

Navegaciones en época moderna

Hombres, barcos y naufragios

Vicente Pajuelo Moreno
José María García Redondo (eds.)



MINISTERIO DE DEFENSA

Doce Calles
EDICIONES

NAVEGACIONES EN ÉPOCA MODERNA.
HOMBRES, BARCOS Y NAUFRAGIOS

NAVEGACIONES EN ÉPOCA MODERNA. HOMBRES, BARCOS Y NAUFRAGIOS

Edición a cargo de
Vicente Pajuelo Moreno
José María García Redondo

MINISTERIO DE DEFENSA
EDICIONES DOCE CALLES



Catálogo de Publicaciones de Defensa
<https://publicaciones.defensa.gob.es>



Catálogo de Publicaciones de la Administración General del Estado
<https://cpage.mpr.gob.es>



Proyecto PID2022-141020NA-I00 financiado por:



Esta publicación es parte del proyecto de investigación del Plan Propio de estímulo y apoyo a la investigación y transferencia 2022/2023 de la Universidad de Cádiz «Los sistemas defensivos del litoral gaditano y su proyección Atlántica (siglos XVI-XVIII)», PR2022-033, y del proyecto de I+D+i «Marcos de mapeo y prácticas de territorialización en América (siglos XVI-XVIII): espacios, categorías y representaciones» (MAPWORKS), PID2022-141020NA-I00, financiado por MICIU/AEI /10.13039/501100011033/ y por FEDER, UE. Asimismo, la investigación se ha realizado en el marco de una de las Ayudas para la Recualificación del Sistema Universitario Español para 2021-2023, modalidad Ayudas Margarita Salas para la formación de jóvenes doctores y del Proyecto Intramural de Incorporación CSIC 2022101119.

Edita:



Doce Calles
EDICIONES

Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid

© Autores y editores, 2024

NIPO 083-24-070-4 (edición impresa)

NIPO 083-24-071-X (edición en línea)

ISBN 978-84-9091-891-3 (Ministerio de Defensa. Edición impresa)

ISBN 978-84-9744-463-7 (Doce Calles. Edición impresa)

Depósito legal: M-11550-2024

Fecha de edición: junio de 2024

Maqueta: Doce Calles

Imprime: Ministerio de Defensa

Las opiniones emitidas en esta publicación son de exclusiva responsabilidad de los autores de la misma.

Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del copyright ©.

En esta edición se ha utilizado papel procedente de bosques gestionados de forma sostenible y fuentes controladas.

publicaciones.defensa.gob.es
cpage.mpr.gob.es

SUMARIO

INTRODUCCIÓN

Introducción	11
<i>Vicente Pajuelo Moreno y José María García Redondo</i>	

EL BARCO Y SU MUNDO

«Climbing the rigging». Changes in life aboard ships on the eve of the 16 th century in Hanseatic shipping	23
<i>Maik-Jens Springmann</i>	
El discurso para la legitimización de las políticas forestales de la Monarquía portuguesa (siglos XIV-XVII)	49
<i>Koldo Trapaga Monchet</i>	
Inmediatas reacciones jurídicas y oposiciones jurisdiccionales de las poblaciones montañosas frente a la política marítima de Fernando VI	75
<i>Alfredo José Martínez González</i>	
Torcató José Clavina (1736-1793). Naval architecture and Portuguese shipbuilding in the second half of the 18 th century and Frederik Henrik Chapman's influence	101
<i>Nuno Saldanha</i>	

NEGOCIOS OCEÁNICOS

Living and dying in Spanish Seas: Animals and Navigation on the Carrera de Indias	121
<i>Edward Collins</i>	
Náutica y comercio marítimo, actores y prácticas documentales para un lenguaje común en el primer contacto hispánico-sínico	149
<i>José Luis Caño Ortigosa</i>	
La división de Tordesillas: un lejano recuerdo en los mapas del Pacífico septentrional del siglo XVIII	175
<i>Guadalupe Pinzón Ríos</i>	

TRIBULACIONES Y NAUFRAGIOS

Don Juan de Silva y la defensa de la costa atlántica a finales del siglo XVI.....	197
<i>María Isabel Vicente Maroto</i>	
Los naufragios de la Armada de la Guarda en 1600.....	221
<i>Vicente Pajuelo Moreno y José María García Redondo</i>	
A Relação do sucesso, batalha e naufrágio da nau São Julião (1616).....	243
<i>Augusto Alves Salgado</i>	
Contrabando francés en el Mar del Sur: la expedición de Jean Nicolas Martinet de 1717.....	263
<i>Kevin Bustillos Villarroel</i>	

EPÍLOGO

Francisco Contente Domingues, un hombre de mar.....	289
<i>Onésimo T. Almeida</i>	

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

Vicente Pajuelo Moreno
Universidad de Cádiz

José María García Redondo
Escuela de Estudios Hispano-Americanos /
Instituto de Historia, CSIC

En las últimas décadas, la investigación y los debates académicos en torno a la historia de los océanos han profundizado en aspectos sociales, científicos y culturales de la navegación y de los grupos humanos que habitan sus litorales desde distintas perspectivas. Si, tradicionalmente, la historiografía había abordado el mar como un escenario necesario para el desenvolvimiento de determinados procesos históricos, como espacio para atravesar y descubrir, como ámbito estratégico para las guerras o como soporte por donde discurrían el comercio y las comunicaciones, en años recientes se han puesto en valor los océanos como sujetos históricos y las experiencias humanas con el mar –y en altamar– como fenómenos complejos, susceptibles de ser analizados de manera amplia e interdisciplinar. El desarrollo de la historia marítima, centrada en las relaciones e interacciones del ser humano con el universo acuoso, ha construido puentes –y puertos– entre la historia social, económica, institucional o de la ciencia y líneas de investigación especializadas como la construcción naval, las técnicas y tecnologías de navegación, la cartografía, la historia social de la marinería y de las personas embarcadas (trabajadores, militares, científicos, esclavizados, piratas, viajeros, etc.), la historia ambiental o los naufragios y

los desastres marítimos. Por supuesto, la historia marítima ha participado activamente, adoptado un papel destacado, en los debates que han articulado nuevas formas de historia global e historia transnacional.¹

El inicio de la Edad Moderna coincide con la expansión de los europeos por el océano Atlántico, espacio desde el que se desplegarían las rutas hacia nuevos mares y nuevos mundos. En este proceso, las monarquías ibéricas fraguaron unas nuevas relaciones sociales, políticas y económicas íntimamente ligadas al mar, como ámbito inmediato de la difusión de sus imperios alrededor del globo. El océano en sí mismo, como problema de estudio para la Historia, se presenta como parte y resultado de múltiples prácticas espaciales (navegaciones, establecimiento de rutas, actividades económicas y extractivas, viajes de exploración...), de variados mecanismos de representación (cartografías, técnicas y observaciones científicas, códigos legales, manifestaciones artísticas...) y de constantes resignificaciones basadas en las experiencias (percepciones e imaginarios colectivos e individuales, trabajos y fatigas, nociones vernáculas sobre el medio natural, etc.). Sin duda, en todas ellas, el barco se perfila como el instrumento y el lugar por antonomasia: la máquina que permite los desplazamientos y el sitio donde se desarrolla la vida humana en el mar. Por ello, no se comprende una historia marítima que no piense en los barcos, en quiénes y cómo los construyeron; quiénes y cómo los gobernaron; qué transportaban; qué vínculos entablaron en los puertos donde arribaron y qué ocurrió cuándo si —en lugar de llegar al destino— la navegación se malograba y acababa en naufragio.

Respondiendo a estas premisas, la presente obra se ha dividido en tres grandes bloques temáticos. El primero de ellos, «El barco y su mundo», contiene cuatro trabajos, en los que se analizan los dos elementos principales que posibilitaron la navegación: las tripulaciones y los barcos. El capítulo de Maik Jens Springmann, «“Climbing the rigging”. Changes in Life aboard Ships on the Eve of the 16th Century in Hanseatic Shipping», estudia la vida cotidiana de los marinos que navegaban en el espacio marítimo comercial bajo dominio de la Liga Hanseática, delimitado por las aguas del mar del Norte y el Báltico, cuestión que, tal y como señala el propio autor, apenas ha sido objeto de análisis

¹ Existen numerosas definiciones sobre el término «historia marítima» y los diferentes campos que abarca, como puede verse, por ejemplo, en los trabajos de Martínez Shaw (2014) y Pinzón (2021). Desde una perspectiva global, entre las publicaciones más recientes que contienen numerosa bibliografía sobre historia marítima y de los océanos destacan las firmadas por Abulafia (2021) y Paine (2021). Nuevas aportaciones desde la historia cultural, la historia de la ciencia o la arqueología marítima son los volúmenes coordinados por Crespo, Castro y Nayling (2022) y Padrón y Pajuelo (2023).

entre los historiadores.² Basándose en la documentación disponible, en los registros arqueológicos y actividades experimentales, Springmann aborda una historia social a partir de las tipologías navales que transitaron los mares del Norte, analizando cómo fue evolucionando la vida y el grado de especialización de los marineros a medida que los bajeles se fabricaron más grandes, se configuraron como máquinas híbridas –que combinaban las capacidades de un buque militar con las de los mercantes, como estrategia ante los ataques piráticos– y recibían la influencia de las prácticas navales del mundo ibérico.

La materia prima fundamental para la fábrica de esos barcos y de los que transitaron las aguas de todo el orbe en época moderna fue la madera. Conseguir el elemento lignario para la construcción de los navíos que integraban las flotas y armadas de la Carrera de Indias y de la *Carreira da India* resultó, en numerosas ocasiones, un verdadero quebradero de cabeza para las administraciones castellana y portuguesa. Por ello, las coronas de España y Portugal tuvieron que establecer políticas forestales para proteger los recursos madereros que les brindaban los bosques que quedaban dentro de sus dominios, incluso los pertenecientes a municipios y particulares.³ En tales ocasiones, la historia de los océanos se decidiría muchas leguas tierra adentro. Las medidas aplicadas por las monarquías ibéricas para salvaguardar los bosques no solo estaban motivadas por la escasez de madera para los buques, sino que existía un fuerte interés por preservar la caza, actividad que era practicada con frecuencia por los monarcas, como bien ha recogido para el caso portugués el investigador Koldo Trápaga Monchet en el capítulo «Las maderas de los buques. El discurso para la legitimización de las políticas forestales de la Monarquía portuguesa (siglos XIV-XVII)».

Desde mediados del siglo XVI se aplicaron diferentes medidas para la protección de los bosques españoles y el impulso de la construcción naval, siendo una de las más importantes la *Real Ordenanza de Montes de Marina* de 31 de enero de 1748, «verdadera piedra angular de la legislación forestal borbónica para abastecer de maderas a la construcción naval española».⁴ El profesor Alfredo J. Martínez González la ha estudiado en profundidad,⁵ centrándose en el capítulo que recoge este libro, «Inmediatas reacciones jurídicas

² Al contrario de lo que ocurre en la historiografía sobre la vida a bordo de los navíos de la Liga Hanseática, existen varias publicaciones sobre las tripulaciones de la Carrera de Indias. En este sentido, véanse los trabajos de Serrano, 1989; Pérez-Mallaína, 1992; Martínez, 1999; Témpere, 2002; Pajuelo, 2021 y Pajuelo y Trejo, 2023.

³ Gomes y Trápaga (2017).

⁴ Aragón (2021: 179-180).

⁵ González (2014, 2015 y 2021).

y oposiciones jurisdiccionales de las poblaciones montañosas frente a la política marítima de Fernando VI», en el parecer mostrado por la población a la que afectaron dichas disposiciones.

Si la promulgación de medidas destinadas a la protección de las masas arbóreas de la península ibérica y a fomentar la industria naval fue importante para el mantenimiento de las formaciones navales españolas y portuguesas, más importante aún fue aplicarlas. Una vez enunciada la letra de la ley, el principal brazo ejecutor hasta la botadura del navío era el constructor naval. Nuno Saldanha, en el capítulo «Torcato José Clavina (1736-1793). Naval architecture and Portuguese shipbuilding in the second half of the 18th century and Frederik Henrik Chapman's influence», saca a la luz la biografía de uno de esos individuos cuyo trabajo estaba a caballo entre la artesanía y la ciencia, un hacedor de barcos que –como muchos– no gozó en su momento del reconocimiento que merecía.

El segundo bloque, «Negocios oceánicos», está conformado por tres capítulos y atiende a las conexiones protagonizadas por los navíos a través de las aguas del océano, entre el Viejo y el Nuevo Mundo. En «Living and Dying in Spanish Seas: Animals and Navigation on the Carrera de Indias» de Edward Collins, el autor analiza los diferentes tipos de animales que viajaron –en ambas direcciones– entre América y la península ibérica. Señala que la fauna que llegó al continente americano jugó un papel fundamental para la instauración y sostenimiento del imperio español, a pesar de que cruzar el Atlántico no era tarea fácil para muchos de ellos, ya que, debido a las condiciones de insalubridad, hacinamiento, hambre o deshidratación que se vivían en el barco, un alto porcentaje fallecía durante la derrota. Aunque los humanos eran el principal peligro para los animales a bordo, tanto por servir de alimento como por no ubicarlos correctamente, también estos causaban serios problemas a la tripulación, especialmente las ratas, chinches, pulgas y piojos. Como vemos, y es aquí donde más insiste Collins, el barco puede ser estudiado como un espacio de interacción entre humanos y animales, lejos, por tanto, de los clásicos análisis sobre la marinería, la construcción naval o la historia de la navegación.

Naturalmente, los navíos y las tripulaciones fueron los elementos principales que permitieron la conexión regular de prácticamente todas las partes del globo. La mayoría de los viajes que se realizaron vía marítima se efectuaron con la intención de obtener beneficios comerciales, por lo que conocer el idioma de las diferentes sociedades con las que se entraba en contacto era muy importante. El capítulo de José Luis Caño Ortigosa «Náutica y comercio marítimo. Actores y prácticas documentales para un lenguaje común en el primer contacto hispánico-sínico» apunta que la comunicación habría sido

muy difícil si no se hubiesen creado las «herramientas necesarias que permitieran el entendimiento idiomático del otro». Una de esos instrumentos fue el primer *Diccionario Hispano-Sínico*, que fue redactado por los frailes dominicos a principios del siglo XVII y se conserva en el archivo de la Universidad de Santo Tomás de Manila, en el que aparecen numerosos términos comerciales y náuticos.⁶ De hecho, se trata del diccionario de español-chino con más vocablos y expresiones del período moderno (más de 21.000 entradas).

Cierra el bloque el capítulo de Guadalupe Pinzón Ríos, «La división de Tordesillas: un lejano recuerdo en los mapas del Pacífico septentrional del siglo XVIII», en el que, a partir del estudio de los mapas y las navegaciones transpacíficas, advierte cómo en esa centuria españoles e ingleses «construyeron nuevos discursos de exclusividad y derechos sobre el Pacífico Septentrional». Las sucesivas negociaciones internacionales y el uso de la cartografía como instrumento legitimador concluirían en el Tratado de Límites de 1792, en el que España tuvo que aceptar que los ingleses navegasen habitualmente en aquellas aguas, al igual que había hecho con los nautas de otras naciones que llegaban hasta allí.⁷

La tercera sección del libro, «Tribulaciones y naufragios», incluye cuatro capítulos donde los problemas en el mar y frente al mar son los protagonistas. En «Don Juan de Silva y la defensa de la costa atlántica a finales del siglo XVI», María Isabel Vicente Maroto analiza una de las figuras más importantes del reinado de Felipe II. Al igual que otros hidalgos que consiguieron importantes puestos en la administración castellana o en alguna de las escuadras españolas, Juan de Silva comenzó su carrera militar como soldado en Flandes. En 1578, en la batalla de Alcazarquivir (en la que perdió la vida el monarca portugués) recibió un tiro de arcabuz que lo dejaría manco del brazo izquierdo, lo que no impidió que en 1592 fuese nombrado capitán general de la gente de guerra del reino de Portugal y uno de sus cinco gobernadores entre 1593 y 1600. Su labor principal sería la de proporcionar defensas efectivas al reino luso y a las flotas y armadas que llegaban a la península ibérica procedentes de América y la India, que en esos años fueron asediadas por los ataques de corsarios y piratas franceses, ingleses y holandeses. Su ocupación no era fácil, pero al parecer supo salir airoso de complicadas situaciones y fue un hombre «muy reconocido en su tiempo».⁸

En los dos capítulos siguientes se abordan las diferentes causas y consecuencias que se derivan de los naufragios. En «Los naufragios de la Armada de la

⁶ Según el académico Juan Gil, el *Diccionario* fue elaborado entre 1601 y 1642. Véase, Gil (2019-2020: 65-81).

⁷ Bernabéu (1995: 1701-1714).

⁸ Puede consultarse otra biografía de Juan de Silva en Bouza (1994: 451-502).

Guarda en 1600», Vicente Pajuelo Moreno y José María García Redondo analizan dicha formación, que tuvo un viaje de vuelta a la metrópoli muy accidentado por razones climatológicas y por la mala gestión de los oficiales de la Casa de la Contratación. De los siete galeones que la integraban cuando se hizo a la vela desde Sanlúcar de Barrameda, uno se fue a pique y los otros arribaron a diferentes partes de la península ibérica muy dañados. A pesar de ello, prácticamente toda la hacienda embarcada en América y la tripulación llegó a buen puerto.

Un hecho muy distinto provocó el naufragio de la nao portuguesa San Julián en 1616 cuando se dirigía a la India. El investigador Augusto Alves Salgado ha analizado dicho asunto en el capítulo «A relação do sucesso, batalha e naufrágio da nau *S. Julião* (1616)», basándose en la inédita «Suma de la relacion del sucesso de la nave Sant julian, capitana de la armada de la India del año pasado de 1616», que se conserva en el Archivo General de Simancas, así como en la bibliografía que alude a la batalla que libró la referida nao con cuatro navíos ingleses, lo que causó que el navío portugués acabase encallando en la isla Gran Comora (también conocida como Ngazidja), en el océano Índico en la costa sur de África.

Cierra la tercera sección del libro el capítulo de Kevin Bustillos Villarroel «Contrabando francés en el Mar del Sur: causas de la expedición de Jean Nicolas Martinet de 1717», en el que aborda las acciones cometidas por las autoridades españolas en el Pacífico para contrarrestar las incursiones francesas, que frecuentaban actividades comerciales ilícitas y la piratería en las costas del virreinato peruano desde principios del siglo XVIII. Curiosamente, una de las operaciones oficiales promovidas por la Corona pasó por el empleo de corsarios franceses, en concreto, de la formación comandada por Jean Nicolas Martinet en 1717. El autor analiza la incidencia de esta escuadra en la disminución de la llegada de extranjeros y en la transformación de las estrategias defensivas en el Mar del Sur.

El epílogo que cierra el libro lo firma el profesor Onésimo Almeida. Titledo «Francisco Contente Domingues, un hombre de mar», es una semblanza a uno de los historiadores marítimos del mundo ibérico más destacado de la última generación. El profesor Francisco Contente, catedrático de historia en la Facultad de Letras de la Universidad de Lisboa, especialista de historia de la náutica e historia de los descubrimientos portugueses, falleció el 10 de marzo de 2021 dejando una prolija obra y una valiosa herencia que custodió hasta su prematura muerte: la coordinación y la consolidación de numerosos investigadores de todo el mundo en torno a los International Reunion for the History of Nautical Science.⁹

⁹ La XIX edición del International Reunion for the History of Nautical Science se celebró en la Casa de la Ciencia del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, en Sevilla, entre el 15 y el 18 de

El objetivo final de este libro es mostrar cómo los océanos y las navegaciones –con los barcos y personas que las posibilitaron– ejercieron un rol fundamental como agentes activos en la transformación de los individuos y las colectividades a lo ancho del globo, pero también como motores en la construcción del mundo moderno. Como se puede observar, los capítulos que lo conforman no agotan los temas ni enfoques de estudio en historia marítima, pero ofrecen un valioso acercamiento a discusiones, problemáticas y trayectorias vitales que pueden enriquecer la historiografía y resultar interesantes tanto al público lector como a investigadores especializados. En este sentido, los coordinadores hemos querido mantener las lenguas originales de los estudios presentados en el libro, como punto de encuentro de diversas tradiciones y disciplinas académicas.

Este volumen forma parte del proyecto de investigación del Plan Propio de estímulo y apoyo a la investigación y transferencia 2022/2023 de la Universidad de Cádiz «Los sistemas defensivos del litoral gaditano y su proyección Atlántica (siglos XVI-XVIII)», PR2022-033, y del proyecto de I+D+i «Marcos de mapeo y prácticas de territorialización en América (siglos XVI-XVIII): espacios, categorías y representaciones» (MAPWORKS), PID2022-141020NA-I00, financiado por MICIU/AEI /10.13039/501100011033/ y por FEDER, UE. Asimismo, la investigación se ha realizado en el marco de una de las Ayudas para la Recualificación del Sistema Universitario Español para 2021-2023, modalidad Ayudas Margarita Salas para la formación de jóvenes doctores y del Proyecto Intramural CSIC 202210I119. Los coordinadores agradecemos a las autoras y autores su paciencia y colaboración durante el proceso de discusión y revisión de sus trabajos. Asimismo, damos las gracias a los editores del Ministerio de Defensa y a Ediciones Doce Calles por la confianza que han puesto en esta obra.

BIBLIOGRAFÍA

- ARAGÓN RUANO, Álvaro (2001): *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna: aprovechamiento, ordenamiento legal y conflictividad*. Donostia: Sociedad de Ciencias Aranzadi = Aranzadi Zientzi Elkartea.
- ABULAFIA, David (2021): *Un mar sin límites. Una historia humana de los océanos*. Barcelona: Crítica.
- BERNABÉU ALBERT, Salvador (1995): «El Tratado de Límites de 1792. Repercusiones del Tratado de Tordesillas en el Pacífico Septentrional», en Luis Antonio Ribot, Adolfo

noviembre de 2021. En dicho encuentro se discutieron algunas de las contribuciones que forman parte de este volumen.

- Carrasco y Luis Adao da Fonseca (coords.), *El Tratado de Tordesillas y su época*, vol. 3. Castilla y León: Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesillas, Junta de Castilla y León, 1701-1714.
- BOUZA ÁLVAREZ, Fernando (1994): «Corte es decepción. Don Juan de Silva, Conde de Portalegre» en José Martínez Millán (dir.), *La corte de Felipe II*. Madrid: Alianza Editorial, 451-502.
- CRESPO SOLANA, Ana, Castro, Filipe y Nayling, Nigel (eds.) (2022): *Heritage and the Sea: Maritime History and Archaeology of the Global Iberian World (15th-18th centuries)*, 2 vols. CHAM: Springer.
- GIL, Juan (2019-2020): «El *Dictionarium Hispano-Sinicum* de la Universidad de Santo Tomás (Manila)», *Abenámar. Cuadernos de la Fundación Ramón Menéndez Pidal*, III, 65-81.
- GOMES, Rosa y Trápaga Monchet, Koldo (eds.) (2017): *Árvores, barcos e homens na Península Ibérica (séculos XVI-XVIII)*. Zaragoza-Lisboa: Pórtico-IAP.
- MARTÍNEZ, José Luis (1999): *Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI*. México: Fondo de Cultura Económica.
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José (2014): «La elaboración de la Ordenanza de Montes de Marina, de 31 de enero de 1748, base de la política oceánica de la monarquía española durante el siglo XVIII», *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 71 (2), 571-602.
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José (2015): *Las Superintendencias de Montes y Plantíos (1574-1748). Derecho y política forestal para las Armadas en la Edad Moderna*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José (2021): «La Ordenanza de Montes de Marina de 31 de enero de 1748 y sus fuentes jurídicas durante los Austrias», en Alfredo José Martínez González (coord.), *Estudios jurídicos e históricos sobre navegación en la Edad Moderna: visiones cruzadas*. Granada: Comares.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos (2014): «La historia marítima de los tiempos modernos. Una historia total del mar y sus orillas», *Drassana: revista del Museu Marítim de Barcelona*, 22, 35-64.
- PADRÓN REYES, Lilyam y Pajuelo Moreno, Vicente (eds.) (2023): *Dominar los océanos. Ciencia y navegación en los siglos XVI-XVIII*. Madrid: Sílex.
- PAINE, Lincoln (2021): *El mar y la civilización. Una historia marítima del mundo*. Madrid: Antonio Machado Libros.
- PAJUELO MORENO, Vicente (2021): *La Armada de la Guarda. Defensa y naufragio en la Carrera de Indias*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas / Universidad de Sevilla / Diputación Provincial de Sevilla.
- PAJUELO MORENO, Vicente y Trejo Rivera, Flor (2023): «Vivir y morir en un barco: organización de la tripulación y actitudes ante los desastres en las flotas de la Carrera de Indias (siglos XVI y XVII)», en Lilyam Padrón Reyes y Vicente Pajuelo Moreno (eds.), *Dominar los Océanos. Ciencia y navegación en los siglos XVI-XVIII*. Madrid: Sílex, 263-296.
- PINZÓN RÍOS, Guadalupe (2021): «Historia marítima desde la perspectiva de la historia global y de interconexiones», en M. P. Martínez López-Cano (coord.), *Enfoques y perspectivas para la historia de Nueva España*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 161-202.

-
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio (1992): *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*. Sevilla: Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla.
- SERRANO MANGAS, Fernando (1989): *Armadas y Flotas de la plata (1620-1648)*. Madrid: Banco de España.
- TEMPÈRE, Delphine (2002): «Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII», *Iberoamericana. América Latina, España, Portugal: Ensayos sobre letras, historia y sociedad*, 5, 103-120.

EL BARCO Y SU MUNDO

«CLIMBING THE RIGGING». CHANGES IN LIFE ABOARD
SHIPS ON THE EVE OF THE 16TH CENTURY
IN HANSEATIC SHIPPING

Maik-Jens Springmann
University of Copenhagen

When we look at publications of the past decades regarding maritime history it becomes obvious that ship archaeologists still focus more on technical details of shipbuilding, whereas historians concentrate on maritime history in general or their social aspects. If we follow these general perspectives it is quite evident that the topic I present, namely life aboard ships, has not been playing a primary role in scientific papers so far. But ships were sailed by men, built by men and reflected society of that time in a very unique microcosmic way. Phrases like «kingdom in a nutshell»,¹ «time capsule»² or «Pompeii at sea»³ illustrate this vividly.

Life aboard wooden ships developed not in a permanent linear manner from one man paddling a logboat in Neolithic times to highly organized life on a four decker of the Napoleonic era, presenting more a little town at sea than a ship. Looking at the history of life aboard ships it was sometimes a very complex system but could change again to a simple form of manoeuvring a ship,

¹ Bass (1974: 14).

² Springmann and Wernicke (2008: 11-16).

³ Westerdahl (1997: 27).

which means that periods of just little development or sometimes stagnation were followed by times of big changes, while not all changes were a big step forward but sometimes even a step back.

In this chapter I would like to focus on maybe one of the biggest changes of life aboard wooden sailing ships which took place in Northern Europe on the eve of post medieval times from the 15th to the 16th century.

1. INITIAL CONDITIONS

In the 13th century a very efficient network was established between trading towns: The German Hanse. The trading network was not only but mainly based on North European coastal seafaring which allowed trading between 194 towns on the coast or towns connected to the coast via rivers, even if they were located hundreds of kilometres away from the coast like the important Hanseatic city of Köln (Cologne).⁴ There were also other trading networks existing, like the Cinque Ports⁵ in the North Sea but the German Hanse certainly was the most important one and influenced shipping in Northern Europe like no other network in that intensive way, also concerning practical aspects like manoeuvring vessels and life aboard ships. The success of the German Hanse was based on simplicity of trading activities and procedures which created trust between the business partners and the different towns. This kind of simplicity can be recognized in the way the Hanse sea traders organized their shipping. The German Hanse did not revolutionize shipping by building beautifully designed ships sailed by highly educated and skilled sailors. Seeking financial benefits the German Hanse succeeded in shipping by a systematic reduction to the very basic form of shipping. In terms of elegance and manoeuvrability the ships of the Hanse were not that big a step forward compared to their predecessors the Vikings and their ships. Shipping in the times of the German Hanse was reduced to simplicity and uniformity. Certainly the Hanse operated several ship types but concentrating, statistically, especially on one ship type, the uniform cog. By checking the town seals you can see that the shape of the ship did not change very much through a time span of more than 300 years (Fig.1).⁶

⁴ Dollinger (2012). Jahnke (2014). Selzer (2010).

⁵ Rodger (1996: 636-651).

⁶ Ewe (1972).

Fig. 1. *The town seal of Stralsund (1329).*



Source: *The town seal of Stralsund from 1329 showing from the statistical point of view the uniform shape of the cog and it is titled «de koggen». The men is wearing the classical Gugel.*

This can be seen as an indication that the ship type was successful. As the shape and the rig did not change a lot we can assume that the work and the life of the sailors also did not change that much either. Let us take a look at the main principles that allowed the cog to operate. It was used for distributing goods by sailing along the coast, in other words: harbour to harbour. The seals also give us an idea of the propulsion system of the ship. In consideration of propulsion we can see the same features as on Viking ships: The cog is a single-masted ship with a square sail but in comparison to the Viking ships the cog seems more cumbersome due to its length to beam relationship. The ships were propelled mostly by the wind from astern. Our sailing trials show that the cogs do not react well on upwind courses.⁷

Often ships waited many days for good weather to leave the harbour. It is obvious that the Hanseatic merchant did not put the emphasis into the development of a good and fast sailing ship. Their focus lay on maximising profit, which was based on two things:

1. Producing the ship cheaply, and the reduction of the operating cost to a minimum, combined with the chance of
2. Maximising cargo capacity.

This idea was quite successful. Often only one sailing season was needed to reimburse the cost of the ship.⁸

⁷ Ravn (2016: 131-152).

⁸ Hirsch (1858: 267).

By looking at old records, or viewing the so-called Bremen cog as the main archaeological record of this ship type, we see that the cogs were built within a year with only roughly prepared boards, and often not of the best wood.⁹ During our sailing trials we also came to the conclusion that cogs were easy to sail and that only few crew members were needed to manoeuvre the ship. Certainly, they were not well trained in comparison to sailors of the Viking ships.¹⁰ Even though it is difficult to find a statistical answer in the perspective of the long period in which cogs were used in history¹¹ it can be assumed that not more than ten people¹² worked on the deck of a cog.¹³ This could also be proved during our sailing trials with the *Kieler Hansekogge*. Two technological developments made the hard work on cogs simpler and even allowed them to work with the heavy yard of two tons weight, and the heavy anchors which were not found on Viking ships. The capstan on the deck astern was used to haul the anchor, or handle any loads with the yard tackle. The vertical windlass and especially the capstan (Fig. 2). These techniques manifest a social interface if we remember the shanties¹⁴ sung by the sailors during the pulling in of the anchor by walking around the capstan with horizontal bars.

A length of keel-breadth relationship between 1:2¹⁵ and 1:3¹⁶ led to a characteristic new feature on cogs: the stern rudder. The tiller was steered by a steersman underneath the aftcastle who had no view of the steering direction, also this was new. The steersman was led by commands from the deck of the aftcastle which also formed a special interrelationship between the captain and the steersman.

The extraordinary length-beam ratio of Hanseatic ships in comparison to the Viking ships formed a shape which allowed them to carry from the statistical point of view more goods but they also faced one problem of coastal traffic in Northern Europe: The shallow water. Within a draft of around 2-3 metres cogs were suited to reach the adjoined shallow harbours along the Baltic and North Sea coasts.

The Hanseatic sea ship laws based on the Code de Oleron show not only the framework for the handling of cogs but also give indirectly an insight

⁹ Belasus, Daly and Martins (2018: 257-263).

¹⁰ Crumlin-Pedersen (2008: 150-154).

¹¹ M. J. Springmann, <https://www.hansischergeschichtsverein.de/lexikon?suche=Kogge>

¹² A wanted poster from 1407 survives in the Archiv of Stettin in which six crew member are listed. Assmann (1951: 43-44); Springmann (2014: 656).

¹³ Springmann (2014: 734-738).

¹⁴ Hugill (1978).

¹⁵ Springmann and Schreier (2007: 105-116).

¹⁶ Lahn (1992).

Fig. 2. Sailing trials with the Kieler Hansekogge



Sources: a) The yard is shift aboard the Kieler Hansekogge. b and c) The windlass is used to veer the yard (photo: the author) d) The capstan to heave the anchor (photo: U. Ziermann).

into life aboard such ships. Though even this picture cannot be seen as a true reflection of all the aspects of life aboard ships.¹⁷

1. Ships were operated based on a rather unique system which is called in German «genossenschaftliche Schifffahrt» (cooperative shipping) and restricted the power of the captain and gave more rights to the ordinary seamen and the traders¹⁸, if the trader travelled with his goods, which more or less came to an end in the middle of the 14th century.

¹⁷ Benninghoven mentioned: «Man muß daher von ihnen (den Schiffsordnungen und Artikelbriefen) in erster Linie die Regelung der Konflikt- und Gefahrenfälle erwarten, nicht eine Schilderung des ganzen Bordlebens» [One must therefore expect from them (the ship's regulations and articles) primarily the regulation of conflicts and dangers, not a description of the whole life on board, (translation by the author of this article)], Benninghoven (1985: 396).

¹⁸ Even in the so called Lübecker Niederstadtbuch from 1557 we find an excerpt from this old traditional Hanseatic way of working aboard ships: «dar de schipper mit seinem schepesvolck rath gehalten undt mit dem schipper den rath beschlaten, inth Vessel intholopen...» [When the skipper held council with

2. The coastal seafaring developed on a navigational system of so called *Seebücher* (Rutters) as a written description of the coast and the sea ground.¹⁹
3. Due to the harbour to harbour system cogs normally did not sail at night and reached a harbour or the roads at the end of the day. That allowed the sailors to get a meal²⁰ and sometimes even a place to sleep on land. Therefore, accommodation or cooking facilities were not needed on the cogs.
4. As harbours were reached within a short time not much storage place was required inside the cogs for the alimentation of the sailors during sailing.
5. Because of rather simple sailing facilities sailors were equipped with a so called *Gugel* or *Kogel*, a warm woolly dress which gave them a monk-like appearance. This *Gugel* did not allow a very active way of sailing. It protected the sailor from rain and wind (Fig. 1).²¹

The hermetic system which gave power only to those traders who were citizens of one of the Hanseatic towns changed in the 15th century. Some of the influential traders from powerful Hanseatic harbours broke up the system of distributed trading of piece goods and changed to a system of line shipping with bulk goods in bigger fleets. This was mostly grain from Prussia to the Western harbours and salt from the French Baiencoast backwards.²² Big Hanseatic cities like Danzig were the forerunners in such bulk trade.²³ This new way of shipping did not only repress the traditional system of distributing package freight from harbour to harbour but also modernized or rather revolutionized the maritime system in general. It led to the implementation of another ship type called hulk,²⁴ which, due to its round U-shape, proved more suitable for the line shipping of bulk loads. In other words, line shipping was long distance shipping without reaching a coast for a longer time. This changed the life aboard tremendously.

his crew and decided to enter the harbour, (translation by the author of this article) Lübecker Niederstadt-buch vom 25. Jan. 1557, Nachlass von B. Hagedorn 1914, Paket 13. See in generally also Woywodt (1957).

¹⁹ Sauer (1996).

²⁰ «Ene kuekene sdaghes te hebbene bi der reden, dat zij hebben drinken gaende ende commende» [a cuisine the day at the roads, and the should have something to drink (alcohol) after the service]. In the *Vonnesse*, Art. 12 it is only reduced to the expression: «[...] eene maeltijt des daghes» [one meal per day]. Jahnke and Graßmann, (2003): 35, Art. 17 and this depends on the will of the captain: «[...] unde dat steit an des schipheren willen», Pardessus (1834, Vol. 2: 467).

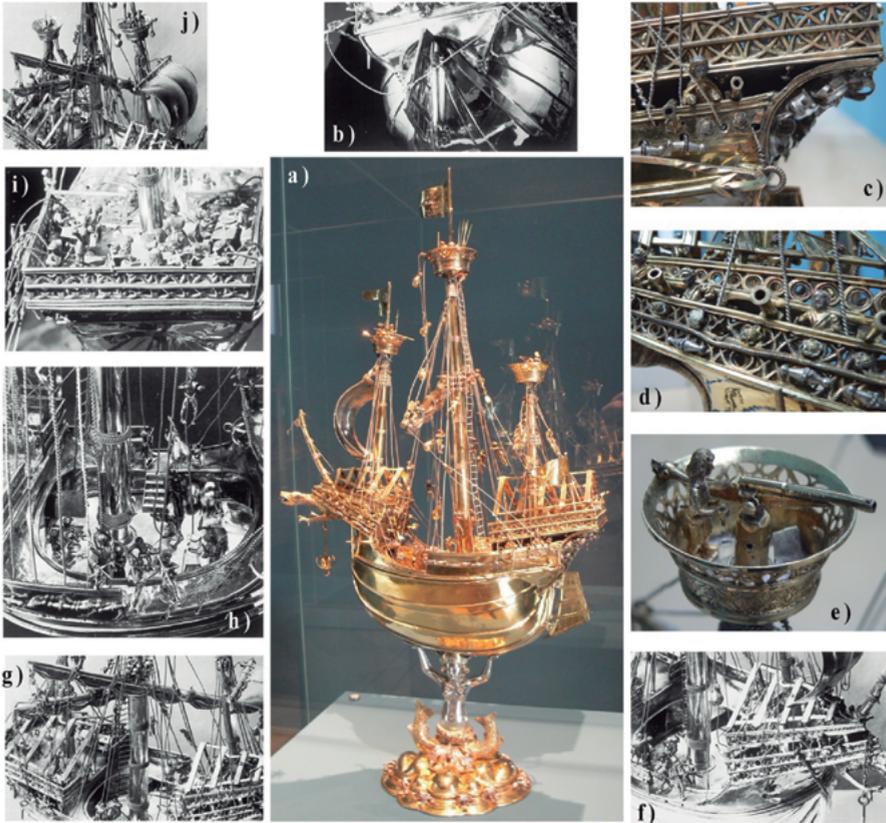
²¹ In medieval England sometimes called *towaile* [towellling], Ward (2009): 105. For the *Gugel*, Deggim and Möller-Wiering (2001: 163-187).

²² Agat (2009 [1904]). Link (2014).

²³ *Idem.*

²⁴ M. J. Springmann, <https://www.hansischergeschichtsverein.de/lexikon?suche=hulk>

Fig. 3. Examples of shipbuilding.



Sources: a) *The Schlüssselfeld ship on exhibition in the National Museum Nürnberg 2013*; b) *the aft part with the rudder, the two anchors and the transom*; c) *a «bossemester» and his cannon on the second level of the aftcastle*; d) *two wrought iron breech loading guns on the second level of the front castle and the gun crew*; e) *the «topbusse» on the topcastle could be turned around*; f) *the front castle with the scaffold of the sunroof and the part of the midship*; g) *front and aft part of the ship after restoration in the 70ies*; h) *midship part show with a wage commander, crew, washwoman and gallery around*; i) *banquet scene on the upper deck of the aft castle during restoration in the 70ies*; j) *rigg and sail* (photo: Nationalmuseum Nürnberg, centre photo: the author).

As mentioned, the line shipping in big fleets was organized by only a small percentage of the Hanse towns mainly from the Prussian quarter and it offered room for other trading systems outside the Hanse. The hermetic Hanseatic circle broke up due to different interests. This generated a vacuum in which new trading power systems emerged mainly carrying trading ideas and engagements of kingdoms, seigneurs and traders from early modern states to be seen in the increase of shipping activities of the Netherlands in Northern

Europe.²⁵ All this advanced commercial shipping and changed life aboard in a fundamental way. Basic living conditions of the crews on those big ships reflected more and more those of small societies on land (regarding eating, working, sleeping, sanitation etc.).

There is one fundamental issue within these developments that is primarily responsible for the changing of life aboard ships in the respecting time: The military aspect. Vikings made a clear distinction between a warship and a trading ship. In Hanseatic shipping such division was not visible. If a Hanseatic town joined a war at sea the town council simply equipped a trading vessel for military purposes.²⁶ At the end of the 15th century this changed immensely. The times in which the Hanseatic cities lost power and early modern states and local feudal states raised their influence coincided with the so-called military revolution. At sea that meant the implementation of fire weapons on ships including strategic developments which led to fighting ship against ship from a distance on the basis of broadside gunnery. In Hanseatic times ships were the battlefield on water on which sailors took care of the manoeuvres and marines fought on the same ship.²⁷ Fleets were increasingly administered by local noblemen and bigger trading enterprises like the Fuggers and Welsers, so big Hanseatic fleet manoeuvres of 20-40 ships in one fleet were falling out of fashion. Now, just two or three ships sailed together and tried to defend each other. Pirates had become a problem everywhere which led to the development of ships with a sort of hybrid function, combining the capabilities of a military ship with those trading as merchantmen.²⁸ Now a chain of command determined the sailing on warships and also had a deep impact on the sailing on trading vessels. Every trader contracted mercenaries for the defence of their ships.²⁹ The numbers of soldiers grew. They needed a place to live aboard, to separate them from the rest of the crew, who slept inside the ships³⁰ and from travellers aboard. This was aimed to create social peace and also led to

²⁵ Kellenbenz (1954: 289-332). Schildhauer (1984: 23-29).

²⁶ Springmann (2018: 1-38).

²⁷ The source distinguishes *schepeskinden* from *dat volck*, the first word means the sailors, *dat volck* means the soldiers. Lübisches Urkundenbuch, vol. 7, n. 782; *ibid.*, vol. 10, n. 506; *ibid.*, vol. 7, n. 303, Hansische Recesse I, Bd. 8, Nr. 1010.

²⁸ Springmann (2015: 97-180).

²⁹ Ekdahl (1973). Baltzer (1893). Springmann (2014: 655-733).

³⁰ «Je noch geben dem seleuten man da vor das folk mochte ein werkledder 3 in der stau liggenn denn ich noch in de schepe ser kalt wede so hedden nicht werk kleder, dar war geinem 3 daler» [Give the seafarers leather work gear before the common people because they lie in the hold and it can get very cold in the ship and they have not had such work gear up to now, it costs 3 talers, (translated by the author of this article)]. Springmann (2015, [FN 27]: 157).

the increasing size of castles before the gundeck was invented.³¹ Merchant ships became more and more important to host travellers.³² This led to the reformation of the old shipping rules.³³

2. FROM SHIPPING RULES TO SHIP RIGHTS

The main impact which the military revolution had on the life aboard ships can be seen also in the change of the shipping laws. The traditional Hanseatic shipping law based on the Code de Oleron was determined by the trading system of the Hanseatic league.³⁴ The more complex and extended versions of the early modern ship rights reflected more on the military aspect of life aboard vessels.³⁵ As privateering was more and more a problem questions of discipline aboard made clear command structures necessary. Pirate ships or on the opposite side the anti-piracy vessels³⁶ created their own microcosmos. Operating such ships influenced the implementation of purely military ships for which special laws were issued.³⁷ The beginning of that change showed the permanent commitment of so-called *Gewappnete* (sea soldiers) aboard Hanseatic ships.³⁸ Previously Hanseatic ships were rarely involved in military actions. If they entered armed conflicts mercenaries were engaged. As piracy increased trading ships had to carry soldiers which led to the specialization of the foot soldier to a marine. To create more space for the people working

³¹ «[...] og en adelsmand Ulrik Pentz frøs endog ihjel inde i kojens» [a nobleman, Ulrik Pentz, was also freezing in his cabin, (translated by the author of this article)], leads to the assumption that rooms for senior soldiers already existed in 1536. Danske Magister 1536 III rk., Bd. 3, pp87-88 cited after Barfod (1995: 45).

³² Ward (2009:114).

³³ «So gae wii nw daer mede umm dat volk to vorgaddern und to huren und tis bii menschen tiiden nii so gewest mit dem volke alze nw» [So we now want to swear in the seamen and hire them on as it has never been the case with the sailors before, (translated by the author of this article)], Hanserecesse II, 6, n. 559.

³⁴ «Umme wolwart des copmans unde des gemenen ghudes» [For the welfare of the merchant and his common goods, (translated by the author of this article)], Friedland (1980: 15).

³⁵ Already the Bergener Schiffsordnung from 1482 marked the end of participation and equalization of crew Members even it does not deal with purely military issues.

³⁶ In German called *Auslieger*, which simply means they stay at sea longer without land contact and waiting for the pirates, Kammler (2005).

³⁷ Already the ship rights of 1536 are concentrating on the military issues rather than the trading conditions aboard ships, e.g. *Danmark holdes på orlogsskie, når de bruges med krigsfolk udi krigsvis* Secher (1889-1890): 110; Pardessus (1834, Vol. III, 241-68).

³⁸ The capture of 38 Hanseatic ships by a Dutch fleet in 1438 showed the increase in crewing. 1015 schepeskinder (sailors) are mentioned which means each ship averaged 27 people. On the 25 big ships 856 people could be counted, according to Hirsch (1858: 265). I do not agree with Walter Vogel who sees a relationship between cargo size and crew by mentioning that for every 5 Last one crew member can be counted. Vogel (1915: 452); Friel quotes a relationship from 1:3 to 1:4 (crew members: tonnage) Friel (1994: 84).

on the vessels permanent fore- and sterncastles with several decks were built. Military innovations influenced the developments in society in general and the development of purely military ships can be also depicted as the essential motor for changes that happened in life aboard.

Looking at the development steps regarding life aboard wooden sailing ships tremendous changes can be recognized. Two main examples illuminate these changes.

2.1. Crew

Regarding quantity we can probably state that never before did the number of crew members on sailing boats change as much as in the time we are speaking of especially in the military context. When cogs were used as fighting platforms on which the opponents fought against each other nearly in the same way as on land, the ships would carry around 100 soldiers in short-term deployments as we can see during the battle of Sluis in 1340.³⁹ But this was more an exception. As the hulk emerged in line shipping, and *Gewappnete* as marine soldiers were contracted, the crew doubled in comparison to cogs. Now hulks sailed with around 40 crew members.⁴⁰ Despite the development in crew structure and number hulks as well as cogs were still built mainly for trading purposes.

Ships that were designed solely for a military purpose were still used as merchant ships in peacetime. These military ships were bigger and could no longer be propelled by a single mast. Multi-masted ships based on the Ibero-Atlantic building tradition were designed and incorporated into Hanseatic shipping through the influence of Dutch shipbuilding (Fig. 3).

If we take a look at a ship which was always connected with the initial changes in Hanseatic shipping, the Peter von Danzig, a vessel with a crew of more than 100 people for a certain period,⁴¹ we recognize propulsion features which

³⁹ De Vries (2008).

⁴⁰ The Hansischen Urkundenbuch mentioned a Schipper (captain) named Gildemester «dem sin holk genomen» [Captain Gildemesters Hulk was taken by somebody, (translated by the author of this article)], «Item hadde he inne van schepesfolke 38 manne» [in which he sailed with 38 men]. The same is mentioned about Peter Brun who also lost his hulk with 40 sailors aboard. Hansisches Urkundenbuch 7, n. 767: 404-405; also 40 crew members are mentioned in four *old fashion hulks* which sailed under the command of the Lord High Admiral at the 5 of August 1545. Gairdner and Brodie (1907: vol. 2, 17), (British History Online). I am grateful to Ian Friel who advised me on using this data base.

⁴¹ To raise the heavy main sail of 552 qm and around 675 kg it needed 20 sailors. Lienau (1943: 10). The expression of the captain of the Peter von Danzig: «Den enen dach so hebbe ick 150 man to schep, den andren dach 100, den dorden 50» [One day I have 150 crewmembers, the other day 100 and another

changed the manoeuvring of ships of those times completely. Three-masters changed the arrangements for propulsion completely, not only in the way of the rigging or shipping in general but also in the way of life aboard. The three-master Peter von Danzig was built as Pierre de la Rochelle in France in 1462 but taken over by the Hanseatic city of Danzig in 1472 mainly for military purposes but also for trade.⁴² Reading old records about the organization of that ship it is difficult to distinguish between crew members and hands hired for military interactions. This seems simpler if we take a look at the Schlüsselfeld model from 1503 featuring an armed trading vessel of the Schlüsselfelds, a trading family from Nürnberg (Nuremberg), on which 74 small figures are depicted (Fig.3).⁴³ Their dress clearly distinguishes the sea soldiers and their gunnery from those of the ordinary seamen. Furthermore the model illustrates the development which we describe as the implementation of floating castles. Such coming development could not be better described than by a view inside the archaeological records of the Mary Rose which flooded and sank during a sea battle in 1545. Even though the ship marked a dead end in the development of floating castles in the 16th century,⁴⁴ the remains that can be seen at the Mary Rose Trust in Portsmouth to this day allow us to study and understand the tremendous change of life aboard ships.⁴⁵ Aboard such floating castles which could be witnessed all over Northern Europe in the 16th century, sometimes up to 1,800 crew members and soldiers lived together for longer periods.⁴⁶ These floating castles were used for boarding enemies or transporting soldiers from one coast to another. The overcrowded vessels formed a social biosphere comparable with the social characteristics of a smaller town, apart from the fact that only very seldom are women mentioned on those ships. We see one washing clothes on the Schlüsselfeld model.

