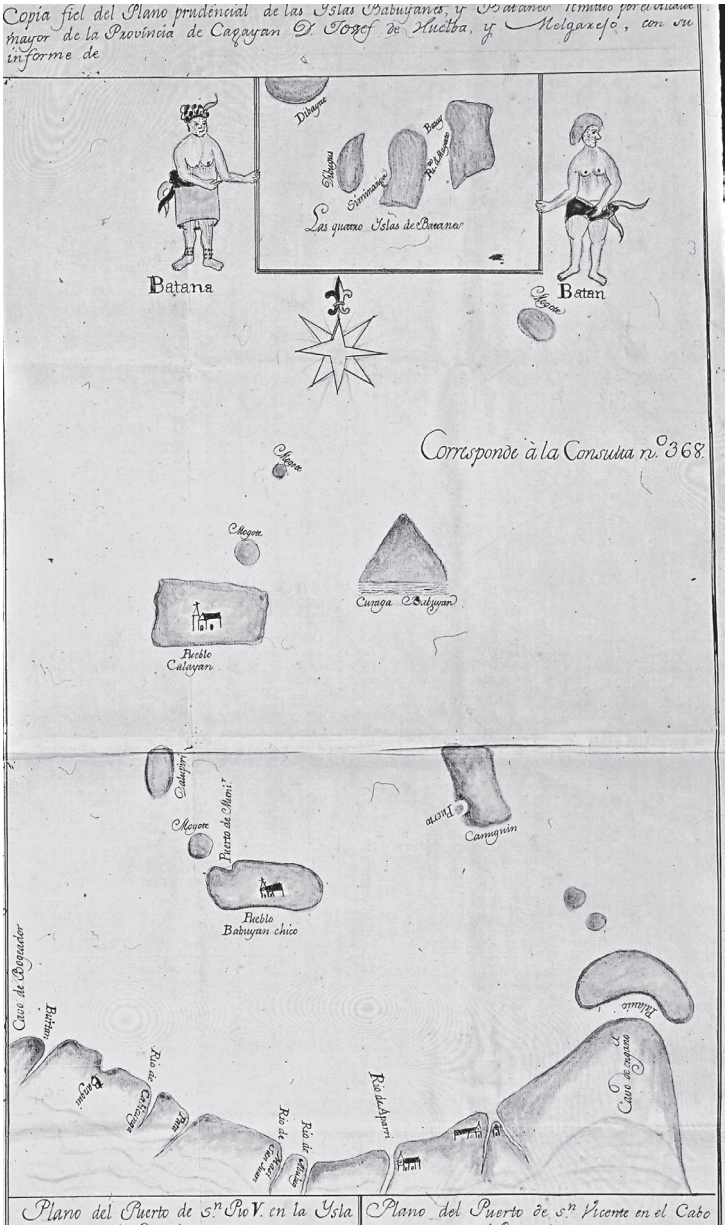


Figura 5. Miguel Antonio Gómez, *Copia fiel del plano prudencial de las islas Babuyanes y Batanes. Cagayán*, 1781.
Fuente: Archivo General de Indias, *MP-Filipinas*, 116

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

vasallaje sin resistencia.[44] Sin embargo pese a los reconocimientos, descripciones y mapas que se hicieron de la parte norte de Luzón, no parece que estas informaciones se vertieran en mapas oficiales, y en especial las Batanes continuaron siendo omitidas, lo que hace pensar que siguieron siendo percibidas más como la frontera alejada y no como zona de tránsito en los contactos marítimos de las costas asiáticas. Y como frontera, tuvo que recibir regularmente remisiones de hombres y bastimentos por parte de las autoridades filipinas en aras de reforzar el espacio marítimo por el que los galeones de Manila continuarían transitando, situación necesaria pues navegantes de otras potencias continuaban incrementando su presencia en esa área.

Norte de Luzón. ¿Prestarle atención o darle la espalda?