2.2. *Changing of working places*

Changes on board ships appeared in the number of crew members as well as in the quality of living and working conditions. The invention of multi-masted

day 50 (translated by the author of this article)] (Koppmann 1872, II: 6, n. 555) shows how difficult it was to man the ship.

⁴² Możejko (2020: 86).

⁴³ Springmann (2018: 255-291); (2020: 390-407).

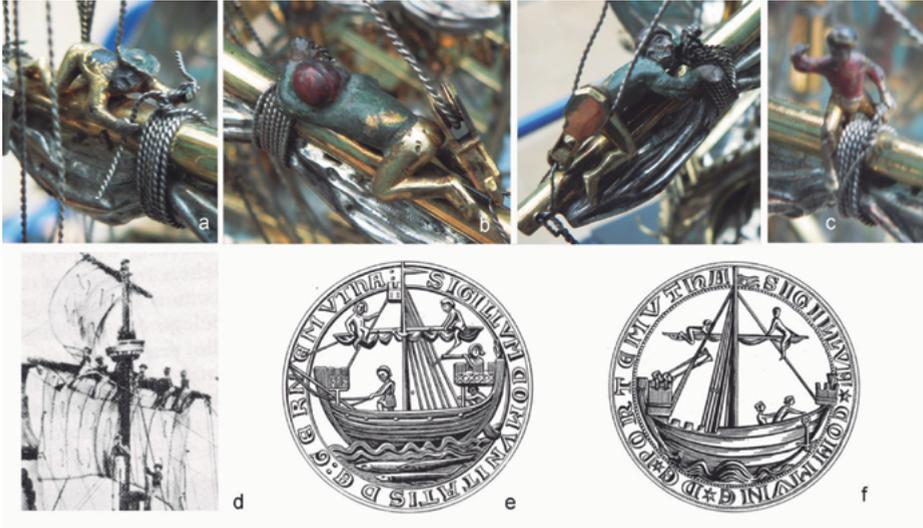
⁴⁴ Two-deck castles were reduced to one-deck castles as seen on the Adler von Lübeck, Reinhardt (1938: 1-38, 293-332), Anderson (1910). Börjeson (1928); Springmann (2003: 157-185), and the Elefanten, Anderson (1910: 88).

⁴⁵ Gardiner and Allen (2005).

⁴⁶ Reinhardt (1938: 320).

ships required sailors to work on the rigging, climbing up and down as well as dealing with clew lines, foot ropes etc, especially when the yards were only occasionally lowered to reef the sails. Medieval ships were mostly sailed from the main deck. If we interpret seal depictions and experiences collected in experimental sailing trials of cogs of the Bremen type correctly then seamen only went aloft in harbour (Fig. 4).

Fig. 4. Depictions of the climbing sailor



Sources: *The compilation from climbing seaman on board Schlüsselfeld model (a-c) in comparison with the medieval seals from Sandwich, and Portsmouth, both 13.ct, (e+f, Ewe 1978, Nr. 170 + Nr. 158) already shows the way of climbing up to the rig on ropes without using any ladders and Fusspferde, as we see it first on the so called Peller model from 1602. Climbing up the rig has been presumably used more in harbours than on the open water, as sail trials aboard the Kieler Hansekogge suggest.*

Fig. 5. *Glass painting from the church of Groß Zicker, Isle of Rugia.*



Source: *The glass painting from the church of Groß Zicker, Isle of Rugia, Germany dated early 16th century, shows how risky the seaman life became through the work in the rig.*

The Schlüsselfeld model shows us how the seamen's profession dramatically changed into a very risky job – how risky can be seen in the glass painting by Zicker from around 1560 (Fig. 5). Seamen slipped off slippery yards without foot ropes (Fußpardunen); these had not yet been invented. The first can be found in the Peller model from around 1603 (Fig. 4). Seamen in those times seemed to be accomplished climbers, even using their teeth to tie the ropes around the sails and the yards using a reef knot. The Schlüsselfeld centrepiece shows us that the shrouds were not yet made into a ladder with ratlines, as seen in the Augsburg clock-machine from 1580/90 (Fig. 4). In the Schlüsselfeldmodel seamen climbed a ladder which was connected to the crow's nest (Fig. 3). The high castles on the multi-deck floating castles made the ships top-heavy, vulnerable to winds and therefore difficult to manoeuvre, especially near the coast. Consequently, these huge ships with a height of up to 60 m and a draft of more than 4 m had to be manoeuvred in a completely different way compared to the 25 m long cogs with a draft of not more than 2.50 m, especially when these big ships reached the coast and wanted to enter harbours. Speed corrections were a challenging endeavour and executed by using and altering different sails with the aim of catching the wind for the course required. This

could only be achieved by sail distribution and innovations in rigging in general and led further on to an enormous change of working conditions for sailors. We can state that this changed the life aboard from being rather inactive to an absolutely active job.

Also crew members needed different kinds of clothes as the *Gugel* was no longer suitable (Fig. 1). Naturally there were different developments regarding the design of clothes especially on the newly founded State fleets. But if we compare the remains of dress on the *Mary Rose*⁴⁷ with that we can investigate on the Schlüsselfeld model we can see a general new trend in dressing seamen, who needed flexible clothes when climbing up and down. (Fig. 5). Some captains engaged carpenters to maintain the rigging.⁴⁸ Not only did the 50-80 various sails need attendance, but also the 14 tons - of rope on the so-called floating castles.⁴⁹

Fig. 6. Clothes compilation



Source: *The Schlüsselfeld model, Nationalmuseum Nürnberg and from the Burchley model, Victoria and Albert Museum London mark also a differentiation in dressing. Crew members are dressed according to their different social status and tasks aboard: a) Captain at the Schlüsselfeld model, b) Crew member of the so called Burchley model from with an impressive cotton wool trouser giving shelter against the coolness, c) Master of the gunnery (bossemester), d) Ordinary soldier wearing a chest protector, e) Ordinary seaman with close fitting clothes for risky job (c-e from the Schlüsselfeld model) (photo: the author with kindly permission of both museums).*

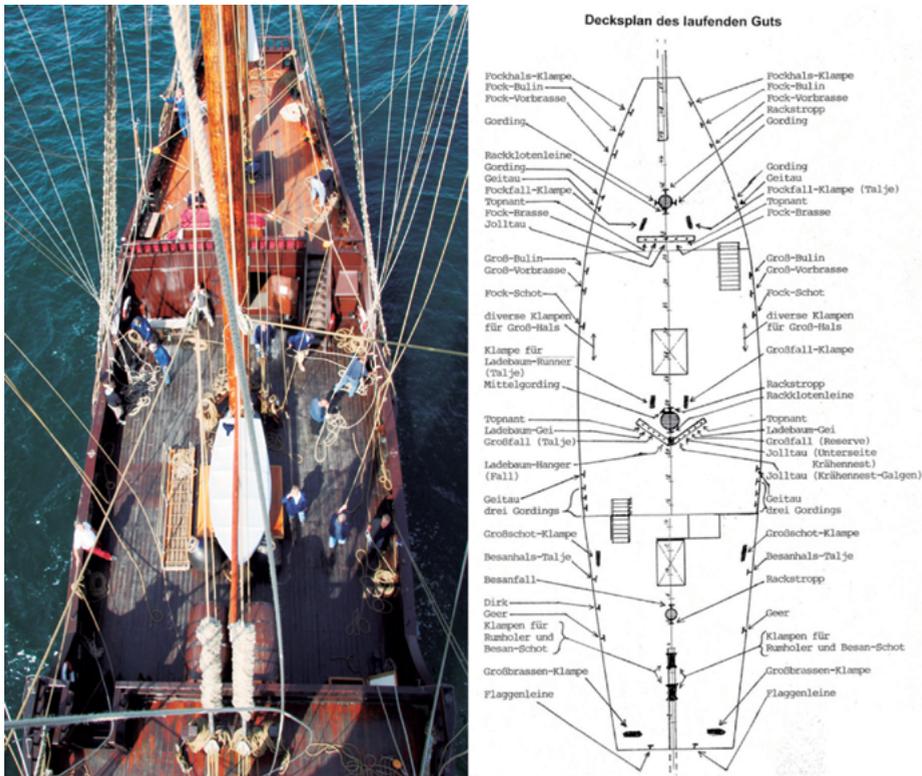
Before sail distribution came into action the sails got increasingly heavy which meant that more crew members were needed to shift or lift the sails up and down. We can therefore observe the beginning of the development from one-sheave blocks to multi-sheave blocks and the invention of tackle which made the job for the crew a lot simpler. Our sailing trials with the Kieler Hansekogge and the *Lisa* of Lübeck made this change visible and the strength which was needed to work with the rigging (Fig. 6).

⁴⁷ Gardiner (FN 44).

⁴⁸ The 11 carpenters counted aboard the *Adler Von Lübeck* are certainly the absolute exception.

⁴⁹ 7000 lübeck ell of roop made 28-29 Last. Kloth (1923: vol. 21, 218).

Fig. 7. Rig of the Lisa Von Lübeck.

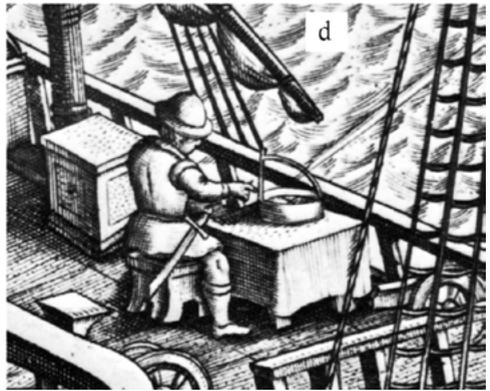
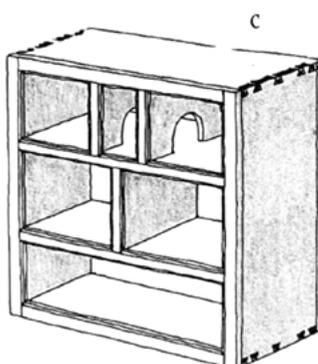
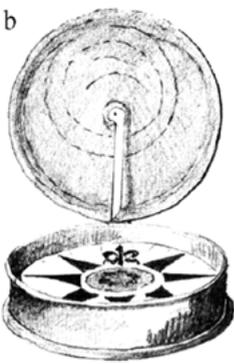
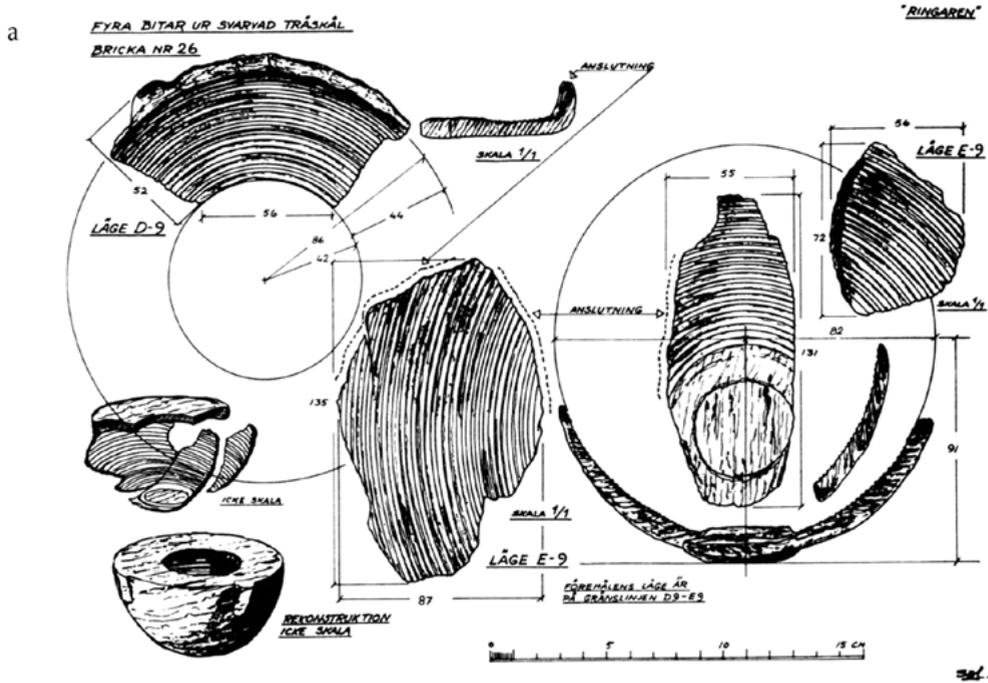


Source: The rig of the Lisa Von Lübeck follow the research of Heinrich Winter and his study about hanseatic ship from the end of the 15th century and showing how complex the rig became in comparison with the rig of the cogs.

Sail distribution on more than one mast, and spells of sailing at night led to the implementation of watches⁵⁰ which were commanded by watch lieutenants as we see aboard the Schlüsselfeld model (Fig. 4). Not only this led to the fact that time was now more and more counted. Manoeuvres on the open sea and out of sight of land fuelled innovations in navigation. Now sea charts and precise navigation skills based on the stars rather than on landmarks were embedded (Fig. 8). Nautical charts replaced rutters which described the sea floor.

⁵⁰ Henningsen (1984).

Fig. 8a. Compilation of the first evidences of a compass.



Source: Springmann (2014).

Fig. 8b. Seachart from a printing of Laurentz Benedichts 1572.



Source: Laurentz Benedichts, 1572 (after Barfod, 1995).

2.3. Catering and Nutrition

Three masts needed more crew. More crew members needed more alimentation especially when the ships sailed overnight. If a cog ran into port at night the crew could use the cooking house in the harbour. If cogs anchored, the crew used simple mobile cooking facilities which were brought on deck.⁵¹ Three-masters especially on military duty needed permanent cooking facilities, no matter whether they housed 100 or 1,000 people. The *Mary Rose* gives us an idea of such facilities (Fig. 9). Which does not mean that on three-masters simple cooking facilities like wooden boxes also went out of fashion, as the remains on the *Ringaren* dated around 1540 make evident.⁵² On such extraordinary ships as the 78 metres long *Adler Von Lübeck* 13 cooks were employed⁵³ who worked in close contact and under direction of a provision master or purser who supervised tons of food stocks already diversified into *Fekalie* (water, beer, wine) and in *Profondie* (meat, fish and other food).⁵⁴ The 30-litre cooking pot from the sunken Danish-Lübish fleet near Visby in 1566 make the dimensions comprehensible.⁵⁵ Robin Ward assumes 4,000 calories per sailor and per day for late medieval conditions, with most of the energy, in his opinion, being covered by beer consumption.⁵⁶ Karl Reinhard mentioned that for a crew of up to 1,000 sailors aboard the *Jesus von Lübeck* 205 tons of food, mostly beer must be stored for a voyage duration of one month.⁵⁷

Fig. 9. Cooking facilities.



Sources: *Mobile and installed cooking facilities from wrecks dated into the 16th century. A + b: From the Researchcenter for Shiparchaeology, Lelystad, Netherlands, Right: c + d Mary Rose, Portsmouth, Great Britain.*

⁵¹ Cooking areas on cog-like vessels are reported sometimes, also from source materials: Ellmers (1995: 225); Springmann (2009: 187-188); Heinsius 1986: 237); Förster (2009: 70, 121), Hoffmann (2009 [1680]: 16); v.d. Moortel (1991: Fig. 8); Even on ships in Viking times such primitive cooking places are indirect evidence, Filipowiak (1987: 34).

⁵² Svenwall (1994: 54).

⁵³ Kloth (1925: 121-153, 125-26, 331), Springmann (2014, 734-738).

⁵⁴ Kloth listed items that were aboard this extraordinary ship; two and a half Last of beer, seven to nine tons of meat, 37 sides of fat bacon with peas, one ton of peas for the barley and –for fish days– one ton of stockfish. In addition, there was one barrel of wine and one ton of beer for the officers' cabin and another barrel for the upper cabin of the navigation officers (*ibid*, p. 152).

⁵⁵ Personal communication by Rune Fordal and Göran Svensson, Fornsal Museum Gotland, Sjökastastrofen vid Visby 1566 - ett marinarkeologisk projekt, Gotländskt arkiv.

⁵⁶ Ward (2009: 119).

⁵⁷ Reinhardt (1937: 320).

The crew numbers on floating castles cannot be compared directly with those on three-masted ships used for trade exclusively.⁵⁸ But even on trading ships we can estimate that the crew was three times bigger in comparison to cogs.⁵⁹

Stocking of food for the crew now played a key role. This also meant transporting livestock. Some facilities on ships show us how they were kept (Fig. 10). Due to longer journeys scurvy became a problem and fresh meat could help to prevent such diseases. In the times we are focusing on nobody really knew what caused the disease which occurred only aboard ships on longer journeys. Because of the overcrowded situation other diseases like the Rote Ruhr (Red Dysentery) led to special hygienic rules⁶⁰ which undoubtedly promoted the implementation of toilets which could already be seen aboard the Bremen cog, even if such toilets were mainly established for travelers (Fig. 10). The ordinary seamen went to the toilet in the ordinary traditional way as illustration 9 makes clear. Also on military ships in the 16th century hygiene became an issue which led to new positions within the crew structure. Now an appointed *Schiffsmann* (lit: ship's man) organized the cleaning on board hanseatic ships. Nevertheless, rats and vermin were a problem as their remains on the 16th century wreck of the so called Ringaren indicate.⁶¹ Due to the complicated rigging and the more active and dangerous work aboard, injuries happened frequently. Especially aboard naval vessels a surgeon worked in specially equipped rooms and tried to treat the wounded persons during battles.

This whole microcosmos of a society led to diverse functions and positions aboard. On cogs there were the shipper, another Hanseatic word for captain, the steersman and the crew members. Sometimes a *Schiffsjunge* (cabin boy) was mentioned.⁶² If we look at the Schlüsselfeld ship model again then we see among the crew members a priest, even a band for music is depicted.⁶³ The table 1 gives such an example of a German floating castle in comparison with a trading vessel of the Duke of Mecklenburg used for line shipping to Portugal and another trading vessel.⁶⁴

⁵⁸ In his notes, Brüning Rulves reports a carvel built in Lesumbrook in 1540, which was certainly three-masted and had no more than 40 crew members on board when it was shipwrecked in 1557 and he mentioned only 13 crew members aboard his new ship, built in 1565-66. Focke (1916: 96).

⁵⁹ Springmann (2014: 734-739).

⁶⁰ King Erik wrote in 1565: «... låtit doktorerna tillpynta någon medicin för samma sjukdom» [let the doctors design some medicine for the same disease], King Erik to his admiral Horn at the 15. juli 1565 cited after Munthe (1899: 82).

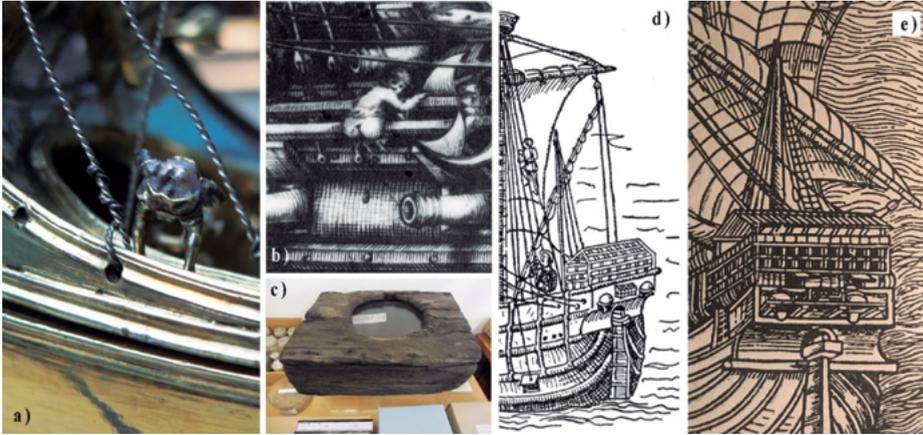
⁶¹ Svenwall (1994: 150, FN 52)

⁶² Assmann (1951: 43-44).

⁶³ Springmann (2019).

⁶⁴ Springmann (2015).

Fig. 10. Making toilet aboard ships.



Sources: *The ordinary way of making toilet aboard ships has not changed over the centuries as a comparison of the Schlüsselfeld model (a) and a detail from Jan Dirchsen «Trekroner» painting from 1611 demonstrates (b). Indications of toilet houses for travelers and ship's officers could be seen already at the Bremen Typ vessel from 1380 (after Lahn 2007) (c) and in the two toilet houses at the aftpart from the ship shown at the Altarpiece of Johannes Reixach, 1468, Barcelona (d) and the Ship in front of Modon from Breydenbachs Pilgrimage 1486 (e).*

TABLE 1. COMPARISON OF CREWS

Ranks notations	Meckl.-hrzgl. Schiffe 1567		
	<i>Memel (in Thaler and Groschen)</i>	<i>Danzig (in Mark and Groschen)</i>	<i>B. Rulves 1566 Amsterdam (in Gulden and stufer)</i>
Schipper (skipper)	35 t.	20 m.	20 g.
Steuermann/sturman (stearmen)	8 t. 1 gr.	21 m. 19 gr.	20 g.
Hauptbosman /hovetbosman (boatman)	7 - 9 t.	9 m.	9 g.
Schimman/schyman (shipman)	6,5 t.	7 m. 13 gr.	7 g 13 st
timmermann/ tymmerman (carpenter)	6,5 t.	10 m. 6 gr.	10 g 7 st
Segelmacher (sailmaker)	6 t.		
Schryveyne (clerk)		6 m.	7 g
Büchenschütz (gunner)	3 - 5,5 t. 2 gr.		
Koch/kock (cook)	3 - 5,5 t. 14 gr.	6 m. 6 gr. and 2 schilling	6 g 7 st
Bottschipper (boatman responsibel fort he tender)	4,5 t.		
bosman/bosluden (sailors)	4 t. 1,5 gr.	4 m. 13 gr. 1 schilling	9 g. 7 st
Kaiutenwerter (steward)	2 t. 1 gr.		
Putker (crew member responsibel for cleaning and ballast the ship)	1 -2 t. 1 gr.	4 m.	4 g.
Knecht (servant)	2 t. 1 gr.		

Coins cited: g. (gulden); gr. (groschen); m. (mark); t (thaler); st. (stufer).

For the *Adler Von Lübeck* as the flagship and floating castle of the Nordic Seven Years War follow ranks are mentioned:⁶⁵

2 Herren des rades, 2 capteins, 4 schippers, 3 stuerlude, 1 pastor, 2 schrivers, 2 protandimeisters, 2 prof. knechte, 11 timmerlude, 78 Bussenschutten, 10 ark. Knecht und jungens, 12 schinmans, 3 quartermeisters, 2 segelneiers, 5 spellude, 7 balberer, 5 riden deners, 9 dravanten, 14 kocke, 4 hovetbossmanss, 88 bossman, 9 dregers, 34 putkers, Summa: 320 crew member. The sea mercenaries under the command of Hauptmann Harmen Meyer and Hanss Mylis are extra listed: 32 rott⁶⁶ knechten, as 12 rott doppelsoldner and 20 rott schützen.

In cogs only the sterncastle was a permanent construction. It seems that the forecastle was only set up if the ship was deployed in military actions. Even the main deck itself was not permanently fixed. Water could enter easily. The fixed high castles on the first two and three-masters allowed the separation of the soldiers from the rest of the crew. Fixed main decks made the life on the ship a bit dryer especially when two or more decks were built, which also gave the sailors more personal space. Friedrich Jorberg investigated how much space sailors claimed when castles were invented and showed that sailors still lived together very closely if they rested during their free watch.⁶⁷ Even though castles and multi-decks offered more space for the large number of crew members it was still a cramped life where diseases spread easily and were very common on military ships.

The hard conditions in the rigging, the crowded life aboard and the fact that crew members waited long days to disembark created an increasingly rough atmosphere which could not be regulated with Hanseatic shipping rules. Gradually life aboard became stricter, crew members lost most of their rights especially on military vessels. Generally, life aboard multi-masted ships became harder compared to the times of the one-masted cog. This can be seen in ship law. Hard punishments were implemented. So sailors could easily lose their life if not following the captain's command. The words from the Hanserecesse «So gae wii nw daer mede umm dat volk to vorgaddern und to huren und tis bii menschen tiiden nii so gewest mit dem volke alze nw»⁶⁸ brought it to a head.

⁶⁵ From the inventory of the *Adler Von Lübeck* following Hasse (1904: 68-69).

⁶⁶ In generally 12 persons.

⁶⁷ Jorberg (1955).

⁶⁸ «So we go new ways to hire the seamens as it was never before as it is now» (translated by the author of this article). Koppmann (1872, II: 6 n. 559).

2.4. *After retiring*

It can be stated that the sailors lost many of their ancestral rights in those times. Seaman's life has never been easy. However, the changes described here made things harder rather than easier. A seaman's career could end very early due to injuries on board. In addition, an unbalanced diet, cold, lack of sleep and poor living conditions on ships aged sailors faster than in other professions. With this perspective, however, we should not forget that something was done to secure seaman's life in old age. Despite the economic boom in merchant shipping the impoverishment among the sailors was also in the 16th century a big problem. The church tried to remedy this through targeted collections especially for needy sailors. Special collection boxes were set up in churches for this purpose.⁶⁹

In special sea workhouses, which successively came up, usually only the boatmen bought in. If higher ranks of sailors left active professional life they often held out part on ships. Some led even regular sailors' hostels.⁷⁰

Ordinary seamans which always slept in front of the mast during their career often could not benefit from this. It seems that after the abolition of the cooperative shipping not only the legal position, but also the courage among the seafaring people increased. Now we don't read anything anymore about special obligations that the skipper abide by the ship's regulations after taking care of his sick fellow sailor. First the Danish state gradually entered through a separate pension scheme, especially for seafarers served on military ships. This was also considered a legal right set for the first time in § 48 of the Troll Ship Rules from 1565.⁷¹ In this respect it was until the middle of the 16th century difficult for the sailors who finally quit sometimes due to premature disability. Until the end of the 16th century the sailors has to wait that there was a function pension corresponding regulation came in action. This legal protection was successfully installed also due to the increasing influence of the boatmen's brotherhoods.⁷² Sometimes the Catholic Church held so-called infirmaries, in which sick seafarers were cared for. Such an institution was the Carmelite house founded in 1516 in the Carmelite monastery Elsinore. Here only 8-10 sick sailor's admission promised.⁷³

⁶⁹ Henningsen (1996: 23-43).

⁷⁰ Kellenbenz (1980: 30).

⁷¹ Secher (1889-1890: 161).

⁷² Focke (1916).

⁷³ Henningsen (1996: 43).

3. CONCLUSION

This little article can only give a summary of the complex situation and the changing world of seamen at the end of the 15th century which became more and more an international issue with a big market for seamen in Amsterdam. The situation on floating castles certainly reflects an extraordinary situation which should not be generalized, because we will not find it again aboard later wooden sailing ships. It cannot even lead to general assumptions about the situation of ordinary merchantmen in those times, but it certainly had a deep impact on the changing life aboard, even in later times. I hope my contribution can initiate further investigation on a topic which still remains in the shadows of maritime research.

ACKNOWLEDGEMENTS

I would like to thank Birke Scheffler and Richard A. Barker for editing the article and valuable hints.

BIBLIOGRAPHICAL REFERENCES

- AGAT, Arthur (2009 [1904]): *Der hansische Baienhandel*. Heidelberg: Winter.
- ANDERSON, Roger Charles (1910): *Naval wars in the Baltic during the sailing ship epoch, 1522-1850*. London: C. Gilbert-Wood.
- ASSMANN, Erwin (1951): *Stettins Seehandel und Seeschiffahrt im Mittelalter*. Kitzingen/Main 1951, 43-44.
- BALTZER, Martin (1839): *Zur Geschichte des Danziger Kriegswesens im 14. und 15. Jahrhundert, Programm des königlichen Gymnasiums 33*. Danzig.
- BARFOD, Jørgen H. (1995): *Christian 3.s flåde: Den Danske Flådes Historie, 1533-1588*. København.
- BELASUS, Mike; Daly, Aoife; Martins, Adolfo Miguel (2018): «The Bremen Cog: environmental issues, Open sea, closed sea: Local traditions and inter-regional traditions in shipbuilding», in *Proceedings of the fifteenth International Symposium on Boat and Ship Archaeology (ISBSA 15)*. Paris/Marseille: CNRS editions, Archaeonautica, 257-263.
- BENNINGHOVEN, Friedrich and Ursula (1985): «Schiffsordnungen der Flotte der Herzöge in Preußen im 16. Jahrhundert», *Zeitschrift für Ostforschung*, 34, 385-420.
- BÖRJESON, Hjalmar (1928): «The Swedish Ship Stora Krafwelen of 1532», *The Mariner's Mirror*, 14, 149-157.
- CRUMLIN-PEDERSEN, Ole (2008): «Experimental archaeology as part of the research process – the Skudelev case», in Maik-Jens Springmann and Horst Wernicke (eds.), *Historical boat and ship replicas, proceedings of the scientific perspectives and the limits of boat and ship replicas, Torgelow 2007*. Friendland: Steffen Verlag, 150-154.

- DE VRIES, Kelly (2008): «Leadership, Flemings and Archery, Contemporary Perceptions of Victory and Defeat at the Battle of Sluys, 1340», in Susan Rose (ed.), *Medieval Ships and Warfare*. Aldershot: Routledge, 223-242.
- DEGGIM, Christine and Möller-Wiering, Sabine (2001): «Die Gugel - eine mittelalterliche Seemannskleidung?», *Hansische Geschichtsblätter*, 119, 163-187.
- DOLLINGER, Philippe (2012): *Die Hanse. Neu bearbeitet von Volker Henn und Nils Jörn*. Stuttgart: Alfred Kröner Verlag.
- EKDAHL, Sven (1973): «Schiffskinder im Kriegsdienst des Deutschen Ordens. Ein Überblick über die Werbungen von Seeleuten durch den Deutschen Orden von der Schlacht bei Tannenberg bis zum Brester Frieden (1410-1435)», *Acta Visbyensia*, IV, 239-274.
- ELLMERS, Detlev (1995): «Lose Gegenstände aus Koggewracks», *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 18, 207-232.
- EWE, Herbert (1972): *Schiffe auf Siegeln*. Rostock: Hinstorff.
- FILIPOWIAK, Wladimir (1987): «Poczatki zeglugi slowianskiej u ujscia Odry», in G. Labuda and S. Tabaczynski (eds.), *Studia nad etnogeneza slowiani kultura Europy Wczesnosredniowiecznej*. Ossolineum: Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 29-46.
- FOCKE, Johann (1916): «Das Seefahrtenbuch des Brüning Rulves», *Bremisches Jahrbuch*, 26, 91-144.
- FÖRSTER, Thomas (2009): *Schiffe der Hanse*. Rostock: Hinstorff.
- FRIEDLAND, Klaus (1980): «Schiff und Besatzung. Seemännische Berufsgemeinschaften im spätmittelalterlichen Nordeuropa», *Conference Paper of the Maritime Society*, Bukarest, 13-21.
- FRIEL, Ian (1994): «The Carrack: The Advent of the Full Rgged Ship», in R. Gardiner (ed.), *Cogs, Caravels and Galleons*. London: Conway Maritime Press, 77-96.
- GAIRDNER, James and Brodie, Richard, H. (eds.) (1907): *Letters and Papers, Foreign and Domestic of the reign of Henry VIII*, 21 vols. London.
- HASSE, Paul (1904): «Seerüstungen Lübecks im Kriege gegen Schweden 1563-70», *Mitteilungen für Lübeckische Geschichte*, 11, 68-69.
- HEINSIUS, Paul, (1986): *Das Schiff der hansischen Frühzeit*. Köln & Wien: Böhlau.
- HENNINGSEN, Henning (1984): «Über den Ursprung des Wachsystems», *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 7, 99-116.
- HIRSCH, Theodor (1858): *Die Handels und Gewerbegeschichte Danzigs*. Leipzig: S. Hirzel.
- HOFFMANN, Johann Christian (2009 [1680]): *Ostindische Voyage 1671 bis 1676* [Facsimile]. Kassel: Thiele & Schwarz.
- HUGILL, Stan (1978): *Windjammerlieder. Das raube Leben und die lustigen Lieder der alten Fabrenleute*. Düsseldorf: Claassen.
- JAHNKE, Carsten (2014): *Die Hanse*. Stuttgart: Reclam Philipp.
- JAHNKE, Carsten and Graßmann, Antjekathrin (eds.) (2003): «Seerecht im Hanseraum des 15. Jahrhunderts. Edition und Kommentar zum Flandrischen Copiar Nr. 9», *Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck herausgegeben vom Archiv der Hansestadt*. Lübeck : Schmidt-Römhil.
- JORBERG, Friedrich (1955): «Ein Beitrag zum Studium des Hanseschiffes», *Zeitschrift des Vereines für Lübeckische Geschichte*, 15, 57-71.
- KAMMLER, Andreas (2005): *Up Eventur, Untersuchungen zur Kaperschiffahrt 1471 - 1512, vornehmlich nach Hamburger und Lübecker Quellen*. St. Katharinen: Scripta Mercaturae.

- KELLENBENZ, Hermann (1954): «Spanien, die nördlichen Niederlande und der skandinavisch-baltische Raum in der Weltwirtschaft und Politik um 1600», *VSWG: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 41, 289-332.
- KLOTH, Herbert (1923): «Lübecks Seekriegswesen in der Zeit des nordischen Siebenjährigen Krieges 1563-1570», *Zeitschrift des Vereines für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde*, 21, 1-52, 185-256.
- KOPPMANN, Karl (1872), *Hanserecesse. Band II: Die Recesses und andere Akten der Hanse-tage von 1256-1430*. Leipzig: Verlag von Duncker & Humblot.
- LAHN, Werner (1992): *Die Kogge von Bremen, Vol. 1: Bauteile und Bauablauf*. Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Band 30. Hamburg: Kabel-Verlag.
- LIENAU, Otto (1943): *Das Grosse Kraweel «Der Peter von Danzig» 1462-1475, Ein Beitrag zur Geschichte Deutscher Seegelung*. Danzig: Verlag Paul Rosenberg.
- LINK, Christina (2014): *Der preußische Getreidehandel im 15. Jahrhundert*. Eine Studie zur nordeuropäischen Wirtschaftsgeschichte (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, Vol. 68). Köln/Weimar/Wien: Böhlau Verlag.
- MOŽEJKO, Beate (2020): *Peter von Danzig. The Story of a Great Caravel, 1462-1475*. Leiden: Brill.
- MUNTHE, Arnold (1899): *Svenska Sjöhjaltar*. Stockholm: Norstedt.
- PARDESSUS, Jean-Marie (1834): *Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIIIe siècle. Vol. 2*. Paris: Impr. Royale.
- RAVN, Morten (2016): «Om bord på vikingetidens langskibe: en analyse af besætningsorganisation og kommunikation», *Kuml*, 65 (65), 131-152.
- REINHARDT, Karl (1938): «Die Modellrekonstruktion des Adler von Lübeck», *Zeitschrift des Vereines für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde*, 29, 1-38, 293-332.
- RODGER, Nicholas, A. M. (1996): «The Naval Service of the Cinque Ports», *The English Historical Review*, 111, 636-651.
- SAUER, Albrecht (1996): *Das «Seebuch»: das älteste erhaltene Seehandbuch und die spätmittelalterliche Navigation in Nordwesteuropa*. Bremerhaven: Europäische.
- SCHILDHAUER, Johannes (1984): «Handelsbeziehungen bedeutender Ostseestädte zu den Niederlanden, Ein Beitrag zur Verlagerung des See- und Handelsverkehrs im Ost- und Nordseeraum während des 16. Jahrhunderts», in *The Interactions of Amsterdam and Antwerp with the Baltic Region, 1400-1800*. Leiden: Springer, 23-29.
- SECHER, V. A. (ed.) (1889-1890): *Forordninger, Recesser og andre kgl. Breve*, Bind 1-5. København: i Komm. hos Rudolph Klein.
- SELZER, Stephan (2010): *Die Hanse*. Darmstadt: Erstausgabe.
- SPRINGMANN, Maik-Jens (2003): «Neue spätmittelalterliche und frühneuzeitliche Schiffsdarstellungen. Ein Beitrag zur ergologischen Merkmalsanalyse in der Schiffstypologie», *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 26, 157-185.
- SPRINGMANN, Maik-Jens (2014): *Schifffahrt und Schiffbau in der frühen Neuzeit im Ostseeraum, Innovation versus Tradition*. Greifswald: Universität Greifswald.
- SPRINGMANN, Maik-Jens (2015): «Der Schiffbau und die Handelstransaktionen Johann Albrechts I. von Mecklenburg nach Portugal: Betrachtungen im Lichte der tief greifenden Veränderungen in Schiffbau und Schifffahrt zu Beginn der Frühen Neuzeit», *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 38, 97-180.
- SPRINGMANN, Maik-Jens (2018): «The Schlüsselfeld ship model from 1503, Nürnberg, is the focus of profound changes in shipping and seafaring on the eve of early modern times in northern Europe», in Robert Domzal and Anna Ciemińska (eds.), *Opus Opi-*

- ficem Probat. Commemorative book dedicated to Jerzy Litwin.* Gdansk: PMM Gdansk, 255-291.
- SPRINGMANN, Maik-Jens (2020): «The Schlüsselfeld ship model of 1503», *The Mariner's Mirror*, 4, 390-407.
- SPRINGMANN, Maik-Jens and Schreier, Sebastian (2008): «The Ebersdorfer Cog Model as a basis for a reconstruction of a late medieval sailing vessel», in Maik-Jens Springmann and Horst Wernicke (eds.), *Historical boat and ship replicas, conference proceedings on the scientific perspectives and the limits of boat and ship replicas, Torgelow 2007.* Friendland: Steffen Verlag, 105-116.
- SPRINGMANN, Maik-Jens and Wernicke, Horst, (eds.) (2008): *Historical boat and ship replicas, proceedings of the scientific perspectives and the limits of boat and ship replicas, Torgelow 2007.* Friendland: Steffen Verlag, 11-16.
- SVENWALL, Nils (1994): *Ett 1500-Talsfartyg med Arbetsnamnet Ringaren.* Stockholm: Stockholms universitet.
- VAN DE MOORTELE, Aleydis (1991): *Cog-like Vessel from the Netherlands, Flevovericht 331.* Lelystad: Nederlands Instituut voor Scheeps-en onderwaterArchaeology.
- VOGEL, Walter (1915): *Geschichte der deutschen Seeschiffahrt. Von der Urzeit bis zum Ende des XV. Jahrhunderts.* Berli: Reimer.
- WARD, Robin (2009): *The world of the medieval shipmaster. Law, business and the sea, c.1350 - c.1450.* Woodbridge: Boydell & Brewer, Boydell Press.
- WESTERDAHL, Christer (1997): «Die maritime Kulturlandschaften am Beispiel des Ostseeraumes», *Siedlungsforschung, Archäologie, Geographie*, 15, 27-49.
- WOYWODT, Wolfgang (1957): *Untersuchungen zur Geschichte der hansischen Seeleute vom 14. bis zum 16. Jahrhundert,* unpublished Dissertation, Berlin.

EL DISCURSO PARA LA LEGITIMIZACIÓN DE LAS POLÍTICAS FORESTALES DE LA MONARQUÍA PORTUGUESA (SIGLOS XIV-XVII)*

Koldo Trapaga Monchet
Universidad Rey Juan Carlos

1. INTRODUCCIÓN

En 1815, José Bonifacio de Andrada y Silva indicó que en Portugal la deforestación había alcanzado su punto más álgido durante el siglo XVIII, a pesar de todas las disposiciones legales que los monarcas habían aprobado para la realización de nuevos plantíos y la conservación del arbolado existente. El autor listó más de cuarenta normativas, de las cuales todas salvo tres eran posteriores a 1600 y la mitad habían sido aprobadas durante el siglo XVIII. Gran parte de esta legislación señalaba la escasez de madera o disminución (en ocasiones destrucción) de las masas forestales para la construcción naval como argumento para legitimar su aprobación.¹

* Este trabajo forma parte de los proyectos «Protection, production, and environmental change: the roots of Modern Environmentalism in the Iberian Peninsula (XVI-XVIIIth centuries)» de la Gerda Henkel Stiftung, «Las raíces materiales e inmateriales del conservacionismo ambiental de la Península Ibérica (siglos XV-XIX)» (SUSTINERE), financiado por la Comunidad de Madrid y la Universidad Rey Juan Carlos, y «Madrid, Sociedad y Patrimonio: pasado y turismo cultural» (H2019/HUM-5989) del Programa de actividades de I+D entre grupos de investigación de la CAM en Ciencias Sociales y Humanidades 2019, cofinanciado por el Fondo Social Europeo. ORCID: 0000-0003-4120-1530.

¹ Silva (1815: 18-22).

En esta línea, parte de la historiografía portuguesa ha asumido que la existencia de un conjunto normativo era consecuencia de la deforestación.² Desde, aproximadamente, mediados del siglo XVI la legislación forestal portuguesa esgrimió la destrucción de los bosques como elemento justificativo para su aprobación. Resulta probable que el argumento fuese reproducido de forma constante, y que de tanto repetirlo haya quedado establecido como un saber colectivamente aceptado, de forma similar a lo que acaeció en la República de Venecia tras el discurso dado a inicios del XVIII por el patricio Mocenigo sobre la escasez de árboles para la construcción naval.³

Por ello, este trabajo analiza el discurso empleado por la Corona portuguesa entre los siglos XIV y XVII para la aprobación de políticas forestales.⁴ Mediante la utilización de enfoques propios de la sociología de la naturaleza, cabe la posibilidad de utilizar una catástrofe natural (deforestación) para la creación social de un discurso que, en realidad, no está fundamentado en una evidencia ecológica. Se trata, más bien, de una herramienta justificativa para la implementación de ciertas prácticas. Es decir, un conjunto de ideas se reproduce de forma consciente y terminan transformándose en un conjunto de prácticas, que en este caso son políticas forestales.⁵

Así pues, en este trabajo vamos primeramente a abordar los orígenes de las políticas forestales empleadas por la Corona portuguesa para los bosques reales, que principalmente pretendían preservar la caza para la Corona. En el segundo apartado se aborda el discurso de las políticas forestales entre 1385 y 1494. El discurso y las políticas forestales establecidas para la caza fueron la base de las actuaciones posteriores vinculadas a la Marina. La tercera parte del trabajo se centra en el discurso para la legitimar las políticas forestales para la Marina entre 1496 y 1700.

² Un breve estado de la cuestión en Trapaga Monchet (2019a: 401-407). Ejemplos de esta idea en Devy Vareta (1986) y Reboredo y Pais (2014: 10-13).

³ Appuhn (2009: 1-3).

⁴ En este trabajo entendemos por política forestal la aprobación de una serie de medidas legislativas para cuyo cumplimiento la Corona dispuso de un aparato administrativo, similar a la definición dada por Hernando Ortego para las políticas forestales de la villa de Madrid. Véase Hernando Ortego (2010: 595-596).

⁵ Nos fundamentamos en el concepto de «discurso» descrito por Hajer como «a specific ensemble of ideas, concepts and categorizations that is produced, reproduced and transformed in a particular set of practices and through which meaning is given to physical and social realities», reproducido en Hannigan (2006: 36).

2. EN LOS ORÍGENES DE LAS POLÍTICAS FORESTALES (C. 1280-1385)

En un documento de aproximadamente la década de 1380, don Afonso Pires Ribeiro fue interrogado sobre los monteros del rey que debería haber entre «Laricia, Paço, Botão, Ribela», para la protección de los bosques reales,⁶ así como cuales eran sus obligaciones. Don Afonso indicó que debía haber doce monteros, pero lo más interesante para nosotros, es que el autor juró recordar que en tiempos del rey Alfonso el Gordo (1211-1223) ya existía una *coutada*⁷ por «Agello e desi pella cabea de Grimara e ficam Sazes e Celhada fora e parte o couto por elles. E desj per Caçones. E desj a Lauredo com o norte egrelo per Buçaco contra a mata».⁸ Todos estos lugares eran del rey pero no estaban poblados, perteneciendo probablemente a la *montaria* de Óbidos.⁹ Se trata de la referencia más antigua que hemos hallado de la creación de una *coutada*, es decir, un espacio jurídico parecido al bosque real.

Las referencias directas más antiguas que tenemos de los bosques reales se remontan al tercer cuarto del siglo XIII. En 1280, el rey don Dinis I (1279-1325) ordenó abrir una inspección sobre los límites del bosque real de Botão, a causa de los problemas de divisorias que habían surgido con el monasterio de Lorvão. El soberano instó a los oficiales a establecer «marcos» (mojones) y divisiones claras para evitar futuros inconvenientes. Los oficiales del rey fueron a la *coutada* de Botão y preguntaron a cuatro habitantes del entorno, incluyendo los monteros del rey encargados de la preservación de la *coutada*, cuáles eran los límites.¹⁰

En 1302, el monarca hizo merced a los labradores de los «montados» de Campo de Ourique y Santiago de Caçem de poder cortar ramas para hacer los trabajos de labranza con bueyes durante la siembra, con prohibición expresa de no talar otra parte porque se dañan los árboles, aunque sin ninguna mención a especies concretas.¹¹ El 13 de julio de 1310, el soberano ordenó proteger los alcornoques y otras especies (sin especificar cuáles) situadas en las villas de la

⁶ En este trabajo el concepto de bosque real se entiende como una realidad jurídica bajo la cual se encuadran regímenes de propiedad y ecosistemas (marismas, zonas de monte bajo, arbolado) diferentes, muy semejante al de *forest* descrito por Rakcham (2006: 140-142).

⁷ Aunque este hecho requiere un estudio en profundidad, en breve se puede decir que *coutada* hace referencia tanto al «bosque real», como a una medida legal aprobada para la prohibición de una actividad concreta ya sea de caza, pesca o actividad forestal. Por ejemplo, la *coutada* de las perdices para penalizar la caza de este animal.

⁸ Neves (1980: vol. 1, 171).

⁹ *Idem*.

¹⁰ *Ibidem*, 29-31.

¹¹ *Ibidem*, 52.

zona del Campo de Ourique, siendo la referencia más antigua que tenemos de la protección de una especie específica.¹²

Sin embargo, esta normativa no pretendía proteger el arbolado por encontrarse en peligro, sino que era resultado de las disputas que habían surgido a causa de las órdenes regias de castigar con 500 *soldos* a quien cortase una rama de alcornoque. Ante las quejas de los vasallos, el rey ordenó a Pedro Giraldis, «montaraz» del Campo de Ourique, que visitase todas las villas de Campo de Ourique. En cada una de ellas convocaría a los jueces y a los miembros de los Concejos para elegir algunos hombres para cerciorar que nadie dañaría los alcornoques ni otras especies arbóreas. El que talase un árbol por el pie debía pagar nueve libras; el que cortase algún ramo debía abonar tres libras, tal como se realizaba en Évora y las demás villas del Alentejo. Esto significa que ya existían unas políticas forestales para la protección de los alcornoques, y otras especies, al menos en la región de Évora. Se permitía cortar madera si era para uso doméstico, los bueyes de labradío y trabajos agrícolas.¹³ En cambio, no hay ninguna referencia sobre el sistema de licencias, es decir, si la Corona había otorgado a una serie de oficiales la potestad de permisos concedidos para la tala de los recursos forestales.

En 1320, el monarca determinó que se protegiesen todos los alcornocales y encinares del Campo de Ourique y Santiago de Caçem, medida probablemente relacionada con lo mencionado en el párrafo anterior. El maestre de la caballería de la orden de Santiago y los concejos del Campo de Ourique y Santiago de Caçem se quejaban de que a los arrendatarios y los montaraces del rey se les acusaba, entre otras cuestiones, de imponer sanciones a los dueños de los alcornoques y encinas cuando estos habían sido cortados o la corteza había sido extraída, a pesar de no tener la certeza de haber sido los dueños los responsables. Este hecho implica que la Corona había decretado la regulación de los usos forestales de los alcornoques y encinas situados en propiedades de particulares.¹⁴ El soberano dispuso numerosas medidas sobre los aprovechamientos de los alcornoques y encinas en diferentes paisajes (tierras agrícolas), pero no hay ninguna referencia a la escasez de madera que dificultase la realización de actividades socioeconómicas. En realidad, lo que estaba en juego era la amplitud de la potestad reconocida a los guardas para poder regular los usos forestales, es decir, el aprovechamiento de la propiedad.

¹² Resulta probable que este tipo de medidas ya existiera. António Pinto indicó que la base de la legislación forestal portuguesa hunde sus raíces en los visigodos. Véase Pinto (1938: vol. 1, 41-42).

¹³ Neves (1980: vol. 1, 54-55).

¹⁴ *Ibidem*, 62-64.

Junto a las medidas de mayor alcance territorial, nos encontramos con las dispuestas de un alcance local. Dinis I hizo merced al concejo de Alcáçovas de prohibir a todos los habitantes de la villa cortar y dañar el alcornocal situado en tierras del rey (reguengo),¹⁵ porque algunos hombres lo habían cortado, talado y dañado.¹⁶

Los guardas forestales eran una parte fundamental de las políticas forestales, al ser los responsables de ejecutar las medidas legislativas. Los guardas no tenían salario, pero eran recompensados con una serie de privilegios y exenciones,¹⁷ que sí tenían un impacto en la comunidad. Por ejemplo, en 1322 el rey Dinis I hizo merced a todos los ballesteros de la villa de Guimarães de ser inscritos dentro del número de guardas por su lealtad y por ser conveniente para la Corona. Los que se inscribiesen serían agraciados con honras de caballero, lo que les otorgaba algunas ventajas judiciales o poder vender la caza (siempre y cuando no la cazasen en los cotos reales) sin pagar la *almotaçaria*.¹⁸

El 25 de mayo de 1358, el rey don Pedro I (1357-1367) compiló todos los privilegios que él, el rey Alfonso IV, su padre, y otros monarcas habían hecho a los ballesteros de Almada. Entre los numerosos privilegios otorgados se encontraba el de fuero u honra de caballero, la exención de pagos y servicios locales, ser juzgados por su capitán o *anadel* (jurisdicción privativa),¹⁹ o la posibilidad de cazar con sus animales.²⁰ El 1 de septiembre del mismo año, esta merced fue hecha a los ballesteros de Coimbra,²¹ y el 13 de octubre a los de Santarém. En todos los casos, se indica que los guardas habían solicitado estas mercedes para tener siempre preparados buenos animales para cuando les tocase servir al rey en las jornadas de caza.²² Esta codificación o confirmación de privilegios también sirve para conocer la extensión de los bosques reales, ya que también fueron confirmados los privilegios de los monteros de Soajo, y de los ballesteros de Beja, Évora, Guarda, Loulé, Marialva, Sesimbra, Silves y Viseu,²³ a los que habría que agregar otras áreas como Coimbra, Óbidos, o Montemor-o-Velho. La Corona pretendía asegurar la futura existencia de

¹⁵ En el diccionario más antiguo de lengua portuguesa se define como «as terras, que os Soueranos deste Reino conquistarão, e reservarão para seu patrimonio». Bluteau (1789: vol. 2, 313).

¹⁶ Neves (1983: vol. 4, 45-46). Esta merced fue confirmada por los reyes João I y Manuel I.

¹⁷ Pueden verse en Barros (1922: vol. 4, 85).

¹⁸ Neves (1980: vol. 1, 65-66).

¹⁹ Según Bluteau, el *anadel* era el capitán de las compañías de ballesteros: «capitão de certas companhias de besteiros, e assim de cavallos como da Garruchade conto, e do montes». Bluteau (1789: vol. 1, 79).

²⁰ *Ibidem*, 83-85.

²¹ *Ibidem*, 85-86.

²² *Ibidem*, 86-88.

²³ *Ibidem*, 89, 91, 108, 112, 114.

especies para la actividad cinegética mediante la concesión de privilegios a los guardas forestales, que no solo protegían a los animales y los espacios de caza, sino que acompañaban al rey con sus propias bestias.

Las políticas forestales de la Corona, no se circunscribieron únicamente a sus dominios, sino que abarcaron a propiedades municipales y particulares. En no pocas ocasiones convergieron los intereses de la Corona con los de particulares y municipios. En 1323, Gonçalo Vasques de Góis fue agraciado con la creación de la *coutada* sobre su propiedad de Muge, localizada en los términos de Santarém y Abrantes. La Corona justificaba la decisión en que hay caminos donde andan con libertad hombres que son considerado malos. Gonçalo Vasques se comprometía a poblar este espacio, por lo que la concesión de la *coutada* (bosque como entidad jurídica) era para proteger las tierras de labradío, los árboles y las viñas. Nadie podía dañar a los habitantes ni a los recursos mencionados, salvo los concejos de Santarem y Abrantes a quienes se les confirma la potestad de introducir los ganados para comer hierba y beber agua, así como cortar madera como lo habían hecho hasta entonces.²⁴ Debe tenerse en cuenta que la concesión de la Corona no era puramente altruista, sino que en este periodo los monarcas portugueses acentuaron su interés sobre esta área para el ejercicio de la caza, lo que implicaba la presencia de la familia real y la necesidad de generar recursos materiales para su sustento.²⁵

Hay constancia de la concesión de numerosas *coutadas* durante el reinado de don Pedro I a particulares, por las que se establecían prohibiciones de cortar madera, extraer corteza, bellotear o varear, cazar o introducir ganados.²⁶ En ninguno de los casos analizados se hace referencia a un proceso de deforestación, sino al deseo del soberano de hacer merced a los particulares por los servicios prestados.²⁷ Durante el reinado de Fernando I (1367-1383), la Corona continuó aprobando numerosas *coutadas*, arguyendo en la totalidad de los casos los servicios realizados por los beneficiarios.²⁸

Las cartas de nombramiento de los oficiales electos para la protección de los bosques reales entre las décadas de 1360 y 1380, muestra que para entonces la Corona ya había estandarizado los nombramientos. Ello significaba que no solo había un marco común de prohibiciones y multas, sino también de

²⁴ *Ibidem*, 66-67.

²⁵ Gomes (2003: 329-331).

²⁶ Neves (1980: vol. 1, 90-91, 98-101, 106-112).

²⁷ *Ibidem*, 107.

²⁸ *Ibidem*, 127-128.

los argumentos empleados de legitimación. La Corona únicamente pretendía corresponder los servicios recibidos.²⁹

3. EL DISCURSO EN LAS POLÍTICAS FORESTALES DE LA DINASTÍA AVÍS (1385-1494)

Empezamos este epígrafe con el reinado de don João I (1385-1433), no solo porque supuso la llegada de la dinastía Avís al trono portugués tras el periodo de crisis de 1383-1385, sino porque su reinado estuvo caracterizado por un incremento sustancial del poder regio en el territorio por medio de la Casa Real y otros organismos, además de la creación de casas reales para varios infantes.³⁰ Este elemento está directamente relacionado con las políticas forestales de los bosques reales, porque en Portugal los guardas forestales estaban enmarcados en la montería mayor, que era una sección de la casa real.³¹

João I no solo potenció los bosques reales, sino la prerrogativa de los soberanos de regular los usos en propiedades de particulares.³² Por despacho real de 6 de diciembre de 1406, el soberano estableció la *coutada* de perdices y liebres prohibiéndose la caza de estos animales en el palacio de Fontelo, término de Viseu, y una legua alrededor, a excepción del obispo de Viseu.³³ El 26 de agosto de 1407, se creó la *coutada* sobre el *reguengo*³⁴ de Peniche que se encontraba junto a esta villa, en donde nadie podía cazar perdices, liebres, conejos, ni ninguna otra *veação*,³⁵ siendo nombrados Gonçalo de Monte, montero mayor en Óbidos, y Afonso Vasques, habitante en el *reguengo*, como guardas para la protección de este espacio.³⁶ Ninguna de estas medidas fue acompañada de justificación alguna, y como estas podemos encontrar más casos, como la prohibición aprobada el 29 de agosto de 1407 sobre la caza de ciervos en un área que incluía los términos de Óbidos, Autoguia y Lourinha.

²⁹ *Ibidem*, 141-143.

³⁰ Labrador Arroyo (2011: 25-26).

³¹ Labrador Arroyo (2009).

³² Varios ejemplos en Barros (1914: vol. 3, 24-27).

³³ Neves (1980: vol. 1, 194).

³⁴ Con anterioridad se ha indicado que el «reguengo» era una propiedad regia que los soberanos se habían reservado para su uso y disfrute. Como en este caso se trata de un espacio geográfico, dejamos el término en portugués.

³⁵ Según Rafael Bluteau se trata de caza salvaje o brava de monte. Bluteau (1789: vol. 2, 512).

³⁶ Neves (1980: vol. 1, 197-198).

Gonçalo de Monte, montero mayor de Óbidos, fue nuevamente electo para su implementación.³⁷

La ausencia de un argumento no implica que la Corona no tuviese un objetivo, que a nuestro entender era la protección de los intereses cinegéticos. En ese sentido, el 21 de marzo de 1404, los habitantes de los términos de Pedrógão y Figueiró, situados actualmente en el distrito de Leiria, recibieron licencia para matar jabalíes por los grandes daños que hacían a los lugares del entorno, a pesar de que la Corona había prohibido su caza.³⁸

En 1435, en tiempos del rey don Duarte I (1433-1438), se estableció el primer reglamento que regulaba el oficio de montero mayor de Portugal. La argumentación era muy sencilla: la Corona pretendía compilar en un único código normativo las obligaciones y privilegios del montero mayor y de todos los oficiales a su cargo, además de revisar los castigos económicos por quebrantar las prohibiciones de acceso y uso de los bosques reales. En la cláusula segunda de la ley sí que se indicaba claramente el objetivo de que los bosques fuesen protegidos de forma conveniente, por lo que se prohibían numerosas actividades de caza, hacer fuegos, extraer productos madereros o entrada de ganados. Además, también se hacía referencia a cuáles eran los límites del bosque real antiguo (*coutada vela*),³⁹ momento en el que los bosques reales alcanzaron su mayor extensión territorial.⁴⁰ Esta normativa recogía medidas anteriores, especialmente de tiempos de João I.

Más aún, en el reinado de João I hemos encontrado la primera referencia explícita a la concesión del privilegio de una *coutada* a un particular, con la cláusula de que la Corona podía talar árboles si eran apropiados para la construcción naval. El soberano hizo merced a la condesa doña Guiomar de *coutar* la mata de Azenha, situada en el término de Benavente, tal y como lo había tenido su marido, el conde de Autoguía don João Afonso Tello. Nadie podía talar leña, salvo que en la dicha mata hubiese madera apropiada para las galeras. En 1449, el rey Afonso V confirmó nuevamente esta merced, pero con la agregación de que la madera que se podía cortar era para construir galeras reales.⁴¹

Carlos Neves indicó que en el reinado de don Afonso V (1439-1481) aumentó sustancialmente el número de documentos de la Real Chancillería

³⁷ *Ibidem*, 198-199.

³⁸ *Ibidem*, 190.

³⁹ Universidad de Coimbra (1786): *Ordenações do senhor rey d. Affonso V*. Coimbra: Real Imprensa da Universidade, libro 1: 398-405.

⁴⁰ Labrador Arroyo (2009: 225-226).

⁴¹ Neves (1980: vol. 2, 61-62).

relacionados con la historia forestal y acuícola de Portugal.⁴² Durante este periodo, la Corona continuó otorgando permisos a particulares y organismos colectivos para desarrollar actividades contrarias a la legislación forestal previa. El 6 de mayo de 1440, el convento de Alcobaça recibió permiso para matar los muchos «porcos monteses» (jabalíes) que había en las numerosas «matas e soutos»⁴³ del monasterio porque hacían mucho daño a viñas y campos, por lo que los labradores y el monasterio eran perjudicados.⁴⁴ El 14 de julio de 1450, los monteros del término de Leiria fueron ordenados de permitir a los habitantes del distrito cortar toda la leña que necesitasen para su uso doméstico en todos los bosques salvo en Lapedo, Capelas, Fontes y el pinar de Leiria. Asimismo, a los habitantes se les reconocía la potestad de matar ciervos, siempre y cuando no fuesen dentro ni alrededor de los bosques reales. En ambos casos los habitantes debían obtener el respectivo permiso de los monteros.⁴⁵

Aunque en estas ocasiones no parece que la Corona persiguiese ningún objetivo concreto, es probable que fuesen dos estrategias para mantener el número de animales en un rango adecuado. Más aún, en ambos lugares existían bosques reales, y que los habitantes locales eran a menudo los guardas forestales.⁴⁶ Quizás se trataba de una estrategia para asegurar la supervivencia y bienestar de estos individuos, de forma que protegiesen de forma efectiva los intereses de la Corona.

En otras ocasiones, durante el mismo reinado, la Corona aceptaba la petición de un particular de crear una *coutada* para su interés, pero que al mismo tiempo permitía la futura existencia de ese espacio para el ejercicio de la caza por parte de la familia real. En noviembre de 1468, Luis Pires, habitante en Almonda, fue agraciado con la creación de la *coutada* sobre un alcornocal que tenía en «Esparragais de Azinhaga», sito en el valle de Martim Ladrão entre Santarém y Torres Novas. Nadie podía cazar conejos, ni cortar leña ni madera, además de prohibirse hacer fuegos. La mitad de las sanciones serían para el acusador, y la otra mitad para Luis Pires. El rey hizo esta merced porque de esta forma el alcornocal sería guardado «pera quando quer que a elle quisermos hir tomar desenfadamento achemos a dita caça». El almojarifé

⁴² *Ibidem*, 8.

⁴³ Se trata de dos términos complejos de definir en castellano, e incluso en portugués. Según Bluteau, «souto» equivale a bosque espeso, y «mata» equivale a bosque como ecosistema, no realidad jurídica. Bluteau (1789: vol. 2: 423)

⁴⁴ Neves (1980: vol. 2, 24-25).

⁴⁵ *Ibidem*, 76.

⁴⁶ Lo mismo sucedía en otros lugares como el ducado de Württemberg. Véase Warde (2006: 184-186).

de la villa de Santarem fue elegido para la aplicación de las penas y dirimir los procesos judiciales.⁴⁷

De forma similar, en 1471 se aceptó la solicitud de doña María de Sousa, que tenía la villa de Alvito por merced real. Allí se encontraba la *coutada* de Monte Coelho, que su padre había conservado a través de la legislación y los guardas con el propósito de que hubiesen puercos, conejos, ciervos y otros animales para que los reyes pudiesen disfrutar de la caza cuando estuviesen por la comarca. Doña María indicaba que como su marido ya no era el regidor, los habitantes de la villa y lugares de alrededor como Viana entraban dentro de la *coutada* para cazar, por lo que de continuar de esta manera era probable que los soberanos no pudiesen ejercer la actividad cinegética. El soberano indicó que la *coutada* pertenecía a la Corona, o bien a quien por su merced la tuviese, por lo que aceptaba la propuesta de doña María de establecer sanciones económicas como estrategia para la preservación de la caza.⁴⁸

En ocasiones, los soberanos no empleaban un argumento para legitimar las políticas forestales. El 6 de octubre de 1471, el monarca Afonso V determinó crear la *coutada* sobre el monte de Crestados, situado en el término de Belmonte, por «algumas razões que nos a ello mouerom».⁴⁹ Nadie podía hacer fuego ni carbón vegetal, cortar leña y madera, extraer corteza de los árboles, además de prohibirse la entrada de ganados y la cría de abejas y la habitual prohibición de cazar animales. Para su ejecución, el rey nombró a Fernão Cabral, del Consejo y regidor de Beja, como *couteiro* (oficial que guarda la *coutada*). De lo que no cabe duda es del interés de la Corona de asegurar la buena preservación de los bosques reales para la caza.⁵⁰

También conocemos ocasiones en las que los soberanos tomaron medidas más drásticas al considerar que la caza era una actividad estratégica para la reproducción del orden socio-político establecido. De esta forma, el 16 de enero de 1466, un despacho regio señalaba que en las comarcas Entre-Douro-e-Minho y Tras-os-Montes los habitantes mataban los cerdos y jabalíes y *veação* con todo tipo de trampas, animales y cepas. El rey indicaba que tradicionalmente el ejercicio de la caza y *veação* (caza mayor o salvaje ubicada en el monte) se había reservado en esta tierra a los nobles y al rey «por necessidade do mantijmento comum». Es decir, la caza era una práctica que reproducía el orden

⁴⁷ Neves (1982: vol. 2, 171-172).

⁴⁸ *Ibidem*, 180-181.

⁴⁹ *Ibidem*, 181-182.

⁵⁰ En las décadas de 1470 y 1480, la Corona dispuso nuevas *coutadas* para la actividad cinegética. Véase Neves (1982: vol. 2, 184, 208-209; vol. 3, 52-57, 69, 92-93).

político-social en Portugal durante la baja Edad Media. Por ello, el soberano prohibió expresamente cazar jabalíes ni ninguna otra caza de monte en las tierras del rey y de otros grandes nobles. Como era habitual se establecieron unos castigos, siendo el conde de Guimarães el elegido para publicar y pregonar esta resolución.⁵¹ Por lo tanto, de acuerdo con este discurso, las medidas para asegurar la actividad cinegética de la familia real portuguesa, no solo eran para su diversión, sino que la caza era una práctica clave para la reproducción del orden social y político, que incluía a los soberanos y a la nobleza como un cuerpo único.

Además de la caza, los reyes portugueses estaban interesados en contar con la existencia de futuras reservas madereras de buena calidad para la construcción naval, lo que implicaba una doble política. Por un lado, proteger las manchas forestales existentes, y por otro, políticas activas de plantíos. En relación con lo segundo, en 1483 Rui Soares fue electo guarda mayor de varios espacios en Aveiro, con cometidos de protección de la caza, arbolado, y pesca. Entre las numerosas disposiciones, se especificaba el castigo de plantar nueve árboles por cada uno cortado, siendo esta la primera referencia que hemos encontrado de la obligación de plantar un número tan elevado de árboles.⁵²

Además de las disposiciones de carácter puntual, en el reinado de Afonso V se aprobaron compilaciones legislativas de diferentes distritos forestales de los bosques reales: Alenquer, Aveiro, Óbidos, Santarém, y Sintra.⁵³ El nuevo reglamento para Santarém se aprobaba para actualizar las penas a los que cazasen, pero el contenido de las cláusulas evidencia que esta ley iba más allá de la protección de la caza, al incluir prohibiciones de hacer fuegos, cortar árboles o extraer partes concretas de estos.⁵⁴ El reglamento de Óbidos no introduce ninguna argumentación novedosa, pero de sus prohibiciones se deduce que también procuraba preservar el arbolado, aunque la caza era la razón principal de conservación.⁵⁵ Los reglamentos de Alenquer y Aveiro no aportan argumentación alguna. Mientras el de Alenquer se centra exclusivamente en la caza,⁵⁶ el de Aveiro tiene alguna cláusula relativa a la protección de la pesca.⁵⁷

⁵¹ Neves (1982: vol. 2, 142-143).

⁵² Neves (1982: vol. 3, 52-55).

⁵³ Serra (1793: 486-501).

⁵⁴ *Ibidem*, 486-491.

⁵⁵ *Ibidem*, 1793: 496-499.

⁵⁶ *Ibidem*, 492-493.

⁵⁷ *Ibidem*, 494-495.

4. EL DISCURSO EN LAS POLÍTICAS FORESTALES PARA CONSTRUCCIÓN NAVAL (1496-1700)

El análisis de las políticas forestales para la preservación de la caza es importante porque estas medidas establecieron los mecanismos discursivos de las políticas forestales para la construcción naval. Por un lado, la creación de bosques reales sobre diferentes regímenes de propiedad. En segundo lugar, la legislación establecía un elenco amplio de prohibiciones y restricciones de acceso y uso de los recursos forestales, para cuyo cumplimiento se preveía un organismo administrativo. El mismo esquema fue empleado para las políticas forestales para la construcción naval, en las que sí se introdujo alguna novedad discursiva en la primera mitad del siglo XVI.

En las décadas de 1480 y 1490, los portugueses doblaron el Cabo de Buena Esperanza y llegaron a la India. En el reinado de Manuel I, la Corona incrementó las estructuras gubernativas del reino de Portugal.⁵⁸ Sobre las políticas forestales, los expertos han llamado la atención sobre las medidas adoptadas tras las cortes de Lisboa de 1498, cuando los habitantes del reino se quejaron de que los bosques reales eran demasiado extensos:

Item o damno que dizzees, que recebe o nosso povo, por em nossos Regnos aver muitas Coutadas, e Officiaaês delias. Pedindonos que resalvando alguís pera o nosso desporto, descoutemos as outras, ficando porem guardadas as coutadas antigas das pessoas particulares.⁵⁹

Ante esta petición, el soberano dismanteló una parte considerable de los bosques reales, según las peticiones que las villas y lugares del reino fueron remitiendo. Es decir, como ha indicado Devy-Vareta, no se trata de un proceso general y uniforme que abarca al conjunto del reino, sino que la casuística varía a nivel local y regional.⁶⁰

El 16 de febrero de 1498, se despachó por la Real Chancillería el privilegio a los habitantes de la villa de Setúbal de poder extraer leña de las *coutadas* de Arrábida y Barris, que quedaban eliminadas tras la petición presentada por la villa de Setúbal. El rey les hace merced porque los habitantes de la villa de Setúbal no tenían otro lugar del que proveerse leña, además de que en ellas no había caza ni montería de interés para la Corona.⁶¹

⁵⁸ Labrador Arroyo (2011: 29-30).

⁵⁹ Devy-Vareta (1986: 21).

⁶⁰ *Ibidem*, 21-25.

⁶¹ Neves (1983: vol. 4, 121-122).

El 18 de febrero, se aprobó la petición de los procuradores de la villa de Borba de poder extraer maderas de los términos de Alandroal y Redondo porque su villa era muy pequeña: «ha dicta vila tem tam pequeno termo que he marauilha».⁶² Por ello, el rey les permite extraer leña seca y «cernada dos matos fortes» para arados, troncos para los viñedos y aperos de labranza. Los habitantes podían construir los arados y elementos para sus aperos a partir de cualquier encinar y alcornoque joven, y no podían emplear los *paos* (árboles o troncos) de encinas y alcornoques para hacer viñas.

El 20 de marzo, el rey respondió a las quejas presentadas por los representantes de Torres Novas. En el término de la villa había dos «matas coutadas». La primera se llamaba Serra de Aire, y la segunda el Vale do Boquilobo, que los soberanos habían preservado para el ejercicio de la caza. El rey Manuel I aceptó deshacer los bosques reales porque no había caza y ese lugar era muy poblado, con la consiguiente presión a la que estaban sometidas las manchas forestales para obtener leña para uso doméstico.⁶³

También sucedió el proceso opuesto de restablecimiento legal de los bosques reales, como acaeció para el distrito forestal de Montemor-o-Velho por real orden de 28 de julio de 1502. El soberano indicaba que había recibido información más completa, según la cual esta era una de las monterías con mayor tradición de uso por los soberanos. Aquí el rey contaba con un extenso personal útil no solo para la diversión del soberano («nossos desenfadamentos») sino para otros menesteres. Por ello, el monarca determinó volver a guardar «as matas, e coutadas, e a lagoa» como lo habían sido anteriormente, y de acuerdo al reglamento nuevo entregado a don João de Lima, montero mayor de Montemor-o-Velho.⁶⁴

Menos de una semana después, el 2 de agosto, Manuel I determinó eliminar la protección jurídica de bosque real de todos los pinares de Ribatejo. Esta medida se justificaba en que era muy necesario, provechoso y redundaba en el bien común de los reinos y del rey que hubiese muchos pinares para la construcción de navíos, porque Dios había hecho merced de que las cosas creciesen donde eran necesarias. Los pinares de la zona de Ribatejo no crecían correctamente porque no eran limpiados de forma apropiada, hecho que facilitaba la propagación de incendios. Algunos propietarios de los pinares preferían que estos no fuesen limpios de *matos* (maleza), por lo que el rey daba permiso a todos los habitantes para poder cortar «toyo [*Ulex europaeus*], billoto [sic]

⁶² *Idem.*

⁶³ *Ibidem*, 130-131.

⁶⁴ *Ibidem*, 183-184.

e todo outro mato que nelles ouer» en todo tipo de propiedades tanto para quemar, hacer *vasoiras* o cualquier otro aprovechamiento. Eso sí, estaba prohibido talar, total o parcialmente, alcornoques, *carrasqueiras* (*Quercus coccifera*) y pinos, que deben ser guardados «como sempre foram».⁶⁵

Esta real orden priorizaba o jerarquizaba los pinares, los cuales debían ser cercados y vallados para favorecer su crecimiento. Además, supone un punto de inflexión en relación con las políticas forestales previas, al equipararse de forma explícita el bien común de los reinos con la existencia de pinares para la construcción naval. Las reservas forestales se convertían en una cuestión fundamental para la Monarquía, por lo que este discurso favorecía no solo la consolidación de los bosques reales, sino la creación de otros nuevos y la incorporación de tierras de particulares a la gestión de la Corona, tal y como veremos más adelante.⁶⁶

La aparición de esta argumentación para la aprobación de unas medidas legislativas particulares y el nombramiento de unos oficiales para su implementación no supuso, ni mucho menos, la desaparición de políticas forestales para el ejercicio de la caza. El 27 de febrero de 1507, Manuel I aumentó el número de monteros de a caballo y monteros de monte a 8 y 30 respectivamente porque los que se encontraban sirviendo no podían cumplir las obligaciones solicitadas por el monarca, que iban más allá de las labores de caza: «pera as cousas de nosso serviço asy de montarias como quaeesquer outras em que mujtas vezes ocupamos os nossos monteiros de caualo e mocos de monte he necesario aver hy mais».⁶⁷

Por real decreto de 15 de marzo de 1509, se estableció la *coutada* de liebres, perdices y conejos en algunos territorios pertenecientes a particulares en el término de Golegã. El soberano únicamente expone que era su deseo coutar esta área para su divertimento («noso folgar e desenfadameto»), sin necesidad de dar mayores explicaciones. Francisco López, fidalgo de la casa del rey, fue nombrado guarda mayor con la potestad de nombrar otro guarda, que debía ser del entorno para imponer las penas en caso de transgredirse la normativa.⁶⁸

En 1516, se aprobó el nuevo reglamento del oficio del montero mayor de Santarém. En la introducción se indicaba que el reglamento debía actualizarse porque, en teoría, no había un código que regulase el oficio. Esta ordenación detallaba los límites del distrito forestal de Santarem, las obligaciones y privile-

⁶⁵ *Ibidem*, 184-187.

⁶⁶ Proceso similar al acontecido en la república de Venecia o la Monarquía hispana. Véase Appuhn (2009: 109-111; Martínez González (2015: 43-55).

⁶⁷ *Ibidem*, 207-208. Véase también Labrador Arroyo (2009: 237).

⁶⁸ Neves (1983: vol. 4, 214-215).

gios del montero mayor y de los oficiales a su cargo, así como las prohibiciones y penas.⁶⁹ En 1520, se aprobó el reglamento del montero mayor del distrito forestal de Óbidos. En los artículos introductorios, se reconocía que la creación de este oficio y del personal a sus órdenes se debía al interés del monarca de garantizar la correcta preservación de la caza. La nueva medida pretendía unificar en un único documento todos los elementos inherentes al montero mayor: los límites de los espacios forestales, las prohibiciones y su castigo y el personal administrativo con sus obligaciones y privilegios.⁷⁰

En 1524, ya en el reinado de João III (1521-1557), fue aprobado el reglamento por el que se pretendía regular el oficio de guarda mayor (*guarda-mor*) del pinar de Leiria.⁷¹ Continuando con las dinámicas de las órdenes de 1516 y 1520 para los distritos forestales de Santarém y Óbidos, en la introducción se argumentaba que el oficio carecía de una instrucción precisa. Una lectura minuciosa del documento transcende que la Corona pretendía conservar este espacio, principalmente, para la construcción naval y la industria de brea (obtenida a partir de la resina de los pinos). En este reglamento no hallamos ninguna referencia a la escasez de madera o a que el pinar estaba en peligro o destruido.

En el reinado de João III aumentaron de forma sustancial las políticas forestales para la construcción naval. Estas no se circunscribían únicamente al cuidado y conservación de las masas forestales para distintos propósitos, sino que abarcaba al personal administrativo encargado de su protección. En este sentido, el 23 de marzo de 1534 el soberano hizo merced a los veinte guardas menores del pinar de Leiria (conservado para la construcción naval) de los privilegios que tenían los veinte carreteros del monasterio de Batalha, que en 1530 el rey había suprimido. Ello se debía a que recientemente una sentencia judicial había eliminado a los guardas del pinar de Leiria la exención de pagar *jugada* (impuesto real) de pan. Los guardas de Leiria irían entrando en el número de los carreteros del monasterio de Batalha según estos fuesen falleciendo. La Corona justificaba esta decisión en las duras condiciones de trabajo que implicaba el hacer y mantener los cortafuegos del pinar de Leiria, que la Monarquía percibía como el principal medio para la conservación del pinar, así como «a muita neçesidade que das madeiras delles sempre ha pera mjnhas naos e armadas e outras despesas que mando fazer».⁷²

⁶⁹ *Ibidem*, 270-271.

⁷⁰ Reglamento antiguo y nuevo del distrito forestal de Óbidos, aprobado el 10 de junio de 1520. Biblioteca de Ajuda (en adelante, BA), Ms. 44-XIII-61, ff. 123r-142r.

⁷¹ Instrucción o reglamento del guarda mayor del pinar de Leiria, aprobado el 20 de febrero de 1524. Biblioteca da Faculdade de Direito de Universidade de Lisboa (en adelante, BFDUL), Ms. 2-12-6.

⁷² Neves (1990: vol. 5/2, 116-118).

La Corona no solo regulaba los bosques ya existentes y procuraba establecer nuevos plantíos con diferentes fines, sino que también reglamentaba aquellos aspectos que permitían la regeneración natural de las masas forestales con visos de disponer de reservas madereras para la actividad naval. De esta forma, el 19 de diciembre de 1536 el rey extendió un privilegio a don Antonio de Gama para que nadie pudiese extraer piñas de su pinar situado en la «freguesia de Nossa Senhora da Sebhona» en Aldea Galega. Don Antonio esgrimía que la extracción de las piñas no solo impedía la regeneración natural del pinar, sino que provocaba incendios cuando las personas las asaban dentro de los pinares para comérselas. Personas de humilde extracción social y esclavos (rezaba la real orden) habían provocado tantos daños que ya era complicado encontrar buenas maderas para la construcción naval. De esta forma, don Antonio de Gama procuraba despertar el interés de la Corona, y así lo hizo ya que la Corona prohibió la saca de piñas. El que lo hiciese tendría que pagar 1.000 *reis* de multa, valiendo como prueba el juramento del dueño de la tierra o un criado suyo.⁷³

Hasta entonces, las políticas forestales destinadas a los bosques reales y a las propiedades de particulares habían hecho referencia al daño que padecían las masas forestales. El empleo del vocablo y de la idea de destrucción comenzó a ser bastante habitual dentro del discurso normativo a partir de la década de 1530. En marzo de 1537, la Corona *coutó* un bosque que contenía muchos árboles antiguos («mata sua de mujtas aruores e madeira») del Monasterio de Seiça, localizado en la villa de Montemor-o-Velho. El bosque era un lugar de aprovechamientos múltiples, y que se encontraba en peligro porque muchas personas cortaban y talaban los árboles. De esta forma, la merced del rey pretendía evitar su destrucción. A partir de este momento, ninguna persona podía cortar árbol ni extraer leña sin obtener licencia del Abad o del superior del convento. El que talase un árbol grande (*pao grosso*) pagaría 500 *reis*, por cada carga de leña 300 *reis* y por otras ofensas menores 100 *reis*.⁷⁴

En julio de 1538, el rey otorgó al monasterio de Lorvão privilegio para *coutar* el bosque de Ribeira d'arcos como siempre lo había sido por la mucha necesidad de madera que tenía el monasterio para sus obras y leña. De un tiempo a esta parte, unas personas (sin especificar cuantas ni quienes) habían comenzado a destruir y dañar el bosque por cortar madera y leña. El rey ordenó al *juiz de fora* de Coimbra, el licenciado Bartolomeu Fernandes, que informase del contenido de la petición. El monasterio fue reconocido con la

⁷³ *Ibidem*, 134-135. También citado en Costa (1997: 315).

⁷⁴ Neves (1990: vol. 5/2, 138).

potestad de que nadie corte ni mandase cortar ni madera ni leña sin obtener licencia de la abadesa del monasterio. El que cortase *pao de joro* sin licencia pagaría 400 *reis* de multa, el que hiciese una carrada de leña 200 *reis* y el que cortase rama 100 *reis*.⁷⁵

Los *paos de jorro* eran troncos muy largos,⁷⁶ por lo que resulta probable que la Corona estuviese priorizando su conservación por ser apreciados para la construcción naval. Por lo tanto, en tiempos de João III y sus sucesores, se produjo un reforzamiento entre las políticas forestales y la construcción naval, empleándose en ocasiones los argumentos de la escasez de buena madera o la destrucción de las masas forestales. En 1546 fue aprobada la ley del alcornoque (*lei do sobreiro*), por la que se establecía un área de protección desde la desembocadura del río Tajo hasta la villa de Abrantes y 60 kilómetros alrededor. En esta área nadie podía cortar por el pie ningún alcornoque, ni hacer carbón ni cenizas, prohibición que incluía todos los tipos de propiedades.⁷⁷ Aunque la medida no empleaba ningún argumento para legitimar una norma de semejante alcance, en los siglos XVI y XVII la Corona extrajo de este entorno madera de alcornoque para la construcción naval en Lisboa.⁷⁸

Esta norma fue reproducida, con algunas alteraciones, durante los decenios siguientes. El 15 de abril de 1564, se aprobó para ambos márgenes del río Sado a su paso por la villa de Alcácer do Sal. En el preámbulo se indicaba el gran daño y perjuicio que se seguía por cortar los alcornoques para hacer carbón, ceniza y otras cosas, que no determina cuáles eran.⁷⁹ Los alcornocales se habían reducido en tal cuantía que ya no era posible encontrar madera de alcornoque de buena calidad. Esta era fundamental tanto para las naos y navíos de la Corona como para la protección de los vasallos, especialmente para la construcción de las galeras encargadas de la defensa de las costas del reino de Algarve. Como se corría el riesgo de terminar destruyendo los alcornoques, se establecieron las mismas medidas que las recogidas en la ley de 1546, en un espacio que abarcaba el río Sado desde la villa de Alcácer de Sal hasta su desembocadura en Setúbal y en un perímetro de 60 kilómetros (10 leguas) en ambas orillas:

Faço saber aos que esta minha carta virem que por ser informado do grande danno e perjuizo que se segue de se cortarem as souereyras que estauão ao lon-

⁷⁵ *Ibidem*, 143-144.

⁷⁶ Pinto (1938: vol. 1, 151).

⁷⁷ Nunes de Leão (P. IV, Título 17, Lei XI).

⁷⁸ Costa (1997: 311-317); Trápaga Monchet (2019b: 116-129).

⁷⁹ Neves (1993, vol. 6: 44-45).

go do Rio d'alcaçere do sal pera della se fazerem caruão e cinza e pera outras cousas que vay em temanha devassidão que si se não acha já madeyra de souaro e sendo muito neçesaria pera mynhas naaos e nauyos e de meus vasallos e principalmente pera as galles que andão na guarda e defensão da costa e Reyno do allgarue e se acabara de gastar e destruir de todo não se olhando por iso e querendo açerqua dello proyer pello que cumpre a meu seruiço e bem comum de meus Reynos e vassalos.⁸⁰

En las décadas de 1560 y 1570 fueron aprobados reglamentos de los distritos forestales de Almeirim, Benavente, Coruche, Muge y Salvaterra de Magos.⁸¹ Todos estos espacios se situaban en la margen derecha del río Tajo, y en ellos se incorporó la ley de 1546 (conocida como la *prematica*).⁸² Además, en 1560 la Corona extendió el reglamento del oficio de *juiz das coutadas*, juez de los bosques reales, con el propósito de otorgar unidad jurisdiccional a todos los bosques reales. Al juez se le reconocía jurisdicción privativa sobre todos los tribunales y fueros, salvo en casuísticas muy concretas.⁸³ La referencia más antigua de un juez de los bosques reales se remonta a 1484 con el nombramiento de João Gonçalves para la montería de Montemor-o-Velho.⁸⁴ El reglamento del juez de las *coutadas* de 1560, en cambio, empleaba argumentos diferentes a las normativas de los distritos forestales, quizás porque, a diferencia de los reglamentos de las monterías o distritos forestales, no existía una ordenanza previa. Esta ley comenzaba señalando los graves daños y las acciones deshonestas que se cometían con toda impunidad en las «coutadas, matas, montarias, e defesas» que los soberanos habían establecido para el descanso y divertimento de los reyes por las obligaciones derivadas del gobierno. El remedio se fundamentaba –continuaba el proemio– en la regulación del oficio del juez de las *coutadas*, es decir, por la dotación de una unidad jurisdiccional.⁸⁵

En 1593, se volvió a aprobar la ley de «los que cortan alcornoques a lo largo del Tajo».⁸⁶ Como han indicado Devy-Vareta y Alves, durante la dinastía Habsburgo hubo una intensificación de la política forestal, con la aprobación

⁸⁰ *Idem*.

⁸¹ Labrador Arroyo (2009: 227-229).

⁸² Reglamento nuevo y antiguo de las coutadas de la villa de Salvaterra (de Magos), 12 de diciembre de 1567. BA, Ms. 44-XIII-61, f. 191r.

⁸³ Reglamento o instrucción para el juez de las coutadas y monterías del reino de Portugal, aprobado el 17 de octubre de 1560. BA, Ms. 44-XIII-61, ff. 146r-152r.

⁸⁴ Neves (1982: vol. 3, 64).

⁸⁵ Reglamento o instrucción para el juez de las coutadas y monterías del reino de Portugal, aprobado el 17 de octubre de 1560. BA, Ms. 44-XIII-61, f. 146r.

⁸⁶ Almeida (1870: vol. 5, 1222).

de numerosas medidas legislativas,⁸⁷ aunque la ley de 1593 ha pasado hasta el momento desapercibida. Por el título puede dar la impresión de ser una mera reproducción de la ley de 1546, pero presenta al menos dos novedades sustanciales. Primeramente, se incrementaba el territorio de su aplicación desde Abrantes hasta la frontera con el reino de Castilla. Desde la entrada del río Elga en la villa de Rosmaminhal hasta Abrantes; y del río Sever en Montalvão hasta Abrantes, lo cual prácticamente doblaba en longitud el área de influencia de la Corona. Segundamente, al alcornoque se incorporaban el roble (*carvalho*), el alcornoque joven (*macheiro*) y probablemente la encina (citado como *ensinbo*) como especies a proteger. Sí que se indica que los particulares pueden cortar alcornoques siempre y cuando no hiciesen carbón ni ceniza, pero no hay ninguna aclaración respecto a los castigos para las nuevas especies listadas.

El interés de la Corona por preservar los alcornoques y otras especies estratégicas terminó afectando a las propiedades de particulares, también a nivel práctico. El 7 de julio de 1572, la Corona dio permiso a Belchior Gonçalves, habitante del término de Prado, para que nadie cortase árboles en su alcornocal, por la necesidad que había de esta madera para la construcción naval: «a necessydade que ha de aver soueraris para delles se tirar mais lenha pera as naos e nauios que se fazem em meys Reynos».⁸⁸ Únicamente se podían talar por mandato de los oficiales del rey para hacer naos y navios, siempre y cuando se pagase al dicho Belchior Gonçalves un precio justo.⁸⁹

También el pino fue objeto de especial atención por la Corona al ser otra especie estratégica para la construcción naval, tal como se indica por la real orden de 30 de agosto de 1559, que prohibió establecer plantaciones de azúcar en las inmediaciones de Lisboa, ya que su refinamiento requería ingentes cantidades de pino: «no refinar delle tanta lenha grossa que era causa de nesta cidade aver falta della e de se estroirem os pinhaes de Ribatejo os quais erão muito necessarios pela madeira com que se fazes as nãos e navios na dita cidade».⁹⁰

Junto a las medidas de conservación de las manchas forestales existentes, la Corona requería de asegurar la futura existencia de árboles para la construcción naval, lo cual se pretendía alcanzar mediante una política de plantíos. En 1565, la Corona dispuso una medida que abarcaba al conjunto de Portugal, y que la historiografía ha valorado como un salto cualitativo en

⁸⁷ Devy-Vareta e Alves (2007: 64-67).

⁸⁸ Neves (1993: vol. 6, 78).

⁸⁹ *Idem.*

⁹⁰ Oliveira (1967: 10).

las políticas forestales.⁹¹ La denominada *lei das árvores* (ley de los árboles) era la primera normativa que englobaba al conjunto del reino con una decidida política de plantíos en lugares incultos y baldíos.⁹² Esta medida era resultado de las peticiones hechas en las cortes de Lisboa de 1562. Según el proemio, su aprobación era consecuencia de la escasez de madera y leña que había para las casas, hornos, aperos de labranza o la construcción naval por la gran destrucción de las masas forestales porque los árboles habían sido cortados o arrancados. Los municipios y lugares de Portugal debían plantar pinos, y en el caso de que esta especie no fuese apta, robles, castaños u otras especies.⁹³

En 1618, la Corona aprobó la ley de plantación de pinos y alcornoques, que en realidad reproducía dos órdenes recogidas en las *Ordenações Filipinas* de 1603.⁹⁴ Un informe posterior del montero mayor aporta luz sobre los objetivos perseguidos por la Corona, así como del discurso empleado. Esta norma pretendía asegurar la futura existencia de pinos y alcornoques para la construcción naval, porque en los últimos años las masas forestales habían declinado rápidamente.⁹⁵ La ley de plantaciones de 1633 sí que explicitaba la interrelación existente entre las políticas forestales y las armadas reales. Los anteriores monarcas habían entendido que la supervivencia del reino de Portugal se encontraba en la mar, para lo cual era necesarios navíos, que a su vez requerían grandes cantidades de maderas. Por ello, en las leyes generales del reino los soberanos habían dispuesto las plantaciones de pinos, castaños, robles y otros árboles semejantes en los terrenos baldíos. Felipe IV había sido informado no solo que no se habían alcanzado los objetivos propuestos, sino que cada día en aumento la falta de navíos y maderas. Ante ello, esta ley determinó realizar plantíos entre octubre y febrero en espacios cercanos a cauces fluviales, otorgando prioridad al roble.⁹⁶ Durante los siguientes decenios, los monarcas portugueses reprodujeron las leyes de 1623 y 1633 de plantaciones de pinos y robles, repitiendo los argumentos de escasez de maderas ya expuestos.⁹⁷

⁹¹ Véase, Vareta (1986: 28-30) y Oliveira (1967: 10-21).

⁹² Hubo otra medida en 1494 o 1495 similar, pero no ha llegado hasta nosotros más que de forma indirecta, por lo que los especialistas tienen dudas de si realmente llegó a ser aplicada. Oliveira (1967: 464-466); Vareta (1986: 26-27).

⁹³ Ley de los árboles, aprobada el 3 de octubre de 1565. BNL, res-90-37-a; (Devy-Vareta 1986: 28-30); (Oliveira 1967: 10-21).

⁹⁴ Vareta e Alves (2007: 64); Silva (1855: 330).

⁹⁵ Informe del montero mayor del reino. S.I.- noviembre de 1618. Archivo Histórico Ultramarino (en adelante, AHU), Conselho Ultramarino (CU), Reino, caja 2, carpeta 70.

⁹⁶ Silva (1855: 314).

⁹⁷ *Ordenações* (1747: vol. 1, 344-345); Pinto (1938: vol. 1, 154-155).

Las disposiciones normativas de los bosques reales también cambiaron las argumentaciones discursivas para justificar la necesidad de adoptar nuevas medidas. En 1594, Felipe II redujo de forma considerable los cotos reales conservados para la caza. El soberano indicó que los bosques reales de caza eran demasiado extensos para su preservación, además de la merced que quería hacer a los vasallos mediante su desmantelamiento.⁹⁸ Sin embargo, sucedió lo opuesto con las políticas forestales destinadas a la construcción naval de la Corona. En 1597, Felipe II determinó extender los límites del bosque real del pinar de Leiria y realizar una política de plantíos, que fueron llevados a cabo en los primeros años del reinado de Felipe III, arguyendo la necesidad que había de maderas para la construcción naval.⁹⁹

Un año más tarde, el soberano fue un paso más allá al dictaminar la incorporación de territorios de particulares a la gestión de los bosques reales,¹⁰⁰ hecho que quedó de manifiesto en el reglamento del montero mayor aprobado en 1605. Esta ley no solo reguló los bosques reales y de particulares hasta bien entrado el siglo XVIII, sino que listaba y describía centenares de áreas boscosas útiles para la construcción naval. Al igual que con los reglamentos de 1516 (montero mayor de Santarém), 1520 (montero mayor de Óbidos) y 1524 (guarda mayor de Leiria), el reglamento de 1605 expresaba que las medidas legislativas sobre el montero mayor eran muy antiguas, siendo conveniente proceder a su modificación. Los bosques habían cambiado, habiendo un número excesivo de guardas reales para la conservación de algunos bosques reales destinados a caza. Por último, se argumentaba que había una gran escasez de madera para la construcción de naos, galeones y los demás navíos para el servicio regio, por lo que se incorporaban algunas manchas forestales de particulares a la gestión de la Corona.¹⁰¹ El contenido del reglamento confirma el objetivo de la Corona de disponer de reservas madereras para las armadas reales.¹⁰²

A pesar del interés mostrado por la Corona por contar con bosques reales para la construcción naval, durante las décadas de 1620 y 1630 Felipe IV dispuso la disminución de un número considerable de bosques reales empleados por la Marina, arguyendo que la Real Hacienda y los vasallos obtendrían un doble beneficio.

⁹⁸ Provisión del rey Felipe II de 9 de junio de 1594 de los límites de las coutadas reales. Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministerio de Obras Públicas (en adelante, BAHMOP), Montaria-mor do Reino (MMR), núcleo 8; Labrador Arroyo (2009: 230).

⁹⁹ Carta de don Jorge de Ataíde, comendador de Alcobaça, contra el guarda mayor del pinar de Leiria, de diciembre de 1608, por las plantaciones que se habían realizado en el límite sur del pinar de Leiria. AHU, CU, Reino, caja 1/62; (Pinto 1938, vol. 1: 159-162).

¹⁰⁰ Silva (1603-1612: 109); Labrador Arroyo (2009: 230).

¹⁰¹ Silva (1854: 109-110).

¹⁰² Trapaga Monchet (2017: 138-141).

Por un lado, se pretendía fomentar la agricultura para alcanzar un mayor grado de autosuficiencia productiva y evitar la importación de cereales del extranjero, disminuyendo la salida de metales preciosos. Por otro lado, la Real Hacienda se beneficiaría al reducirse el número de guardas forestales, que como se ha indicado gozaban de un considerable número de privilegios y exenciones. Los detractores de estas medidas arguyeron que estas eran opuestas a los intereses reales, porque los concejos locales no iban a emplearse de forma tan concienzuda como los oficiales reales en la conservación del arbolado para la construcción naval.¹⁰³

En diciembre de 1640, João IV fue proclamado rey de Portugal. Desde el principio de su reinado introdujo novedades en las políticas forestales, al reforzar los privilegios de los oficiales reales y los propios bosques reales. En este sentido, el 10 de diciembre el soberano restableció los bosques reales destinados a la construcción naval a los límites «antiguos» y los de caza a los de 1619, por la gran falta que había de maderas para la construcción naval. Durante los siguientes años, la Corona fundamentó las políticas forestales en la escasez de maderas para la actividad naval y en el beneficio que su abundancia reportaba a la Corona y al bien común. En 1641, se incrementó el número de guardas del pinar de Leiria de 33 a 40 por la utilidad que la Monarquía experimentaba por la buena conservación del pinar, ya que la falta de buenas maderas para la construcción naval podría causar un daño irreparable.¹⁰⁴ En 1650, fue aprobado el reglamento de las «coutadas, matas, montarias e defezas», que en realidad reproducía el reglamento del juez de las *coutadas* de 1560, incluyendo el discurso para legitimar su aprobación.¹⁰⁵ Esta real orden fue nuevamente extendida en 1675.¹⁰⁶

5. CONCLUSIONES

En este trabajo hemos entendido el discurso como el conjunto de ideas y categorías que se crean y reproducen para la implementación de un conjunto de prácticas (políticas forestales). Desde al menos el siglo XIII, la Monarquía portuguesa adoptó unas políticas forestales. La creación de los bosques reales pretendía, principalmente, preservar las especies animales (incluyendo el ecosistema) cazadas por los soberanos. La enorme extensión de los bosques

¹⁰³ Trapaga Monchet y Labrador Arroyo (2019: 145-149).