En 1788 llegó noticia de que los ingleses continuaban sus intentos por establecer tratos con Japón lo cual, aunque no lograron, de todas formas dejaba ver sus intentos por extender sus travesías. Por ello se generó desconfianza cuando ese mismo año llegó a Filipinas noticias de un levantamiento en la isla de Formosa. Según informó el gobernador interino, Pedro Sarro, esa isla ubicada al norte de Luzón (bajo la administración del celeste imperio) sufría una rebelión que las autoridades chinas no habían podido frenar. Se sospechaba que esta revuelta o bien había sido iniciada por ingleses y franceses o al menos éstos apoyaban a los rebeldes de forma secreta. Esta situación era de gran peligro para los intereses españoles pues si dicha revuelta se extendía al archipiélago filipino en él no se contaba ni con fuerzas navales ni terrestres para detenerla.[45]

Por otro lado, el exsuperintendente subdelegado de la Real Hacienda, Ciriaco González de Carvajal, también informó acerca de la revuelta y las implicaciones que ésta podría generar. Indicó que la isla Hermosa estaba frente a los puertos de Emuy y Chancheu de los

[44] "Sobre descubrimiento y conquista de Batanes", Manila, 31 diciembre 1783, AGI, *Ultramar*, leg. 605, f. 119-121v.

[45] "Carta de Antonio Valdés a Floridablanca", Manila, 21 diciembre 1787-San Lorenzo 20 noviembre 1788, Archivo Histórico Nacional, Madrid (en adelante AHN) *Estado* 46, n. 1.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

cuales llegaban anualmente a Manila diversos champanes. La revuelta llevaba dos años. Los chinos sólo poseían el puerto de "Tayuan" y el resto del territorio era habitado por naturales parecidos a los de Filipinas. Se había hecho una expedición para contener la revuelta, pero sin lograrlo. Y González reiteró la sospecha de que los ingleses habían sido los autores de esa revolución, o al menos que ellos la fomentaron con su asistencia y socorros.[46] Y es interesante señalar que ese funcionario, tal vez en aras de mostrar los avances ingleses, indicó que éstos ya contaban con un asentamiento en las islas Pulo Pinang, ubicadas a la entrada del estrecho de Malaca. Este avance, según explicaba González, se debía a que los ingleses querían establecerse ventajosamente en la zona no sólo para adelantar su comercio, sino también con fines ofensivos en caso de que hubiera otra guerra "por ser aquel lugar un puesto que proporciona ambas miras estando al paso de las embarcaciones que pasan de la India a China". Por otro lado, González también informaba que los franceses se habían establecido en la Conchinchina y tenían injerencia en los conflictos de la zona, como se vio con el hecho de que el príncipe del lugar había huido tras una revuelta de sus enemigos y se había refugiado en Siam; su hijo había sido enviado a París y los franceses intentaban restablecer a dicho príncipe en el reino.[47]

Era evidente entonces cómo diversas potencias europeas extendían sus contactos navales y hasta sus vínculos políticos por la zona y en ese contexto las referencias al norte de Luzón continuaron. Esto se ve con testimonios como el del inglés John Meares quien pasó por las Bashee al explorar el canal al sur de Formosa (1788-1789) y mencionó que los pobladores de esas islas estaban bajo el "yugo de España", lo que hace pensar que se les evaluaba para "liberarlos" (véase figura 6).[48]

[46] González mencionó que estas noticias se obtenían de las informaciones que llegaba a Macao.

[47] José Ángel del Barrio explica que se trató de un intento de factoría en Puli Condor o Puli Condore que se trata del archipiélago Côn-Dao ubicado al sur de Vietnam pero que no duró mucho tiempo. Véase José Ángel del Barrio *Filipinas y la Guerra de Sucesión Española: avatares y sucesos en un frente secundario (1701-1715)*, España, Castilla Ediciones, 2015, p. 107-108.

[48] John Meares, *Voyages made in the Years 1788 and 1789, from China to the N.W. Coast of America: with an introductory narrative of a voyage performed in 1786 from*

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



Figura 6. [Extracto] *Carte de la Mer Pacifique du Nord, contenant la Cote Nord-East d'Asie et la Cote Nord-Ouest d'Amerique reconnues en 1778 et 79 par le Capn Cook, plus particulierement encore en 1788-89 par le capne Jean Meares [ca. 1794]*. Fuente: John Carter Brown Collection, n. D794 M484v / 1-SIZE Emporibus dellaborem quis aut exerchitin non num quia volori apel ilibusc imusam inulpa que moluptaturia int que aspicienet

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Por su parte, los ingleses también se habían dado a la tarea de acopiar informaciones españolas en torno a las costas asiáticas, pero sobre todo para complementarlas. Esto se ve en la elaboración que hicieron de mapas síntesis donde se integraban diversas fuentes consultadas. Ejemplo de ello es el mapa de China de 1794, el cual se basó en el de Murillo Velarde de 1734 pero al que se hicieron nuevas adiciones retomando informaciones aportadas por diversos navegantes (véase figura 7).