¹⁰⁴ Despacho regio por el que se aumentaba el número de guardas del pinar de Leiria de 33 a 40 y se confirmaba todos los privilegios y libertades a los guardas. Lisboa, 25 de junio de 1641. ANTT, Registo Geral de Mercês, Mercês da Torre do Tombo, lib. 3, ff. 231v-232r.

¹⁰⁵ Silva (1856: 68).

¹⁰⁶ *Systema, ou Collecção dos regimentos reaes* (1791: vol. 6, 439).

reales durante la época bajomedieval está relacionada con la cultura política de la corte itinerante.¹⁰⁷ La caza no solo era un ejercicio de descanso y diversión de los soberanos, sino que constituía una actividad que reproducía el orden político-social en la que los reyes y la gran nobleza actuaban como un cuerpo único.¹⁰⁸ Para garantizar estos objetivos, se creaban los bosques reales, se establecía la legislación como instrumento de preservación, y la Corona nombraba varios guardas forestales para implementar la normativa.

A su vez, durante los siglos XIV y XV los soberanos crearon numerosos privilegios de *coutadas* a particulares y corporaciones. Mientras la argumentación principal era corresponder los servicios prestados, la realidad es que la Corona también obtenía una contrapartida material. En ocasiones, las medidas concedidas a particulares repercutían directamente en el objetivo de la Corona de asegurar los animales (incluyendo sus hábitats) para la caza.

Las regulaciones de los bosques reales en las décadas 1470 y 1480 señalaron la necesidad de adaptar la normativa a la realidad, mediante la revisión de las prohibiciones y los castigos dispuestos. La Corona perseguía, nuevamente, asegurar la futura existencia de recursos para la caza. A finales de la década de 1510 e inicios de la siguiente, la Corona aprobó tres reglamentos que regulaban los oficios del montero mayor de Santarém, el montero mayor de Óbidos, y el guarda mayor del pinar de Leiria, sin que en ninguno de ellos hubiese referencia alguna a la falta de maderas para la construcción naval, o la destrucción de los bosques.

Este argumento comenzó a cobrar fuerza en la década de 1530, siendo recurrente a partir de entonces tanto en las políticas forestales para la construcción naval, aplicadas al conjunto del reino de Portugal y a los bosques reales. Eso sí con la excepción de los reglamentos aprobados para los cotos reales durante las décadas 1560 y 1570, que en realidad compilaban las leyes de los bosques reales antiguos y nuevos (*coutada velha* y *coutada nova*) extendidas hasta entonces.

Durante la Unión de Coronas (1580-1640), se acentuó una antigua tendencia de vincular las políticas forestales a las necesidades de la Marina, razón por la que se emplearon la escasez de madera, o la destrucción del arbolado dentro del discurso normativo para legitimar su aprobación. Además, los soberanos procedieron a dismantelar los bosques reales dedicados a la caza, arguyendo que eran territorios excesivamente extensos y costosos para mantener. En los decenios siguientes estos argumentos fueron reproducidos tanto en las políticas para nuevos plantíos como aquellas para la conservación del arbolado existente.

¹⁰⁷ Gomes (2003).

¹⁰⁸ Entre otros, Labrador Arroyo (2009: 222-224) y Rivero Rodríguez (2005: 351-375).

BIBLIOGRAFÍA

- ALMEIDA, Candido de (1870): *Código Philippino ou Ordenações e Leis do Reino de Portugal*, vol. 5. Rio de Janeiro: Tipografia do Instituto Filomático.
- APPUHN, Karl (2009): *A forests on the Sea: Environmental Expertise in Renaissance Venice*. Baltimore: John Hopkins University.
- BARROS, Henrique (1914-1922): *Historia da Administração Publica em Portugal nos seculos XII a XV*. Lisboa: Typographia Castro Irmão.
- BLUTEAU, Rafel (1789): *Diccionario da lingua Portuguesa*. Lisboa: Officina de Simão Thaddeo Ferreira.
- COSTA, Leonor (1997): *Naus e galeões na ribeira da Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*. Cascais: Patrimònia.
- DEVY-VARETA, Nicole (1986): «Para uma geografia histórica da floresta portuguesa. As matas medievais e a «Coutada velha» do Rei», *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*, 1 (1), 47-67.
- DEVY-VARETA, Nicole e Alves, A. A. (2007): «Os avanços e os recuos da floresta em Portugal – da Idade Média ao Liberalismo», en Joaquim Silva (coord.): *Floresta e sociedade. Uma história em comum*. Lisboa: Fundação Luso-Americana para o Desenvolvimento, 55-76.
- GOMES, Rita (2003): *The Making of a Court Society. Kings and Nobles in Late Medieval Portugal*. Cambridge: Cambridge University Press.
- HANNIGAN, John (2006): *Environmental Sociology: A Social Construction*. Londres-Nueva York: Routledge.
- HERNANDO ORTEGO, Francisco Javier (2010): «La política forestal en el Madrid de los Austrias. Abastecimiento de energía y regulación del monte, siglos XVI-XVII», *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, L, 595-632.
- LABRADOR ARROYO, Félix (2011): «A função integradora da Casa Real portuguesa de D. João I a D. Filipe I (1385-1598)», en Santiago Martínez Hernández (dir.): *Governo, política e representações do poder no Portugal Habsburgo e nos seus territórios ultramarinos (1581-1640)*. Lisboa: CHAM, 21-44.
- NUNES DE LEÃO, Duarte (1569): *Leis Extravagantes*. Lisboa.
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José (2015): *Las Superintendencias de Montes y Plantíos (1574-1748): derecho y política forestal para las armadas en la Edad Moderna*. Valencia: Tirant.
- NEVES, Carlos (1980-1993): *História forestal, aquícola e cinegética. Colectânea de documentos existentes no Arquivo Nacional da Torre do Tombo*, 6 vols. Lisboa: Ministerio de Agricultura e Pescas, Direcção-Geral do Ordenamento e Gestão Florestal.
- OLIVEIRA, António de (1967): «Para a história do repovoamento florestal de Coimbra no século XVI», *Arquivo Coimbrão*, XXI-XXII, 461-490.
- ORDENAÇÕES, e leys do reyno de Portugal, confirmadas, e estabelecidas pelo senhor rey D. João IV, novamente impressas por mandado de D. João V, vol. I (1747). Lisboa: Mosteiro de S. Vicente de Fóra.
- PINTO, António (1938): *O Pinhal do Rei – Subsídios*, 2 vols. Alcobaca: Oficina de J. de Oliveira Junior.
- RACKHAM, Oliver (2006): *Woodlands*. Reino Unido: Harper Collins.

- REBOREDO, Fernando y Pais, João (2014): «Evolution of Forest Cover in Portugal: From the Miocene to the Present», en Fernando Reboredo (ed.), *Forest Context and Policies in Portugal: Present and Future Challenges*. Nueva York: Springer, 1-39.
- RIVERO RODRÍGUEZ, Manuel (2005): «Caza, monarquía y cultura cortesana», en José Martínez Millán y Santiago Fernández Conti (coords.), *La monarquía de Felipe II: la Casa del Rey*, Madrid: Fundación Mapfre, vol. 1, 351-376.
- SERRA, José (1793): *Collecção de livros ineditos de Historia Portugueza, dos reinados de D. João I, D. Duarte, D. Affonso V, e D. João II*, vol 3. Lisboa: Oficina de la Academia Real das Ciencias.
- SILVA, José Justino de Andrada e (1854-1856): *Colecção chronologica da Legislação portugueza compilada e anotada*. Lisboa: Imprensa de J. J. A. Silva.
- SILVA, Jose Bonifacio de Andrada (1815): *Memoria sobre a necessidade de utilidades e do plantio de novos bosques em Portugal*. Lisboa: Typografia da Academia Real das Sciencias.
- Systema, ou collecção dos Regimentos Reaes* (1791), vol. 6. Lisboa: Oficina Patriarcal de Francisco Luíz Ameno.
- TRÁPAGA MONCHET, Koldo (2017): «Who protected Portuguese forests? Safeguarding and preserving royal and private forests in Portugal (1605-1640)», en Rosa Gomes y Koldo Trápaga Monchet (eds.): *Árvores, barcos e homens na Península Ibérica (séculos XVI-XVIII)*, Zaragoza-Lisboa: Pórtico-IAP, 135-148.
- TRÁPAGA MONCHET, Koldo (2019a): «Guerra y deforestación en el reino de Portugal (siglos XVI-XVII)», *Tiempos Modernos*, 39 (2), 396-425.
- TRÁPAGA MONCHET, Koldo (2019b): «No es madera para vasallos, sino del rey: Las políticas forestales de los Habsburgo en Portugal», *Obradoiro de Historia Moderna*, 28, 105-134.
- TRÁPAGA MONCHET, Koldo y Labrador Arroyo, Félix (2019): «Políticas forestales y deforestación en Portugal, 1580-1640: Realidad o mito?», *Ler História*, 75, 133-156.
- Universidad de Coimbra (1786): *Ordenações do senhor rey d. Affonso V*. Coimbra: Real Imprensa da Universidade, libro 1.
- WARDE, Paul (2006): *Ecology, Economy and State Formation in Early Modern Germany*. Cambridge: University of Cambridge.

INMEDIATAS REACCIONES JURÍDICAS Y OPOSICIONES JURISDICCIONALES DE LAS POBLACIONES MONTAÑESAS FRENTE A LA POLÍTICA MARÍTIMA DE FERNANDO VI

Alfredo José Martínez González
Universidad de Sevilla

Puedo asegurar a VE que se mira con enfado y sin satisfacción por todas las justicias a los ministros de Marina por habérsele conferido a éstos el celo y cuidado de los montes, en que antes entendían.¹

Basten estas exiguas líneas, redactadas el 15 de octubre de 1748 por el máximo responsable del Departamento Naval de Cádiz, el intendente Francisco de Varas y Valdés, para compendiar el núcleo de este trabajo: cómo las necesidades de desplegar toda una política naval acorde con la situación vivida a mediados del siglo XVIII no solo afectó al espacio propiamente marítimo, sino que también repercutió de manera directa sobre poblaciones interiores, en ocasiones muy alejadas de la costa, pero que a través de la normativa desarrollada por la Marina quedaron institucionalmente vinculadas a la jurisdicción de la Armada de dicha centuria.

1. INTRODUCCIÓN. LA POLÍTICA INTERNACIONAL Y COYUNTURA NAVAL ESPAÑOLA A MEDIADOS DEL SIGLO XVIII

A este respecto baste recordar que en aquel lapso la posición internacional española necesitó cimentarse en elementos de fuerza y negociación. Mientras

¹ El intendente Francisco de Varas y Valdés al rey. Cádiz, 15 de octubre de 1748. Archivo General de Simancas (en adelante, AGS), Secretaría de Marina, leg. 554.

que la primera –la fuerza– precisaba apoyarse tanto en el ejército como en la Armada, la segunda tuvo como principal instrumento la diplomacia, pero esta a su vez requería disponer de fuerzas bélicas disuasorias que le sirviesen para presionar a otras potencias; máxime cuando la Monarquía española mantenía repartidos territorios a escala global cuya integridad y seguridad descansaban en todo el potencial que pudiese desplegar su poderío náutico. No obstante, a pesar de lo crucial de mantener y desarrollar unidades navales, durante la primera mitad del siglo XVIII múltiples habían sido los intentos por desplegar una Marina de Guerra lo suficientemente fuerte como para hacer desistir las apetencias de otras naciones europeas y los esfuerzos emprendidos en esta dirección por los diferentes monarcas borbónicos habían venido sucediéndose sin solución de continuidad.²

En otro orden de cosas, pero también en relación con el ámbito naval, a lo largo de las primeras décadas de la centuria los conflictos marítimos no se circunscribieron únicamente a asuntos bélicos, sino que estos también tuvieron como trasfondo constantes pugnas de carácter comercial, ya que el control de los mercados entre los diversos territorios hispánicos dependía directamente del dominio de los recorridos oceánicos, especialmente al tener en cuenta la relevancia que las Indias suponían para la política borbónica.³ Fue por ello que Zenón de Somodevilla Bengoechea, marqués de la Ensenada, tuvo como especial fijación disponer de un potencial náutico, entendido como instrumento de regeneración económica, capaz de enfrentarse a las diversas amenazas exteriores a la par que sirviese para mantener expeditas las derrotas en el Atlántico hasta América.⁴ Así las cosas, la situación se había venido desarrollando a través de la concatenación de determinados acontecimientos, de sobra conocidos y sobre los que, por tanto, solo basta recordarlos.

Tras el fenecimiento de Felipe V, el 9 de julio de 1746, Fernando VI fue propiciando un progresivo viraje tanto en el ámbito cortesano como en el equipo de gobierno, entre otros motivos porque la Guerra del Asiento entre los reinos de Gran Bretaña y España proseguía desde siete años antes y se necesitaba una salida digna al conflicto.⁵ Por tales razones, desde que aquel monarca ascendió al trono el marqués de la Ensenada comenzó a rediseñar una serie de medidas destinadas a replantearse la política exterior de la Monarquía.⁶

² Vidal (2001: 173).

³ *Ibidem*, 176-177.

⁴ Bordejé (1992: 278); Valdez (2011: 274).

⁵ Vidal (2001: 194-195); Perona (1998: 203).

⁶ Valdez (2011: 273).

Este, que había comenzado su periplo dentro de la administración regia en 1724 como oficial segundo del Ministerio de Marina, en 1743 había logrado el cargo de Primer ministro y paulatinamente fue incluso alcanzando mayores cotas de poder hasta aglutinar entre aquel año y 1754 los cargos de Superintendente de Rentas Generales del Millón del Reino, Notario de los Reinos de España, Superintendente General del Almirantazgo, Capitán General de Ejército y Marina, Secretario de la reina y Consejero de Estado, Ministro y Secretario de Guerra, de Indias, de Marina y de Hacienda.⁷

Así, en aquella coyuntura –con frentes bélicos abiertos en el Caribe, Mediterráneo y Atlántico– fue tomando progresivamente el testigo de los esfuerzos de Patiño, quien hasta su fallecimiento en 1736 había venido proyectando la potenciación de una Armada poderosa basada en la construcción naval a través de tres Departamentos marítimos, de inspiración francesa, instituidos en 1726: Cádiz, El Ferrol y Cartagena.⁸ A su vez, en cada uno de aquellos Departamentos había sido establecido un arsenal, entendiéndose como tal no un simple astillero - aunque realmente los astilleros constituían el núcleo de los arsenales - sino todo un complejo fabril mucho más amplio y de primera magnitud que requería del suministro constante de materias primas y entre ellas fundamentalmente la madera.⁹ Así las cosas, los objetivos políticos de Somodevilla pasaron inexorablemente por la potenciación de la Marina de Guerra «con preferencia a todo».¹⁰ Para lograr este fin la Armada debía ser dotada de unas infraestructuras apropiadas y a ello se dedicó con decisión el propio Ensenada, multiplicando sus esfuerzos para reestructurar y optimizar el papel que debían desempeñar aquellos arsenales establecidos en época de su antecesor, José Patiño y Rosales.¹¹

También ha de recordarse que, ante la falta de efectividad de la Armada y la escasez de fondos económicos, la defensa del mar Caribe durante la Guerra del Asiento contra Inglaterra había venido desde 1739 descansando en buena medida sobre la actividad de corsarios españoles.¹² No obstante, si bien estos habían demostrado su efectividad en el apresamiento de naves inglesas, también se habían empezado a erigir de facto en oligarcas locales en las latitudes antillanas. Además, aquella contienda pronto había alcanzado dimensiones internacionales mucho mayores al entrelazarse con la Guerra de

⁷ Bordejé (1989: 6); Bordejé (1992: 276); y Perona (1998: 206).

⁸ Crespo (2004: 186); Vidal (2001: 178); Marchena (2011: 80).

⁹ Diego (2002: 30).

¹⁰ Lynch (2001: 150).

¹¹ Vidal (2001: 197); Bordejé (1992: 282).

¹² Baudot (2012: 178-179); García (2006: 114-115).

Sucesión austriaca, comenzada en 1740, y en aquel contexto de inestabilidad, que afectó también al Mediterráneo, los corsarios argelinos acrecentaron sus incursiones en las localidades del Levante peninsular, mermando asimismo la capacidad defensiva de la Armada española.¹³ Por su parte, en el Pacífico las debilidades de la Marina también habían venido siendo patentes; tanto que en torno a 1740 únicamente se disponía de dos navíos y una fragata.¹⁴

La situación no era más halagüeña en las aguas próximas a la Península, pues el propio Ensenada había reconocido en un memorial, datado en Aranjuez el 28 de mayo de 1740, y titulado *Exposición sobre el Fomento de la Marina*, que «La armada naval de V. M. solo tiene presentemente los 18 navíos y 15 embarcaciones menores».¹⁵ Por tal motivo propugnó que debía disponerse de una Armada eficaz y para este fin debía atenderse a todo un cúmulo de materiales destinados eficientemente a los arsenales, si bien también fue reacio a la hora de imitar por completo los modos de actuación de otras potencias, por lo que se mostró proclive a que España buscara medidas y remedios propios atendiendo, en la medida de lo posible, a su propio potencial de recursos naturales para nutrirse de pertrechos, acopios, etc.¹⁶

Años después, entre el 18 y 20 de octubre de 1748 fue rubricado el Tratado de Aquisgrán, poniendo fin a la Guerra de Sucesión austriaca y a la Guerra del Asiento hispano-británica. A partir de aquel momento la idea primordial de Fernando VI fue la de prolongar la paz para poder lograr la reconstrucción y regeneración de España, valiéndose de una nueva estabilidad política y cierta solvencia económica.¹⁷ Sin embargo, aunque la derrota inglesa y especialmente su debacle en Cartagena de Indias había prolongado la preponderancia española en las latitudes caribeñas y el freno de los intereses británicos en la América hispana, Ensenada mantuvo una postura de prudente escepticismo, entendiendo que aquella paz podía ser coyuntural y que pasaba inexorablemente por mantener una posición de neutralidad armada en la que la Marina debía jugar un papel fundamental. Tal papel se erigía especialmente frente a Gran Bretaña, «porque las ventajas que logre Inglaterra pueden ser el exterminio de las Indias», conviniendo destinar fondos para la construcción de nuevos navíos para paliar el estado en el que había quedado la flota.¹⁸

¹³ Baudot (2012: 240); Ruiz (2008: 196-197).

¹⁴ Bordejé (1992: 280-281).

¹⁵ Salas (1865: 166); Bordejé (1989: 12).

¹⁶ Bordejé (1992: 283).

¹⁷ Valdez (2011: 273); Baudot (2014: 165).

¹⁸ Sáez (2010: 95); Lynch (2001: 128); Bordejé (1992: 177); Perona (1998: 206-207); (Amor 2020: 207).

A este respecto, no exageraba Somodevilla en sus planteamientos, pues ciertamente la Guerra del Asiento o de la Oreja de Jenkins había tenido nefasta consecuencias para las unidades navales españolas: de 37 navíos que habían constituido el núcleo de la Armada antes de la contienda, junto con otras dos decenas que se fabricaron durante el conflicto, 37 fueron dados de baja por diversos motivos (batallas, capturas, desguaces o temporales). Es decir, un 67 % de los navíos se perdió irremediabilmente.¹⁹ Así pues, la postura de Ensenada no surgió de la nada, sino de analizar con detenimiento la situación de las arcas públicas y la política de defensa ultramarina, concluyendo que era necesario el rearme naval y aquella postura no era novedosa, pues dos años antes este ministro ya había adelantado que «el que quiere conseguir la paz, es común axioma que ha de preparar la guerra», secundando así el aforismo latino *Si vis pacem, para bellum*.²⁰ De hecho, fue en aquel contexto, aún sin finalizar el año de 1748, cuando precisamente tuvo su ocaso la Armada de Barlovento y se suprimió de modo definitivo el cuerpo de galeras, ambos procedentes de la época de los Austrias, quedando unificadas todas las fuerzas navales en un afán modernizador.²¹

2. LOS PRIMEROS PASOS EN 1748 DE LA POLÍTICA SILVÍCOLA DE ENSENADA DESTINADA A LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

Así pues, para poder llevar a efecto los postulados de potenciación marítima perseguidos por Ensenada, fue necesario poner en marcha un ingente programa maderero destinado al acopio sistemático y masivo de materiales de construcción destinados a los tres arsenales de la península ibérica. Tal programa, a su vez, formaba parte de otro más amplio y ambicioso encaminado a fortalecer las instituciones estatales teniendo como telón de fondo aumentar la competitividad internacional de la economía española.²² Por tal motivo, en aquel contexto del año de 1748 también resultaron promulgadas las *Ordenanzas Generales de la Armada*, cuya elocuente finalidad fue la de refundir y sistematizar en un único *corpus* normativo todo lo antes regulado sobre las Marinas militares que durante siglos se habían hallado dispersas.²³ Para lograr este fin, todo el operativo pasó por que la Marina tomase bajo su jurisdicción las masas

¹⁹ Marchena (1998: 89).

²⁰ Baudot (2012: 238); Lynch (2001: 149).

²¹ Ruiz (2021: 131).

²² Valdez (2011: 274-275).

²³ Corrales (2001: 85); González (2011: 607).

forestales con árboles útiles para el Real Servicio naval.²⁴ Por tanto, no fue una mera coincidencia que el 31 de enero de 1748 viese la luz la *Real Ordenanza de Montes de Marina*, verdadera piedra angular de la legislación forestal borbónica para abastecer de maderas a la construcción naval española.²⁵

El *leitmotiv* de esta regulación no fue otro que el de coadyuvar a propiciar aquel anhelado resurgimiento de la potencia naval española asegurándose el suministro de maderas a los arsenales de Cádiz, Ferrol y Cartagena.²⁶ Los motivos los expresó claramente Ensenada poco tiempo después de la promulgación de esta norma en una carta (fecha el 28 de mayo de 1748) remitida a Fernando VI en la que ponía de manifiesto lo siguiente:

Si España hubiera de poner una Escuadra de 40 navíos de línea sobre el Cabo Finisterre, otra de 15 ó 20 en los mares de Cartagena, fortificando en Galicia puertos de retirada [...] y al mismo tiempo se hubiese fomentado y abrazado el corso, no habría querido guerras la Inglaterra con la España.²⁷

Sobre esta Ordenanza la historiografía se había centrado hasta ahora tanto en el análisis de su contenido, como en los trabajos preparatorios de su elaboración y en sus precedentes normativos.²⁸ Sin embargo, a pesar de que la doctrina había llegado a afirmar hace años que aquella norma puso «en pie un auténtico monstruo de compleja naturaleza: jurisdiccional, mercantil y técnica» de nefastas consecuencias,²⁹ en la práctica aún no se han estudiado en profundidad a través de la documentación archivística cuáles fueron los resultados efectivos de esta regulación forestal para la Armada y menos aún en perspectiva histórico-jurídico-institucional.

Por ello, el núcleo de este trabajo es el de analizar a través de los textos coetáneos las primeras reacciones tanto normativas como orgánicas de las poblaciones ubicadas en aquellas masas boscosas que quedaron vinculadas a la Marina. No resultará factible extendernos hasta la derogación de la Ordenanza, cuya abolición tendrá lugar intermitentemente ya bien entrado el siglo XIX.

²⁴ Amor (2020: 242).

²⁵ Su nombre completo fue el de *Ordenanza que su Magestad, (Dios le guarde) manda observar para la Cria, Conservacion, Plantios y Corta de los Montes, con especialidad los que están inmediatos à la Mar, y Rios Navegables. Metodo, y Reglas que en esta materia deben seguir los Intendentes de Marina, establecidos en los tres Departamentos de Cadiz, Ferrol y Cartagena*, de 31 de enero de 1748, promulgada por Fernando VI en el Buen Retiro. Para su análisis hemos empleado el ejemplar que se conserva en el Archivo del Museo Naval de Madrid (en adelante, AMN), F006-41.

²⁶ Cruz (1994: 84).

²⁷ Bordejé (1989: 8)

²⁸ Martínez (2014: 571-602; 2015: 333-354; 2021: 101-132).

²⁹ Cruz (1994: 95),

No obstante, aunque sea someramente, hemos de reseñar que los vaivenes derogatorios comenzaron durante el reinado de Carlos IV, el 27 de agosto de 1803 en San Ildefonso, a través de una Real Ordenanza para el gobierno de los montes y arbolados de la jurisdicción de Marina con intención de sustituir la Ordenanza de Montes de Marina de 31 de enero de 1748.³⁰ Más adelante, el 10 de febrero de 1805, Godoy tomó la decisión de volver a poner en vigor la norma de 1748, ya que la Armada no disponía de medios materiales para cumplir la nueva Ordenanza de 1803.³¹ Posteriormente, las Cortes de Cádiz abolieron nuevamente la Ordenanza de 1748 mediante Decreto de 14 de enero de 1812,³² y más tarde, tras el restablecimiento del absolutismo, Fernando VII regresó a la legislación forestal de 1748 a través de una Real Cédula de 19 de octubre de 1814.³³ Por tanto, la Ordenanza de Montes de Marina de 1748 se mantendría vigente hasta la promulgación de un Real Decreto de 9 de diciembre de 1832, que adscribió estas masas forestales al Ministerio de Fomento.³⁴ Así las cosas, si creemos necesario analizar al menos qué actitudes y efectos suscitó en el primer año de su implantación, ya que consideramos de especial interés dilucidar cuál debió ser el primer impacto de esta legislación en las sociedades montañesas y serranas, que quedaron de la noche a la mañana encerradas en determinadas áreas que a partir de entonces fueron calificadas jurisdiccionalmente como *Provincias Marítimas*.

En lo atinente a su contenido, la Ordenanza de Montes de Marina de 31 de enero de 1748 pretendió, a través de setenta y cuatro disposiciones cuyo común denominador fue potenciar el arbolado para la fabricación de navíos, abarcar todos los aspectos del conocimiento silvícola de la Ilustración. Ha de tenerse presente que a mediados del siglo XVIII las circunstancias obligaban a emplear ingentes cantidades de metros cúbicos de madera de buena calidad para la fabricación de grandes navíos, pero para ello como principal premisa debía solventarse el

decadente estado en que están presentemente los Montes, con especialidad los inmediatos a la Mar, a causa de las cortas, que indebidamente se han hecho con

³⁰ Real Ordenanza de Carlos IV. San Ildefonso, 27 de agosto de 1803. Biblioteca de la Universidad de Sevilla (BUS), Res.002652.

³¹ Resolución de Manuel Godoy. Aranjuez, 10 de febrero de 1805. Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (en adelante, AGMAB), Montes, 4222.

³² *Colección de Decretos y Órdenes de las Cortes de Cádiz* (Tomo I: 344-345).

³³ *Real Cédula de S.M. y Señores del Consejo, por la qual se restablece para los Montes Realengos, Comunes y de Propios en su fuerza y vigor la Real Ordenanza de Montes y Plantíos de 12 de diciembre de 1748, y las dos Conservadurías de este ramo*. Madrid, Imprenta Real. AGMAB, Montes, 4223.

³⁴ Vigón (1985: 324).

mucha frecuencia, talas y quemas, y el ningún cuidado, que se ha tenido, y tiene en atender à su importante reparo.³⁵

Con esta finalidad, aquella norma comprendió diversas materias entre las que destacaron los aspectos orgánicos de los Intendentes de Marina, sus ministros y sus subdelegados, así como el modo de desarrollarse las visitas de reconocimientos, arrebatando de esta manera las facultades de gestión forestal que durante siglos habían atesorado las antiguas jurisdicciones locales de los pueblos cercanos a los bosques y entregándose las mismas a la jurisdicción de la Armada.³⁶ Además de ello, los vecinos de las poblaciones ubicadas en tales montes quedaron obligados a plantar tres ejemplares de la especie de árboles que los delegados de Marina indicasen en cada lugar que estimaran aptos para la siembra. Asimismo, la norma desarrolló todo un catálogo de aspectos técnicos para el establecimiento de viveros, el crecimiento de los árboles incipientes y su trasplante. Correlativamente, aquellos ejemplares debían someterse a través de un sistema de podas y guías a la torsión que fuere precisa para obtener piezas de navíos que resultasen requeridos en los arsenales.

Por su parte, de cara a las poblaciones locales, estaba permitido que los vecinos pudiesen aprovechar las leñas generadas en las podas y cortas efectuadas por los agentes de la Armada, así como otros aprovechamientos para su subsistencia. Además, la Ordenanza procuró abarcar tantos aspectos que ni siquiera los montes de particulares se escaparon de su ámbito de actuación por cuanto los dueños de estos quedaron sin poder cortar sus árboles libremente, debiendo pedir permiso a los intendentes o subdelegados de Marina.

En otras palabras, la madera era una materia prima estratégica de primera magnitud en la política naval, tanto que ni siquiera podía comerciarse a otros reinos y fueron los propios miembros de la Armada quienes quedaron habilitados para permitir la tala o poda de árboles en innumerables bosques en favor de los vecinos, mediando siempre una solicitud previa por escrito en la que estuviese reflejada la porción de madera pedida y para qué se necesitaba. Por todo ello, en caso de que fuesen conculcados los preceptos de la Ordenanza, quedó establecido un sistema sancionador con multas que no podían ser ni

³⁵ Ordenanza [de 31 de enero de 1748], *que su Magestad, (Dios le guarde) manda observar para la cria, conservacion, plantios y Corta de los Montes, con especialidad los que están inmediatos à la Mar, y Rios Navegables. Metodo, y reglas que en esta materia deben seguir los Intendentes de Marina, establecidos en los tres Departamentos de Cadiz, Ferrol, y Cartagena*, de 31 de enero de 1748, promulgada por Fernando VI en el Buen Retiro. AMN, F006-41. Urteaga (1987: 126-129).

³⁶ Según asevera el ingeniero de montes Bauer, gracias a estas actividades de visitas desarrolladas por la Marina, actualmente resulta factible tener un conocimiento detallado de determinadas áreas forestales en momentos puntuales del siglo XVIII. Bauer (1980: 125).

quiera objeto de indulto y de cuyas cuantías se sufragarían los salarios de ciertos empleados de Marina. Finalmente, atendiendo a las peculiaridades de las diferentes áreas boscosas, la norma estableció en sus últimas disposiciones ciertas reglamentaciones específicas adaptadas a cada uno de los tres departamentos navales.³⁷

2.1. Reacciones jurídicas: la creación de las primeras normas complementarias para la Ordenanza de Montes de Marina, de 31 de enero de 1748

A pesar de su extensión y de procurar que ningún aspecto propio de la silvicultura se le escapase, la Ordenanza de 31 de enero de 1748 enseguida precisó de más normativa desarrolladora o matizadora de sus postulados. A este respecto, la primera disposición complementaria hallada en el transcurso de esta investigación vio la luz meses después de la publicación de la Ordenanza, el 30 de agosto del mismo año. Con aquella fecha se promulgó una *Ynstruccion que han de observar los Guardas Zeladores de los Montes, en los encargos, que están puestos à su cuidado para la conservacion, y aumento de los propios Montes, custodia de ellos, y de los Viveros que han de hacerse en cada Jurisdiccion*.³⁸ Se trata de una disposición que no nació para ser destinada a pueblos, señoríos o particulares, sino que estuvo encaminada a regular el comportamiento interno de ciertos empleados de Marina a los que se les imponía la obligación de guardar y hacer guardar el contenido del documento, pues, de lo contrario, estos celadores de montes podrían ser sancionados con duras penas que no se especificaban, sino de las que tan solo se declaraba que «se procederá contra ellos con el mayor rigor», además de contemplar el cese de sus funciones privándoseles de sus cargos.

Estudiando su contenido se observa cómo a través de diez y seis artículos fueron establecidas diversas órdenes a los «guardas zeladores» encargados de vigilar los montes, mediante una serie de prescripciones de distinto carácter que versaron sobre tres materias claramente diferenciadas:

³⁷ Ordenanza [de 31 de enero de 1748], que su Magestad, (Dios le guarde) manda observar para la cria, conservacion, plantios y Corta de los Montes, con especialidad los que están inmediatos à la Mar, y Rios Navegables. Metodo, y reglas que en esta materia deben seguir los Intendentes de Marina, establecidos en los tres Departamentos de Cadiz, Ferrol, y Cartagena, de 31 de enero de 1748, promulgada por Fernando VI en el Buen Retiro. AMN, F. 006-41.

³⁸ *Ynstruccion que han de observar los Guardas Zeladores de los Montes, en los encargos, que están puestos à su cuidado para la conservacion, y aumento de los propios Montes, custodia de ellos, y de los Viveros que han de hacerse en cada Jurisdiccion*. Cartagena, 30 de agosto de 1748. AMN, F. 019. Hemos analizado el ejemplar dirigido a las localidades del Departamento Naval de Cartagena.

1^a) Jurídicas: esta Instrucción no realizaba distinciones a la hora de tratar jurídicamente a los diferentes regímenes de montes, sino que mostraba pretensiones de abarcar cualquier tipo de masas boscosas («sea en Monte de Realengo, propio de los Concejos, ò Ciudades, ó sea en Monte de particulares, ó Comunidades») para obtener todas las maderas útiles posibles en favor del Real Servicio. En todos ellos quedaba prohibida la tala de cualquier especie arbórea, salvo mediante presentación de una instancia ante el ministro de Marina de la provincia naval o su subdelegado y sobre la que según su artículo 1 debían preceder una serie de informes al respecto. En caso de realizar talas sin la ordenada licencia, quedaba ordenado a los guardas el arresto del infractor, que debería ser entregado «á las Justicias, para que le pongan en la Cárcel, a disposición del Ministro de Marina, ó Subdelegado» (art. 2).

Desde el punto de vista del Derecho sancionador, el descortezo de árboles –una práctica utilizada para el curtido y teñido de pieles– era considerado más perjudicial que las cortas, porque podían producir el completo secado de los árboles. Por ello, en caso de sorprender «à qualquiera que encuentren en los montes» arrancando cortezas de las especies más necesarias para la construcción naval (robles, quejigos y encinas) se compelia a los guardas a arrestarlos incoando la pertinente denuncia.

En cuanto al proceso penal, el artículo 4 de la instrucción concebía a las Justicias como unas instituciones locales subsidiarias para los casos en los que existiese en la población un subdelegado de Marina y su escribano. En este supuesto, la única función de dicha justicia municipal sería la de un mero custodio provisional del reo.

El ámbito penal continuaba en su artículo 14 con un asunto que preocupaba sobremanera a las instituciones de Marina, los incendios forestales, imponiéndose a quienes fuesen nombrados celadores de montes dos pasos fundamentales de actuación: la prontitud para sofocarlos y el requerimiento de colaboración a las personas más cercanas al lugar del suceso. El procedimiento a seguir, en caso de detener a los pirómanos, obligaba a que las instituciones locales entregasen al pirómano a la jurisdicción de la Armada, correspondiendo la resolución de la sentencia al ministro de la provincia de Marina o a su subdelegado en la jurisdicción en donde hubiere tenido lugar el incendio.

2^a) Jurisdiccionales: las instituciones quedaban compelidas a auxiliar a los guardas de montes pertenecientes la jurisdicción de Marina y, a su vez, los empleados de la Armada resultaban facultados para requerir tanto la ayuda de las justicias locales como de los vecindarios de las poblaciones ubicadas en los montes incluidos en Ordenanza de 31 de enero de 1748.

3^a) Técnicas: estas disposiciones versaban sobre diversos aspectos ya citados en buena parte por la propia Ordenanza de 31 de enero, que diseñó una serie de prescripciones de obligada observancia para los pueblos. En su ejecución, la tarea de los guardas se reducía a una mera supervisión de su cumplimiento, debiendo prestar especial interés a varias cuestiones: el momento de la plantación de nuevos ejemplares útiles para la construcción naval; los primeros cuidados en la cría de las especies maderables; las atenciones en la limpieza y de las plantas que hubiesen alcanzado una edad de tres años para poderlas trasplantar con «tres pulgadas³⁹ y media, ò quatro de circunferencia, y tres varas y media, à quatro de alto»; las distancias que debían mantenerse de árbol a árbol; cuáles debían ser las características del suelo prestando atención a su firmeza para resistir a los vientos; qué medidas de prevención debían establecerse contra las actuaciones de los animales que hiciesen peligrar las futuras maderas codiciadas por la Armada y prestar atención a otras especies arbóreas, además de robles y quejigos, que también podían ser de utilidad para los navíos, entre los que se encontraban los álamos blancos, álamos negros, chopos, fresnos, nogales, alisos, sauces, castaños y pinos.

Por otro lado, a finales del mismo año de 1748 continuó completándose el régimen jurídico y técnico de los montes españoles mediante la promulgación de una *Real Ordenanza para el Aumento y conservación de Montes y Plantíos, de 7 de diciembre*. La razón esgrimida para la aparición de la misma no fue otra, como se alegó en su Preámbulo, que el cuidado y «la conservación de los montes y plantíos, como precisos para la fábricas de mar y tierra, abastos de leña y carbon, y abrigo de los ganados; y para evitar los abusos que se experimentan en cortar, arrancar y quemar los referidos árboles y montes». El cumplimiento de esta Ordenanza reguladora del régimen general de Montes y paralela a la jurisdicción de la Marina, fue encomendado a los corregidores del reino, quienes la debían «hacer executar y cumplir [...] en su partido, distrito y lugares de su jurisdiccion».⁴⁰ Que recayesen estas funciones sobre los corregidores no fue algo fortuito, ya que estos ostentaban desde la Baja Edad Media una autoridad en los ámbitos municipales que venía derivada de sus nombramientos procedentes directamente del rey y actuando, por tanto, como nexo entre los ámbitos local y el poder central, siempre procurando proceder

³⁹ Medida que es la duodécima parte del pie y equivale a algo más de 23 milímetros (Diccionario RAE). Ello supondría que la circunferencia para poder evacuar el árbol desde el vivero oscilaría entre 80,5 y 92 milímetros. Respecto a la *Vara* (Diccionario RAE), las medidas oscilaban según las regiones entre 768 y 912 milímetros, de lo que se deduce que el alto mínimo requerido se encontraba entre 3192 y 3648 milímetros.

⁴⁰ Gibert (1970: 22).

en salvaguarda de las necesidades regias.⁴¹ Esta figura jugó un importante papel en la ascendencia del poder de la Corona en calidad de agente de la misma y, lógicamente, si ciertas gestiones silvícolas preocuparon a la Monarquía, los corregidores fueron los candidatos directos para ser comisionados en sus corregidurías a la hora de actuar sobre los bosques ubicados en ciertos municipios.⁴²

No entraremos en detalles acerca de esta nueva Ordenanza, pues no constituye materia propia de esta investigación, ya que se ocupa del resto de Montes que fueron excluidos del régimen diseñado por la Marina. Aun así, lo que parece claro, desde un punto de vista teórico, es que la pertenencia de un monte al régimen de la Marina excluía *ipso facto* su vinculación con el sistema trazado por la norma de 7 de diciembre. Este factor, unido a la posibilidad de que los municipios pudiesen seguir manteniendo cierto control sobre sus masas forestales a través de esta última Ordenanza, hizo que algunos de ellos intentasen eludir la jurisdicción de la Armada exponiendo no saber a qué régimen jurídico vincularse. Tal fue el caso de la murciana villa de Mula, que planteó el 24 de noviembre de 1749 al marqués de la Ensenada desconocer a cuál de las dos normas acogerse a través de la siguiente misiva:

Señor.

En este Pueblo se ha expedido la Real Ordenanza de Marina expedida por Su Mag. (que Dios guarde) en treinta y uno de enero del año proximo pasado sobre la conservacion de Montes y Aumento de Plantios en cuya virtud esta Villa tiene hechos los correspondientes plantios, y ahora se están executando las podas de los Arboles, conforme a dicha Real Ordenanza; y en el día onze del presente ha recibido esta Villa una Orden del Señor Dn. Joseph Bermúdez fecha en Madrid de onze del pasado de proximo comunicada por el Señor Corregidor de la Ciudad de Murcia, en la que manda a esta villa dicho Señor Dn. Joseph Bermúdez de orden de Su Mag. observe, y guarde la Real Ordenanza de Montes expedida por Su Mag. en doze de Diciembre del año pasado de 48. siendo esta Real Ordenanza incompatible en mucha parte con la de Marina porque esta prebiene se ayga de estar a las ordenes del Señor Intendente de Marina del Departamento de Cartagena como a Juez Privativo y Particular = y en su nombre el Subdelegado = Y la otra al Señor Dn. Joseph Bermúdez, y en su nombre a dho. Señor Corregidor, en cuios terminos duda esta Villa a quien ha de obedecer, por lo que Suplica a V.E. se digne hazerlo presente para lo que por Su Real Resolucion, mande lo que sea de su agrado.⁴³

⁴¹ Gómez (1999: 333); Rodríguez (1986: 16); Baró (2002: 18).

⁴² González (1970: 61); García (1987: 68-69).

⁴³ *El Ayuntamiento de la Villa de Mula. Que duda, á que ordenanza de Montes, á de dar cumplimiento: si a la de 31 de enero de 1748: ó á la de 12 de diziembre de mismo.* Mula, 24 de noviembre de 1749. AGS, Secretaría de Marina, leg. 555.

La respuesta de la Secretaría de Marina tardó relativamente poco y, así, el 27 de diciembre del mismo año se declaró que «por Ordenanza comunicada por Dn. Josef Bermúdez habrá visto que los Montes señalados á la Marina deven correr unicamente vaxo la inspeccion de los Ministros de Marina». ⁴⁴ Como consecuencia, las arboledas de la población quedaron taxativamente adscritas al ámbito de la Armada.

Sin embargo, en ocasiones, las cosas no parecieron tan claras para la Secretaría ubicada en la Corte, viéndose esta obligada a delegar este tipo de decisiones a los comisionados en cada zona. Tal fue el caso de la ciudad de Loja, en Granada, que el 11 de marzo de 1749 dudaba «si sus Montes deven ser cuidados por la jurisdiccion, ó la de Marina, en virtud de la Ordenanza de Montes». ⁴⁵ Ante tal vacilación, la respuesta desde la Secretaría de Marina fue la de «Que acudan á Dn. Francisco de Varas [Intendente del Departamento de Cádiz] para que la saque de la duda». ⁴⁶ Sin embargo, la respuesta de Varas a la Secretaría de Marina tampoco fue unívoca; por lo que desconocemos cuál fue realmente su resolución, ya que lo único que sabemos es que el 18 de marzo Varas contestó al marqués de la Ensenada diciéndole «...Y previéndome V.E. la saque de la duda [a la ciudad de Loja] en que se halla, lo executare desde luego, noticiandole lo que haya de practicar». ⁴⁷

Por otro lado, respecto a cuestiones de carácter criminal, la Ordenanza de Montes de Marina de 31 de enero de 1748 resultó completada el 12 de diciembre de 1748, mediante una disposición con carácter penal para el ámbito de Montes de Marina. Esta fue empleada al menos para los Departamentos de Cartagena y Cádiz, y una síntesis de sus preceptos quedó repartida a los ministros de las provincias marítimas y sus subdelegados bajo el nombre de *Extracto de las penas prescritas por Real Orden de 12 de Diciembre de 1748 á los Dañadores de los Montes del Reyno*. ⁴⁸

Desde un punto de vista meramente formal resulta característico que sus disposiciones fueran redactadas de modo escueto. Ahora bien, atendiendo al contenido de las mismas ha de declararse que, aunque su finalidad era

⁴⁴ Resolución de la Secretaría de Marina. Madrid, 27 de diciembre de 1749. AGS, Secretaría de Marina, leg. 555.

⁴⁵ Consulta del Ayuntamiento de Loja. Loja, 11 de marzo de 1749. *Ibidem*.

⁴⁶ Resolución de la Secretaría de Marina. Madrid-s.f. *Ibidem*

⁴⁷ Misiva del intendente Francisco de Varas. Cádiz, 18 de marzo de 1749. *Ibidem*.

⁴⁸ Hemos dispuesto de un *Extracto* referente al Departamento de Cartagena, encontrado gracias a la labor de Jaquenod Zögön, quien reprografió la misma y fue insertada en su obra Jaquenod (1991: 465-470). Cruz (1994: 96-97). Por su parte, también hemos hallado otro ejemplar atinente al Departamento gaditano, que se encuentra en el AMN, F.021 y que trata de una reedición fechada en la Isla de León durante el mes de noviembre de 1786.

obviamente la prevención de daños en las arboledas circunscritas a la Marina, lo que más destaca tras analizarse su articulado es su carácter punitivo. Este resulta muy enfatizado mediante el establecimiento de una serie de sanciones y penas que en ocasiones se debieron hacer ciertamente severas para el reo que las contraviniera perjudicando, en consecuencia, las maderas potencialmente aptas para la Armada. Sistemáticamente pueden enunciarse las siguientes notas:

El hecho de arrancar un árbol de cualquiera de las especies vinculadas a la Marina sin la licencia exigida resultaba castigado por vez primera con una sanción pecuniaria de mil maravedíes, que se incrementarían al doble en caso de reincidencia; en el supuesto de volver a incurrir por tercera vez, las cifras aumentaban a cotas inasumibles.⁴⁹ Para aquellos casos en los que el infractor careciese de medios con los que hacer frente a las sanciones debería conmutar su pena por trabajos no concretados por la norma, pero siempre centrando sus actuaciones en pro de los bosques destinados a la Marina y durante el tiempo que las autoridades considerasen oportuno. En el supuesto de que la conculcación se debiese a una mala praxis de la ganadería que afectase a las masas codiciadas por la Marina, la norma establecía para aquellos dueños que introdujesen sus rebaños dentro de los terrenos previamente acotados a favor de la Armada la imposición de una sanción que también iría gradualmente en aumento en caso de reincidencia y de la tipología de los animales, estableciendo una «pena de mil mrs. por cada cabeza de ganado bacuno y una res por cada diez de ganado menor, y respecto del cabrío, si bolviere à reincidir, se le prohibirá para siempre tener esta especie de ganado».

Por otro lado, a aquellas personas o comunidades que acotasen, cerrasen o se apropiasen de terrenos vinculados a la jurisdicción de la Armada les sería aplicada una doble obligación: la *restitutio in integrum* del terreno a su estado primigenio y una multa de diez ducados por cada fanega apropiada indebidamente. La misma pena habría de imponérsele a quien llevase a cabo roturaciones (*rompimientos*) sin permiso de las autoridades navales. Además, los mayores peligros no solo estaban constituidos por las actividades pecuarias, sino que los fuegos también eran uno de los temores más asentados en la Armada debido a la devastación que producía en ingentes cantidades de maderas, pudiendo afectar gravemente al ritmo de construcción naval. Por tal motivo, contra los causantes de incendios esta norma diseñó un procedimiento basado en la entrada en prisión aparejada del embargo de los bienes del pirómano (lo que correlativamente perjudicaría al sostenimiento de su familia), junto

⁴⁹ Taxativamente quedaba explicitado que «por la tercera [vez que se reincidiese la pena sería] de veinte y cinco Ducados y quatro Campañas».

con la obligación de reparar el daño producido, una multa de mil maravedíes por cada árbol afectado y la prohibición de poder aprovechar los recursos forestales hasta que todos los árboles que se habían utilizado para reemplazar a los calcinados ya estuviesen asegurados (lo que de facto implicaba una prolongación de la sanción que podía durar décadas). En este sentido sorprende, desde el punto de vista de la proporcionalidad de la pena, que los descortezos de árboles fueren castigados igual que las cortas, talas o quemas.

Es cierto que los descortezos podían llevar aparejados la aparición de diversas enfermedades en el ejemplar dañado, pero no deja de desconcertar en lo que respecta a la tipología delictual que esta acción se equiparase punitivamente a las cremaciones intencionadas de los árboles, que realmente podían dejar por completo inservibles los ejemplares destinados al Real Servicio naval. Además, las sanciones no se quedaron en estas medidas, pues cualquiera de los castigos hasta ahora expuestos podía ser completado por los jueces de Marina con otros correctivos extraordinarios o penas corporales, como, por ejemplo, azotes en función de «la gravedad y malicia de los casos», lo que, al tratarse de un concepto jurídico indeterminado, potencialmente permitía correctivos exacerbados. Igualmente podía dar lugar a injusticias el artículo octavo de esta norma penal, al establecer que si «no se encontrare agresor será responsable al pago el primero que se aprehendiere cortando, talando, ò introduciendo Ganados, en los sitios en que se hubieren cometido dichos daños, y si no tuviere bienes, sufrirá la pena de Prision, ò destierro que se le impusiere».⁵⁰ Además, la presunción que se estimaba contra el reo era *iuris et de iure*, puesto que la responsabilidad de hacer caer la presunción de la veracidad de la inculpación correspondía al propio imputado, ya que este solo podía librarse si demostraba de manera fehaciente que el autor de los daños era otra persona y no él.

Por otro lado, esta Real Orden no solo contempló como potenciales infractores a personas ajenas al Real Servicio, sino que preveía penas ciertamente severas sobre los empleados de Marina que actuasen fraudulentamente. Ha de tenerse en cuenta que los ojos de la Marina en el terreno de su jurisdicción eran los guardas por ella empleados; de tal modo que a esta le interesaba sobremedida una actuación de los mismos exenta de corruptelas. Por ello, tal reglamentación declaraba que en caso de que los dañadores de los montes de Marina fuesen los propios empleados de la Armada o las autoridades locales, no solo deberían restablecer el daño de la cubierta vegetal junto con el pago

⁵⁰ Se trata de la misma solución punitiva que propugnaba el artículo 28 de la Ordenanza de 7 de diciembre del mismo año, antes expuesta.

de lo estropeado, sino que deberían «sufrir además irremisiblemente, la pena de quatro años de Presidio de África».⁵¹

Finalmente, esta norma de materia criminal tuvo como cláusula de cierre el recordatorio de que aquel mismo año ya se habían promovido medidas penales que tendiesen a impulsar el fomento de las masas forestales a manos de aquellos particulares cuyos terrenos hubieren quedado sometidos a las necesidades navales, pues la propia Ordenanza de 31 de enero había aseverado que los propietarios estaban obligados a la replantación y aumento de las arboledas que los comisionados de Marina establecieran, periódicamente, durante sus visitas de inspección a los montes. En caso de no efectuar estos mandatos se les advertía que, de incumplir las órdenes, «se ejecutará por el Pueblo en cuyo distrito estuvieren, quedando el aprovechamiento de ellos [los terrenos del propietario condenado] a beneficio de su común».⁵² Esto equivalía en la práctica que la Marina pudiese gozar de la madera brotada en los terrenos del particular sancionado y que pasaban a estar a cargo de las labores de plantación y cuidados que, por la consabida Ordenanza, debían efectuar los vecinos de la población.

Todas estas medidas, con frecuencia desmedidas, trajeron consigo una enorme resistencia por parte de los vecindarios a la hora de obedecer la normativa forestal emanada de la Marina, pues dicha regulación resultaba muy útil para asegurarse el abastecimiento maderero a los arsenales de una Monarquía como la española, tan necesitada de potenciar su política naval, pero para las comunidades rurales su articulado les resultaba algo muy ajeno de sus necesidades cotidianas y que además perjudicaba –cuando no directamente cercenaba– sus prácticas silvícolas.⁵³

2.2. Reacciones institucionales: los enfrentamientos inmediatos de los vecindarios contra la política forestal-naval de Ensenada.

Así las cosas, a mitad del siglo XVIII se produjo una pugna entre la visión utilitarista e ilustrada de los Borbones, que implicaba una nueva concepción de la relación entre la naturaleza y el hombre bajo el prisma de las élites gobernantes que necesitaban fabricar navíos para sostener su política exterior, y

⁵¹ *Extracto de las penas prescritas por Real Orden de 12 de Diciembre de 1748 á los Dañadores de los Montes del Reyno.* Transcrita en Jaquenod (1991: 465-470) y otro ejemplar para el Departamento Naval de Cádiz procedente de AMN, F.021, y que se trata de una reedición fechada en la Isla de León durante el mes de noviembre de 1786.

⁵² *Ibidem.*

⁵³ Cruz (1994: 98).

las costumbres forestales de las comunidades rurales que orbitaban en torno a los campos, las dehesas y los montes para sostener su modo de vida atávico.⁵⁴ En otras palabras y en perspectiva histórico-jurídica, la promulgación de la Ordenanza de Montes y Plantíos de 31 de enero de 1748 supuso la confirmación documental de la pugna llevada a cabo por la Monarquía en el siglo XVIII para hacerse con el aprovechamiento de una serie de montes que, a pesar de haber pertenecido su propiedad, uso y disfrute a las instituciones de ámbito local desde hacía siglos, a través de sus fueros primero y de sus ordenanzas municipales después, a partir de aquel momento se les obligaba a verse privadas de sus jurisdicciones forestales.

En este contexto hemos de explicitar que lo cierto fue que la Ordenanza de Montes de Marina y su correlativo desarrollo normativo expuesto en páginas precedentes no comenzó a imponerse de manera homogénea, sino que fue dando lugar a múltiples interpretaciones en función de las personas que debieron ejecutarla y también de variadas coyunturas. Ahora bien, lo innegable es que desde el primer año de vigencia su imposición resultó turbulenta y al respecto aportamos un dato extrajurídico que tiene más relación con la archivística que con el Derecho, pero que no deja de resultar significativo para ejemplificar el número de conflictos que se suscitaron: en el Archivo General de Simancas, el voluminoso legajo de la Secretaría de Marina correspondiente al número 554 recibe el nombre de *Montes y sus incidencias, de 1744 a 1748*. Pues bien, a pesar de que en él se encuentran documentos de esos cuatro años citados, un tercio de este se ocupa exclusivamente del año en el que la Ordenanza fue promulgada, mediante dos abultados *sublegajos* repletos de documentos titulados *1748. Montes. Seis primeros meses y 1748. 6-2º meses. Montes*, lo cual nos parece ciertamente elocuente. Así las cosas, entre los inmediatos motivos de oposición que las poblaciones montañosas esgrimieron frente a la Armada para no obedecer la Ordenanza forestal de la Armada, destacamos los siguientes:

1ª.- Intentos frente a la Marina de hacer valer jurisdicciones locales que tuvieron su origen en anteriores épocas:

A pesar de existir un pluralismo jurídico e institucional en la Edad Moderna, lo cierto es que este lapso temporal «pasa a ser una especie de escenario donde se enfrentan los restos del mundo medieval con la vanguardia del mundo contemporáneo».⁵⁵ Así pues, al respecto resulta ilustrativo un expediente fechado el 19 de marzo de 1748 en el que Fernando Ordóñez Garzón, jurado perpetuo de la ciudad granadina de Alhama, tras realizar una

⁵⁴ Pezzi (2001: 584).

⁵⁵ Garriga (2004: 9).

descripción de los bienes comunales que tenía su población conjuntamente con la vecina ciudad de Vélez, explicó cómo les había sucedido una serie de perjuicios ocasionados en sus montes por los ministros de Marina de Salobreña cuyas actuaciones bajo la Ordenanza forestal habían concluido con la tala 4.000 árboles de aquellos terrenos. Como consecuencia, pretendiendo oponerse a las actuaciones de la Armada, la ciudad intentó hacer valer sus derechos tanto de origen bajomedieval como de comienzos de la Edad Moderna sobre los pastos comunales que tradicionalmente les habían pertenecido, afirmando que «los Reyes Catholicos al tiempo de la Conquista del Reyno de Granada declararon por Comunes todos los pastos de el».⁵⁶

También la propia capital granadina se vio obligada a alegar, el 9 de abril de aquel año, que desde siempre había poseído autonomía para nombrar anualmente doce guardas para la custodia de sus montes. Sin embargo, se quejó que desde la entrada en vigor de la Ordenanza de 31 de enero de 1748 a dichos empleados «se les embarazaba el uso y ejerzicio de sus empleos por los guardas Zeladores nombrados por Dn. Pablo Gonzalez, Subdelegado de Marina».⁵⁷

Por otro lado, los conflictos de jurisdicción entre la Armada -representante del Estado- y los municipios -exponentes de un poder local que había gozado de autonomía propia en ciertas competencias desde hacía siglos- encontraron en la Villa de Grazalema un ejemplo ciertamente ilustrativo de cómo llegaron a colisionar. Escogemos este caso porque, a pesar de poder correr el riesgo de aparentar ser una mera anécdota, consideramos que pone de manifiesto un trasfondo de mucho mayor calado, ya que en él se muestra hasta donde llegó la pugna por mantener vivas las jurisdicciones que hasta entonces habían estado vigentes en el ámbito forestal.⁵⁸

El 26 de noviembre de 1748 fueron enviadas a la Secretaría de Marina una serie de quejas efectuadas por esta población gaditana sobre el trato dispensado contra sus justicias y «los procedimientos de Dⁿ. Juan Pablo Riquelme, subdelegado de Xerez, por razones de la visita de montes, y varias tropelías, y estafas que hicieron los de la visita».⁵⁹ Lo más interesante respecto de lo que nos estamos refiriendo es que, según expresaron aquellos representantes del poder local, en el momento de comunicarles la nueva Ordenanza de Montes destinada al Real Servicio naval se produjo lo que ellos entendieron como un

⁵⁶ *La Ciudad de Velez y la de Albama: se quexan de la conducta de Dⁿ. Gabriel Lopez, y dirige testimonio de los motivos que lo fundan*. Alhama, 19 de marzo de 1749. AGS, Secretaría de Marina, leg. 554.

⁵⁷ *Idem*.

⁵⁸ *Idem*.

⁵⁹ Controversias jurisdiccionales con el subdelegado de Marina en Jerez. Grazalema, 26 de noviembre de 1748. *Ibidem*.

acto de soberbia por parte del representante de la Armada que se presentó en la villa. Los apelantes afirmaron que éste pretendió obligarles a descubrirse ante él, a lo que estos se negaron por entender que la *potestas* en el asunto silvícola les correspondía a ellos dentro de los límites del término de su jurisdicción. Como consecuencia las Justicias locales exigieron que:

Se desagравie la Jurisdiccion Ordinaria, ofendida por aquel Ministro [de Marina del Departamento naval de Cádiz], en las providencias, que manifiestan averdado, desde el día 23 de junio, que llegó a la expresada villa, à la visita de Montes, publicación, y entrego à las Justicias de la Ordenanza de 31 de enero de este año, queriendo que los Alcaldes se quitasen el sombrero al tiempo de hacerles notorias las providencias del mismo subdelegado, sobre que manifiestan averles multado en trescientos ducados mancomunados ambos Alcaldes, quienes suponiendo no tener jurisdiccion para multarlos el Subdelegado, se sintieron en su procedimiento.⁶⁰

Sin embargo, la contestación del subdelegado de Marina en aquella zona no se hizo esperar, respondiendo ante el intendente del Departamento de Cádiz, Francisco de Varas, contra los poderes municipales y afirmando que el auténtico trasfondo del asunto no era otro que la resistencia de aquellas instituciones municipales a recibir y acatar una nueva norma que era restrictiva sus anteriores derechos forestales. Como consecuencia manifestó su disconformidad con

los Alcaldes de Grazalema, por que estuvieron omisos en recibir la Ordenanza de 31 de Henero que les mandò entregar, se estuvieron con el sombrero puesto al tiempo de su recibo, y requerimiento que se les hizo de su orden, y no concurrieron promptamente à enviar al pregonero para la publicacion de la Ordenanza.⁶¹

A nuestro entender, ello no refleja un conflicto menor de carácter meramente estético, sino la colisión entre los intereses de una Armada que ambicionaba la gestión de las masas boscosas en calidad de materias primas para potenciar su política naval y la resistencia de los municipios serranos a ceder los recursos naturales que sustentaban sus modos de vida.

2ª.- Distancias alegadas por parte de los municipios:

Anteriormente ya explicitamos que mediante la Ordenanza de 31 de enero de 1748 la jurisdicción de Marina se extendió a todas las zonas cercanas

⁶⁰ *Idem.*

⁶¹ *Idem.*

al litoral y ríos navegables. Ello trajo consigo que los montes de numerosos municipios que hasta entonces se habían mantenido fuera de la órbita de la Armada quedaron desde entonces subordinados a la misma.

Sin embargo, lo cierto fue que esto no solo afectó a los términos de poblaciones que vieron cómo sus bosques pasaron a depender *ex novo* de la Marina, sino que también agravó la situación de otros que ya se habían visto afectados anteriormente por la misma. Ese fue el caso de Constantina. Pocos años antes de la promulgación de la Ordenanza de 1748, esta población ya había recibido visitas de comisionados de la Armada. Entonces la villa había pretendido ser excluida del abastecimiento maderero para construcción naval, alegando que sus bosques se encontraban esquilados porque ya habían sido explotados para necesidades de artillería.⁶² Posteriormente, tras la promulgación de la Ordenanza en 1748, el municipio intentó modificar su estrategia sobre cómo sustraerse de la jurisdicción de la Armada, alegando reiteradamente su gran distancia con los puertos navegables para no tener que verse supeditada a los designios de la Marina. Así pues, en una fecha que oscila entre marzo y agosto de 1748, el síndico procurador de la villa, Juan de Frías, expuso ante la Armada que los vecinos de la población precisaban de grandes cantidades leña y madera no solo para sus actividades cotidianas conformadas por sus «casas, hornos de pan, teja, ladrillo y caleras, para hacer arrope en las viñas, ô lagares», sino también «para mas de 500 carretas, que se emplean en conducción de azogue, plomo, lanas, y demas del Real Servizio».⁶³ Como consecuencia de tanta demanda de árboles y con las instrucciones añadidas de la Armada, el representante local puso de manifiesto cómo los perjuicios, inconvenientes y molestias a los lugareños habían comenzado a ser realmente tan arduos ya que se veían obligados a «andar pidiendola [la licencia para cortas de maderas] a cada instante al ministro de Marina en Sevilla, que està de allí 12 leguas».⁶⁴

Pero como ya hemos adelantado, estos intentos por no supeditarse a la jurisdicción de Marina alegando distancias excesivas de la costa o cauces fluviales navegables también fueron argumentados por pueblos que hasta entonces jamás se habían visto forzados a acatar los criterios de la Armada. Tal fue el caso de las villas de Aledo y Totana, en Murcia, quienes el 20 de mayo de aquel año reclamaron ante el marqués de la Ensenada que sus montes quedasen

⁶² Martínez (2015: 279).

⁶³ D^o. Juan de Frías, *síndico Procurador de la Villa de Constantina del Reyno de Sevilla. Dice, que los vecinos de ella necesitan de mucha leña y madera para sus casas y hornos, & y que a los vecinos se les siguen graves daños de pedir las licencias a los ministros de Marina que están de allí 12 leguas*. S.l-s.f. (probablemente entre marzo y agosto de 1748). AGS, Secretaría de Marina, leg. 554.

⁶⁴ *Idem*.

segregados del conocimiento de Marina. Entre los diversos argumentos que esgrimieron se encontraba el mismo que desde Constantina se había procurado emplear: las distancias que deberían recorrer sus moradores para solicitar permiso con el que lograr hacerse con un simple palo. Por ello sus autoridades municipales trasladaron a Ensenada que, de llevarse a efecto la aplicación efectiva de la nueva norma, cualquier vecino no podría cortar ningún tipo de madera para sus utensilios más cotidianos hasta varias leguas de distancia, viéndose obligado a desplazarse hacia otras poblaciones a las que no alcanzara la jurisdicción de Marina; lo que les resultaría ciertamente trabajoso pues

tendría el vezino de Totana la gravosa preziion de pasar à Lorca, ocho leguas en ida y buelta para poder cortar, sin pena, un desdichado palo de Arado, perdiendo el día que le necesita para ganar un pan de zebada con el sudor de su rostro.⁶⁵

3ª.- Problemas derivados de la pobreza de los vecindarios en determinadas localidades:

Se ha contemplado antes en el análisis de la Ordenanza cómo eran encomendadas obligatoriamente diversas tareas a los vecinos de los pueblos (establecimiento de plantíos, crecimiento y poda selectiva de árboles, etc.). Ahora bien, algunos lugares se mostraron contrarios a la aceptación de la Ordenanza el entender que, si gran parte de sus moradores se encontraban en la indigencia y no podían hacer frente a sus necesidades más primarias, difícilmente podrían responder a los requerimientos de la Armada. Ése fue el caso de la súplica hecha en septiembre de 1748 por Juan Nicolás Egea, alcalde de Marbella, quien rogó por la inaplicación de la nueva normativa exponiendo que sus vecinos eran «pobres de solemnidad».⁶⁶

Un caso similar sucedió con las anteriormente citadas villas de Aledo y Totana, quienes en el mismo requerimiento antedicho intentaron esgrimir un argumento basado en las posibles injusticias y desproporciones que entendían podrían recaer sobre buena parte de sus pobladores, al opinar que sus lugareños eran personas que se verían imposibilitadas a hacer frente a unas posibles condenas de carácter pecuniario. Ello podría tener efectos aún más perniciosos sobre el paisanaje pues

⁶⁵ *La villa de Aledo y Totana, sobre q. sus Montes queden segregados del conocim^o. de Marina*. Totana, 20 de mayo de 1748. *Ibidem*.

⁶⁶ *A don Francisco de Varas [intendente del Departamento Naval de Cádiz], remitiéndole una carta y autos que dirigió el alcalde de la ciudad de Marbella don Juan Nicolás de Egea, sobre Montes y Plantíos*. Marbella, septiembre de 1748. *Ibidem*.

siendo la mayor parte de Vezinos de Totana, y Aledo unos hombres miseros, y rusticos dedicados à la fabrica del Carbon, y traer alguna carga de leña para alimentar sus dilatadas familias, se verían los mas de ellos perecer en las Carzeles por la pena, ô multa pecuniaria, que les fuera imposible satisfacer; y últimamente, que después de la pena, y Castigo, à que se sujeta qualquier Vecino, sin exzepcion, le fuera doloroso en su extremo, verse desaforado de su propio fuero, y Jurisdiccion à otro Pueblo Extraño.⁶⁷

4ª.- Acusaciones cruzadas de faltas de imparcialidad por parte de los comisionados de Marina y los municipios:

Aunque las acusaciones de falta de imparcialidad solían ser frecuentes en los entornos rurales entre los vecindarios y las autoridades, fruto de rencillas y cuentas pendientes, en el caso de las últimas villas que acabamos de citar, en otro intento de eludir la nueva jurisdicción creada por la Ordenanza forestal de 31 de enero de 1748, solicitaron la recusación del subdelegado de Marina por entender que existía una declarada animadversión contra sus municipios, ya que

el nombrado subdelegado es Vezino y Regidor perpetuo de Lorca, con quien hay pendientes varios litixios sobre terminos, y moxoneras, à que hà comunicado con poco favorables influxos, estrechando, en quanto le ha sido posible el Corto termino de esta Villa.⁶⁸

Ante tales acusaciones, el 12 de junio el intendente del Departamento Naval de Cartagena se dirigió a Ensenada, y entre otras cosas manifestó con desdén y cierto hartazgo algo sobre aquel caso que dejaba clara cuál era la percepción que desde Armada se tenía de unas instituciones locales que, al fin y al cabo, se erigían en contra de las pretensiones de la Marina para que

...se establezcan con la brevedad que S.M. desea, y encarga, las reglas que han de observarse, para la conservacion de los Montes, y aumento de los Plantios; cuya providencia es admitida con repugnancia por las Justicias, y hà producido en algunas, èste, y otros embarazos, que procuro ir remediando para no cansar la atención de V.E., con rediculas instancias ê impertinentes solicitudes.⁶⁹

En otras palabras, los comisionados de Marina tampoco tuvieron una percepción positiva sobre las instituciones municipales en materia forestal. En este sentido, Juan de Varas, intendente del Departamento naval de Cádiz,

⁶⁷ *La villa de Aledo y Totana, sobre q. sus Montes queden segregados del conoim^o. de Marina.* Totana, 20 de mayo de 1748. *Ibidem.*

⁶⁸ *Idem.*

⁶⁹ Carta del intendente Francisco Barrero Peláez. Cartagena, 12 de junio de 1748. *Ibidem.*

informó igualmente a Ensenada, con fecha 19 de octubre de 1748, cómo «se mira con enfado, y sin satisfacción por todas las justicias à los Ministros de Marina por averseles conferido à estos el celo, y cuidado de los Montes, en que hantes entendían».⁷⁰ En sentido contrario, múltiples reclamaciones de los municipios versaron sobre cómo no se correspondían los incrementos de responsabilidades que se les había impuesto a los cargos locales por parte de la Armada con la restricción de competencias a los que se les había sometido desde la entrada en vigor de la Ordenanza. Un claro ejemplo de estas quejas fue planteado sobre la villa de Elche: desde San Lorenzo de El Escorial, el 1 de noviembre del mismo año, Zenón Somodevilla obligó a aquel municipio a actuar sobre una serie de montes, atendiendo al

cuidado de su conservacion el Alcalde mayor, y Dependientes de la Casa; pero ni este, ni Vm tendrán la autoridad de dar licencias para cortar, ni conocer en las denumpciaciones, que ocurran sobre talas, pues como està prescripto en la Ordenanza de Montes, hà de quedar reservada à los Ministros de Marina, tanto en los comunes, como en los de particulares, bien esten ya criados, ò se planten de nuevo.⁷¹

Todo ello en aras de optimizar la obtención de maderas para la construcción de navíos, pero en detrimento de unas competencias locales nacidas siglos antes y consagradas en sus fueros medievales o sus posteriores ordenanzas municipales.

3. CONCLUSIONES

A través de las páginas precedentes hemos pretendido poner de manifiesto cómo la Ordenanza de Montes de Marina de 31 de enero de 1748, a pesar de erigirse en una normativa clave para el resurgimiento de la Armada española en una coyuntura internacional determinada y de que sus disposiciones pretendieron desde el primer día regular todos los aspectos silvícolas atinentes al Real Servicio naval, adoleció de muy diversos problemas que pueden englobarse fundamentalmente en dos tipos: por un lado, normativos al necesitar para su aplicación efectiva y desde los primeros meses de la promulgación de otras normas desarrolladoras o hermenéuticas de sus postulados; por otro, las

⁷⁰ Carta del intendente Juan de Varas. Cádiz, 19 de octubre de 1748. *Ibidem*.

⁷¹ *La villa del Elche. Sobre visita de montes, y pensión que se la pone, de q. satisfaga los sueldos, o salarios de celadores, y otros; y también sobre que, siendo aquella villa propia del Duque de Arcos, pretende el Alcalde continuar en dar las licencias para cortar, &c.* Resolución del Marqués de la Ensenada. San Lorenzo de El Escorial, 1 de noviembre de 1748. *Ibidem*.

reticencias que despertó entre los municipios que se vieron afectados por unas necesidades marítimas que les resultaban lejanas y que intentaron oponerse a la política naval de Fernando VI esgrimiendo todos los argumentos jurídicos, institucionales y fácticos que tuvieron a su alcance.

Nos hemos centrado en abordar tan solo el primer año de vigencia de esta política legislativa y únicamente hemos expuesto algunos de los asuntos que estimamos más relevantes, pero la historia no estaría completa si no explicamos en este epígrafe conclusivo que a medida que avanzó el tiempo la necesidad de puntualizar o concretar cuestiones no contenidas en aquella norma de 1748 proliferó sin descanso. De hecho, a pesar de las pretensiones de exhaustividad por parte de la Ordenanza nacida en tiempos de Fernando VI, la casuística forestal terminó siendo tan profusa y heterogénea que con el paso de las décadas se produjo una hipertrofia normativa que afectó a su cumplimiento. Tanto fue así que en torno a medio siglo más tarde, en 1805 y poco antes de la batalla de Trafalgar, las autoridades de Marina solicitaron a los intendentes de los tres Departamentos Navales que recopilasen todas las disposiciones forestales nacidas para perfeccionar o interpretar la Ordenanza de Montes de Marina de 1748 y, por ejemplo, a requerimiento de la Secretaría de Marina ubicada en Madrid fue reportado desde Cádiz un total de 39 normas más sobre masas forestales, todas ellas complementarias de aquella Ordenanza nacida a mediados del siglo XVIII y destinadas a obtener materias primas para su arsenal.⁷²

Sin embargo, a pesar de las dificultades jurídicas e institucionales que conllevó su implantación, ha de reseñarse que en honor a la verdad la Ordenanza de Montes de Marina impulsada por el marqués de la Ensenada, contribuyó decididamente al resurgimiento de la Armada española durante la segunda mitad del s. XVIII. Los datos objetivos al respecto resultan elocuentes, pues si en los primeros cincuenta años de aquel siglo fueron fabricados 96 navíos, a partir de la segunda mitad se alcanzó la cifra de 282 unidades repartida entre 148 navíos de línea y 134 fragatas.⁷³ Gran parte de ellos conformados por aquellos troncos y tablazón provenientes de las masas boscosas ubicadas en los montes que habían quedado integrados en las áreas bajo la potestad de la Marina y que terminaron recalando en los arsenales de Cádiz, El Ferrol y Cartagena.

⁷² *Índice que contiene un extracto de todas las reales órdenes adiciones a la ordenanza de montes del año de 1748 hasta 1 de mayo de 1802 que se remiten a la Dirección General de la Armada consecuente la orden de 13 de febrero último.* Isla de León, 28 de junio de 1805. AGMAB, 4222, Montes.

⁷³ Marchena (2001: 90).

BIBLIOGRAFÍA

- AMOR MARTÍN, Francisco de Asís (2020): *La batalla de La Habana de 1748. Crónica de una derrota anunciada*. Sevilla: Ateneo de Sevilla / Universidad de Sevilla.
- BARÓ PAZOS, Juan (2002): «Las Instituciones administrativas del territorio en la Edad Moderna», *Cantabria. Historia e Instituciones*. Santander: Universidad de Cantabria y Parlamento de Cantabria.
- BAUDOT MONROY, María (2012): *La defensa del Imperio: Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*. Murcia: Ministerio de Defensa y Editum – Ediciones de la Universidad de Murcia.
- BAUDOT MONROY, María (2014): *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*. Madrid: Ediciones Polifemo.
- BAUER MANDERSCHIED, Erich (1980): *Los montes de España en la Historia*. Madrid: Ministerio de Agricultura.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de (1989): «El poder marítimo en la concepción política del marqués de la Ensenada». *La Marina de la Ilustración: ciclo de conferencias, noviembre 1988*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de (1992): *Tráfico de Indias y política oceánica*. Madrid: Mapfre.
- CORRALES ELIZONDO, Agustín (2001): «Las Ordenanzas de la Armada», *XXIII Jornadas de Historia Marítima. Trafalgar: marco doctrinal y científico. Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval.
- CORTES DE CÁDIZ (1987): *Colección de Decretos y Órdenes de las Cortes de Cádiz. Edición facsímil a cargo de las Cortes Generales*. TOMO I, Madrid.
- CRESPO SOLANA, Ana (2004): «Las reformas del comercio gaditano a comienzos del siglo XVIII en el contexto europeo de las políticas navales y comerciales», en Enriqueta Vila Villar, Antonio Acosta Rodríguez y Adolfo Luis González Rodríguez (coords.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla: CSIC y Universidad de Sevilla.
- CRUZ AGUILAR, Emilio de la (1994): *La destrucción de los montes (claves histórico-jurídicas)*. Madrid: Servicio de Publicaciones de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense.
- DIEGO GARCÍA, Emilio de (2002): «Estructuras y Organización Naval: Departamentos y Arsenal Peninsulares»; *XXVI Jornadas de Historia Marítima «Arsenales y Construcción naval en el siglo de la Ilustración»*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval. Nº 41. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Nélida (2006): *Comerciendo con el enemigo: el tráfico mercantil anglo-español (1700-1765)*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- GARCÍA MARÍN, José M.^a (1987): *El oficio público en Castilla durante la baja Edad Media*. Madrid: Instituto Nacional de Administración Pública.
- GARRIGA, Carlos (2004): «Orden jurídico y poder político en el Antiguo Régimen», *Istor: revista de Historia internacional*, año IV, número 16. México: Centro de Investigación y Docencia Económicas.
- GIBERT, Rafael (1970): *La acción administrativa en materia de Montes y Caza*, Madrid: Escuela Nacional de Administración Pública. Universidad de Alcalá de Henares.
- GÓMEZ RIVERO, Ricardo (1999): *El Ministerio de Justicia en España (1714-1812)*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.

- GONZÁLEZ ALONSO, Benjamín (1970): *El Corregidor castellano (1348-1808)*. Madrid: Instituto de Estudios Administrativos.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín (2011): «Los reinados de Felipe V y Fernando VI (1700-1759)», en Alfredo Floristán (coord.), *Historia de España en la Edad Moderna*. Barcelona: Ariel.
- JAQUENOD ZÖGÖN, Silvia (1991): *El Derecho Ambiental y sus principios rectores*. Madrid: Dykinson.
- LYNCH, John (2001): *La España del siglo XVIII*. Barcelona: Editorial Crítica.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan (2011): «De las «reliquias» de Felipe V a la gran Armada Oceánica de 1750: guerra y Marina durante la primera mitad del siglo XVIII», en Juan José Sánchez Baena, Celia Chaín Navarro y Lorena Martínez Solís (coords.), *Estudios de Historia Naval. Actitudes y medios en la Real Armada del s. XVIII*. Murcia: Ministerio de Defensa y Editum / Ediciones de la Universidad de Murcia.
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José (2014): «La elaboración de la Ordenanza de Montes de Marina, de 31 de enero de 1748, base de la política oceánica de la monarquía española durante el siglo XVIII», *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 71 (2), 571-602.
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José (2015): *Las Superintendencias de Montes y Plantíos (1574-1748). Derecho y política forestal para las Armadas en la Edad Moderna*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José (2021): «La Ordenanza de Montes de Marina de 31 de enero de 1748 y sus fuentes jurídicas durante los Austrias», en Alfredo José Martínez González (coord.), *Estudios jurídicos e históricos sobre navegación en la Edad Moderna: visiones cruzadas*. Granada: Comares.
- PERONA TOMÁS, Dionisio A. (1998): *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y el Despacho de Marina 1714-1808*. Madrid: Ministerio de Defensa / Instituto de Historia y Cultura Naval.
- PEZZI CRISTÓBAL, Pilar (2001): «Proteger para producir. La política forestal de los Borbones españoles». *Baetica, Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 23, 583-595.
- RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Agustín (1986): *Alcaldes y regidores. Administración territorial y gobierno municipal en Cantabria durante la Edad Moderna*. Santander: Institución Cultural de Cantabria & Ediciones Librería Estudio.
- RUIZ GARCÍA, Vicente (2021): *La Provincia Marítima de Segura y la Marina de la Ilustración. La contribución de las maderas de Segura de la Sierra a la construcción naval del siglo XVIII*. Jaén: Diputación de Jaén / Centro de Estudios Giennenses.
- RUIZ TORRES, Pedro (2008): *Reformismo e Ilustración- Historia de España*, vol. 5. Barcelona: Crítica / Marcial Pons.
- SÁEZ ABAD, Rubén (2010): *La Guerra del Asiento o de la «Oreja de Jenkins» 1739-1748*. Madrid: Almena Ediciones.
- SALAS, Javier de (1865): *Marina española. Discurso Histórico, reseña de la vida de mar y Memoria en contestación a un proyecto sobre el ramo*. Madrid: Imprenta de T. Fontanet.
- URTEAGA, Luis (1987): *La tierra esquilmada. Las ideas sobre la conservación de la naturaleza en la cultura española del siglo XVIII*. Madrid: Ediciones del Serval S.A. y CSIC.
- VALDEZ-BUBNOV, Iván (2011): *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVII)*. México: Universidad Autónoma de México.
- VIDAL, Josep Juan y Martínez Ruiz, Enrique (2001): *Política interior y exterior de los Borbones*. Madrid: Ediciones Istmo.
- VIGÓN SÁNCHEZ, Ana María (1985): *Guía del Archivo Museo «D. Álvaro de Bazán»*. Viso del Marqués. Instituto de Historia y Cultura Naval.

TORCATO JOSÉ CLAVINA (1736-1793)
NAVAL ARCHITECTURE AND PORTUGUESE SHIPBUILDING
IN THE SECOND HALF OF THE 18TH CENTURY AND
FREDERIK HENRIK CHAPMAN'S INFLUENCE

Nuno Saldanha
Universidade Europeia
Centro de História da Universidade de Lisboa

Torcato José Clavina is one of the most important and industrious Portuguese shipbuilders of the 18th century, a leading figure of a new period in the History of Naval Architecture and shipbuilding, integrated in a homogenization policy of the Armada. Often mentioned as the author of some of the most remarkable ships of the late 1700s, however, till now, very little was known about the life and work of this master shipbuilder, who was in service, for more than four decades, at the Royal Arsenal of Lisbon.

The few biographical references known to date, were written by the famous Venetian geographer Adriano Balbi (1782-1848), who was in Portugal during the first quarter of the 19th century, who mentions him in a chapter dedicated to Naval Architecture; and later, by Friar Francisco de S. Luís (Cardinal Saraiva), in his list of some Portuguese artists, published in 1839. In addition to being recognized for its extensive production and activity, and the excellent ships built by him, Clavina is pointed out by Balbi as having adopted the «theory» of the famous Swedish shipbuilder Fredrik Henrik Chapman. This is, without a doubt, an extraordinary circumstance in the History of

Portuguese Naval Construction that we intend to examine here, along with the characterization of his work and the contribution of new biographical data.

1. TORCATO CLAVINA – MASTER SHIPBUILDER

Until recently, the dates of his birth and death were not even known, information that is first disclosed here, as well as other biographical material. Son of Sebastião Gomes, of S. Salvador de Touguinhó, near Barcelos, and Teresa de Jesus Caetana, from Lisbon, parish of Santos, Clavina was born in Rua da Esperança, on the 4th of July 1735, and later baptized on the 15th:

Em quinze de Julho de mil sete centos e trinta e seis baptizou o Padre coadjutor João da Cunha Ribeiro a Torcato, que nasceu em quatro deste mez, filho de Sebastião Gomes, baptizado em São Salvador de Touguinho, termo de Barcellos, Arcebispado de Braga, e de Thereza de Jezus Caetana, baptizada em Sanctos desta cidade, recebidos nesta minha freguesia, e nella moradores na rua da Esperança. Padrinhos Joseph Antonio da Sylva e Anna Thereza Roza, da mesma rua. O Padre Cura Antonio da Cruz e Abreu.¹

He married at the age of 24, on April 20, 1760, in Almada, church of Espírito Santo, Parish of Nossa Senhora da Assunção do Castelo, with Arcângela Micaela Rosa, daughter of João Martins Morim, born in Barcelos, Braga, and Antónia dos Santos, born in Almada:

Em vinte de Abril de mil e sete centos e sessenta, de licença do Reverendo Prior Salvador Pereira de Mattos nesta Igreja do Espírito Santo que serve de Freguesia de Nossa Senhora da Assumpção do Castelo desta Villa de Almada, Recebi por marido e mulher conforme manda o sagrado Concílio Tridentino tendo todos os papeis do Estillo correntes a Torquato Jozé Clavina filho Legítimo de Sebastião Gomes natural da freguesia de S. Salvador de Touguinhô e Arcebispado de Braga, e de sua Molher Thereza de Jezus, natural da Cidade de Lisboa, e baptizada na freguesia de Santa Catharina do Monte Signay e elle contrahente na mesma baptizado. Com Arcângela Michaella Roza, filha Legítima de João Martins Morim, natural da freguesia de S. Tiago de Amorim, termo de Barcelos e Arcebispado de Braga, e de sua mulher Antónia dos Santos, natural desta freguesia e nela baptizada e recebidos e na mesma moradores. Testemunhas que presentes se acharão Manuel Martins Morim, natural desta villa, e António Soa-

¹ Registos Paroquiais – Livro de Registo de Batismos. Santa Catarina (Lisbon) 1731-1739. Lisbon, 15 July 1738. Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT), lv. B10 - Cx 5, f. 178 v.

res Maldonado, além de muitas mais pessoas de que fiz este assento que comigo assignarão, era ut supra. O Padre Miguel Soares da Natividade.²

His first and, it seems, only son, Domingos António Clavina, will be born precisely nine months later, in Almada, on January 17, 1761.³ By this time, Clavina was already working at the Royal Arsenal in Lisbon, at least since the early 1750s, as the widow indicates in 1793,⁴ stating that her husband had worked for the king for a period of more than 40 years. There, he probably worked as a foreman of the «Primeiro Construtor» (First Shipbuilder) Manuel Vicente Nunes (1711-c.1775), of whom he was a disciple, according to Cardinal Saraiva.⁵

Apparently, Clavina's first documented work was a «charrua»⁶ (armed cargo merchant ship), the *Príncipe da Beira/Príncipe do Brasil*, in 1775. It was on this year that Nunes, his former master, probably died, and Clavina succeeded in the position of First Shipbuilder, as Saraiva states in his short bio: «He was a disciple of Manuel Vicente and succeeded him in the place of First Constructor. He was more practical than theoretical; but he had a singular taste, and a rare aptitude for works of naval architecture».⁷

One aspect of particular importance, is the fact that, in this year of 1775, a dispatch is sent by the Navy and Overseas Secretary of State, Martinho de Melo e Castro, to the various governors of Brazil, ordering that all «Navios de alto bordo» (merchant cargo ships) manufactured in the shipyards of Rio de Janeiro, Recife and Baía,⁸ should be made according to the risks and standards of the Master Builder Torcato Clavina, and approved by the State Minister, the Marquis de Pombal:

By the charrua of S.M. which entered this port on 27 February, you see His majesty Our Lord served that I do not allow permits to build high-board ships in the shipyards of this City, except being made by the risks of Torcato José Clavini, shipbuilder of the Royal Arsenal and the same for the mentioned risks have been valid has ordered the same Lord, that you sign them at the top of the aforementioned risks.⁹

² Registos Paroquiais - Livro de Registo de Casamentos. Almada, 20 abril 1760. ANTT, lv. 7, f. 61.

³ Registos Paroquiais - Livro de Registo de Batismos. Almada, 1 fevereiro 1761. ANTT, lv. 9, f. 44.

⁴ Autos de justificação de Domingos António Clavina para se habilitar como herdeiro de seu pai. 19 dezembro 1793, ANTT, Letra D, mç. 3, n.º 35.

⁵ Saraiva (1876 [1839]: t. VI, 25).

⁶ The «charrua» is one three masts and two decks, armed cargo merchant ship, similar to the urca.

⁷ Saraiva (1876 [1839]: t. VI, 25).

⁸ Saldanha (2021:54).

⁹ Offício do Governador Manuel da Cunha Menezes para o Marquês de Pombal relativo à construção de navios nos estaleiros. Baía, 3 março 1776. AHU, Conselho Ultramarino, Cx. 48, doc. 9031-9032.

Naturally, this decree does not arise from the prestige of the young shipbuilder, who did not yet have it, and who even hadn't any significant work (only the mentioned charrua), or by his own wish, but obviously from a concrete determination of the Navy Secretary of State, in order to create a standardization of ships, which had been coveted since the beginning of the century. Clavina thus becomes a concrete proof of Larry Ferreiro's thesis¹⁰ when he states that the primary impetus for developing and applying standardized scientific techniques to ship construction, was an effort by administrators, outside shipbuilding, to impose increasing control over warship design and production. Although little actual change was evident by the end of the eighteenth century, Ferreiro reveals the elements of the eventual shift in bureaucratic control over ship design from individual craftsmen (ship carpenters) to members of an entirely new profession (naval architects).

Four years later after the building of the charrua *Príncipe da Beira*, in September 1779, already in the reign of D. Maria I, it was launched his first frigate, one of 40 pieces of artillery, the *Nossa Senhora do Bom Despacho*, later renamed *Cisne*. In 1782, he was granted with a «Carta de Mestre da Ribeira das Naus» (Master of the Lisbon's shipyard),¹¹ confirming what Saraiva indicates, that «The Queen Maria I, in face of the merits of this artist, granted him the place and the wages of his predecessor». Nevertheless, we believe that this «Carta» is a confirmation of a status, not an appointment, since Clavina already appears as «master shipbuilder of Lisbon's Royal Arsenal», since 1776. However, despite the important professional status, only four years later, in 1786, after almost 36 years of service at Lisbon's shipyard, Clavina will be responsible for the construction of his first *3rd class* ship of the line, a 74, *Nossa Senhora Monte do Carmo*, later renamed as *Medusa*, the smallest in that series.

During the 1780s, Clavina counts as co-workers of the arsenal two former disciples, the famous shipbuilder João de Souza Palher, who achieved the rank of Shipbuilder in chief of the Arsenal;¹² and Manuel da Costa (1774-1824), initially assistant, and then foreman, who was sent to Brazil in 1796, as Master Shipbuilder of the Baía Arsenal. In addition to those, his closest collaborator,

¹⁰ Ferreiro (2007).

¹¹ Carta de Mestre da Ribeira das Naus. Lisboa, 22 julho 1782. ANTT, Chancelaria de D. Maria I, liv. 19, f. 322.

¹² Being builder-in-chief of the Arsenal, was promoted to First Lieutenant (22 Nov 1796), and Captain-Lieutenant (May 13, 1802). He built his first frigate in 1789, the D. João Príncipe do Brasil; the S. Rafael, Princesa do Brasil in 1791, and the Andorinha in 1797. Saraiva (1839: 22).

for the longest time, was Julião Pereira de Sá (1760-1821),¹³ former disciple of Vicente Nunes, and who became Clavina's Contramestre (foreman) in 1788.¹⁴ When the Corp of Constructor Engineers was created, he was appointed Second Shipbuilder with the rank of Navy Second Lieutenant, later promoted to Lieutenant Captain, and then to «Capitão de mar e guerra» (Captain). According to Cardinal Saraiva:

Aprendeo na escola pratica de Manoel Vicente, e pela sua consumada experiência foi hum dos mais peritos, e insignes mestres do Arsenal, de quem se confiava a direcção dos trabalhos mais difficeis. Coadjuvou a Torquato José Clavina (de quem depois falaremos) em todas as suas construcções. Teve o especial encargo de reconstruir as seis náos, que successivamente entrarão no dique, e que todas serião condemnadas, se não existisse aquella excellente peça, digna concepção do illustrado Ministro Martinho de Mello e Castro, e que por hum máo fado se deixou arruinar de todo nos nossos dias. As náos sofrerão no seu fabrico alterações essenciaes, a ponto de se fazer huma dellas de três baterias, sendo d'antes de duas somente.¹⁵

Besides the construction of military and merchant ships, one of the several responsibilities inherent to Clavina's post, in addition to supervising the timber for construction, was to review and correct the various plans of ships presented to him,¹⁶ to be built in the shipyards of Lisbon, or in those of Brazil.¹⁷ In January 1792, the queen D. Maria granted Clavina his most important reward, the knighthood of the prestigious Order of Santiago (given as well to Sousa Palher),¹⁸ who exempted him from the complicated and long inquire admission processes. Just a year later, on August 21, he died at his home in Lisbon, in Largo do Pelourinho, leaving his wife and only

¹³ Julião Pereira de Sá (act. 1760 - 1821). Clavine Foreman (1788) / Second Builder / Second Lieutenant/ Lieutenant-Captain. He was also secretary of the Judge's Office of the Brotherhood of Carpenters of Ribeira das Naus in 1776-1777, and 1777-1778, and judge of the same in 1778-1779 being highly praised (Carpenters da Ribeira das Naus: 1931, 26-27). He was Sergeant of Mar e Guerra in 1796 (*Gazeta de Lisboa*, 8 Nov, p. 4), second lieutenant on 22 Nov 1796; First Lieutenant on 23 May 1798; Appointed Lieutenant Captain in Oct 1818 (*Gazeta de Lisboa*, Jan 1819) and graduated Captain of Mar e Guerra, on 4 Mar 1818.

¹⁴ Termo de inspecção feito por Luís António de Leirós e Seixas Souto Maior, sobre o exame feito pelo construtor Torcato José Clavina e pelo contramestre Julião Pereira sobre a qualidade da madeira de carvalho da América Inglesa. Lisbon, 27 julho 1788. AHU, Conselho Ultramarino, Reino, Cx. 187, pasta 19.

¹⁵ Saraiva (1876 [1839]: t. VI, 23).

¹⁶ Letter from the governor Fernando José de Portugal to [Secretary of State of the Navy and Overseas] Martinho de Melo e Castro on the construction of a frigate and changes introduced in the first ship plan. Bahia, 26 July 1788. AHU, Conselho Ultramarino, Bahia, Cx. 68, doc. 13014.

¹⁷ Saldanha (2019: 26-45).

¹⁸ Registo Geral de Mercês de D. Maria I, 12 janeiro 1792, ANTT, Lisbon, Letra F, Maç. 1, nº. 14.

son,¹⁹ Domingos António, who become his mother's heir, in 1793. A few years later, in 1803, he also inherited a pension from his aunt Joana Teresa de Jesus, widow of the Arsenal Carpenters commissioner (mandador), Sebastião Gomes.²⁰ The kinship with this aunt, Joana Teresa de Jesus, still has to be clarified, since she wasn't the sister of any of Domingos António's parents, as seen in her baptism record:

Em os vinte e quatro do mes de Mayo de Setecentos e vinte e três baptizey e puz os Santos Óleos a Joanna que nasceu em doze deste mes filha de João Martins natural do Bispado de Lamego batizado na freguesia de Santa Marinha de Real, e de sua molher Margarida Rodrigues natural desta villa batizada nesta freguesia foi padrinho o Padre João Ma[?]. . . morador em Lisboa Occidental de que fiz este termo que assignei. Manuel Pires do Valle.²¹

Torcato's memory disappeared over time, and today, only his name remains in the toponymy of a street in the city of Almada, where he got married, as we have seen, and where he owned a property.²² In fact, in 1783, he bought a property, on the locality of Fontainhas, on the outskirts of Almada, which would come to be known as «Quinta das Torcatas», because of Torcato's daughters.

2. THE SHIPS OF TORCATO CLAVINA

Over 17 years, Clavina built twenty-one ships of several types, and was the designer of many other, built in Brasil, making him one of the most productive Portuguese shipbuilders of the 18th century.

¹⁹ Registos Paroquiais - Livro de Registo de Óbitos. São Julião, 21 agosto 1793, ANTT, lv. 1, Cx. 15. fol. 171.

²⁰ Autos de justificação de Domingos António Clavina para se habilitar como herdeiro de Joana Teresa. 1803. Conselho da Fazenda, 1435/1836. Justificações do Reino, ANTT, Lisbon, Letra D, Mç. 3, n.º 36.

²¹ Registos Paroquiais - Livro de Registo de Batismos. Almada - Santa Maria do Castelo. 1715-10-13/1732-12-29, ANTT, lv 6, fol. 44.

²² Livros de Notas. 1º Cartório Notarial de Almada (1CNALM), Almada, 23 outubro 1820. Arquivo Distrital de Setúbal (ADSTB), Cx. 4414, Liv. 194, fols. 50v-52. We kindly thank Rui Mendes for this information.

TABLE 1. LIST OF TORCATO CLAVINA SHIPS²³

Date	End	Name	Type	Guns	dimensions	ratio
?	?	<i>Anjo</i>	<i>yatch</i>		<i>c.55x16x10</i>	<i>3,4:1</i>
1775	1795	<i>Príncipe da Beira/ Príncipe do Brasil</i>	transp	22/44	130x32	4:1
1779	1802	<i>NS do Bom Despacho /Cisne</i>	frigate	36/40	140x36x24	3,8:1
1779	1800	<i>S^o Sacramento/ Coração Jesus/ Águia</i>	transp		124x31	4:1
1780		<i>Bergantim Real</i>	royal barge		96x13x4,8	7,3:1
1782	1814	<i>N^a S^a Livramento/ Golfinho</i>	frigate	38/40	135x32x23	4:1
1783	1819	<i>N^a S^a das Necessidades/ Tritão</i>	frigate	40	144x36x26,7	4:1
1786	1823	<i>NS Monte do Carmo / Medusa</i>	3rd rate ship	74	171,3x45x35	3,8:1
1788	1821	<i>Lebre</i>	brig	24	96x30x19	3,2:1
1788	1809	<i>N^a S^a da Vitória/ Minerva</i>	frigate	48/50	156,9x58x27,8	3:1
1789	1810	<i>Coração de Jesus/ Maria I</i>	3rd rate ship	74	177,5x47,5x37,5	3,7:1
1790	1848	<i>Rainha de Portugal</i>	3rd rate ship	74	181,5x47,5x39,5	3,8:1
1790	1823	<i>Voador</i>	brig	24	97x30x18	3,2:1
1790	1823	<i>Diligente</i>	brig	24	79x30x18	2,6:1
1791	1834	<i>Serpente do Mar / Calipso (1816)</i>	brig	24	80x30x18	2,6:1
1791	1794	<i>S. Rafael/ Princesa do Brasil</i>	frigate	42	131x37x30	3,5:1
1792	1823	<i>Vasco da Gama I</i>	3rd rate ship	74	178,5x48x38	3,7:1
1792	1807	<i>Palhaço / Novo Diligente</i>	brig	24	(unknown)	
1792	1822	<i>Gaivota</i>	brig	24	97x30x18	3,2:1
1792	1822	<i>Balão</i>	cuter	20	79x26x15	3:1
1792	1807	<i>Ulisses</i>	frigate	36	132,6x34x25	3,8:1

Source: Own elaboration.