Lo interesante de este mapa es la forma en la que nuevamente las Batanes y las Babuyanes son ubicadas al mismo nivel (retomando el registro de Murillo) mientras que las Bashee son ubicadas con los nombres dados por Dampier e incluso se señala el lugar donde la expedición de éste atracó, lo que hace pensar que con ello se buscaba validar la presencia inglesa en la zona. Hubo, además, mapas que hacia fines del siglo XVIII fueron elaborados como síntesis de las travesías que se realizaban por los mares asiáticos y algunas de ellas habían transitado por el norte de Luzón, lo que reiteraba que era una región plausible para llevar a cabo contactos interoceánicos

La continuidad de los registros hechos sobre el norte de Luzón dan pauta a pensar que las autoridades hispánicas mantendrían sus acciones para fortalecer su presencia en la zona, pero no fue así. Al arribo del nuevo gobernador de Filipinas, Félix Berenguer de Marquina en 1788, se comenzaron a modificar las medidas anteriores. En 1791 Marquina ordenó que los galeones regresaran a la ruta tradicional.[49] Además, puso en duda la relevancia de la conquista de las Batanes pues explicó que se gastaba demasiado en su sustento cuando era más necesario concentrar los esfuerzos y financiamientos en la ocupación de Mindoro. Por otro lado, se hicieron consultas acerca de si se consideraba que había peligro de que los enemigos atacaran las islas del norte y las respuestas fueron negativas según se informó.[50] Ante estos cambios el ex gobernador de Filipinas, José

Bengala in the Ship Nootka, v. I, Londres, Impreso en Loographic Press, 1791, v. I, p. 91-99.

[49] Díaz Trechuelo, *Dos nuevos*..., p. 50-52.

[50] "Sobre descubrimiento y conquista de Batanes", Manila, abril de 1793, AGI, *Ultramar*, leg. 605, f. 278v.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