²³ Data retrieved from Esparteiro (1977, 1977a, 1979, 1980); all mentioned documentation; and from a manuscript chart intitled «Mapa das Embarcaçoens da Coroa de Portugal desde o anno de 1759 athe o de 1803», [1803], AHU, Conselho Ultramarino, Reino, Cx. 202, pasta 34.

As we can see in the above Table, during this period, he was the author of four 3rd Class ships of the line of 74 (2 gundecks); two charruas; six frigates (36 to 50 cannons, with one or two gundecks); six brigs, one cutter; one yacht, and one Royal barge. However, Clavina is not only recognized by its extensive production and activity, integrated, as we have seen, in a naval policy of standardization of the Armada. In fact, this shipbuilder initiates a new chapter of Portuguese Architecture and Shipbuilding (the third, after the English Warden, and Vicente Nunes periods), creating a new style of ships.

Differently from what would be expected, Clavina did not follow the typology created by his predecessor, Manuel Vicente Nunes, which characterized the naval production of the reign of King José I (1750-1777). One of the most distinct differences, doesn't rely in one individual choice of the master, but rather in the modification of Portuguese naval strategy which, in Nunes' time, within the 3rd. Rate, gave priority to the 64 guns. It is this type of ship, the most common at the time of the *Seven Years' War* (1756-1763), which characterizes the work of Vicente Nunes, accounting two thirds of its total production. In the 74 class, he produced only two ships, in 1751 and 1763, since the success of this class only widespread trough Europe after the *American War of Independence*, reaching to dominate the line of battle.

To Vicente Nunes, the speed was one of the most important qualities of his ships, putting him much closer to the French (and Spanish) standards, than to English, with which he learned. Vicente Nunes' production was very standardized, it is a fact. We can say that, within the 64's, he eventually created the class of *Nossa Senhora da Assunção*, with an original design, which served as a model for virtually all warships that were built of this kind, both on the continent as on the other side of the Atlantic. The particular characteristic of this builder's ships, mainly in comparison with its European counterparts, it is the size. Their 182 ft long (c. 56m) make them the largest 64 in Europe, reaching a size close to the English *2nd Rate* ships of 100 guns.

However, given the large length, Nune's *design* does not extend the beam, as it would be expected (to give them greater initial stability and less balance), creating a unique length-to-beam ratio of 4.1:1, in what thus constitutes a standard formula, used in all ship of the line he built, both for those of 64, 74, or even 90 guns. This seems to be effectively the most unique design of this Portuguese shipbuilder.²⁴ Another difference that is evident on Torcato Clavina's ships, arises from one individual choice, and not from a government

²⁴ Saldanha (2016: 455-486).

directive, when he modifies the proportions of the previous shipbuilder. As we can see, the length-to-beam ratio of his ships does not exceed 3.7:1, being wider, and slightly shorter. It should be noted that we are dealing with ships of 74, with almost the same length as the 64's of Vicente Nunes. The 74's of this shipbuilder were 10 to 20 feet longer than Clavina's.

Unfortunately, we don't have any data about the size of the frigates built by Vicente Nunes, although, the ratio shouldn't be much different from the 3rd class ships, given that the sloops of war built by him were also quite narrow, with a ratio of 4.6:1. Differing to the previous period, Clavina's ships are now practically in line with their European counterparts, notably English and French, despite slightly larger (c. 5 to 10 feet longer), but virtually with the same ratio of 3.7:1 (English 3.6:1; French 3.78:1). The same applies to the frigates, whose ratio ranges from 3:1 to 4:1, closer to the largest French frigates (ratio 3.8:1).

Clavina's main frigate, the *Minerva*, with two decks and 50 guns, has similar dimensions to the French of 60 guns. Clavina's finest work is certainly the *Rainha de Portugal*, a 74 guns 3rd class ship, with 36-pound guns in the lower deck, and already with a hull lined with copper plates (Fig. 1). Esteemed by many, like the famous Admiral Nelson, or the Marquis de Niza, according to the Fleet Commander José Sanches de Brito, it had excellent nautical qualities. Saraiva considers that the ship,

was one of the most beautiful works of this shipbuilder, both for its great sailing abilities, as for its elegant shape, and other good qualities, which often attracted the admiration of foreigners. Twice this ship went to the ports of Great Britain, and the British shipbuilders copied the risk, and the dimensions.²⁵

Proof of this fact, it is that the only ship plan known of a Clavina's ship, precisely of the *Rainha de Portugal*, was made by the English shipbuilder Henry Canham, Assistant Master Shipwright at Portsmouth Dockyard, in June 1809 (Fig. 2).²⁶

²⁵ Saraiva (1839: 25).

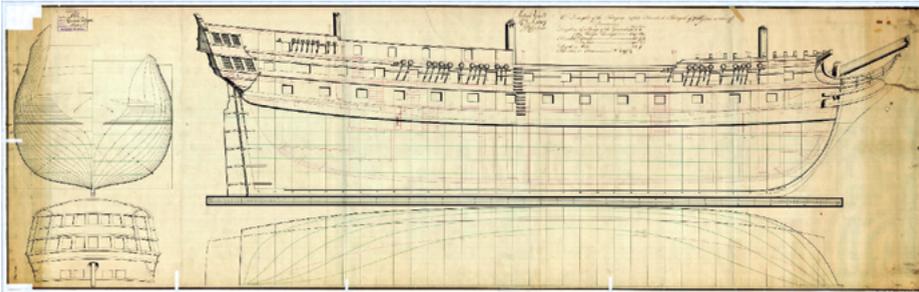
²⁶ Henry Canham, *Rainha de Portugal*, ship plan, after Torcato Clavina, 1809. National Maritime Museum, Greenwich, London. ID: ZAZ1244 (The Museu de Marinha in Lisbon, possesses a copy of this plan).

Fig. 1. *The Rainha de Portugal* (detail).



Source: *George Philip Reinagle*, Sketch of Napier's glorious triumph over the Miguelite Squadron, off Cape St. Vincent, designed & drawn on stone by G. F. Reinagle, printed by C. Hullmandel. [London?]: J. Dickirson, 1833. BNL, Lisboa.

Fig. 2. Henry Canham, *Rainha de Portugal*, ship plan, after Torcato Clavina, 1809.



Source: NMM, Greenwich.

The only surviving work of Clavina, is the famous «Bergantim Real», the most important and luxurious model of Portuguese Royal Barges, one of the douzaine samples that constitutes the precious collection of Lisbon's Navy Museum. According to the tradition, it was built by order of Queen Maria I on the occasion of the royal wedding of Prince John with Carlota Joaquina (and the marriage of Maria Ana Vitória to Gabriel in 1785). The gilding alone costed more than 200,000 reis, without counting the settlement work. The sculpture is attributed to Manuel Vieira and the paintings to Pedro Alexandrino de Carvalho.

However, this last attribution raises many doubts, given the work of this artist, as well as the fact that the painting on the panel is not an original composition, but a copy of the well-known work of Louis de Boulogne the Younger, *Neptune and Amphitrite*. Subsequently engraved by Louis Desplaces, in 1718, it was, in fact, very popular throughout the 18th century, frequently used by several decorative painters, in fans, furniture, or even in coach panels, and *berlindas*, such as the one that remains at the Ricardo do Espírito Santo Silva Foundation, in Lisbon. It is probably a work by the painter Luís Batista, or by Eusébio Lopes, who, at the time, directed the ships paintings at Ribeira das Naus.²⁷ This also seems to be the royal barge used in 1793, when the Moroccan princesses arrived in Queluz (26th July), and it remained in service for 173 years, until 1957, when the queen Elizabeth II visited Lisbon.

3. TORCATO CLAVINA AND CHAPMAN'S NAVAL ARCHITECTURE

Praised by several authors, a particular detail about this shipbuilder, is Adrian Balbi's reference to the fact that Clavina adopted the principles of the famous

²⁷ Saldanha (2021: 245).

Swedish builder Frederik Chapman, a circumstance unparalleled in the *history* of Portuguese shipbuilding: «Torquato, a builder endowed with a particular talent, adopted preferably the theory of the famous Swedish Chapman, and trained excellent students, such as João de Souza Palher».²⁸ Fredrik Henrik Chapman (1721-1808)²⁹ was concerned with the development of the elaboration of a systematic frame of reference, which could answer most of the questions concerning Naval Architecture. These include the ideal proportions of ships' hulls, the degree of sails according to dimensions, and the proper position of the center of gravity and metacenter. As well as the characteristics likely to improve maneuverability, such as the relative dimensions of the parts of the masts, or the ballast.

The Swedish shipbuilder, as stated by Juan-Pablo Olaberria, is one of the first, modern, scientific, naval architects, and «he is often placed at the frontier between traditional ship building and modern, scientific, ship design».³⁰ If Balbi's statements were confirmed, Torcato Clavina would thus be responsible for a significant change in the methodology of ship design, starting a new page in the History of Naval Architecture in Portugal.

The first known Portuguese references to Chapman date back to 1792, one year before Clavina's death, and eleven years after the French edition of the *Treatise on shipbuilding* by Vial du Clairebois (Clairebois, 1781). In a report by José Pedro Celestino Velho, the Portuguese Consul in the City of Saint Petersburg, of March 1792, he mentions a tour he made in the interior of Sweden, visiting factories, and the provisions of the Swedish Royal Arsenal, with the intention of learning all the techniques and developments to bring to the kingdom, among which, were the «Inventions of Admiral Chapman, that uses tar in the rigging».³¹ Six years later, in 1798, the Secretary of State of Navy Affairs and Overseas Domains, Rodrigo de Sousa Coutinho, writes to the chief officer of the Navy Secretary of State, João Filipe da Fonseca, asking to send to the Council of the Admiralty,

Sr. João Felipe da Fonseca.

Faça-me o favor de mandar logo pela manhã muito cedo lavar hum Avizo para o Conselho do Almirantado do seguinte theor que há de vir já pronto a expedir-se daqui com os diversos Papeis que hei-de também dar ao que levar o Avizo....

²⁸ Balbi (1822: cxci-cxcii).

²⁹ Our thanks to Andreas Linderöth, of the Statens Maritima Och Transporthistoriska Museer in Karlskrona, for the information provided.

³⁰ Olaberria (2018: 142).

³¹ Relatório de José Pedro Celestino Velho, cônsul-geral da cidade de S. Petersburgo, sobre a digressão ao interior da Suécia, Copenhaga, 13 março 1792, ANTT, Coleção do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (1778-1793) N° 97. DL 107,24 893, Micr. n° 122. PT/TT/PREE/2/122.

S. M. manda remeter ao Conselho do Almirantado as muito estimadas Obras e desenhos, do Celebre Constructor Sueco Chapman, e he a mesma Senhora servida que o Conselho procure logo fazer traduzir o que se acha em Sueco para se dar Comunicação aos Engenheiros Constructores, e se examinar o que deve das imagens e dos Desenhos extrahir-se para se publicar com a grande Obra sobre Construção, Aparelho, Manobra, Evoluçoens Navaes, Tactica e Pilotagem que S. M. se propoem mandar publicar para o uso da sua Marinha e para cujo já tem mandado proceder ás traduçoens de tudo o que se tem publicado de melhor em Francez, Ingles, Allemão, e Hollandez. V. Ex.^a assim o participará ao Conselho do Almirantado, para que estas Reaes Ordens se assentem.

De V. Ex.^a em 7 de Dezembro.

Peço-lhe que responda também em Carta do recado ao Sr. Luís Pinto que fica entregue e agradeço muito à S. E. a remessa das Excellentes e mais raras obras de Chapman que S. E. me mandou, e que remeto logo para o Almirantado para o uso dos Constructores, mas que peça a S. E. que recomende, as Cartas Hydrographicas, ou Maritimas do Baltico, e as Francezas que se recomendarão á Araujo e que elle nunca remeteo as quaes serão muito necessarias para os trabalhos da nova Sociedade Marítima de que deve colher o Reino e Domínios Ultramarinos incalculaveis e muito uteis fructos.³²

As stated in the letter, it was Luís Pinto [Sousa Coutinho, the Secretary of State for Foreign Affairs and War] who sent to the Secretary of Navy several works of Chapman, precisely those that he submitted to the Council of the Admiralty. And as we can see, they were the original Swedish editions, and not the subsequent French translations. Another proof that confirms the familiarity with Chapman's work, is the existence of one important «drawing book of various constructions», currently in Brazil (probably taken there in 1808), in which, an informative note, clarifies that those drawings were taken from the work *Architettura Navalis Mercatoria* by Frederik Henrik Chapman, edited in 1768 in Stockholm.³³ However, these references to the Swedish shipbuilder are virtually all subsequent to Clavina's death. Let us begin, then, by analyzing the work of the Portuguese constructor, in face of the ships designed by Chapman.

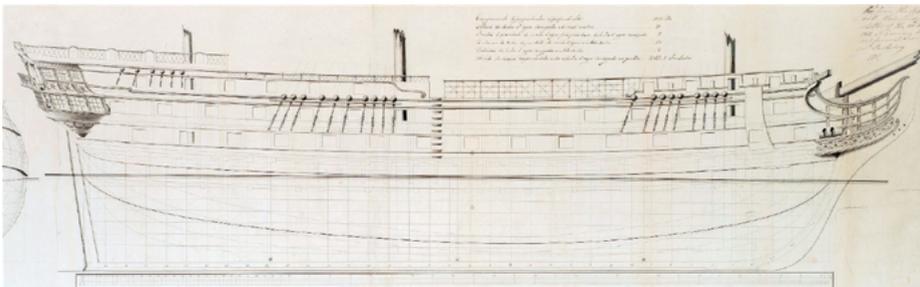
³² «the much-esteemed Works and drawings, of the famous Swedish Builder Chapman, and it is the queen served that the Council seeks to translate what is then in Swedish to give communication to the Constructor Engineers, and to examine the images and drawings to see what should be extracted to publish [with the great Work on Construction, Gear, Maneuver, Naval Evolutions, Tactics and Piloting that Her Majesty proposes to published] for the use of his Navy». AHU, Lisbon, Conselho Ultramarino, Reino: 1798, Dec., 7, Cx 417, Pasta 9.

³³ Caderno de desenho de várias construções de navio. [s.d.], Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro. Manuscritos - I-15,01,085. Unfortunately, this important book of drawings seems to have disappeared from the Institute's collection, as the curator of the Institute was unable to locate it.

If we compare the measures and proportions of Chapman's ships, referred in Table 2 of his *Architettura Navalis Mercatoria*, we can observe that, although close, those of the *Clavina* frigates are not identical. The length-to-beam ratio of Chapman's frigates (ranging from 36 to 49.8 meters long, and 10 and 12.7 m of beam), is not higher than 3.8:1, while *Clavina*'s reaches the 4:1. When we confront, for example, *Clavina*'s frigate *Triton* (ratio 4:1) with the closest model of a frigate in Chapman's tables, we see that they are slightly wider (3.7:1), and with a higher depth. Nevertheless, we cannot ignore that Chapman's frigates are mainly merchant ships, and we don't have any data on *Clavina*'s frigates of this kind to compare with. Just as there are any ship plans of them, thereby avoiding any possible comparison of the hull structure, frames, or other construction typologies.

On the other hand, Balbi's statement that *Clavina* followed «Chapman's theory», might seem surprising, when he later writes that he «actually built beautiful ships, but he directed his work more by routine than by principles drawn from a continuous and extensive study». ³⁴ This inclination more focused on practice, than on theory, it is also confirmed by Saraiva: «He was more practical than theoretical; but he had singular taste, and rare aptitude for the works of naval architecture». ³⁵ Those statements seem to be in clear contradiction with the idea of a shift from traditional shipbuilding to a modern, scientific, ship design. Still, in a recent work, we were able to identify a drawing of the ship of the line *Príncipe do Brasil*, built in Baía in 1802 by Manuel da Costa. It is a copy of a rare ship plan, ³⁶ sent from Lisbon to London, by Admiral George Cranfield Berkeley, in February 1811. ³⁷

Fig. 3. Manuel da Costa, *Príncipe do Brasil*, 1802, ship plan, 1811 (detail).



Source: NMM Greenwich.

³⁴ Balbi (1822: cxci-cxcii).

³⁵ Saraiva (1876 [1839]: 25).

³⁶ «Unnamed Portuguese 182ft 74-gun Third Rate two decker», 497 x 1257 mm. National Maritime Museum, London, ID: ZAZ1246.

³⁷ Saldanha (2021: vol. 17 (34), 35-57).

Manuel da Costa was Clavina's student at «Sala do Risco» (1774), later appointed as his Assistant, by the Navy and Oversees Secretary of State, Martinho de Melo e Castro, and served as Arsenal's Foreman, before being sent to Brazil in 1796. If we compare the ships of these two shipbuilders, besides slight differences, they have practically the same measures, proportions, and ratio, which demonstrates a clear continuity between the work of the master and his disciple:

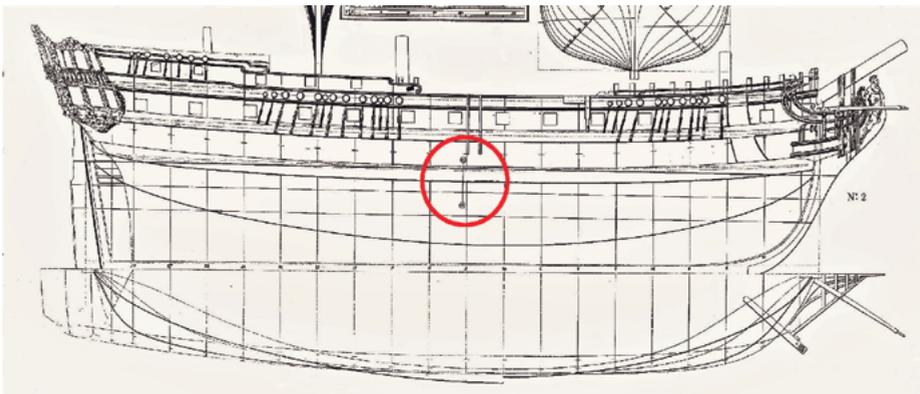
TABLE 2. COMPARATIVE LIST OF 74 GUNS SHIPS OF THE LINE

	length/feet	beam/feet	ratio
PORTUGAL			
Rainha de Portugal [T. Clavina]	182	47,5	3,82:1
Príncipe do Brasil [M. Costa]	182	48,8	3,72:1
ENGLAND			
ships from 74 to 84 guns	170,7	46,6	3,84:1
FRANCE			
ships from 74 to 84 guns	169-172	44,7- 45,7	3,80:1

Source: Own elaboration.

Costa's ship plan of the *Príncipe do Brasil* seems to already demonstrate the qualitative changes in the formation of shipbuilders in the second half of the 18th century, with Chapman's theoretical principles. As it can be seen here, clearly defined, the distance from the center of gravity of the water mass (Keel center) to the Metacenter (13 feet), and the Distance from the waterline loaded to the Metacenter (6 feet), are properly marked in the drawing, exactly as in all Chapman's illustrations.

Fig. 4. Fredrik Chapman, «Frigate (merchant ship, First class)».

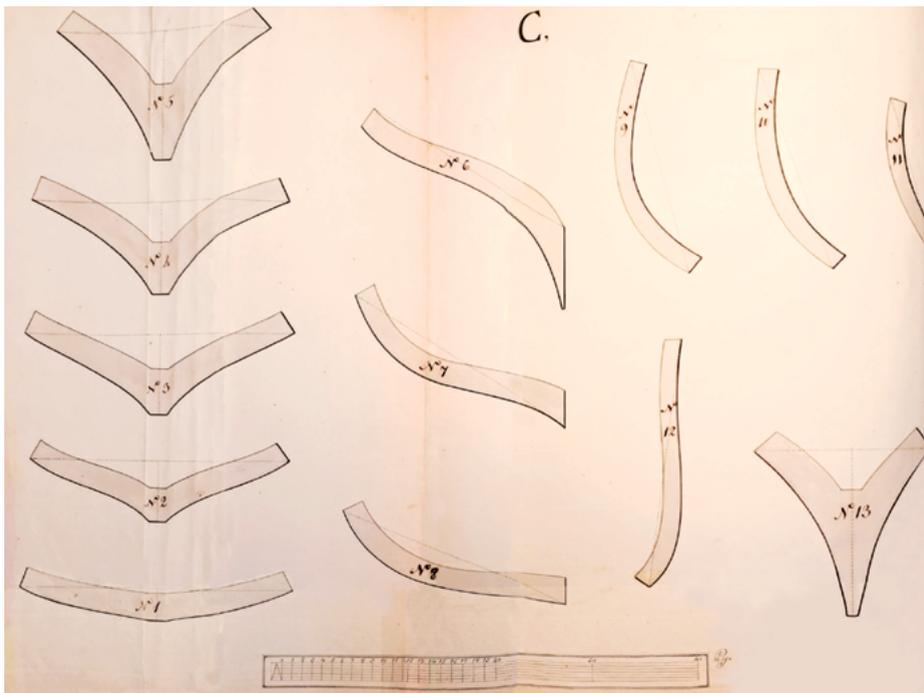


Source: *Architectura Navalis Mercatoria*, Pl. II, Fig.2, (detail) Keel center and Waterline to the Metacenter.

Unfortunately, no original drawings by Clavina are known to date, which can attest to the presence of these indications in Chapman's ship plans, but it seems perfectly acceptable that Costa learned Chapman's system, precisely from Clavina, of whom he was a student and foreman. Besides, another Clavina's student, the shipbuilder João de Souza Palher, is mentioned by the same Balbi, as someone who, «led this art to the desired perfection [...] he directed his work, especially by principles extracted from an extensive and continuous study and knew how to establish a construction system more in accordance with the true principles of art».³⁸

All this seems to confirm the presence and awareness of Chapman's principles in the training of our shipbuilders in the last decade of the 18th century. It remains to be clarified, of course, what aspects of Chapman's innovations, and to what extent, were known and applied, both in the design as in the construction of Portuguese ships.

Fig. 5. Torcato Clavina, *Planos de cavernas, enchimentos, braços e aposturas para uma nau, do meio até à popa (detail). drawing, 1791.*



Source: *Arquivo Histórico da Marinha, Lisboa.*

³⁸ Balbi (1822: cxci-cxcii)

3. CONCLUSIONS

Without doubt one of the most important shipbuilders of the second half of the 18th century, Torcato Clavina shaped, in many ways, an important period of Portuguese Naval Architecture. He was responsible for putting into practice the new administration policies of the Navy homogenization, already started in the previous period by his master Manuel Vicente Nunes. However, he didn't do it in a passive way, introducing a new model of ships of the line, modifying the proportions of the previous shipbuilder, now practically in line with its European counterparts, namely English and French, and whose excellence, as we have seen, was internationally recognized.

Furthermore, it seems to be effectively due to Clavina (apprentices and assistants), the introduction of a more modern and scientific method in ship design, from the famous Swedish master Frederik Henrik Chapman, thus highlighting the substantial qualitative changes in the training of Portuguese shipbuilders from the late 18th century.

BIBLIOGRAPHICAL REFERENCES

- BALBI, Adrien (1822): *Essai Statistique sur le Royaume de Portugal et d'Algarve, comparé aux autres états de l'Europe, et suivi d'un coup d'œil sur l'État actuel des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts parmi les portugais des deux hémisphères*, Paris : Chez Rey et Gravier, Libraires, T. Second.
- CLAIREBOIS, M. Vial de (1791): *Traité de la construction des vaisseaux, avec des éclaircissemens & démonstrations touchant l'ouvrage intitulé: Architectura navalis mercatoria*. Brest: Malassis.
- ESPARTEIRO, António Marques (1977): *Três séculos no Mar, 1640-1910*. II Parte, Naus e Navetas, 5º volume, Lisboa: Ministério da Marinha.
- ESPARTEIRO, António Marques (1977a): *Três séculos no Mar, 1640-1910*. II Parte, Naus e Navetas, 6º volume, Lisboa: Ministério da Marinha.
- ESPARTEIRO, António Marques (1980): *Três séculos no Mar, 1640-1910*. III Parte, Fragatas, 2º volume, Lisboa: Ministério da Marinha.
- ESPARTEIRO, António Marques (1979): *Três séculos no Mar, 1640-1910*. III Parte, Fragatas, 3º volume, Lisboa: Ministério da Marinha.
- FERREIRO, Larrie D. (2007): *Ships and Science: The Birth of Naval Architecture in the Scientific Revolution, 1600-1800*. Cambridge, Mass.: MIT Press.
- GICQUEL DES TOUCHES, P. G. (1817): *Tables Comparatives des Principales Dimensions des Batimens de Guerre Français et Anglais de tous Rangs*. Paris: Libraire pour la Marine.
- OLABERRIA, Juan-Pablo (2018): *Ship design-knowledge in early modern Europe: Royal yachts and the shared knowledge of ship-designers and common shipwrights*. Thesis for the degree of Doctor of Philosophy, University of Southampton, Faculty of Humanities.

- SALDANHA, Nuno (2016): «Manuel Vicente Nunes (1711-c.1775), Primeiro Construtor do Arsenal Real – Design e Arquitectura Naval no reinado de D. José I», *Anais de História de Além-Mar*. Lisboa: CHAM/UNL, XVII, 455-486.
- SALDANHA, Nuno (2019): «Joaquim Vicente Foro, Mestre construtor (act. 1761-1796) – As Canoas Cobertas e a corveta do Arsenal Real de Belém (Brasil)». *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. V. 15, nº 30 (dez. 2019) 26-45.
- SALDANHA, Nuno (2021): «A nau de guerra Príncipe do Brasil, do Arquiteto-Construtor Manuel da Costa (act. 1774-1824). Revelação de um desenho inédito do National Maritime Museum». *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. V. 17, nº 34 (dez. 2021) pp. 35-57.
- SALDANHA, Nuno (2021): «O Bergantim Real - Embarcações de Gala da Casa Real Portuguesa (1619-1818) - História, modelos e tipologias», *Memórias da Academia de Marinha*. Vol. LI Lisboa: Academia de Marinha.
- SARAIVA, Francisco de São Luís (Cardeal Saraiva) (1876 [1839]): «Lista de Alguns Artistas Portuguezes, coligida pelo Auctor de Escriptos e Documentos no decurso das suas leituras em 1825 e 1839». *Obras Completas do Cardeal Saraiva (D. Francisco de S. Luís) Patriarcha de Lisboa*. Tomo VI. Lisboa: Imprensa Nacional.

NEGOCIOS OCEÁNICOS

LIVING AND DYING IN SPANISH SEAS: ANIMALS AND NAVIGATION ON *THE CARRERA DE INDIAS*

Edward Collins
University College Dublin

1. INTRODUCTION

The establishment and preservation of the Spanish Atlantic world in the early modern period depended on several factors, not the least of which was a system of navigation that connected Spanish port cities with American counterparts and allowed for the regular exchange of peoples, commodities, and ideas. As the dominant political power in sixteenth-century Europe and America, Spain was dependent on the pre-eminence of its nautical and navigational expertise in establishing long-distance control over vast territories and populations. In the final decades of the century, Spanish seafaring vessels may have totalled up to 250,000 tons yearly.¹ In spite of a long decline in Spanish economic and political fortunes in the seventeenth century, shipping continued to be for the Spanish what Carla Rahn Phillips refers to as the «lifeline of the empire.»² Indeed, the continued shipments of gold and silver from the Americas were what allowed authorities to fund Spain's European ventures in this period, notably the very expensive Thirty Years' War (1618-1648). As Rahn Phillips has

¹ This figure is estimated for 1583. Rahn Phillips (1986: 8).

² *Ibidem*, 8.

noted, only Spain could consider such costly ventures, and only Spain could survive their failure.³

In addition to the shipments of bullion, commodities, and peoples, Spanish ships were also crucial in enabling the transfer of animals that were central in the creation of empire. Specifically, domesticated beasts carried on Spanish ships to America, such as cattle, sheep, and pigs were decisive to providing much-needed sources of protein to early Spanish settlers (and later indigenous peoples), while horses, mules, and dogs provided various kinds of labour. As Alfred Crosby has noted, the successful exploitation of America by Spanish and Portuguese settlers «depended on their ability to «Europeanize» the flora and fauna of the New World», a transformation that was underway by the end of the 15th century and irreversible by 1550.⁴ On the other hand, the transport in the other direction of animals such as turkeys, falcons, and «exotic» fauna native to the American continent provided new sources of food, entertainment, and wonder for Europeans coming to terms slowly with a previously unknown continent to the west. Naturally, they also provided the possibility of economic exploitation, such as Columbus's early plan to establish pearl fisheries in Paria.⁵ Moreover, other kinds of animals not belonging to the categories of livestock, labour, or exotica also formed part of the cross-cultural exchange between the old and new worlds, intentionally or otherwise.

The roles of navigation and animals have long been acknowledged as significant constituents of Spanish exploration and settlement in America. In the case of navigation, a significant historiography, dating from the early modern period, has shown the importance of various aspects of shipping, hydrography, nautical science, and so on, in laying the foundations of the Spanish maritime empire from the sixteenth century. While the history of animals is an altogether more recent phenomenon in the historiography of empire, several key works have emerged since the late-20th century outlining various aspects of the relationship between animals and imperial Spain, such as the role of animals in exploration and conquest, their relationship with Spanish and indigenous communities, the impact of European animals on the environment in America, among others. Given the apparent disparity between the topics of animals and navigation in the Spanish empire, it is hardly surprising that little has been written on their numerous intersections, though this might seem counterintuitive given the role of the Spanish ship in transporting

³ *Ibidem*, 8-9.

⁴ Crosby (1972: 64).

⁵ Asúa and French (2005: 3).

numerous species repeatedly between America and Europe for over three hundred years. What is certainly true is that little attention has been paid to animals' on-board experience, certainly when compared with what we know of the human experience at sea.

Addressing this historical silence can reveal new perspectives on various aspects of the Spanish history of empire. This chapter argues that a much broader overview of both the history of navigation and the history of animals can be achieved by examining their intersections, as well as their broader relationship with the histories of science, technology, medicine, to name but a few. This broader examination highlights the importance of the Spanish transoceanic ship as a unique and informative «lived space» of animal and human health. It argues for the importance of understanding how the «navigating animal» provides new paths for historical connections between the health and welfare of numerous species, human and nonhuman, especially within the context of a closed, dangerous, and unhealthy environment such as an early modern sea vessel. This chapter thus examines the Spanish seafaring vessel from a novel perspective, somewhat removed from the traditional disciplines of nautical science, cosmography, exploration, technology, maritime social networks, and so on. While these topics continue to yield new and important knowledge of seafaring in the Spanish empire, the Spanish transoceanic ship as a locus of animal history allows us to examine its central role in other areas such as the histories of medicine and disease, while providing new pathways to examine further its role in the history of technology, trade networks, among others.

Although this chapter is by no means an exhaustive assessment of animal transport between Spain and America, it examines the subject through a variety of species, whether domesticated or wild, intentionally transported or otherwise. This allows for a wider perspective on the animal experience in early modern sea vessels and provides a glimpse into the often-unstable human/animal relationship of the period, which could oscillate wildly depending on the classification or species of animal involved, or the human perceptions and interactions with that animal. Of these interactions, the oldest and most stable have undoubtedly been with domesticated species. Given the long and close relationship between humans and domesticated farm and transport animals, as well as the fact of their early importance in the exploration and settlement of America, it seems reasonable to begin with an examination of horses and other livestock transported from Europe to America from the final years of the fifteenth century.

2. HORSES AND LIVESTOCK

Accompanying 1,200 men on seventeen ships in 1493, the first contingent of European animals arrived on American shores during Christopher Columbus's second expedition to the Caribbean. These creatures were a variety of agricultural and transport animals such as horses, mules, cattle, pigs, sheep, fowl, and goats, as well as a number of dogs, who endured a long, difficult journey. By the time of their arrival in Hispaniola, Columbus noted, the animals were so «skinny and lean» that they were of little use to the settlers who had travelled on this second expedition with him to work the land.⁶ Nevertheless, their numbers increased considerably in the Caribbean and American mainland in the following decades, a corollary to the dramatic collapse of indigenous populations in the sixteenth century. As Alfred Crosby has noted, the rapid increase of European animals almost certainly contributed significantly to this demographic catastrophe, as well as the extinction of American animals and vegetation.⁷ Columbus's early report that he saw no domesticated livestock in the Americas thus gave rise to one of the most significant biological transfers and transformations in human history, led by the same animals who had transformed society and culture in Europe and Asia in the previous millennia, which is to say, cattle, pigs, sheep, goats, chickens, and, perhaps most notably, horses.

Given the different uses for domesticated animals such as cattle and horses in the Medieval and Early Modern periods in Europe, different attitudes naturally emerged regarding their relative positions on the animal hierarchy as well as in their relationships with humans. The view of livestock as commodities to be consumed as food or other materials rendered various species (such as cattle, pigs, sheep) as undifferentiated collectives, generally unnamed and perceived as lacking individuality. Horses, on the other hand, as creatures of war, transport, and labour, fell into categories that were comparatively more privileged. The «modes of interaction» between these animals and humans, as outlined by Marcy Norton, were predominantly encapsulated by husbandry and hunting, which served as a proxy for war. As beasts of hunting, horses shared a category with certain breeds of dog, as well as falcons and other birds of prey. These «vassal animals» were perceived to have close relationships with their owners, were given names, were believed to have individual personalities, and were usually supplied with better food. Livestock, on the other hand, as mere commodities of husbandry, were denied these privileges (though there

⁶ Río Moreno (1992: 83).

⁷ Crosby (1972: 75).

were cases where certain animals were named and lived in close proximity to other humans).⁸ These attitudes, prevalent in Europe, were replicated when the same species of animals were established in America.

In spite of these differences, the conditions experienced by livestock and horses did not actually differ significantly at sea. This was due mainly to the very limited space available on transatlantic ships at the beginning of the sixteenth century, coupled with the fact that merchants often attempted to fit as many animals as possible to reduce costs and maximise profits. Poor, cramped conditions, coupled with the precarity of food and water supplies at sea, as well as storms and inclement weather, often resulted in animal death en route to their destination. As Gonzalo Fernández de Oviedo noted, one particular area of the Atlantic Ocean became known as the Gulf of Mares due to the large numbers of horses that died or were thrown overboard in the region:

That space and gulf of sea from Castile to these islands is called the Gulf of Mares, because of the many mares that have been left there. Because it is a stormy and dangerous sea, much more so than from there to the Indies, that when the cattle and mares were brought from Spain during the early settlement of this land, most of them stayed in that gulf, because of storms, or because they died on the voyage; and because it was so difficult to pass, seamen began to call it the Gulf of Mares. And so this name was given to it and has remained with it, because those that reached the Canary Islands alive were considered to have reached safety.⁹

Those seas, he added, it could just as easily been christened the Gulf of Cows, «because no fewer of these [animals] died in the same manner». The Spanish crown did seem to recognise the need to place restrictions on merchants in 1514 in an attempt to limit livestock death at sea by forcing them to declare the number of beasts they intended to export at the *Casa de la Contratación*. While this theoretically would prevent shipmasters and

⁸ Norton (2013).

⁹ «Aquel espacio é golpho de mar que hay desde Castilla á estas islas, se llama el Golpho de las Yeguas, á causa de las muchas dellas que allí se han echado. Porque como es tempestuoso mar, en mucha manera masque desde allí adelante hasta las Indias, é de mas peligro, acaesçió en los prinçipios que esta tierra se poblaba, que trayendo los ganados é yeguas desde España, todas las mas dellas se quedaron en aquel golpho, por tormentas, ó por se morir en el viaje; y de ser tan dificultoso de passarias, començaron los hombres de la mar á llamarle el Golpho de las Yeguas. E assi so le puso este nombre é se ha quedado con él, porque las que llegaban vivas hasta las islas de Canaria, las tenían por navegadas ó puestas en salvo». Fernández de Oviedo (1852 [c. 1550]: vol. 1, 6).

other agents from overcrowding their vessels with animals, it was of course no guarantee against stacking ships with unregistered livestock.¹⁰

While cattle, sheep, and other livestock tended to share a similar fate to horses at sea, it is perhaps the categorisation of the horse as a «privileged» animal that has resulted in more documentation about their conditions, although this is still relatively scant when compared with information available about deaths of humans at sea. We know that transportation of horses by ship predates the discovery of America, and horses have been subjected to various modes of transport for much longer. The manner of ship transportation, however, seems to have changed little from the medieval and early modern periods, and at least some casualties of horses were expected at times. As David and Bernard Bachrach have noted, transportation of horses was particularly difficult given their vulnerability to seasickness.¹¹ Preventing sick horses from thrashing about at sea was traditionally achieved by applying restraints, as shown in the image provided.

If moving horses around Europe and the Mediterranean by sea was difficult, it was especially so in attempting to transport them across the Atlantic. While some ships could be equipped for the transport of quadrupeds with converted stables and separate compartments for each animal, the death toll remained high for other reasons, including a continuous diet of barley and water that might cause the stomachs of horses and sheep to burst due to high concentrations of soluble carbohydrates.¹² Indeed, as Sandra Swart notes, horses are particularly susceptible to illness from changes in diet or circumstances, given the proximity of their digestive and respiratory systems. If the animal's stomach bloats, the oesophagus can be forced shut, blocking gas and the contents of its stomach, which can eventually rupture.¹³ Activities and circumstances such as «eating unusual fodder, drinking too much water after hard work, a spell out in very hot or very cold weather, unfamiliar pathogens and alien plants» could all lead to illness and death, all of which made the ship an especially dangerous environment for the animal's health.¹⁴ Lack of water, a seemingly frequent issue for humans and animals at sea, could also result in death for horses. Dominican friar Tomás de Berlanga described his vessel's failure to replenish water supplies at the Galapagos Islands in 1535, which

¹⁰ Río Moreno (1992: 119).

¹¹ Bachrach and Bachrach (2017: 265-266).

¹² Río Moreno (1992: 98).

¹³ Swart (2010: 103-104).

¹⁴ Swart (2010: 104). Chamberlin (2006: 16-18).

Fig. 1. Restraining a horse at sea.



Source: Christoph Weiditz, *Das Trachtenbuch des Christoph Weiditz von seinen Reisen nach Spanien* (1529). Germanisches Nationalmuseum Nürnberg, Hs. 22474. Bl. 81-82.

resulted in the death of a crewmember and ten horses.¹⁵ Pedro de Alvarado described similar difficulties off the coast of Caracas in the previous year, having been forced to throw seventy horses into the sea, due in part to the lack of water.¹⁶

Death by drowning, however, seems to have been one of the most common ways horses—or indeed any equine—died at sea. As outlined by Fernández de Oviedo, the Gulf of Mares was notorious for its reputation as a maritime graveyard for horses, though this could occur in any part of the ocean. During storms, the horses may have been thrown over due to the ship's violent movement or injured so badly that they were thrown over by crew after the storm passed. The available records testify to this grim reality. Shipmaster Diego Rodriguez Pepino requested a licence in 1508 to send a number of mares to the New World did so to replace «certain mares that went to the Indies on my said ship with a great storm that forced us to throw them in the sea».¹⁷ In 1553, the Royal Council of the Indies in Madrid wrote to the President of the *Audiencia Real* in Peru requesting that mercy be shown to Juan Zarco, who was forced to throw eighteen mules overboard between the Canary Islands due to violent storms.¹⁸

Even a comparatively brief journey in the Caribbean could end in disaster for the unfortunate animal. Conquistador Gil González Dávila informed Charles V in 1520 that harsh weather between Hispaniola and Panamá forced his crew to throw fifteen dead mares into the sea.¹⁹ Likewise, Garcia de Escalante, a resident of the city of Santo Domingo, complained in 1557 that he had lost a consignment of mules to the same fate on a ship sent from Hispaniola to Nombre de Dios in Panamá.²⁰ Even anchored ships could provide no guarantee of safety, as Alvar Nuñez Cabeza de Vaca was to discover at the port of Trinidad in Cuba in 1527. A violent storm blew two of his ships inland where he discovered the wreckage in the forest and «ten leagues further, on the coast, were two men of my crew [...] The bodies were so disfigured by striking

¹⁵ «Dos cartas de fray Tomás de Berlanga, obispo de Panamá», 1535. Archivo General de Indias (AGI), Patronato, 194, r. 27, ff. 108r-113v.

¹⁶ «Carta de Pedro de Alvarado, gobernador de Honduras», 1534. AGI, Guatemala, 39, r. 4, n. 9, f. 208.

¹⁷ «Ciertas yeguas q en este uiaje q la dha my nao yva para las dhas Yndias con la grand tormenta q nos fizo hechamos en la mar», 1508. Archivo Histórico Provincial de Sevilla (AHPs), Protocolos notariales de Sevilla, 9106, f. 503v.

¹⁸ «Pleito sobre 18 mulas ahogadas por Juan Zarco, vecino de Triana», 1553. AGI, Lima, 567, l. 7, ff. 255v-256v.

¹⁹ Pacheco, Cardenas and Mendoza (1880: vol. XXXV, 248).

²⁰ Sin título, 1557. AGI, Indiferente, 1213, s. f.

against the rocks as to be unrecognizable [...] Sixty people and twenty horses perished on the ships».²¹

As noted by Justo L. del Río Moreno, it is difficult to establish accurate numbers of livestock animals killed between Spain and America given the lack of documentation and homogeneity even among ships of the same fleet. Nor can we know the exact conditions experienced by these kinds of animals en route to America beyond some reasonably informed guesswork, though it is estimated that losses of between 25 and 50 % may have occurred. These kinds of numbers must have been the reason for the inclusion of clauses in notarial documents from 1507 that specified the merchant's right not to pay freight or pay only half the cost if an animal died before reaching the Canary Islands.²² As with horses, exposure to storms or violent ship movement, excessive cold or heat, lack of water or suitable nutrition, overcrowding, among other factors, all played a role in determining whether the animal reached new shores alive and in relatively good health.

Smaller livestock such as sheep were especially vulnerable to difficult conditions at sea and could, like horses, die from overconsumption of foodstuffs such as barley in addition to other ailments resulting from overcrowding, heat, among other factors. As with other livestock animals, sufficient documentary information on the conditions of seaborne sheep is lacking, though it is clear that they continued to form part of ship supplies throughout the first century after discovery. Although it was not necessary to send sheep from Spain to America after their numbers had increased sufficiently in the sixteenth century, they and other animals remained in demand as new territories were explored and settled in various parts of the American continent. Along with horses and other livestock, sheep were sent from Santo Domingo, Margarita, and other parts of the Caribbean and Central America to more remote locations, as in the 1540s when Gregorio de Bateta, Bishop of Cartagena, requested the crown to send «one hundred mares, two hundred cows and a thousand sheep» to new settlements on the Orinoco River.²³ Interestingly, sheep also formed part of the animal contingent on ships that were sent from Peru to the Caribbean, most notably as food for Peruvian falcons known as *Aletos* that were destined for the royal court in Spain in the 16th and 17th centuries. Though sheep flesh was not part of the natural diet of birds of prey, they may have been chosen as a more economical alternative to fowl or wild birds that were also used to feed captured

²¹ Cabeza de Vaca (1904 [1542]: 6).

²² Río Moreno (1995: 239).

²³ Torres de Mendoza (1868: vol. X, 50).

falcons. Given the continued high deathrate of falcons en route from Peru to Spain throughout the seventeenth century, it would seem reasonable to assume that a diet of sheep was not entirely suitable for creatures already enduring harsh conditions in captivity and thus partly responsible for their demise.

Indeed, there are cases where it is possible to see how the collective health of onboard sheep directly affected the health of falcons. In 1678, one hundred *Aleto* falcons were sent by sea from Lima to the Spanish court, with ninety sheep embarked by their carer, Miguel de Chavarri, on the same ship to feed them. On the advice of some crewmembers, Chavarri purchased twenty-two more sheep in the northern port of Paita, which, he was advised, were healthier than those purchased in Lima, as well as forty chickens. Numerous storms lengthened the three-week journey from Lima to Panamá to 58 days, during which time the ship was forced to land at Plata Island (off the coast of modern-day Ecuador). A six-day storm on the island caused the ship to be flooded with seawater, which, witnesses claimed, was consumed by the onboard sheep, who became gravely ill, probably from dehydration and salt poisoning.²⁴ Thereafter, a number of witnesses noted that the falcons were poisoned with the «bad meat» of the sheep that was given to them, though the circumstances were described somewhat ambiguously.²⁵

While it is highly unlikely that they were poisoned by salt from eating the sheep flesh, it may be that the meat given to them was in a state of autolysis. Given the length of time stranded at sea, the death of so many sheep may have left the carers with little choice but to use their decomposing bodies as food for the falcons. Witnesses noted that after the death of between seventy-eight and eighty falcons, the remaining birds were saved by feeding them chickens. Records show that Chavarri paid 3.5 pesos (or 28 *reales*) for each sheep in Puerto del Callao near Lima, whereas chickens were bought at between two and four pesos each at sea (or 16 to 32 *reales* each). Given that each falcon was supposedly capable of eating between two or three chickens per day, the preference for sheep may have been understandable from an economic perspective. The fact that the chickens ran out at sea also left Chavarri with few options but to continue feeding the falcons with sheep until he was able to purchase more fowl from a passing ship.²⁶

²⁴ As ruminants, sheep do not normally regurgitate.

²⁵ «Instrucion que dio Don Diego Caruajal cau° del Orden de Calatraua y correo maior de las Yndias // para llevar los aletos al Rey nuestro señor este presente año de mill y seiscientos y setenta y siete», 1677-1678). AGI, Escribanía, 1042^a, ff. 1r-79v.

²⁶ Witness Joseph de Mayorga claimed that the falcons ate between two or three chickens per day, and another witness Agustin de Santa Gadea claimed that all the chickens purchased in Lima and Paita ran out at sea. *Ibidem*, 45r and 24r.

Although chickens may have been proportionately more expensive than sheep, they were in fact the preferred live animal to bring on board a ship due to the relative ease with which they could be maintained by crew or passengers, as well as the fact that they took up much less space than a sheep or pig. As Pablo Emilio Pérez Mallaína has noted, passengers often carried dozens of chickens on transatlantic voyages to be consumed en route.²⁷ This might, of course, lead to conflict with others, such as a 1572 case where sailor Francisco Espínola, among other transgressions, was accused of stealing a number of chickens from a passenger, who claimed he had brought fifty of them from New Spain to Havana.²⁸ As with other domesticated or wild animals, storing large numbers of fowl in cramped, unsanitary conditions at sea undoubtedly created conditions for the transmission of disease among them.

3. FALCONS

While poor transport conditions of livestock animals such as sheep, cattle, chickens, and so on, may not have caused undue concern among those tasked with caring for them, the same cannot be said for falcons transported from America to Europe. Indeed, falcons were among the most commonly sought animals by Spanish officials from the earliest days of exploration and were shipped in large numbers throughout the sixteenth, seventeenth, and eighteenth centuries. As early as 1494, Christopher Columbus was engaged in finding suitable birds of prey for the royal hunt. A directive from the Catholic Monarchs that year instructed him to «send us as many falcons from there that can be sent, and all the birds that there are that can be obtained, because we would like to see them all».²⁹ While the shipment of creatures from the New World was often connected to their status as faunal curiosities, sending falcons served the altogether more practical purpose of finding suitable birds of prey to replenish the shrinking population of their Spanish counterparts, a situation which had been remedied previously by obtaining birds from regions as distant as Turkey and Poland.³⁰

²⁷ Pérez-Mallaína Bueno (1998: 132).

²⁸ «Información de oficio sobre ciertos delitos cometidos por Francisco Espínola», 1572. AGI, Contratación, 58, r. 2, n. 2 (84), ff. 940v-941r. Espínola was also accused of violence against another crew-member as well as sexual coercion against a passenger.

²⁹ «Embiadnos todos los mas falcones que de allá se pudiesen embiar, y de todas las aves que allá hay y se pudiesen haber, porque Querriamos verlas todas». Pacheco, Cardenas and Mendoza (1874: vol. XXI, 528).

³⁰ Cunill Grau (2007: 259).

The 1501 nomination of Alvaro Pérez de Meneses to a newly-created position in the New World of «redero mayor», or bird trapper, signalled that the procurement of birds of prey was to be an ongoing enterprise, and American falcons continued to be part of the collections of animals sent to Spain into the sixteenth century.³¹ This was perhaps also reflective of the continuing taste for hunting among monarchs such as King Ferdinand and his successor, Charles V. Alonso de Zuazo, a judge in Santo Domingo, informed the young monarch in 1518 that, in addition to sending parrots and turkeys «who have a sound like the bark of a dog that has been injured in the head», he was dispatching him «some Peregrine falcons, who usually come at this time to these parts with bands of geese... the falcons feed on them, and because [these geese] are such robust prey I think that the falcons will be very good».³² In 1525, Rodrigo de Albornoz highlighted the increasing demand for birds of prey when he wrote from Mexico that he had «procured falcons to send to Your Majesty, and I think that, when nesting season comes, some chicks will be hatched in a place called Saltoca and in another called Xilotepeque, where they go to breed at the time».³³

Part of the continued demand for birds of prey from America was due to their perceived docility, agility, and the ease with which they could be trained. Spanish chronicler Gonzalo Fernández de Oviedo noted that it was common by the first half of the sixteenth century to bring falcons to Spain from various parts of the Caribbean and American mainland, as well as the island of Cuba-gua, where «some peregrines are captured by snaring them and taming them quickly and they are brought to Spain where they have been well-tested and are held in esteem».³⁴ Juan López de Velasco wrote that Chile could also boast of «many birds of prey and hunting, very good falcons, different to and better than those in Spain, and less troublesome to keep».³⁵ Echoing the preference

³¹ «Nombramiento de Alvaro Pérez de Meneses», 1501. AGI, Indiferente, 418, l. 1, f. 59r. There are several subsequent references in the first two decades of the sixteenth century to the shipment of falcons from the New World. See Martínez de Salinas Alonso (2011: 10-12).

³² «Imbío a Vuestra Altezaalcones neblis que por este tiempo suelen venir a estas partes con las bandas de los ánsares [...] cebanse los neblis en ellos e porque son rezias prisiones creo seran muy buenos los halcones», 1518. AGI, Patronato, 174, r. 8, f. 55r. Zuazo described the turkeys as having «la voz como ladrado de perro que le an herido de la cabeça».

³³ «Halcones he procurado de aber para enbiar a Vuestra Magestad, y pienso que, venida la muda, se abrán algunos pollos en un lugar que se llama Saltoca y en otro que se dize Xilotepeque, donde vienen á criar al tiempo», 1525. AGI, Patronato 184, r. 2, f. 8v.

³⁴ «De los neblies se toman algunos armándolos é se amansan presto, é se han llevado á España é han probado allá muy bien é los estiman». Fernández de Oviedo (1852 [c. 1550]: vol. 1, 592).

³⁵ «Muchas aves de rapiña y volatería, muy buenos halcones diferentes y mejores que los de España, y menos congojosos de sustentar». López de Velasco (1894: 516).

in Spain for American raptors, an anonymous chronicler of Peru wrote that of all the falcons in the world, «the best are from Peru of all those that are known and every year many are brought to Madrid for the king».³⁶ Jesuit missionary Bernabé Cobo attributed the royal demand for American raptors to their «gentle, docile, and nimble» dispositions, as well as the fact that they apparently required little training or medical care compared to their European counterparts.³⁷ By the mid-seventeenth century, this demand was formalised in instructions to authorities in America to «bring Aletos from Peru and Peregrine Falcons from New Spain every year in the greatest quantity possible».³⁸

It would seem that the continual demand for falcons correlated with their high death rate en route to Spain, which might be explained partly by the difficult and extensive routes used to transport people and commodities from the western littoral of South America to Europe in the early modern period. A typical journey from Callao in Peru to Panama could take at least three weeks and might be extended considerably depending on conditions at sea, as outlined above. This was followed by an arduous overland trek from Panama to Portobelo on the Caribbean coast, which could last for a number of weeks depending on the route chosen, and was characterised by difficult terrain, flooding, and ambush.³⁹ From here, travellers and goods met with the Tierra Firme fleets, stopping at Cartagena de Indias and Havana, before departing for Spain. If the Tierra Firme fleet wintered in Cartagena, the expedition could be extended for several months.⁴⁰

There are numerous reports outlining the high death rates of American falcons on these routes, including the 1678 case outlined earlier, which saw the deaths of eighty-two falcons out of one hundred.⁴¹ Similar circumstances in 1679 resulted in the deaths of thirteen Peruvian falcons out of twenty-four.⁴² Bernabé Cobo had previously noted that, in 1650, «the Count of Salvatierra, viceroy of this kingdom [of Peru], sent sixty to [the Spanish king], of which

³⁶ «Halcones, los mejores son los del Perú de cuantos se sabe en el mundo y todos los años se traen muchos a Madrid para el rey». Lewin (1958: 52).

³⁷ Cobo (1891 [1653]: vol II, 194-195).

³⁸ «Aletos y Neblies. Que cada año se atraigan del Peru los Aletos, y de Nueva España los Neblies en la maior cantidad que se pueda», 1651. Archivo Histórico Nacional, España (AHN), Códices, l. 752, n. 1210, s. f.

³⁹ Stassnig (2018: 194).

⁴⁰ Rahn Phillips (1986: 12-13).

⁴¹ «Instrucion que dio Don Diego Caruajal», 1677-1678. AGI, Escribanía, 1042ª, ff. 1r-79v.

⁴² «Juan de Arriola, vecino de Lima, con el fiscal, sobre que se le pagasen los gastos que hizo con los aletos que el virrey arzobispo Melchor de Liñán y Cisneros, remitió a Su Majestad», 1679. AGI, Escribanía, 1042C, ff. 1r-39v.

thirty arrived in Spain alive, and only eighteen arrived at the hands of His Majesty.⁴³ Records in 1687 show the loss of twenty-three aletos out of a consignment of fifty, an incident blamed on poor management by their carer.⁴⁴ Even the most careful officials could not account for the vagaries of sea travel, a fact underlined by a 1698 letter from the Spanish court to the viceroy of Peru requesting the dispatch of 40 to 50 aletos for the royal hunt to supplement their declining numbers «because [of] those you sent in 1691 not having arrived due to the shipwreck of the galleon in which they came at La Víbora».⁴⁵

The continual demand for American falcons, in addition to the high death rate at sea, led to attempts to mitigate these losses in the form of official instructions issued to carers tasked with bringing these birds to Spain from the Viceroyalty of Peru. These were issued in the name of the viceroy and included detailed information about how the birds should be fed, stored, and bathed, as well as how they were to be transported overland when they reached Panamá. It included details about food and supplies to be purchased for the birds' upkeep, as well as a detailed list of medical instructions entitled «Remedies for common ailments suffered by aletos».⁴⁶ While not extensive, these outlined a number of treatments for various illnesses and injuries suffered by the birds on the ship, using remedies that were commonly described in medieval and early modern works of falconry printed in Spain and Portugal, such as those in Pero López de Ayala's 14th-century *Libro de la Caza de las Aves* and Juan Vallés' 1556 *Libro de Acetrería y Montería*.

One of the ailments outlined in the medical instructions was referred to in the falconry texts as *Agua Vidriada*, or Glazed Water, an infection that caused the falcon's eyes to swell and close up.⁴⁷ This was believed to be caused

⁴³ «El año pasado de 1650, el Conde de Salvatierra, Virey deste reino, le remitió sesenta, de los cuales treinta llegaron vivos á España, y á manos de su Majestad solos diez y ocho». Cobo (1891: vol. II, 194-195).

⁴⁴ Gregorio Ballesteros, who was appointed by the viceroy of Peru to transport the aletos, was given 7,600 pesos in expenses, and «made such a bad account of the money and commission that he abandoned the aletos and fled, withdrawing into a church» («hubo tan mala cuenta del dinero y comisión que desamparó los aletos y hizo fuga retrayéndose a la iglesia»). «Sobre la conducción de ciertos aletos para la caza real», 1687. AGI, Panamá, 231, l. 9, f. 132r.

⁴⁵ «Por la falta que se tenía de ellos por no haver llegado los que embiasteis el año de 1691 respecto de haver naufragado en la Vivora el Galeon en que venian haviendose», 1698. AGI, Lima, 23, f. 1r. In June 1691, the silver fleet lost four ships at Pedro Bank, or La Víbora, roughly 80 km southwest of Jamaica, approximately halfway between Cartagena de las Indias and the island of Cuba. Pajuelo Moreno (2019: 155-175).

⁴⁶ «Remedios para los achaques ordinarios de que adolecen los aletos», 1679. AGI, Escribanía, 1042C, f. 19v.

⁴⁷ Falconer Juan Vallés noted that this was properly referred to as *Catarro* or *Reuma*, which was known as «Rye» or «Rheum» in English falconry texts. An English-language version of Diogo Fernandes Ferreira's 1616 *Arte da Caça de Altanería* has translated this as «Glazing Ague». See Ferreira (1996 [1616]: 133).

by malignant humours produced by eating poor-quality meat –though the closed, humid, or otherwise unhealthy cabins in which the falcons were kept at sea were altogether more likely to cause a variety of respiratory or ocular infections–. Following the procedures in the falconry texts, the instructions recommended mixing honey with ground mustard and placed into the falcon’s beak in pill form so that the cold humours might be expelled. This was to be followed by feeding the falcon «with a freshly-killed bird whose heat will fortify her».⁴⁸ To combat the inescapable maritime pestilence of lice, the instructions called for a warm bath of diluted wine mixed with ground pepper and *Albarraz*, or *Stavesacre*, a Mediterranean plant long renowned for its insecticidal properties.⁴⁹ The remaining treatments involved cures for ailments or injuries relating to the falcon’s feet. One of these was known as *Clavos*, or Nails, otherwise known as Bumblefoot in English falconry texts. These protrusions resulted from unsuitable perches or overgrown talons and were referred to as *Clavos* «because they have a head like a nail».⁵⁰ The instructions called for draining and cleaning the wound, which was to be followed by filling it with quicklime, a substance useful for its adhesive and antiseptic properties.⁵¹

The final ailment outlined in the viceroy’s instructions involved injuries sustained from the falcon’s *pibuelas*, or jesses, the leather restraints on the bird’s leg. If left untended, these could become entangled on or chafe the bird’s feet, causing them to become injured and numb. Although no specific treatment was outlined for this injury, it was recommended that «new [jesses] will be put on them, so for this purpose you must bring leashes of dog’s hide» to replace the old ones.⁵² English naturalist James Edmund Harting noted that the softness of dogskin leather made it a popular choice for fashioning jesses.⁵³ Interestingly, on at least one occasion the falcons’ carer was accompanied by an assistant who was a shoemaker tasked with producing leather jesses.⁵⁴ The same set of instructions outlining the assistant’s role also called for the boarding

⁴⁸ «Se le dara de comer de una ave resien muerta porque aquel calor le fortifique», 1679. AGI, Escribanía, 1042C, f. 20r.

⁴⁹ Spanish physician and botanist Andrés Laguna, who translated Pedanius Dioscorides’ work into Spanish in the 16th century, referred to it as «yerba piojera», or Lice Herb. López Piñero (1991: 92).

⁵⁰ «[...] a las quales llaman los caçadores clavos porque tienen cabeça como el clavo». Vallés (1556: f. 158v).

⁵¹ «Juan de Arriola sobre que se le pagasen los gastos que hizo con los aletos», 1679. AGI, Escribanía, 1042C, f. 20v.

⁵² «Si estuvieren algunas maltratadas se les pondran otras nuevas, pues para este efecto se an de llevar lonxas de pellejo de perro». *Ibidem*.

⁵³ Harting (1891: xx).

⁵⁴ Andres de Ávila accompanied the falcons’ carer, Miguel de Chavarri, who escorted the ill-fated falcons in 1678. «Instrucion que dio Don Diego Caruajal», 1677-1678. AGI, Escribanía, 1042A, f. 7r.

of live dogs in Cartagena in addition to livestock, who may have been used for this purpose of producing jesses.⁵⁵ The dogs were probably subjected to the same poor conditions as the livestock and birds that were boarded to feed the falcons, a reflection of how the animal experience at sea could vary significantly depending on its relationship with humans, whether as an animal of war or the hunt, as food for humans or other animals, or merely to be used for its body parts. Regardless of the species, however, the common element among all captive animals at sea, wild or domesticated, was suffering and death in various degrees.

4. EXOTIC FAUNA

Following the request of the Catholic Monarchs in 1494 that Columbus send as many falcons and other birds as possible for the royal court, the transport of the native animals of the American continent continued to be a feature of exchange between the old and new worlds for the entire colonial period. Sending «exotic» fauna served a number of different functions for the Spanish crown, ranging from curiosity at previously unknown creatures, to shows of power and status, as well as of dominance over the American continent, as part of diplomatic overtures to foreign leaders, or merely to populate royal gardens and menageries in Spain and beyond. General Enrique Enríquez, for example, who commanded the fleet that transported the twenty-four aletos from Peru in 1679 was also tasked by the royal court with bringing back a variety of songbirds on the same fleet «for the adornment of His Majesty's palace and royal houses» from the Viceroy of Peru and other regions.⁵⁶ To that end, the governors of Tierra Firme, Cartagena, and Havana were instructed in 1678 to supply «cardinals, mockingbirds, sparrows, painted buntings, bobolinks, troupials, and any other songbirds from those provinces» to be sent on the Tierra Firme fleet «in the best and least expensive way possible so that they arrive well-treated» at the royal court.⁵⁷

The collection and transport of American birds was, as noted by Renate Pieper, «part of the widespread collecting zeal of the sixteenth and seventeenth

⁵⁵ *Ibidem*, f. 3v.

⁵⁶ «Carta del general Enrique Enríquez al rey», 1678. AGI, Lima, 26, f. 1r.

⁵⁷ «Cardenales, sinsontes, gorriones, mariposa, chambergos, turpianes, y otros qualesquiera pajaros de canto de esas prouinçias... los hagais buscar y remitir a estos reynos con todo cuydado, y en la mejor forme y menos costa que fuere posible para que lleguen bien tratados», 1678. AGI, Panamá, 231, l. 7, f. 383r.

centuries that extended to all kinds of *artifice* and *naturalia*, whether the objects themselves or their descriptions and images». ⁵⁸ Aside from falcons and songbirds, parrots were among the most popular and commonly sought birds from the earliest days of exploration due to the awareness in Europe of their African and Asian counterparts, making parrots a symbol of the contradictions of simultaneous exoticism and familiarity that America represented. Indeed, returning from his first voyage in 1493, Columbus's crew was reported to have brought forty of these birds to the Castilian-Aragonese court in Barcelona. ⁵⁹ Their bright plumage and ability to speak also made them popular commodities for transport, a fact borne out by several written accounts of their supposed loquaciousness and intelligence, whether in royal courts or in the public imagination. Diogo Fernandes Ferreira, for example, recounted an apocryphal event when one such talkative parrot was supposedly gifted to Charles V from John III of Portugal. Upon arriving at the royal court, the bird refused to answer the emperor when it was questioned, causing him to summon João Fernandes, who had brought the bird from Portugal, to ask it why it would not respond. When Fernandes asked the parrot why it remained silent, the bird reputedly responded, «John Fernandes, I cannot understand these people». ⁶⁰ Likewise, Diego de Navarrete, a settler in Santo Domingo, declared in a letter to his wife that «I am sending you a very witty parakeet that sleeps with me and is as familiar with me as a child, and it acts like the girl who earns her petticoat when I threaten it with my hand». ⁶¹

The popularity of parrots in Spain meant their regular transport in large numbers, as well as disputes over their ownership, which sometimes resulted in their theft between America and Europe. Sebastian Cabot, Chief Pilot of the *Casa de la Contratación* in Seville, brought a case against Juan de Junco in 1534, accusing him of stealing an enslaved Indian and a parrot, which Cabot had secured in the captain's quarters. According to testimony, Cabot had asked Junco to care for three parrots. Two of these died before reaching Spain and the third was stolen by Junco upon reaching Seville. ⁶² Friar Antón Palomino instigated

⁵⁸ Pieper (2006: 123).

⁵⁹ *Ibidem*, 125-126.

⁶⁰ «João Fernandes, não me entendo com esta gente». Ferreira (1616: f. 102v).

⁶¹ «Señora, allá os envió un periquito muy salado, por me conoce como una criatura, y duerme conmigo como un niño, y hace como gana la moza la saya, amenazándolo con la mano». (1583) AGI, Indiferente General, 2062. Printed in Otte (1988: 577). «Earning the petticoat» is understood in courtesan rhetoric as «earning one's pay or sustenance» when threatened, and the parakeet has thus been «trained» in the same manner. Special thanks to José María García Redondo for assistance with this section.

⁶² «Sebastián Caboto contra Juan de Junco», 1534. AGI, Justicia, 713, n. 3, s. f. Junco was also accused of raping an Indian woman named Malgarida, «committing many and diverse sins» with her against her will after breaking into the quarters where she was kept with the parrots and other enslaved Indians.

a similar procedure against ship pilot Rodrigo Fernández in 1541 for stealing a parrot on a return journey from Cuba.⁶³ Altogether more dangerous for the parrot's welfare on a ship was the presence of other, less-desirable animal life. In 1622, a ship sailing from Honduras to Havana and then Spain was overrun with rats, who ate most of the food supplies, attacked crewmembers, and even «went into the cages of the parrots and fought with them until they killed and ate them».⁶⁴ Indeed, in times of desperation, parrots and other wild animals could also become sources of nutrition for a ship's crew and passengers. Jean de Léry recounted in 1578 that a rat infestation on his return journey from Brazil to France resulted in the exhaustion of the crew's food supplies, which meant that «those who still had monkeys and parrots (for several had already eaten theirs long before), which they had kept so as to teach them to speak a language that they did not yet know, now put them into the cabinet of their memory, and made them serve as food».⁶⁵

Beyond the different varieties of birds, there are, of course, accounts of numerous species of animals that were sent on fleets connecting Europe and America from the earliest days of exploration. As with other animals transported by sea, most of the reports of American fauna on Spanish ships resulted from conditions and mishaps leading to their demise and it is not common to find discussion on the animal experience at sea following a successful voyage. That said, there are several references to the shipping of multiple species of animal to Spain and other parts of Europe, usually for royal courts or gardens. Francisco Hernández, for example, who compiled extensive writings and drawings of flora and fauna on his scientific expedition to New Spain in the 1570s, described numerous birds and other animals that were carried to Spain for Philip II, some of whom died en route. These included a variety of cat that he named the *Mitzli*, or cougar, who was sent from Margarita Island and died at sea, as well as buffalo from Quivira, near the Arkansas River.⁶⁶ Among the more unusual examples of animals dying en route to Spain were *Auras*, or Turkey

⁶³ «Fray Antón Palomino, en nombre de Diego Sarmiento, obispo de Cuba, aprueba todas las diligencias que García de Armenta, escribano de Su Magestad, vecino de Sevilla, ha hecho para recobrar un papagayo que le fue robado por Rodrigo Fernandez, vecino de Guadalcanal, piloto de la nao Diego Perez, durante el viaje de regreso a España», 1541. AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, 2283, s. f. There are numerous cases that highlight conflicts between individuals regarding ownership of parrots in AGI and AHPS.

⁶⁴ «Entraban en las jaulas de los papagayos y peleaban con ellos hasta que los mataban y se los comían», Velasco (1976: 320). The rats also killed and ate the ship's supply of chickens, and even attacked the caged jaguars, drawing blood from them a number of times.

⁶⁵ Léry (1992 [1578]: 208).

⁶⁶ Hernández (1959: vol. 2, 301-302, 313).

Vultures. According to Tomás López Medel, it was an animal «so dirty that it is called clean, because wherever it goes it leaves no filth that it does not eat». Recognising their potential for «cleaning some cities in Spain», Medel noted in his 16th-century work *De los Tres Elementos* that

some curious people have tried to bring them to Spain and have not been able to get away with it, because they die on the way. A well-born and good-natured Portuguese said to me, and very truly, that if he could bring them to Lisbon, so that they would grow and endure, they would be worth a great deal of money for the great benefit they would bring to cleanse that city.⁶⁷

While the cause of death for these animals at sea could not be certain, it is likely to have been a combination of factors, which might include disease, heat, dehydration, cramped living spaces, or hunger. Careless handling by a ship's crew might also endanger the life of animals on board, and this seems to have been a recurring problem for New World animals shipped to Spain, whose dietary needs or living requirements may have been unknown or of little concern to the crewmembers. Recounting an early experience with an opossum, Peter Martyr described how a Spanish crew «caught one with its young, but the cubs died quickly on the ship, and the mother survived them by a few months but eventually succumbed to the changes of climate and food».⁶⁸ Gonzalo Fernández de Oviedo recalled a similar experience with what he called a «monkey-cat» (tamarin), which had been sent to Spain from Peru as a gift for the Spanish court on the ship of Captain Per Ansúrez:

And this captain I spoke of brought it, and through the neglect of certain servants of his who were teasing it one day, and one of them, not wanting to do so, stepped on the cat and killed it. I tell of this disaster, to the unhappiness of human eyes that were unable to see such an animal, to give thanks to God who created it so different from all the others there are in the world.⁶⁹

⁶⁷ «Es tan sucia esta ave que de muy sucia la llaman limpia, porque por do quiera que anda no deja inmundicia que no se coma. Sin dubda eran provechosas para algunas ciudades de España, para limpieza de ellas. Algunos curiosos han procurado de traerlas a España y no han podido salir con ello, porque se les mueren en el camino. Un portugués bien nacido y de buen natural me dijo a mí y muy de veras que si él las pudiera llevar a Lisboa, de manera que se criaran y duraran, que le valieran hartos dineros por el gran provecho que resultara para limpiar aquella ciudad». López Medel (1990 [1570]: 43).

⁶⁸ «Le habían cogido con los hijos; pero en las naves se murieron pronto los cachorros, y la madre les sobrevivió algunos meses, pero al fin tampoco ella pudo sufrir tal cambio de aire y alimentos». Anglería (1989 [1511]: 78).

⁶⁹ «É este capitán que he dicho le traía, é por descuydo de ciertos criados suyos que un día estaban burlando, é no lo queriendo haçer uno dellos, pissó el gato é lo mató. Cuento este desastre, á infelicidad

While it is not clear how much effort was expended by officials in Spain in ensuring the safe arrival of animals from America, they did appear to recognise that the death rate of these creatures at sea was excessive. In 1525, the Council of the Indies issued a royal provision on behalf of the crown to authorities in the Caribbean informing them that

Don Pedro Martyr of our Council of the Indies, abbot of the island of Santiago [Jamaica], made us an account, which he presented to our Council of the Indies, saying that he wanted to bring some things from those parts to have and to show the foreigners of these our kingdoms, and because sometimes it happens that the captains and masters of ships and other persons and passengers who bring some things from those parts do not take the appropriate care, and let [those things] perish and die because they are not well-treated and cured, he implored us and asked us to command you to urge and compel the captains and masters and any other persons from other ships that come from those parts to our kingdoms to bring safely any falcons, parrots, and turkeys from Tierra Firme, as well as other wandering birds or iguanas.⁷⁰

Unsurprisingly, however, the realities of sea travel meant that a significant disparity existed between the Spanish court's aspirations and their implementation, and transporting New World animals to Spain continued to be a venture fraught with danger resulting from carelessness, violence, and even hunger.

Although humans were clearly the greater danger to animals when embarked, there were occasions when animals could place the safety of a ship's crew and passengers in jeopardy. One such way was by transporting large, dangerous creatures and failing to secure them properly. Alonso de Benavides, who commanded a ship sent by Hernán Cortés to Seville, reported one such incident to Peter Martyr involving caged jaguars who broke free en route from Mexico to the Azores:

de los ojos humanos que no alcanzaron á ver tal animal, para dar gracias á Dios que le crió tan diferente de quantos por el mundo hay». Fernández de Oviedo (1852 [c. 1550]: vol.1, 259).

⁷⁰ «Don Pedro Martyr del nuestro Consejo de las Indias abad de la isla de Santiago nos hizo relación por su petición que ante nos en el nuestro consejo de las Indias presentó diciendo que queria traer algunas cosas desas partes para tener y amostar los extranjeros destos nuestros reinos y nos suplico y pidió por merced que porque algunas veces acaeste que los capitanes y maestros de naos y otras personas y pasajeros que traen algunas cosas desas partes no tienen en ellas el recaudo que conviene y las dejan perder y morir por no ser buen curadas y tratadas vos mandasemos que apremiasedes y cumpliesedes a los capitanes y maestros y otras cualesquieres personas de cualesquieres naos que de esas partes viniesen a estos nuestros reinos que traxecen en ellas a buen recaudo cualesquieralcones papagayos e parbos (pavos) de tierra firme y otras abes pelegrynas o yeguanas», 1525. AGI, Contratación, 5787, n. 1, l. 1, ff. 33r-34v. The provision also requested the same care be taken for spices, plants, and precious stones.

According to Benavides, those ships were carrying three tigers, reared since they were small, each in its own, well-made cage, two in one ship and the third one in the other. When the ship that had the two was tossed about by storms, one of the cages opened a little so that the tiger was able to escape; and when he got out during the night, he went leaping about the ship with no less fury than if he had never seen any man before. He rampaged all over the place, injuring seven men; he took the arm of one man, the calf of another man, and the shoulders of another; two men he killed; one who was running away and climbing the mast, he caught with a leap; this man's companions helped him when he was half dead, and he did not die. All those who were there came with pikes, swords, and all kinds of weapons, and by harassing [the animal] with many wounds, they made him jump into the sea. And lest the other tiger should do the same, they killed him in his cage. Benavides says that the third tiger was brought on the other ship.⁷¹

Noting the numerous examples of this animal that had been sent to Spain, Gonzalo Fernández de Oviedo nonetheless remained suspicious of attempting to keep or tame them. «The lionkeeper of your Majesty, who has taken charge of taming [this animal], could think of something else that would be more useful and profitable for his life», he wrote, noting that «those animals should not be among people, because they are fierce and by their very nature indomitable».⁷² To underscore his point, Fernández de Oviedo added that the jaguar had subsequently tried to kill the king's lionkeeper.

5. THE UNINVITED

Species that were perceived not to conform to the categories of livestock, war and hunt, companion, or exotic animals also travelled the oceans between continents, typically uninvited and unwanted. These creatures belonged, of

⁷¹ «Traían aquellas naves, según dice Benavides, tres tigres criados desde pequeños, cada uno en su jaula, de buenos palos compaginados, dos en una nave y en la otra el tercero. En la que llevaba dos, con las sacudidas de la nave por las tempestades, una de las jaulas se abrió un poco de modo que se pudo salir el tigre; y al salirse de noche, no con menos rabia fue saltando por la nave que si jamás hubiese visto a ningún hombre; se ensañó por todas partes, hirió a siete hombres; a uno le quitó un brazo, a otro la pantorilla, a otro los hombros; a dos mató; a uno que huyendo se subía al mástil, le cogió de un salto; a éste le auxiliaron ya medio muerto los compañeros, y no murió. Todos los que había acudieron con las picas, espadas y toda clase de armas, y acosándole con muchas heridas, le hicieron saltar al mar. Y para que el otro no hiciera otro tanto, le mataron en la jaula. El tercer tigre, dice Benavides que le traen en la otra nave». Anglería (1989 [1511]: 368).

⁷² «Este leonero de vuestra magestad que ha tomado cargo de le amansar podría entender en otra cosa que más útil y provechosa le fuse para su vida... estos animales no son para entre gentes, según son feroces y de su propia natura indomables». Fernández de Oviedo (2010 [1526]: 151).

course, to the most controversial and nebulous of human-constructed categories, which is to say vermin. This was a category that could involve a variety of small and large species, could include some animals within a species while excluding others, and could change its definitions over time given certain circumstances or events. The conditions and characteristics that placed animals within this category were those that threatened the social relations created by humans in their interactions with other species.⁷³ These relations were founded upon an assumption of human superiority and mastery over the animal kingdom, particularly those within the so-called «great chain of being», which categorised all life and matter into hierarchies under God. Given the apparent ease with which certain species could upend both human and animal life at sea, threatening food, health, and wellbeing, the idea of human dominance over the animal kingdom was continually exposed as an unconvincing one. Mary Fissell has noted that, in the early modern period, «Vermin threatened the always tenuous balance between ease and hardship, satiety and starvation, enough and not-enough».⁷⁴ On a seaborne vessel, this tenuous balance could in fact extend to the matter of life and death.

The creatures most common to, and intimate with humans and animals at sea were those of a parasitic nature, living on human and nonhuman skin and hair, such as lice, fleas, and bedbugs. Several reports recount their ever-present numbers at sea and the constant misery to which they subjected their human and animal hosts, such as the «infinite lice that eat men alive», or the «black mass» of fleas that «obliged sailors to throw themselves into the water because any other measure was ineffective».⁷⁵ Also significant was the indiscriminating nature of their attacks, whether crew, passenger, or animal. As Cesáreo Fernández Duro noted, it is likely that even the «Sacred, Catholic, Caesarean Majesty of Emperor Charles V would have to scratch on the frequent campaigns he made on the galleys».⁷⁶ Indeed, Bishop Antonio de Guevara wrote that, in his experience, those travelling by sea should resign themselves to the reality of infestation of one kind or another:

⁷³ Fissell (1999: 1).

⁷⁴ *Ibidem*, 2.

⁷⁵ «El número inconmensurable de insectos obligaba á los marineros á echarse al agua, porque cualquiera otro medio era ineficaz contra aquella masa negra». Fernández Duro (1877: 444). Tomás de la Torre's 1544-1545 diary, detailing his journey from Salamanca to San Cristobal de las Casas described the «infinitos piojos que comen a los hombres vivos y la ropa no se puede lavar porque la corta el agua de la mar». An edition of this diary can be found in Martínez (1983: 235-278).

⁷⁶ «Me parece que... la Sacra, Católica, Cesárea Majestad del Emperador Cárlos V tendría que rascar en las frecuentes campañas que hizo en las galeras». Fernández Duro (1877: 422).

It is a privilege of the galley that all the fleas that jump on the planks, and all the lice that grow in the seams, and all the bedbugs that are in the crevices, be common to all, and be distributed among all, and be maintained by all; and if anyone appeals from this privilege, presuming himself to be very clean and neat, from here on I prophesy that if he puts his hand to his neck, and down his back, he will find more lice in his doublet than he has coins in his purse.⁷⁷

Although most of the discomfort inflicted on humans and animals by these miniscule creatures involved infestation of various bodily parts, the omnipresence of insects and other small animals could also cause damage to food supplies, so that there were times that, «when one has separated the dead bugs and the dung of the mice [from the pottage], hardly a fifth of it is left».⁷⁸ An infestation could in fact endanger a journey before departure as outlined by a 1617 letter to *Casa de la Contratación* president Francisco de Tejada, where he was informed of an infestation of mice on the armada in Cádiz bound for the Philippines to accompany Alonso Fajardo de Entenza in his capacity as Captain-General of the islands. According to the letter, the mice found abundant «sustenance by boring holes in the chickpea and rice barrels, where they have wreaked such havoc that I do not know how they will be able to make up for it». So embedded was the infestation that the mice had also chewed through the sails creating significant damage.⁷⁹

The animals most dangerous to humans at sea were undoubtedly rodents such as mice and rats, creatures that could in fact threaten all life on a ship if they were present in sufficient numbers due to their voracious appetites, as witnessed by Antonio Vazquez de Espinosa, who recounted the misfortunes of a ship sailing from Honduras to Spain in 1622 (see above). This misery was, of course, felt by the crew and passengers, who were forced to deal with an increasingly bold and aggressive rat population, as well as the damage they caused to food and water supplies. Vazquez de Espinosa wrote that «in thirteen days of navigation, that we had from Trujillo to Havana, they ate three and

⁷⁷ «Es privilegio de galera que todas las pulgas que saltan por las tablas y todos los piojos que se crían en las costuras y todas las chinches que están en los resquicios, sean comunes a todos, anden entre todos y se repartan por todos y se mantengan entre todos; y si alguno apelare deste privilegio, presumiendo de muy limpio y polido, desde agora le profetizo que, si echa la mano al pescuezo y a la barjuleta halle en el jubón más piojos que en la bolsa dineros». Martínez (1983: 221-222). I have used Carla Rahn Phillips's translation. See Rahn Phillips (1986: 156).

⁷⁸ «Cuando habréis apartado a una parte las chinches muertas que están entre ello y las pajas o el estiércol de los ratones, lo que queda no es la quinta parte». Rodríguez López-Vázquez (2019 [1558]).

⁷⁹ «Andan mas solícitos los ratones en buscar su sustento agujerando las barricas de garuanzos y algunas de arroz en que han hecho estrago que no se como lo puedan suplir», 1617. AGI, Filipinas, 200, n. 219, f. 776v.

a half sacks of flour out of five; a lot of biscuit, all of the rice, chickpeas, and beans that were brought by the soldiers and sailors, a lot of meat, and other things». ⁸⁰ Although more than one thousand rats were cleared from the ship in Havana, the crew failed to eliminate their numbers completely so that the infestation again manifested itself in the Atlantic. Aside from devouring food supplies and gnawing through the ship's hull, they destroyed the drinking water by entering the barrels and drowning inside. The little food that remained was in constant danger of consumption by the hungry rat population:

Day and night, among the people, [the rats] went in to steal and eat [the biscuit], even though they paid for their daring with their lives. The other pipe we had left, full of biscuit, we kept in the chamber, where we guarded it day and night, which was not enough for us, because they came upon us hungry, attacking and biting at our hands, so that many of them daring to do so died at the cost of the bites or went into the sea. ⁸¹

Aside from devouring all of the live chickens and parrots on board, the rats «also began to quarrel with the [wild] cats and bite them, in such a way that they made their blood flow and with pain they tortured them and escaped from them». ⁸² When they had exhausted all possible food supplies, Vazquez de Espinosa noted that the rats «entertained themselves by killing each other». More than three thousand were estimated to have been killed by the ship's human population, though desperation eventually forced the crew and passengers to catch and eat the rats, as well as consume the pitchers of water, «stinking of rats who drowned and were dead inside». ⁸³ The consumption of rats at sea was in fact not uncommon when food supplies were diminished. Aside from eating exotic animals taken from Brazil to Europe, Jean de Léry's unfortunate shipmates were also reduced to eating the rats that had destroyed their food in 1578. ⁸⁴ Similarly, when Magellan's crew had become stranded in the Pacific a

⁸⁰ «En trece días de navegación, que tuvimos desde Trujillo a la Habana, se comieron de cinco costales de harina, los tres y medio; mucho bizcocho, todo el arroz, garbanzo y haba que se traía por la gente de mar y guerra, mucha came y otros cosas». Velasco (1976: 300).

⁸¹ «De día y de noche, entre la gente se metían a hurtarlo y comerlo, aunque pagaban su atrevimiento con las vidas. La otra pipa que nos quedó, llena de bizcocho, la teníamos en la cámara, donde le hacíamos guarda de día y de noche, que no nos bastaba, porque andaban sobre nosotros hambrientas, embistiendo y mordiendo a las manos, que muchas atrevidas de esta suerte morían a costa de las mordeduras o iban a la mar». *Ibidem*, 319-320.

⁸² «También se ponían a reñir con los gatos y morderlos, de tal suerte que les hacían saltar la sangre y con el dolor les torturaban y se escapaban de ellos». *Ibidem*, 320.

⁸³ «Teníamos dos medias de botijas de agua hedionda de ratas que estaban dentro muertas y ahogadas». *Ibidem*, 324.

⁸⁴ Léry (1992 [1578]: 210).

century earlier without food or clean water, Antonio Pigafetta noted that «rats were sold for one-half *ducado* each, and even then we could not get them».⁸⁵

6. CONCLUSION

In the long, historical relationship between humans and animals, numerous categories have been created by humans that reflect their relationship with the animal kingdom, and these categories have in turn determined how certain animals or species are represented or perceived. This is certainly true of the historical management of animals at sea, where certain species could experience radically different treatment to others. It is not entirely clear, however, that the relationship between humans and certain species was a clear determinant of an animal's prospects for survival at sea. In spite of better food, lodgings, medical treatment, and so on, it seems that even animals belonging to the more «privileged» categories, such as horses or falcons, may not have fared much better than those placed aboard as sources of food, materials, or entertainment. This may not necessarily reflect the actual conditions or circumstances of different species at sea, of course, but rather the fact that the most notable aspect of the animal experience on the Spanish ship was their loss or the upheaval caused by their presence. We know comparatively little, for example, of specific circumstances surrounding the successful transport of horses or falcons between Europe and America in spite of the large numbers of each species that were exchanged between various ports throughout the early modern period. By contrast, injury, illness, and death appear to be the common factors among reports of all kinds of species on board. Additionally, the presence of invasive species such as lice or rats could elicit various, dramatic accounts of the misery and destruction they caused by their sheer numbers and voraciousness.

In this sense, we may view the ship and the sea as the great equalisers of human and nonhuman life, regardless of the food one might receive, the space allocated to a body on board, the availability of medical care, and so on. Rank, species, or relationship ultimately counted for little in the face of a nature that was not necessarily inclined to cooperate or acknowledge any kind of category or privilege, whether human, animal, or otherwise. The Spanish seaborne vessel, in bringing together numerous human and nonhuman lives, nonetheless highlights the precarity and instability of these diverse categories

⁸⁵ «Li sorgi se vendevano mezo ducato lo uno, et se pur ne avessemo potuto havere». Pigafetta (1894 [1524]: 65).

and relationships, and serves as a laboratory of unique environmental, biological, and social relations in the early modern era. As we look to understand the manifold historical intersections of humans, animals, and their environments, it would prove most beneficial to extend this assessment beyond traditional loci associated with medical or environmental histories by including arenas not historically recognised as significant centres of human/animal relationships. By centring the animal experience, the Spanish ship may thus provide new possibilities for pioneering work, extending beyond the histories of navigation, nautical science, and technology, as a lived space of human/animal health, relations, and exchange.

BIBLIOGRAPHICAL REFERENCES

- ANGLERÍA, Pedro Mártir de (1989 [1511]): *Décadas del Nuevo Mundo*. Madrid: Ediciones Polifemo.
- ASÚA, Miguel de and French, Roger (2005): *A New World of Animals: Early Modern Europeans on the Creatures of Iberian America*. London: Routledge.
- BACHRACH, Bernard S. and Bachrach, David S. (2017): *Warfare in Medieval Europe c. 400-1453*. Abingdon: Routledge.
- CHAMBERLIN, J. Edward (2006): *Horse: How the Horse has Shaped Civilisations*. Oxford: Signal Books.
- COBO, Bernabé (1891 [1653]): *Historia del Nuevo Mundo por el P. Bernabé Cobo de la Compañía de Jesús*. Marcos Jiménez de la Espada (ed.). Sevilla: E. Rasco.
- CROSBY, Alfred W. (1972): *The Columbian Exchange: Biological and Cultural Consequences of 1492*. Westport: Duke University Press.
- CUNILL GRAU, Pedro (2007): *Geohistoria de la Sensibilidad en Venezuela*. Caracas: Fundación Empresas Polar.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo (1852 [c. 1550]): *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra-firme del mar océano*. Madrid: Real Academia de la Historia.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo (2010 [1526]): *Sumario de la natural historia de las Indias*. Madrid: Biblioteca Indiana.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1877): *La mar descrita por los mareados: Mas disquisiciones, que comprenden la vida de la galera con interesantes noticias de la chusma; galeones y flotas de Indias; osadía de los navegantes, grandes penalidades, combates y naufragios, plagas, suciedades*. Madrid: Aribau y Compañía.
- FERREIRA, Diogo Fernandes (1616): *Arte de Caça da Altanería*. Lisbon: Jorge Rodriguez.
- FERREIRA, Diogo Fernandes (1996): *Ferreira's Falconry*. Anthony Jack (trans.). Lockerbie: The Signet Press.
- FISSELL, Mary (1999): «Imagining Vermin in Early Modern England», *History Workshop Journal*, 47, 1-29
- HARTING, James Edmund (1891): *Bibliotheca Accipitraria: A Catalogue of Books Ancient and Modern Relating to Falconry, with Notes, Glossary and Vocabulary*. London: Bernard Quaritch.

- HERNÁNDEZ, Francisco (1959): *Historia Natural de Nueva España, vol. II*. Mexico City: Universidad Nacional de México.
- LÉRY, Jean de (1992 [1578]): *History of a Voyage to the Land of Brazil, Otherwise Called America*. Janet Whatley (trans.). Berkeley: University of California Press.
- LEWIN, Boleslao (ed.) (1958): *Descripción del Virreinato del Perú: Crónica Inédita de Comienzos del Siglo XVII*. Rosario: Universidad Nacional del Litoral.
- LÓPEZ DE VELASCO, Juan (1894): *Geografía y descripción universal de las Indias desde el año de 1571 al de 1574*. Madrid: Real Academia de la Historia.
- LÓPEZ MEDEL, Tomás (1990 [1570]): *De los Tres Elementos: Tratado sobre la Naturaleza y el Hombre del Nuevo Mundo*. Berta Ares Queija (ed.). Madrid: Alianza Editorial.
- LÓPEZ PIÑERO, José María (1991): *El Códice Pomar (ca. 1590), El Interés de Felipe II por la Historia Natural y la Expedición Hernández a América*. Valencia: Instituto de Estudios Documentales e Históricos sobre la Ciencia, Universidad de Valencia / CSIC.
- MARTÍNEZ DE SALINAS ALONSO, María Luisa (2011): ««Todos los más halcones que de allá se pudieren enviar». La cetrería y el descubrimiento de América», *Naveg@mérica. Revista Electrónica de la Asociación Española de Americanistas*, 7.
- MARTÍNEZ, José Luis (1983): *Pasajeros de Indias: viajes transatlánticos en el siglo XVI*. Madrid: Alianza Editorial.
- MITCHELL, Peter (2018): *The Donkey in Human History: An Archaeological Perspective*. Oxford: Oxford University Press.
- NORTON, Marcy (2013): «Going to the Birds: Animals as Things and Beings in Early Modernity», in Paula Findlen (ed.): *Early Modern Things: Objects and Their Histories, 1500-1800*. New York: Routledge, 53-83.
- NUÑEZ CABEZA DE VACA, Alvar (1904 [1542]): *The Journey of Alvar Nuñez Cabeza de Vaca and His Companions From Florida to the Pacific, 1528-1536*. New York: Allerton Book Co.
- OTTE, Enrique (ed.) (1988): *Cartas privadas de emigrantes a Indias, 1540-1616*. Sevilla: Consejería de Cultura, Junta de Andalucía.
- PACHECO, Joaquín F., Cárdenas, Francisco de, and Torres de Mendoza, Luis (eds.) (1868-1884): *Colección de Documentos Inéditos Relativos al Descubrimiento, Conquista y Colonización de las Posesiones Españolas en América y Oceanía*. Madrid: Real Academia de la Historia.
- PAJUELO MORENO, Vicente (2019): «Naufragio y Rescate de la Flota y Armada del Marqués del Vado del Maestre, 1691», *Anuario de Estudios Americanos*, 76 (1), 155-175.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio (1998): *Spain's men of the sea: daily life on the Indies fleets in the sixteenth century*. London: Johns Hopkins University Press.
- PIEPER, Renate (2006): «Papagayos americanos, mediadores culturales entre dos mundos», in Eddy Stols, Werner Thomas and Johan Verberckmoes (eds.): *Naturalia, Mirabilia & Monstrousa en los Imperios Ibéricos (Siglos XV-XIX)*. Leuven: Leuven University Press, 123-134.
- PIGAFETTA, Antonio (1894 [1524]): *Il Primo Viaggio Intorno al Globo di Antonio Pigafetta, e le Sue Regole sull'Arte del Navigare*. Andrea da Mosto (ed.). Rome: Il Ministero della pubblica istruzione.
- RAHN PHILLIPS, Carla (1986): *Six galleons for the king of Spain: imperial defense in the early seventeenth century*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- RÍO MORENO, Justo L. del (1992): *Guerreros y Ganaderos I. Caballos y Equidos Españoles en la Conquista y Colonización de America (S. XVI)*. Sevilla: Real Maestranza de Caballería de Sevilla.

- RÍO MORENO, Justo L. del (1995): «Comercio Trasatlántico y Comercio Regional ganadero en América (1492-1542)», *Trocadero. Revista del Departamento de Historia Moderna, Contemporánea, de América y del Arte*, 6-7, 231-248.
- RODRÍGUEZ LÓPEZ-VÁZQUEZ, Alfredo (ed.) (2019 [1558]): *Viaje de Turquía de Pedro de Urdemalas (Anónimo)*. Madrid: Ediciones Cátedra.
- STASSNIG, Christian (2010): «Rediscovering the «Camino Real» of Panama: Archaeology and Heritage Tourism Potentials», *Journal of Latin American Geography*, 9, 2, 159-168.
- SWART, Sandra (2010): *Riding High: Horses, Humans and History in South Africa*. Johannesburg: Wits University Press.
- VELASCO, Balbino (1976): «La Vida en Alta Mar en un Relato del P. Antonio Vazquez de Espinosa. 1622», *Revista de Indias*, 143-144, 287-352.

NÁUTICA Y COMERCIO MARÍTIMO, ACTORES Y PRÁCTICAS DOCUMENTALES PARA UN LENGUAJE COMÚN EN EL PRIMER CONTACTO HISPÁNICO-SÍNICO*

José Luis Caño Ortigosa
Universidad de Cádiz

1. INTRODUCCIÓN

Es bien sabido que fue a partir de la expedición comandada por Magallanes, hace quinientos años, cuando los imperios español y sínico comenzaron un contacto gracias a la navegación, en Filipinas esencialmente, que perduraría en el tiempo. Asimismo, no existe duda acerca del marcado carácter comercial de ese contacto. Por tanto, desde el inicio de las relaciones entre miembros de ambas culturas, todo lo concerniente a la náutica y el intercambio económico cobró una especial importancia como sujeto de sus comunicaciones. Ahora bien, difícilmente hubieran podido establecer dicha comunicación sin crear las herramientas necesarias que permitieran el entendimiento idiomático del otro. Desde el primer momento, se inició una intensa actividad por conocer la lengua y la cultura del otro.

* Esta publicación es posible gracias a la ayuda recibida dentro del proyecto «Entre Andalucía y América: actores y prácticas documentales de gobierno, representación y memoria», financiado por el programa de Ayudas a Proyectos de IDi en el Marco del Programa Operativo FEDER Andalucía 2014-2020, Convocatoria 2018. Código US-1380617. A su vez, se ha llevado a cabo en el marco de la Ayuda a la recualificación del sistema universitario español 2021-2023 en la modalidad Recualificación del Profesorado (Resolución UCA/R251REC/2021), financiado por la Unión Europea Next Generation EU.

En ese sentido, y continuando la dinámica imperial española establecida en América de elaboración de gramáticas y diccionarios de las distintas lenguas autóctonas de los territorios incorporados a la Corona, los dominicos de Manila elaboraron el primer diccionario español-sínico, a la par que los mercaderes chinos redactaban sus propios documentos para el aprendizaje del idioma español. No obstante, hasta no hace mucho se creía que el inicio de esa actividad la ejercieron en exclusiva los frailes, y esencialmente para cuestiones religiosas,¹ algo que ya viene desmintiéndose. En aquellos documentos generados para posibilitar el contacto, el conocimiento de técnicas de navegación y el intercambio comercial adquieren protagonismo, evidenciado en la gran cantidad de acepciones que aparecen relacionadas con el mundo de la navegación y del comercio marítimo en el *Dictionario Hispanico Sinicum*, conservado en el archivo de la Universidad de Santo Tomás de Manila, documento que utilizaremos como modelo al ser recientemente descubierto su valor y estar aún muy poco estudiado.