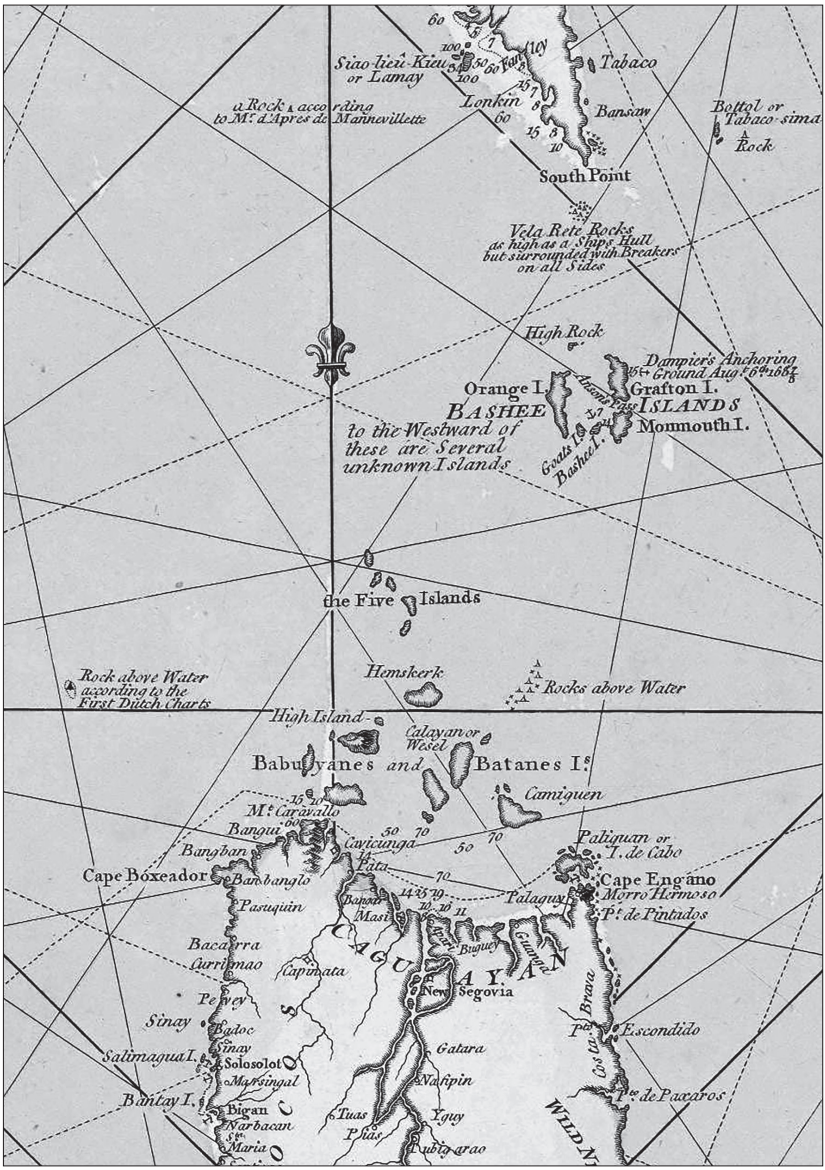


Figura 7. *A Chart of the China Sea, and Philippine Islands... Composed from an Original Drawing Communicated by Captain Robert Carr and Compare with the Map of Pedro Murillo de Velarde, Engraved at Manila in 1734, as well with the Surveys of Several British Navigators, 1794*. Fuente: Biblioteca Digital Hispanica PID bdh0000147348

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Basco y Vargas, se llegó a quejar de esta situación pues tales acciones borraban todos los esfuerzos hechos durante su administración. Y en cuanto a las islas al norte así mencionó la situación:

> Cuando pasé a Filipinas con el encargo de Gobernador Presidente y Capitán General llevé una estrechamente recomendada por el Augusto Padre de V. M. (que Santa Gloria halla) para conquistar los indios de las islas Batanes, situadas a dos grados norte de las Filipinas. Con efecto luego que me desembarace de los graves cuidados de la guerra y deje aquella plaza presidios y provincias en un estado de defensa el más ventajoso para resistir cualquier invasión y ataque enemigo puse la mira y todos los edictos posibles y adaptables al oro de aquella importancia valiéndome de la persuasión para convencer al ánimo de los caciques y principales moradores de aquel archipiélago y atraerlos al gremio de la religión católica y vasallaje de Su Majestad.[51]

Pese a las quejas anteriores, los argumentos de Marquina pesaron más en las decisiones metropolitanas y en 1797 se ordenó que se detuviera la conquista de las Batanes; sin embargo, éstas no serían desocupadas, sino que en ellas debían permanecer un teniente, algunos religiosos y hombres que los protegieran.[52] Posiblemente esta medida provocara que los enemigos de España no se posicionaran en las islas, aunque no dejaron de señalarlas en sus registros. Además, es también posible que sus intereses pronto se dirigieran a otros destinos que a lo largo del siglo XIX les permitió asentarse y multiplicar sus contactos navales por el Pacífico asiático.

Comentario final

Como ha podido verse, en el marco de las transformaciones llevadas a cabo por la dinastía Borbón los contactos marítimos jugaron un papel principal. Entre los temas a considerar estuvo el de las rela-

[51] "Sobre descubrimiento y conquista de Batanes", Isla de León, 30 de septiembre de 1790, AGI, *Ultramar*, leg. 605, f. 194.

[52] "Sobre descubrimiento y conquista de Batanes", Madrid, 10 junio 1797, AGI, *Ultramar*, leg. 605, f. 330-335.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ciones transpacíficas, lo cual obligó a reconsiderar las regiones por donde transitaban los galeones, así como extender la ocupación española y registrar mejor los espacios marítimos del Pacífico septentrional. Esa expansión se dio a la par en las costas del noroeste americano, como se vio con la ocupación de la Alta California, así como en los intentos por ocupar las islas al norte de Luzón. Estos últimos se convirtieron en centro de discusión para las autoridades filipinas y metropolitanas pues extender el dominio hispano en ellas implicaba intentar proteger las navegaciones transpacíficas, pero también hacer frente y en lo posible detener el creciente avance extranjero en los mares asiáticos.