2. NÁUTICA Y COMERCIO EN LAS PRIMERAS HERRAMIENTAS LINGÜÍSTICAS HISPANO-SÍNICAS

Lo cierto es que vasallos de España y China se encontraron por primera vez en Filipinas, gracias a la navegación practicada por unos y por otros. Y es lógico, pues únicamente a través de barcos se podía llegar a las islas que cinco décadas después de la expedición magallánica se configuraron durante tres siglos como el principal lugar de intercambio y de conocimiento mutuo entre las dos culturas. Un interés por «el otro», por sus costumbres, por su religión, y también por su idioma, de los que dieron cuenta tanto Antonio Pigafetta como Bartolomé Leonardo de Argensola en sus conocidas obras, por citar dos casos conocidos. Por ellos también sabemos que el aprendizaje y el uso del idioma, en principio, interesaba especialmente para la consolidación de las comunicaciones a través de las rutas marítimas y para todo lo relacionado con la economía. No casualmente, ya se ha señalado que los primeros intercambios culturales fueron relevantes, pero escasos en comparación con la intensa relación mercantil establecida dentro de un escenario de comercio que los chinos ya dominaban. En efecto, desde hacía centurias, embarcaciones chinas navegaban por la zona intercambiando seda, porcelana, vidrio pintado, hierro y

¹ Bossong (2013); Rovira-Esteva (2015); Busquets Alemany (2017b); Fernández Rodríguez (2014); Li-mei (2020).

abalorios, por perlas, cera y caparazones de tortuga, por ejemplo, que llevaban de regreso a China.²

En cuanto al interés por los términos náuticos en ese momento y en los primeros diccionarios y vocabularios que se elaboraron para el aprendizaje de la lengua, bastaría con recordar lo escrito por Aurora Egido sobre el *Diccionario Hispanico Sinicum*, que «incluye numerosos términos relacionados con la vida familiar de los chinos en ese y otros lugares de Asia, así como sobre su actividad marinera en la primera mitad del siglo XVII».³ De la misma forma, el fuerte interés de los castellanos por conocer la historia marítima, las tradiciones náuticas y las hazañas de los más conocidos marinos chinos –tanto anteriores como contemporáneos a su tiempo– ya ha sido recalcado por otros autores.⁴ El interés por conocer y traducir las expresiones y técnicas marineras del chino también puede comprobarse en los diccionarios elaborados por los portugueses en Macao antes de la llegada de los españoles.⁵

Y es que, aunque recién descubiertas para los ojos de portugueses y españoles, las islas Filipinas eran ya destino tradicional de mercaderes y migrantes chinos, acostumbrados a navegar por todas las aguas del sudeste asiático. Un tipo de navegación que los marinos ibéricos entendieron pronto que les sería muy útil añadir a sus conocimientos, y que los chinos realizaban casi exclusivamente con embarcaciones provenientes de la provincia de Fujian, conocidas como *fuchuan* 福船. Cabe decir que estos barcos, ya desde la dinastía Yuan, incluían compartimentos estancos, varios mástiles descargables y timón elevable, resultado de una milenaria tradición marítima. Con fondo apuntado, proa cuadrada y popa arrufaldada, aseguraban gran estabilidad en unas aguas muy peligrosas y de complicada navegación, como lo son las del Mar de China. En ellas toman contacto dos fuertes corrientes marinas, una cálida y otra fría, se producen frecuentemente fuertes tormentas y tifones, además de otros efectos atmosféricos propios de los monzones. Quizás, la manera más fácil de entender la importancia de la tecnología específica que empleaban estas embarcaciones del sur de China sea su absoluta diferencia con las que en aquel mismo momento eran utilizadas en el norte de China, los *shachuan* 沙船, propios de la región del Yangtsé. Comparativamente, además, los *fuchuan* permitían un volumen de carga mucho mayor, aunque fueran, eso sí, más torpes en aguas poco profundas. Por todo ello, parece lógico que los

² Ollé (2006).

³ Egido (2019).

⁴ Folch (2006).

⁵ Barreto (2002).

fuchuan sean los «juncos» que mencionan los españoles y portugueses en sus documentos desde el mismo momento de su llegada. Un término aplicado por los ibéricos que pronto sería adoptado por otros europeos que iban llegando, como los holandeses que le llamaban «jonk», los ingleses «junk», y los franceses «jonque». Algo que también hacían ya los japoneses del mismo modo, «戎克» (ジャンク, *zyannku*).⁶

Con esas ventajosas posibilidades para la navegación en aquellas aguas, lo chinos lograban un elevado rendimiento comercial con sus buques, a lo que se sumó que el asentamiento español en Filipinas incentivó aún más su interés en esas islas, creciendo el número de súbditos del Celeste Imperio asentados en ellas. Unas oportunidades que se multiplicaron al calor del establecimiento de nuevas y rentables rutas mercantiles de carácter marítimo y global, en las que Manila comenzó a jugar un papel fundamental como centro de distribución de productos chinos para todo el mundo. La ventaja comparativa de Manila en ese intercambio era, sin duda, la plata que llegaba en el Galeón de Manila, además de algunos otros bienes de consumo propios de América y de las mismas islas Filipinas.⁷

Las formidables condiciones del puerto de Manila, y su estratégica ubicación geográfica, en el centro de las rutas que conectaban América con Extremo Oriente y a este con el Índico, hizo nacer un fuerte interés entre los religiosos y los comerciantes castellanos por asentarse en aquella población. Una ciudad desde donde era fácil proyectar acciones de evangelización en todo el Oriente, así como establecer estrechas relaciones con los mercaderes chinos, que eran los que ofrecían más variedad y los más demandados artículos para el comercio europeo. Para todo lo cual se hacía imprescindible conocer bien las rutas, las condiciones y las técnicas necesarias de navegación, así como tener la posibilidad de transitar por las aguas que los chinos llamaban Mar del Sur 南海. Por otro lado, China ya había desarrollado una avanzada tecnología de construcción naval, instrumentos y técnicas de navegación del mismo nivel o superior al europeo. Un desarrollo que sumaba los adelantos propios de la tradición náutica del mundo musulmán, con quienes mantenían relaciones desde mucho tiempo atrás, como diferentes tipos de instrumentos para la orientación astronómica y otros de carácter magnético a modo de brújula.⁸ Además, los navegantes chinos contaban con un completo diseño

⁶ Zhou (2020).

⁷ Caño Ortigosa y Lee (2018).

⁸ Needham (1971); Longfei (2000).

de rutas comerciales marítimas que optimizaban el tiempo y los beneficios para sus mercaderes.

En consecuencia, desde fines del siglo XVI la capital filipina se convirtió en el puerto marítimo neurálgico de contacto e intercambio entre los dos imperios más potentes de su tiempo. Y también donde se generalizó el uso de diferentes embarcaciones de ambas tradiciones marineras, la oriental, la occidental y la combinación de ambas, según fuera más beneficioso en cada momento. Sirva de ejemplo el caso de la expedición española de 1605 a las islas Molucas, para cuya flota se botaron «cinco y siete brigantines y cinco lorchas, navíos al modo de China y Japón, muy buenos del remo y de la vela, más capaces y acomodados para poder llevar comida que otro ningún género de navíos de remos».⁹

Lógicamente, al principio, esa intensa y creciente interactuación solo fue posible por medio de intérpretes, como se había venido haciendo durante el siglo anterior en América. Una labor, la de los intérpretes, que, en realidad, ha sido tan discutida como poco estudiada, acusándoles de poca calidad o de modificaciones interesadas en sus traducciones.¹⁰ Por tanto, una comunicación fiable entre los interesados únicamente era posible a partir del dominio de, al menos, unas mínimas nociones del idioma del otro, del que llegado el caso podían llegar a tomarse prestados términos inexistentes en el idioma propio. Del mismo modo que ya se había hecho en América para nombrar plantas, animales, términos culturales y religiosos, etc., como también a los mismos intérpretes precursores de esta labor. Ejemplo de ello lo encontramos en los *nabuatlahto* de México.¹¹ Si bien es cierto que mientras se lograba lo anterior también pudieron entenderse, de alguna manera, en portugués y árabe, dos idiomas con los que los chinos ya habían podido familiarizarse con anterioridad. Fenómeno que ha servido para que algunos aseveren que uno de los signos más evidentes de aquella novedosa globalización fue la toma de conciencia de la diversidad lingüística de la humanidad y la necesidad de crear herramientas y cauces que permitieran una comunicación ágil entre todos, como los vocabularios, diccionarios y gramáticas, entre otros.¹²

⁹ Carta de Pedro de Acuña, gobernador de Filipinas, sobre la jornada del Maluco. Manila, 1 de julio de 1605. Archivo General de Indias (en adelante, AGI), Filipinas, 7, r. 1, n.º 23, f. 4v.

¹⁰ Béguelin-Argimón (2019); Cunill y Glave (2019).

¹¹ Hernández de León-Portilla (2010).

¹² Bossong (2013: 132).

3. DICCIONARIOS Y GRAMÁTICAS ESPAÑOLAS, RELIGIOSOS AL SERVICIO DEL IMPERIO

Los religiosos eran los que más fácilmente podían abordar la tarea de aprender el idioma de una forma metódica y en grupo, tanto por su preparación intelectual como por la experiencia adquirida en esa misma labor con los idiomas indígenas del continente americano durante todo el siglo XVI.¹³ En aquel continente, siguiendo los principios de sistematización del idioma ya logrados en España y de cuyo avance Nebrija era el principal exponente, ya se había comprobado la utilidad de la construcción de herramientas idiomáticas. Estas eran, principalmente, diccionarios y gramáticas, que facilitaban de una manera considerable la adquisición de vocabulario y de los conceptos iniciáticos necesarios para instruirse en un idioma totalmente ajeno. De hecho, según García-Medall, sobre la base del modelo de Nebrija y vehiculado a través del diccionario náhuatl-español de Alonso de Molina y del de Urbano de 1605, se emprendió la labor en Filipinas.¹⁴ Una labor que se continuó por los religiosos durante los siguientes siglos,¹⁵ de cuyas principales obras y autores ha dado ya relación Albarrán González, no solo para el chino sino también para otras lenguas propias del archipiélago filipino.¹⁶ Incluso, interesa destacar aquí que frailes franciscanos como Rivadeneira, protagonista de la primera presencia castellana en Japón, vinculaban más su interacción con las autoridades niponas con la política, el comercio y la acumulación de información útil que con la propia labor evangelizadora, para la que ni siquiera habían sido autorizados por la Corona al ser exclusiva de los jesuitas.¹⁷

Así pues, pronto se inició por ambas partes la tarea de comprender el lenguaje y conocer la cultura del otro, partiendo de aquello que era más útil y urgente. Es decir, todo lo concerniente al comercio y productos demandados, así como a las rutas de navegación y las posibilidades técnicas náuticas de las distintas embarcaciones para optimizar su uso en aquellas aguas. Y de esta faena nos han quedado testimonios documentales de incalculable valor en los que se conservan las primeras traducciones, no siempre afortunadas, de distintos tipos de escritos. Entre ellos se cuentan cartas diplomáticas, informaciones y memorias, crónicas de viajeros, mapas, descripciones y, por supuesto, listados de mercancías y anotaciones sobre buques, técnicas e instrumentos

¹³ Un catálogo aproximativo de esta labor puede encontrarse en Hernández (2018).

¹⁴ García-Medall Villanueva (2009: 39).

¹⁵ Mateos (1988).

¹⁶ Albarrán González (1992).

¹⁷ Busquets Alemany (2017a).

de navegación, rutas marítimas y hasta meteorología y fauna marinas, entre otras particularidades prácticas. Una utilidad que no se dio únicamente con la comunidad china, sino también con otras de la región en las que se tenía especial interés comercial y religioso, como lo era por ejemplo la japonesa.¹⁸

A partir de esas primeras experiencias de intercambio y aprendizaje del idioma, los frailes pudieron comenzar la redacción de vocabularios, gramáticas y artes de la lengua. No en vano, tras toda la experiencia adquirida en América durante más de un siglo, y como sentenciaría el padre Ignace Chomé en la primera frase del prólogo de su *Arte de la lengua chiquita*, de mediados del siglo XVIII, «nada facilita más el estudio de una lengua que un Arte metódico para aprenderla».¹⁹ Una sentencia que se vería confirmada con la continuidad en la elaboración de más y más perfeccionadas herramientas lingüísticas de este tipo durante las siguientes centurias, como por ejemplo el *Arte de la lengua chínica que vulgarmente se llama mandarína*²⁰ o el *Arte de la lengua mandarína, propiamente Kūon hóa*.²¹

También, cabe precisar, los castellanos pudieron comprobar previamente la utilidad de este tipo de vocabularios en Oriente por lo que venían practicando distintos religiosos al servicio de Portugal, como los jesuitas Ruggeri o Ricci. Así, entre otros, habían aparecido el *Dicionário Português-Chinês*, el *Vocabularium sinicum, ordine alphabetico europaeorum more concinnatum et per accentus suos digestum* y los *Diccionario sinico-lusitano* y *Diccionario lusitano-sinico*, además de un diccionario trilingüe de 30.000 acepciones en latín, japonés y portugués, denominado *Dictionarium Latino Lusitanicum*. Tanto es así que otro vocabulario portugués-japonés, con casi 33.000 entradas, fue traducido al español por el dominico Esquivel en Manila en 1630.²²

Las herramientas lingüísticas redactadas en Manila fueron evolucionando y se les fueron haciendo copias para tenerlas en distintos conventos de Filipinas, e incluso de Nueva España, para que los religiosos pudieran aprender el idioma antes de desplazarse a Oriente.²³ Tanto es así que, como ya ha sido señalado, los religiosos calculaban entre tres y diez años para conseguir apren-

¹⁸ Jacinto García (2004).

¹⁹ Ignace Chomé, *Arte de la lengua chiquita*. The John Carter Brown Library, Code Ind 44, prólogo, f. 1.

²⁰ Juan Rodríguez y José de Villanueva, *Arte de la lengua chínica que vulgarmente se la llama mandarína* [1789], Biblioteca Nacional de España, mss. 2211.

²¹ Juan Rodríguez, *Arte de la lengua mandarína, propiamente Kūon hóa*. AGI, Mapas y Planos, Escritura-Cifra, 46.

²² García-Medall Villanueva (2007).

²³ Klöter (2011: 53-56) identifica hasta dieciocho, pero se han ido descubriendo más, como el *Vocabulario de letra China con la explicacion castellana* del fraile Francisco Díaz (1643).

der un idioma sínico, algo que también dependía lógicamente de la capacidad y dedicación de cada fraile.²⁴ Las principales *Artes* conocidas hasta ahora, además de las citadas más arriba, son las que fueron elaboradas por religiosos como Miguel de Benavides, Francisco Márquez, Victorio Riccio, Francisco Gaspar de Sampedro, Maginio Ventallol, Melchior de Mançano, Pedro Chirino y Juan Garcés. Aunque la más destacada gramática, por ser todavía considerada la primera impresa en una lengua europea, es el *Arte de la lengua mandarina* del dominico Francisco Varo.²⁵ Baste recordar que, únicamente los dominicos, elaboraron más de treinta artes y gramáticas, aparte de otros cincuenta y siete vocabularios en lenguas sínicas, conocidos hasta ahora.²⁶ A lo que podría sumarse la interminable lista de lo llevado a cabo por otras órdenes religiosas muy presentes en la zona, como los agustinos.²⁷

Este tipo de instrumentos idiomáticos de fines del siglo XVI y principios del siglo XVII está recabando un especial interés por parte de los estudiosos en los últimos años. Ello se está consiguiendo desde una importante variedad de disciplinas dentro de la lingüística, así como del análisis de lo que algunos autores han dado en denominar como «misión sangleya» en Filipinas, que tuvo su momento álgido mientras no se daba el salto definitivo a la evangelización del imperio chino, tiempo en el que se comenzaría a perder interés en favor del continente.²⁸ Algunos de los adelantos logrados que más nos interesan son los dedicados a la lexicografía y al análisis de la estandarización de la lengua en Filipinas, esencialmente en aquello que resultó más útil para la conformación de unas relaciones que permitieran el comercio y la comunicación marítima, indispensables ambos para la consolidación del contacto.²⁹ Esto se evidencia en que los frailes comenzaron su trabajo de aprendizaje del idioma con el idioma chincheo o hokkien, el que utilizaban la mayoría de los comerciantes que llegaban a Manila en sus champanes. Luego avanzarían sobre el mandarín, lengua del interior y norte de China, adonde sabían que solo podrían acceder con el tiempo y a través de comunicaciones de carácter terrestre.

Con lo ya dicho, tampoco queremos dejar de mencionar que otros autores han teorizado acerca de la simultaneidad de aprendizaje de ambos idiomas en

²⁴ Girard (2012).

²⁵ Klöter (2011: 53-56); Chen (2003); Coblin (2006).

²⁶ Bueno García (2018).

²⁷ Trujillo-González (2010-2011).

²⁸ Zwartjes (2014: 90); Martínez Esquivel (2018).

²⁹ Zwartjes, Arzápalo Marín y Smith-Stark (2009); García-Medall Villanueva (2009); Klöter (2009); Raini (2010).

Manila.³⁰ Algo que se extendería no solo a la lengua, sino también a otros aspectos culturales, como lo demuestran las cinco obras en chino que se imprimieron en Filipinas entre 1593 y 1607: *Shih-lu* de Juan Cobo; *Doctrina Christiana en letra y lengua china*, sin autor conocido; *Memorial de la vida christiana en lengua china*, de Domingo de Nieva; *Símbolo de la fe en letra y lengua china*, de Tomás Mayor, y el anónimo *Libro de Nuestra Señora del Rosario*.³¹ Cabe decir que, aparte del *Dictionario Hispanico Sinicum* que nosotros emplearemos en este trabajo, existen otros menos accesibles de los que no se cuenta con ediciones facsimilares de momento, como el *Dictionarium Sino-Hispanicum* conservado en la Biblioteca Angelica de Italia y el *Bocabulario de lengua sangleya por las letras de el A.B.C.* custodiado en la British Library.³²

4. LOS COMERCIANTES CHINOS APRENDEN ESPAÑOL

De modo parecido, aunque muy desconocido hasta fechas recientes, también los mercaderes chinos se preocuparon de construir sus propias herramientas de aprendizaje del español, esencialmente dedicadas al lenguaje comercial. Una de ellas se conserva entre los *Manuscritos de Filipinas* en la Herzog August Bibliothek de Wolfenbüttel, en Alemania, conocida como *Folangji huaren huabu* 佛郎机化人話簿, cuya importancia ha sido puesta de manifiesto recientemente por Shu-Ying Chang.³³ Y son este tipo de documentos los que demuestran también el esfuerzo hecho para prosperar por aquellos individuos recién llegados a la nueva colonia española de Manila, conformando el primer y principal barrio chino en una ciudad dominada por potencias occidentales.³⁴ Un esfuerzo que, según aparece en el índice de la recopilación bibliográfica 張嘉星 *Zhāng Jiāxīng*, empezó en 1575, cuando ya debía existir un diccionario de español para traducir la lengua vulgar china, un documento que actualmente se encuentra perdido. En cualquier caso, Chang maneja la hipótesis de que los manuscritos conservados en Alemania puedan ser de finales del siglo XVI, y destinados a los capitanes chinos del parían de Manila.

Para el caso que preocupa a nuestro análisis, la pronta importancia de lo náutico y lo económico en la construcción de estas herramientas lingüísticas, también se evidencia en el ámbito sínico. De hecho, el término con el que

³⁰ Klöter (2011: 40-41).

³¹ Trota José (1993: 21-25).

³² Chen, Yuchung Lee y Chen (2018: xvii-xviii).

³³ Yuchung Lee, Chen, Caño Ortigosa, Shih y Trota José (2020); Chang (2022).

³⁴ Gil (2011).

se denominaba a los castellanos era «Folangji»,³⁵ un vocablo que aparece en libro *Estudios sobre el mar de la China Meridional* 東西洋考 *Dong xi yang kao* de 1617, y donde Zhangxie 張燮 los describe como «del país de Castilla y del Océano Atlántico».³⁶ Pero, lógicamente, se extiende mucho más allá, de forma que Shu-Ying Chang, a partir de los cinco mil vocablos y medio centenar de frases cortas y expresiones que se identifican en los manuscritos de Alemania, ordenados temáticamente de manera idéntica a como se hace en el *Libro de Traducción Chino-Mongol* 華夷譯語 *Huá yí yì yǔ* de 1382,³⁷ asevera que prácticamente todas se derivan de la necesidad de entenderse para llevar a cabo la actividad comercial. Sobre todo, para lo referido a las frases y expresiones, siendo los vocablos más utilizados los adjetivos «caro» y «barato», el verbo «comprar» o el sustantivo «ropa», una de las mercancías más habituales que llega a convertirse en metonimia del resto. Es decir, para comprar, vender, regatear, marcar precios y medidas de mercancías, etc.

En este sentido, destaca el estudio que hace del interés de los mercaderes chinos por aprender a pronunciar palabras como «dinero», 本銀 *běnnián/pún tsinn* en mandarín y 銀 *qián/tsinn* en hokkien, para lo que se utilizaban distintos caracteres como 人藝羅, 人藝奴, 仁藝奴, 人雅羅 尼難奴 (*jîn-gē-lô, jîn-gē-lôo, jîn-ngé-luó* y *nīlānlôo*) por sus valores fonéticos para construir las tres sílabas de la palabra española. El constante uso y repetición del verbo «comprar» (fonéticamente construido 買公婆來 *kong pô lâi*), no resulta tampoco una casualidad, toda vez que fue utilizado como sinónimo de «comercio», principales actividades, ambas, para las que los chinos se desplazaban a Filipinas. Incluso, se encuentran oraciones en las que se mencionan a «gente de Molucas» como «clientes», indicando la estrecha relación de los mercaderes sangleyes con las islas Molucas, un comercio que necesariamente era marítimo.³⁸

5. EL DICCIONARIO HISPANICO SINICUM (DHS) COMO MODELO DOCUMENTAL

Sea como fuere, lo cierto es que todavía es poco lo que se ha escrito sobre todos esos vocabularios, diccionarios y gramáticas, que fueron posibles a través de la colaboración entre chinos y españoles, aun cuando existen excepciones

³⁵ Zhan (2009); König (2015: 189-230).

³⁶ Zhangxie (1985: 57-60).

³⁷ Huo Yuanjie (sin fecha).

³⁸ Chang (2022).

como el estudio del *Arte de la Lengua Chio Chiu*, correspondiente al dialecto de Danzhou, del sinólogo Piet van der Loon o el más reciente de Liu Li-mei.³⁹ De hecho, muy esparcidos en diferentes repositorios académicos y religiosos, ni siquiera conocemos cuántos pueden ser realmente el número total de los que se conservan, como tampoco su alcance.

Uno de los que comienza a ser estudiado en profundidad es el *DHS* que se conserva en el archivo de la Universidad de Santo Tomás de Manila, redactado por los frailes dominicos a comienzos del siglo XVII y que, al ser uno de los más antiguos conocidos y el que más entradas contiene, sirve de base para el texto que aquí presentamos. Un vocabulario que, además, incluye una elevada cantidad de acepciones de dialectos del sur de China, como el chouchou o hokkien, que junto al fāng yán 方言 eran los idiomas más empleados en el comercio del sudeste asiático. Esto es debido a que eran mercaderes y vecinos de las provincias costeras de Fújiàn y Guǎngdōng, en la región Minnan, los autorizados por el emperador chino para comerciar con el exterior a través de mar y para asentarse en puertos extranjeros. El hokkien era en realidad una lengua vulgar hablada principalmente en ciudades portuarias y mercantiles como Zhāngzhōu, Quánzhōu, Fúzhōu y Xiàmén, además de en el territorio de Taiwán, dominado en parte por los españoles entre 1626 y 1742. Se mencionará también esa lengua como Chio Chiu, y es que la mayoría de los vasallos chinos que llegaban a Filipinas provenían de Zhāngzhōu, fonéticamente nombrada por los españoles como *Chio Chiu* o *Chin-cheo*. Por añadidura, la idoneidad de este documento para la realización del análisis que presentamos crece al tratarse del diccionario español-chino con más vocablos y expresiones de la Edad Moderna, con más de 21.000 entradas. Teniendo en cuenta, además, que para el mundo sínico se trata de un diccionario anterior al primero publicado en China en 1711 y que la precursora obra del padre Varó, *Arte de la gramática mandarina*, data de 1703.

Buena cuenta de la importancia del *DHS* y de lo granado de su contenido, especialmente de lo que interesa a nuestro trabajo, ya ha sido puesto de manifiesto por académicos como Juan Gil, que avalan su uso como vocabulario de referencia para aquella época y lugar.⁴⁰ Con su análisis, además, se confirma la participación en su redacción de un equipo de personas que incluía a dos frailes italianos que trabajaban en el hospital de los chinos, algún religioso español sin determinar y varios chinos. Aparte de que no fue elaborado pensando en la evangelización –a diferencia de la mayoría de las gramáticas americanas– sino

³⁹ Van der Loon (1966) y (1967); Li-mei (2020).

⁴⁰ Gil (2019).

para entender, por ejemplo, la justicia, la política, la jerarquización social y las costumbres en China.

Sumado a lo que nos interesa, también Gil y Chang adelantan que se dedica un especial esfuerzo a la definición de términos como «dinero», con entradas como «dinero hacienda»; «dinero de ganancia o logro»; «dinero que tiene ganancia»; «dinero de cohechos»; «dinero del principal»; «dinero del trabajo»; «dinero necesario para algo»; «dinero para matalotaje»; «dinero de contado»; «dinero que tiene ganancia»; «dinero de comunidad»; «dinero que la muger gana por sy»; «dinero para el terçero de ambos»; «dinero sobre prenda»; «dinero de limosna»; «dinero obscureçe la prudencia» y «dinero lleva el corazón tras sy». En el mismo sentido, también la presencia de lexicografía náutica se vio beneficiada, habida cuenta de la importancia adquirida en el trato entre chinos y españoles. Sirva como evidencia la inclusión del vocablo «champan», ya perfectamente incorporado en ese momento a la lengua castellana. Un término tratado, además, con muchos matices, como puede comprobarse en la relación que hicieron los dominicos: «champan para pescar»; «caña para botar el champan»; «caña o tequin del champan»; «cayan de champan»; «cubierta de champan para nauio»; «palos que sustentan la cubierta del champan o de lo que hace sombra»; «remar champan».

No obstante, el acercamiento de Gil se centra más en el estudio de otros grupos de palabras, en temáticas como la religión, la superstición, el mundo de lo mágico, las palabras malsonantes, los animales y términos asociados al náhuatl y el tagalo. Ello nos permite abordar, siguiendo el modelo, la presentación de los términos asociados al mar, la navegación, la economía y el comercio, que además son mucho más comunes que los otros en este diccionario español-chino. Sea como fuere, antes de comenzar el análisis de algunos términos y aspectos de esas temáticas, es necesario señalar que existen entradas en el vocabulario que se acomodan a lo náutico y lo económico al mismo tiempo, toda vez que, en definitiva, el comercio marítimo era una actividad esencial. Sirvan de ejemplo expresiones como «andar el mercader por el mar fuera de su tierra a el trato»; «andar a el trato embarcado por agua»; «compañía del navío en trato»; «dinero para matalotaje»; «embarcadero do se cobra el tributo»; «fleta embarcación»; «hechar los mercaderes del navío»; «mercader que va por el mar a otra parte»; «paga del flete»; «prosperidad navegando»; «tributo que pagan las embarcaciones que salen» o «yr en guardia de navíos de hacienda».

6. TÉRMINOS NÁUTICOS

Dentro del *DHS* hemos podido identificar más de trescientos términos asociados al mar, la navegación y la náutica, lo que avala la importancia que venimos exponiendo de este tipo de contenido tan específico dentro de un vocabulario de carácter universal de alrededor de 21.000 entradas. De hecho, eliminados los términos más modernos de la tecnología y técnicas de navegación posteriores al siglo XVII de los diccionarios náuticos, navales y marítimos actuales, la relación de vocablos y expresiones que aparecen en el *DHS* son suficientes para comprender los aspectos más básicos que, sobre ese tema, más interesaba a los navegantes españoles en Filipinas durante aquellos años. Supone entonces todo un compendio del conocimiento náutico castellano de la época, vinculado al que poseían los chinos, dos tradiciones marítimas milenarias unidas por primera vez.

Es así, de una forma u otra, que se abordan todos los aspectos relacionados con la náutica, como los distintos componentes constructivos de las embarcaciones, técnicas de navegación, estados de la mar y tipos de aguas, corrientes y mareas, meteorología oceánica, labores y vida cotidiana a bordo, averías y reparaciones, etc. Por añadidura, cabe destacar que al tratarse de un diccionario de español-mandarín-hokkien en ocasiones se hacen muy difíciles las equivalencias de los términos en una lengua con vocablos concretos de los otros idiomas, necesitando recurrir a construcciones de varias palabras y expresiones. Tal circunstancia, lógicamente, enriquece enormemente el valor de la información que obtenemos del documento. Por ejemplo, el caso de la entrada «ahogarse» se corresponde con seis formas fonéticas distintas en mandarín («lun», «lun bur», «lun bong», «leg chuy», «chim sy» y «queg sy») y otras seis en hokkien («lun», «lun buar», «lun bang», «nig zui», «chin zu» y «qui zu»), todo lo cual no descartaba la necesidad de añadir otra entrada concreta para «ahogarse qual anegarse», que se correspondía en mandarín y hokkien con «vn sy liau» y «vn zu liau», respectivamente. De forma parecida, al verbo alzar le corresponden expresiones en chino que concretan lo que se alza, por lo que aparecen construcciones semánticas complejas como «alçar la red con un garabato» («cau bang», «quiao bang») o «alçar la ancla a el navío» («chia tia», «chie tin: qui tin»).

Otros vocablos se repiten en numerosas ocasiones, si bien en cada una de ellas es para concretar exactamente el matiz que distingue a cada entrada. Esto ocurre con palabras como navío o viento, toda vez que son muchos los tipos distintos que hay de cada uno de ellos. Así aparecen en el *DHS* hasta tres veces

«nave, navío», pero también «navío grande»; «navío pequeño o embarcación»; «navío de centinela»; «navío de poco sustento»; «navío que navega junto a tierra»; «navío de Castilla»; «nave de timón pequeño»; dos veces «navío pequeño»; «navío de buen gobierno»; «navío de mal gobierno»; «navío de mucho porte», «navío que da en seco» y «navío que guarda la costa». Los tipos de barcos que se contemplan se completarían con las distintas traducciones que se hacen de balsa, barca, champán, embarcación y los nombres concretos de algunos buques, como «balsa de cañas para pescar»; «balsa de pino»; «barca para pasar»; «barca o navío de pasaje»; «barca nabio pequeño»; «barca vide bambolear»; tres acepciones distintas de «çhampan para pescar» y otras tres para «çhampan grande», «embarcaçion pequena» y «galera». Pero la expresión más elaborada que aparece en el vocabulario para concretar los que aún hoy son utilizados en el sur de China en su festividad correspondiente, conocidos como *botes dragón*, es sin duda «embarcaçion con un leon a la proa para remar en ciertos dias que haçen sacrificio».

En cuanto al viento, son veintidós las entradas que le corresponden, ya que además del propio término viento, se especifican «viento grande vagio»; «viento que pasa brevemente torvellino»; «viento huracán»; «viento frio y reçio»; «viento reçio y pasa luego»; «viento que pasa ut torvellino»; «viento que pasma y no dexa hablar»; «viento por la proa»; «viento a popa»; «viento bueno»; «viento que viene poco a poco»; «viento sudueste»; «viento sueste»; «viento norte»; «viento norueste»; dos maneras distintas de «viento leste» y de «viento sur», «viento oeste» y «viento baguio». Todo lo cual se completó, según los traductores del diccionario, con las cinco formas distintas del mandarín y del hokkien para decir «remolino de viento».

Específicamente, y sin ánimo de ser exhaustivos en la enumeración de acepciones que haremos a continuación, son muchos los sustantivos que se reflejan en el *DHS* para traducir, por ejemplo, las distintas partes y utensilios de una embarcación. Sirvan como ejemplo de ellos algunos como «aljibe de agua en el navío»; «amarra del ancla»; «ancla del navío»; «ancla de dos palos que se llama senapit»; «árbol del navío»; hasta tres formas distintas en lengua sínica de decir «camarote de piloto»; «caña de la vela»; «caña para botar el çhampan»; «caña para servir de palanca botando la embarcaçion»; «conves de navío»; «cubierta de champan o navío»; «escotilla de navío»; «fogon de navío»; «jarçia del nabío»; «jarçia del nabío todos adereços de nabío»; «mastil de navio»; «obras muertas del navío»; «palo a do se ata la madera de la balsa»; «palo de a do cuelga el pabellón»; «palos, o cañas de la bela para que este tiesa»; «pañol del navío»; «pito de contramaestre»; «puente de una tabla para entrar

en el navío»; «remo»; dos traducciones distintas de «remo para bancas»; «remo grande como de chinchorro»; «remo grande para remolques»; «suelo del navío a do esta el lastre»; «timón»; «timón de respeto para lo que se ofreciere»; «trinquete del navío»; «una alcancía de fuego para quemar navíos de guerra»; «varal que sirve en el navío»; «vela de navío o panca»; dos traducciones más de «vela de navío», «vela de gavia» o «verga de la vela del navío». En este sentido, resultan interesantes algunos vocablos añadidos que se corresponden a partes o instrumentos asociados solo a las embarcaciones chinas, como «bacineta que tocan en sus navíos».

Pero si importante era poder comunicar las partes del barco, más incluso lo era atender a las técnicas y acontecimientos propios de la navegación. Así, aparecen términos como «andar por el mar»; «apartarse los navíos no se topen»; «apartarse el navío de tierra»; «apuntar la aguja norte sur»; «arribar el navío»; «arrimarse el navío a tierra»; «arrastrar el navío se dice cuando hay poca agua»; «cabecear el navío»; «desaprovechado como aguas malas del mar»; «esperar la corriente»; «gobernar conforme el agua el navío»; «gobernar el navío según la aguja»; «hundirse en el agua»; «hundirse dos navíos topándose»; tres formas de decir en lengua sínica «hundiré el navío», siendo una de ellas específicamente «hundirse el navío volverse boca abajo»; «lio lio remando o navegando con un remo solo»; cinco formas diferentes que tenían los chinos de decir «navegar», además de «navegar salir el navío levantar la vela», dos para «navegar contra la corriente» y otras dos para «navegar tras la corriente»; «partirse la embarcación»; «quebrarse el navío»; «salir sobre el agua lo hundido»; «salir el navío de centinela a correr la costa»; «salir la armada a correr la costa y volver»; tres formas distintas de especificar en chino «subir el navío por la corriente»; dos para «sumirse en el agua»; «tomar puerto el navío»; «toparse dos navíos»; «trastornarse el navío cual revolver»; tres traducciones de «trasvertirse», una de ellas «trasvestirse de lleno, rezumarse» u otra última que denota la importancia que tenía en las flotas españolas el acompañamiento de la armada a los barcos que transportaban el dinero del imperio, como «yr en guardia de navíos de hacienda».

Por otra parte, es bien sabido que, sin un fuerte conocimiento de los distintos accidentes geográficos marítimos, de los estados de la mar y tipos de aguas, de las corrientes y mareas o de la meteorología oceánica, es prácticamente imposible navegar de una manera fiable y segura. Es por eso que se hacía necesario poder entenderse en esos términos con los marineros y navegantes chinos si llegaba el caso, por lo que en el *DHS* pueden encontrarse términos como «abajar la marea»; dos traducciones para «abonansar

el tiempo»; «abonansar el mar»; «agua profunda»; cuatro maneras distintas de decir en chino «aguas malas del mar»; «ancho abismo del mar la misma anchura de las aguas»; «arena bancos o islas del mar»; «arrecifes»; «arrecifes bajos del mar»; «bajos del mar»; «boca del mar»; «borrasca del mar»; «brazo del mar»; centro del mar»; «crecer la mar»; «detenerse la corriente del mar»; «embocadero del mar»; cuatro traducciones al chino de «ensenada o puerto río»; dos maneras de decir «grandes aguas»; «hervir las olas del mar»; «manga de agua»; «mar»; «mar profundo»; «menguante del mar»; ola del mar»; «olas grandes»; «olas pequeñas»; «orilla de el agua»; «orilla de el mar»; «orilla playa ut la plaia»; tres formas para «playa orilla del mar»; «profundidad como del mar»; «profundo puerto de mar»; «quebrada que baja a el mar»; «rio estero»; «rio boca del rio»; «voz del mar, bramar» y diez maneras de decir «ysla», entre ellas «ysla pequeña», «ysleta» «ysleta pequeña», «ysleta junto a China», y otras que se aprovecha para nombrar algunas concretas conocidas, como «ysleta de pescadores junto a la costa de China», «Ysla Hermosa», «Ysla junto a Mariveles» e «Ysleta de Mariveles».

Por último, mencionaremos las entradas que aparecen relacionadas con las labores y la vida cotidiana a bordo. Entre otras, queremos destacar conceptos como «abordar la nave»; «achicar el agua ut en el navío»; «aderezar el navío»; «agua que se entra en el navío»; «anegarse el navío»; «arrojar a el agua»; «arrojar al navío»; «arrojarse al agua»; «broma que come la madera de los navíos»; «cargar el navío»; dos maneras de traducir «correr riesgo en el mar»; «desaliño en hacienda del navío cual descompuesto»; «descargar navío»; «desmastelar la nave»; cuatro maneras de decir «embarcar» o «embarcarse»; «entrar agua por el bordo del navío»; «hechar el ancla del navío»; «hechar el ancla a el agua»; «hecharse a el agua»; «largar las velas o bolinas en el navío»; «levantar la ancla»; «marearse en el navío»; cuatro maneras para nadar, como «nadar», «nadar sobre el agua», «nadar sobre saltar el agua» y «nadar pasearse en el agua como el pez»; «poner el timón»; hasta cuatro maneras de decir «remar» con «remar banca», «remar en la galera», «remar champan», «salirse el timón en la tormenta» y «salpicar el agua». Todas las cuales nos permiten un acercamiento a aquello que se consideraba imprescindible aprender si se pretendía navegar junto a marineros chinos.

7. TÉRMINOS ECONÓMICOS

De igual forma que hemos hecho con los alcances náuticos en el *DHS*, podemos proceder con los vocablos y expresiones relacionados con el mundo de la

economía y de las relaciones comerciales. Ahora bien, en este caso son más de un millar los que podríamos situar en esa categoría, por lo que no tenemos oportunidad de detenernos aquí tanto como lo hemos realizado con los anteriores. Eso sí, al igual que ocurría con los términos náuticos, podemos aseverar que salvadas las distancias temporales que han permitido la aparición de una enorme cantidad de nuevas acepciones y expresiones de carácter económico y comercial después del siglo XVII, el *DHS* es una magnífica herramienta lingüística para entender el lenguaje económico utilizado en aquella época y lugar.⁴¹

En cambio, la repetida aparición de algunos conceptos para su traducción exacta al mandarín y al hokkien sí nos facilita la labor a la hora de identificar aquellos que resultan de especial importancia. Esta afirmación es más fácil de entender cuando comprobamos que son necesarias hasta veintiocho voces distintas en idioma sínico para traducir el verbo «pagar»; veinticinco para «gastar»; veinte para otras como «mercader» y «negocio»; diecinueve para «dinero» o hasta quince para «cobrar» y para «salario». Tan necesario se consideró afinar bien la traducción de este tipo de términos que, de manera frecuente, cada entrada se correspondía con una expresión completa que permitiera darle su exacta connotación.

Así, en el caso del verbo «pagar», por ejemplo, se concretaba lo anterior con construcciones semánticas complejas, tales como «pagar ad invicem el beneficio»; «pagar por otro, o por fiança»; «pagar tributo»; «pagar poco a poco»; «pagar la posada»; «pagar lo justo»; «pagar por el que fío»; «pagar en los lugares en el camino o los portazgos»; «pagar con puntualidad»; «pagar 12 taes por el que mato a caso»; «pagar el preso la patente»; «pagar la condena»; «pagar el dote»; «pagar a los soldados», «pagar de contado» o «pagar por fuerça de la deuda», entre otras expresiones.

Del mismo modo, para «gastar» se señalaron seis traducciones distintas para el vocablo sin más acompañamiento, cuatro más para «gastar sin orden», pero también se utilizaron construcciones como «gastar sin orden vanamente gastador asy»; «gastar honradamente sin miseria»; «gastar lo necesario»; «gastar todo el dinero»; «gastar sin provecho» o «gastar muçho en vestirse». También, a todo lo anterior podrían añadirse a las otras veinticinco voces aludidas, otras formas derivadas, como «gastador grande, quiebra de dinero», «gastador holgaçan» o «gastarse, mermar la haçienda».

Para los sustantivos «mercader» y «negocio», aparte de las distintas traducciones que aparecen de ambas palabras por sí solas, son muy ricas también

⁴¹ Sirva de modelo comparativo actual Xue-Mei (2006).

el resto de las entradas. Valga con señalar algunas como «mercader honrrado»; «mercader que va a otras tierras»; «mercader quebrado, perdido»; «mercader destruido»; «mercader de arroz» y «mercader de arroz rico»; «mercader que no gana»; «mercader rico»; «mercader honrrado que va a Paquin»; «mercader corredor» o «mercader que anda bendiendo como buhonero». A las que también podrían sumarse las cuatro maneras de decir «mercado», otras tres para «mercadería» y para «mercancia del rey», por ejemplo. En el caso de «negocio» también aparece asociado en algunas entradas a «cosa», siendo así que encontramos cuatro maneras en las que se señala «negoçio cossa», «negoçio cosa grande», «negoçio cosa cossa» y «negoçio cosa». Pero también otras formas como «negoçio firme bien firme»; «negoçio del reyno»; «negoçio y numeral de ellos»; «negoçio de grande pretensión», «negoçio ut infra» o «negoçio comun de todos».

Muy interesante resultan, asimismo, las entradas referidas a «dinero», que, curiosamente y a diferencia de las anteriores, solo aparece en una ocasión sin ningún otro acompañamiento. En cambio, son muy enriquecedores los distintos matices empleados por las lenguas sónicas, obligando a los traductores españoles a emplear construcciones como «dinero hacienda»; «dinero de ganancia o logro»; «dinero que tiene ganancia»; «dinero de coheços»; «dinero del prinçipal»; «dinero del trabajo»; «dinero neçesario para algo»; «dinero de contado»; «dinero de comunidad»; «dinero que la muger gana por sy»; «dinero para el terçero de ambos», «dinero sobre prenda» o «dinero de la limosna». Pero, además, se incluyen expresiones que van más allá de la propia definición, alcanzando un nivel mucho más complejo de sustanciación. Son casos como los de «dinero obscureçe la prudença» o «dinero lleba el coraçon contra sy».

Para terminar con las voces de carácter económico más repetidas en el *DHS*, veremos las formas en las que aparecen «cobrar» y «salario». En ambas se concretan mucho también ciertos matices, de manera que se expresan algunos como «cobrar reçiviendo algo»; «cobrar tributo violentamente»; «cobrar importunamente»; «cobrar el salario el mandarín»; «cobrar la renta»; «cobrar el tributo real» y «cobrar el alquiler reçivirlo». Mientras que para salario se consiguen esos matices con construcciones como «salario qual raçonar»; cuatro y cinco entradas distintas para «salario del rey» y «salario del mandarín», respectivamente; «salario de los soldados», «salario, asalariado del rey» o «salario de los que sirven».

No obstante, las anteriores no son las únicas de carácter económico que se repiten bastante, pues otras voces también ocupan un espacio muy importante en esta herramienta lingüística que analizamos. Algunas de ellas son, en

número descendente de repeticiones desde quince hasta un mínimo de siete: «comprar»; «pesar»; «plata»; «barato»; «fiar»; «precio»; «contratar»; «ganar»; «oro»; «trocar», «traspasar la deuda» o «vender». En estos casos, igualmente, la riqueza semántica de los idiomas chinos vuelve a destacar, al ser necesario incluir entradas al diccionario como las siguientes: «barato, darlo en juego»; «contratar, bender y comprar»; «fiar y cobrar con dificultad»; «ganar con su trabajo para vivir»; «oro que vale más que la plata ocho veces»; «pesar la plata el platero»; «pesar con romana grande la misma romana»; «plata en panes batida»; «precio subido»; «traspasar la deuda a otro que la cobre», «trocar plata por chapas» o «vender a el precio como anda». En este último caso, el de «vender», resultan curiosas algunas de sus variantes de traducción, existiendo formas distintas según el producto que se vendiera, como por ejemplo «vender bino» o «vender arroz», a la par que se incluían matices como «vender a el precio sin quitar nada», «vender por junto, bueno con malo, chico con grande etc.», «vender a la postura, al justo» o «vender al precio justo».

Por otro lado, podrían elaborarse distintas relaciones con las voces que se corresponden con aspectos concretos de lo económico o lo mercantil, según fuera el interés particular de cualquiera que se acerque al *DHS* y a otros documentos similares. Un ejercicio que nosotros haremos aquí, a modo de ejemplo, con los medios, utensilios, instrumentos y unidades de medida utilizados habitualmente en las transacciones comerciales, con lo que demostraremos, una vez más, la riqueza y utilidad de este vocabulario para el momento y el lugar en el que fue elaborado. Así, podemos enlistar términos y expresiones como «balanzas de peso»; «barreta de plata»; «bolsa para dinero»; «caja para guardar su romana o peso»; «cañas pequeñas para contar»; «carta de venta»; «carta de pago»; dos traducciones de «cesto para arroz» y otras dos para «codo de medir»; «escrito fijado para que vayan a comprar»; dos maneras distintas en idioma sínico para «escritura de venta»; «escritura de partija de hacienda»; «escritura sellada»; «escritura de fianza»; «fiel de la balanza»; «fiel ejecutor de los pesos»; tres formas de «mástil de la romana»; «medida»; «medida de diez palmos»; dos para «medida de una pulgada»; «medida pequeña»; «medida de 10 gantas»; «mojón termino»; «mojón de piedra»; «moneda»; «moneda oro»; «oro»; «oro mas»; «oro subido»; «oro de todas muestras de todos quilates»; «oro en papel»; «oro que vale mas que plata ocho veces»; «papel con oro panes de oro en papel»; dos entradas para «pesa de la romana»; tres para «pesa de la balanza»; «peso de balanzas»; «peso»; «pico un pico que son 9 arrobas»; «pico un pico de peso»; «plata»; «plata baja»; «plata fina»; «plata mezclada»; «plata en panes batida»; «quenta, hacer quenta»; cinco traducciones distintas para

«quilates»; «rasero para medir del caban»; «rasero para medir»; «rayas de la romana»; «raya de la tarja de cuenta»; «real en dinero»; «regla para medir»; cuatro maneras de «romana», además de «romana grande» y «romana brazo de romana»; «señal, dar señal», «señal que se da» y «señal para la compra».

Cabe destacar que, en este tipo de enlistados, algunos de los vocablos incluidos serían ya incorporaciones al castellano de términos tagalos. Es el caso, por citar solo un ejemplo, de «tambobo», proveniente de *tambúbong*, un tipo de recipiente de madera para medir y guardar el arroz o para designar un granero.⁴² También resulta interesante resaltar que mientras se utilizaban todos esos términos y utensilios en las transacciones comerciales cotidianas, eran necesarias expresiones con las que comunicarse a la hora de comprar y vender, como «¿quanto vale?», que se traduce hasta de tres formas distintas, también «¿quanto añade encima?», «¿quanto mucho o poco? ¿quanto pesa?», que también aparecen en el *DHS*.

Sea como fuere, se evidencia la riqueza de este diccionario a la hora de entender no solo los términos relacionados con cualquier práctica económica y de comercio, sino también los que teniendo ese carácter se les unen aspectos sociológicos y culturales. Por ello no hemos querido dejar de mencionar algunas entradas, bien por su mayor concreción en la práctica del comercio, bien por su belleza o por sus fuertes cargas culturales y antropológicas. Algunas de ellas son «acrecentar en la compra y disminuir en la venta»; «ahorrar del gasto cual moderado gastar»; «añadir sobre lo que se trueca»; «no salir comprador de la mercadería, no parecer el autor, como del hurto»; «tramposo que no paga principal ni costas»; «perder la amistad por no corresponder con la deuda»; «perder lo que tiene poco a poco, deshacerse como la sal en el agua»; «buscar la vida esto es hacienda»; «caracol pequeño que sirve de moneda»; «orozuz, tienes mosca o dinero»; «consumir la hacienda con mujeres»; «mujer mala que chupa la hacienda»; «bajo natural y moralmente de pocos quilates ut plata»; «entregar la hacienda del champan»; «esconder la hacienda y no pagar derechos»; «escribir en el libro de memoria, verbigracia de recibo y gasto»; «engañar niños, o mujeres para vendellos»; «hijo de mandarín que no paga tributo»; «tomar el mandarín la hacienda y después concertarla»; «mediano en la hacienda y en las costumbres»; «mezquino, garrapata de carabao», «esclavo porque no puede pagar, en prenda» o «arrebatat la hacienda trabajandola como un tigre».

⁴² Quilis, Casado-Fresnillo y Quilis-Sanz (1997).