Dicho avance enemigo, así como las nuevas posturas por parte de autoridades españolas, fueron evidentes en la cartografía de la época ya que el registro que se hizo de la parte norte de Luzón varió de acuerdo a la perspectiva y a los intereses que las distintas potencias europeas vertían en la zona. Mientras que para los ingleses las Bashee fueron consideradas como parte de los registros hechos en una región amplia que cada vez era mejor registrada por sus posibles usos como punto de escala, desde la perspectiva hispánica las Batanes y las Babuyanes pasaron de ser periféricas para la administración filipina a regiones estratégicas que debían protegerse, por lo que (al menos durante algún tiempo) se volvieron escenario de las reestructuraciones navales, comerciales y políticas que se llevaron a cabo a lo largo del setecientos.

Fuentes consultadas

Archivos

Archivo General de Indias, Sevilla, España (AGI)

Archivo Histórico Nacional, Madrid, España (AHN)

Biblioteca Nacional de España, Madrid, España (BNE)

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Bibliografía

Alfonso Mola, Marina y Carlos Martínez Shaw, "La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas", en *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, edición de Salvador Bernabeu y Carlos Martínez Shaw, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013, p. 307-340.

Baena Zapatero, Alberto, "El comercio asiático en los barcos de la Armada: generalas y equipajes entre Manila y Cádiz (1765-1784)", en *Nueva España. Puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVII*, coordinación de Carmen Yuste, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2019, p. 283-319.

Barrio, José Ángel del, *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739)*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2015.

_____, *Filipinas y la Guerra de Sucesión Española: avatares y sucesos en un frente secundario (1701-1715)*, España, Castilla Ediciones, 2015.

Baudot, María, "Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782", en *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, edición de Salvador Bernabeu y Carlos Martínez Shaw, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013, p. 341-377.

_____, "Lampón, puerto alternativo a Cavite para el Galeón de Manila", *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, n. 20, 2020, p. 21-48.

Bentley, Jerry, "Sea and Ocean Basins as Frameworks of Historical Analysis", *Geographical Review*, v. LXXXIX, n. 2, p. 215-224.

Díaz-Trechuelo, María de Lourdes, *Dos nuevos derroteros del galeón de Manila (1730 y 1773)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1956.

Fuster, Francisco, *El final del descubrimiento de América. California, Canadá y Alaska (1765-1822)*, España, Servicio de Publicaciones Universidad de Murcia, 1997.

Gerhard, Peter, *Pirates of the Pacific, 1575-1742*, Nueva York, Dover Publications Inc, 2003.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Hawkesworth, John, William Strahan y Thomas Cadell, *An account of the voyages undertaken by the order of his present Majesty for making Discoveries in the Southern Hemisphere, and successively performed by Commodore Byron, Captain Wallis, Captain Carteret, Captain Cook...*, v. III, Londres, Impreso para W. Strahan y T. Cadell, 1773.

General History and Collection of Voyages and Travels arranged in sytematic order, forming a complete history of the origin and progress of navigation, discovery and commerce by sea and land, from the karliest ages to the present time, edición de Robert Kerr, v. 10, Edimburgo, Impreso por James Ballantyne and Company, 1814.

La Pérouse, Jean-François de Galaup, *Voyage de Lapérouse: rédigé d'après ses manuscrits originaux, suivi d'un appendice renfermant tout ce que l'on a découvert depuis le naufrage jusqu'à nos jours, et enrichi de notes par M. de Lesseps,...* seul débris vivant de l'expédition dont il était interprète..., París, A. Bertrand, 1854.

Malamud, Carlos, *Cádiz y Saint Maló. El comercio colonial peruano (1698-1725)*, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1986.

Meares, John, *Voyages made in the Years 1788 and 1789, from China to the N.W. Coast of America: with an introductory narrative of a voyage performed in 1786 from Bengala in the Ship Nootka*, v. I, Londres, Impreso en Loographic Press, 1791.

Murillo Velarde, Pedro, *Geographia Histórica, donde describe los reynos, provincias, ciudades, fortalezas, mares, montes, ensenadas, cabos ríos y puertos, con la mayor individualidad y exactitud...*, Madrid, Oficina de don Gabriel Ramírez, 1752.

Pinzón Ríos, Guadalupe y Pierrick Pourchasse, "Expediciones francesas y sus proyectos marítimos en torno a Filipinas: el caso del capitán Boisloré (1710-1735)", *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, n. 20, 2020, p. 273-293.

_____, "En el nombre del Rey y con la bendición de Dios. El papel legitimador de los religiosos en las exploraciones marítimas del septentrión novohispano (s. XVIII)", *Dieciocho. Hispanic Enlightenment*, Anejo 7, otoño de 2022, p. 199-216.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

_____, "En pos de nuevos botines. Expediciones inglesas en el Pacífico novohispano (1680-1763)", *Estudios de Historia Novohispana*, n. 44, 2011, p. 45-76.

_____, "Islas del Pacífico en las reestructuraciones marítimas españolas del siglo XVIII: el caso de las Babuyanes y las Batanes", en *Espacios marítimos y proyecciones culturales*, coordinación de Flor Trejo y Guadalupe Pinzón, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2019, p. 303-324.

PUGA, Rogério Miguel, *A presença inglesa e as relações anglo-portuguesas em Macau (1635-1793)*, Lisboa, Centro Científico e Cultural de Macau, 2009.

SCHLÖGEL, Karl, *En el espacio leemos el tiempo. Sobre Historia de la civilización y Geopolítica*, traducción de José Luis Arántegui, España, Ediciones Siruela, 2007.

SPATE, Oskar H. K, *Monopolists and Freebooters. The Pacific since Magellan*, v. II, Mineápolis, University of Minnesota Press, 1983.

STEIN, Stanley y Barbara Stein, *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa Moderna*, traducción Natalia Mora, Barcelona, Crítica, 2000.

WALKER, Geoffrey, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, traducción de Jordi Beltrán, Barcelona, Ariel, 1979.

YUSTE, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1816*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2011.

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

ÍNDICE

Introducción
Guadalupe Pinzón Ríos y *Raquel E. Güereca Durán* 7

Los Tomalá de la isla Puná, navegantes y conquistadores
Antonio Jaramillo Arango 23

Las islas Californias. Del mito a la estrategia en el periodo misional jesuita, 1697-1768
Jesús Israel Baxin Martínez 53

Corsarios y cartografía neerlandesa en la apertura del Mar del Sur, *ca.* 1590-1650
Elizabeth Montañez Sanabria 91

El paso de la armada de Joris van Spilbergen por costas novohispanas en 1615
Bruno de la Serna Nasser 121

La cartografía de Jorge Juan y Antonio de Ulloa en el Pacífico Sur. Otro legado de la expedición geodésica en el siglo xviii
Rodrigo Moreno Jeria. 173

El Pacífico septentrional. Un espacio marítimo en transformación en las descripciones geográficas y la cartografía del siglo xviii. El caso de Filipinas
Guadalupe Pinzón Ríos 207

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/795/construccion-espacio.html

Este libro colectivo busca insertarse en las discusiones y los replanteamientos que entre 2019 y 2021 surgieron en torno a los procesos de conquista y los subsecuentes mundos de ultramar ibéricos. Específicamente a partir de la perspectiva marítima, y en especial desde la del Pacífico, busca resaltar la relevancia que dicho océano ha tenido para las sociedades hispanoamericanas, así como su papel articulador entre esos territorios: las relaciones que desde ellos se establecieron con Filipinas, las confrontaciones o enfrentamientos marítimos y costeros que a lo largo de la época moderna ahí acontecieron y que reconfiguraron sus redes mercantiles y asentamientos costeros. Lo anterior, conforme a la perspectiva del mundo americano, para así comprender las formas en las que se insertaron en las redes de carácter global a las que el Pacífico permitió conectarse.

Imagen: Theodor de Bry, *America sive Novus Orbis respectu Europaeorum inferior globi terrestris pars*, 1596. Fuente: Barry Laurence Ruderman Antique Maps Inc.

historicas.unam.mx

ISBN 978-607-30-7914-3

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS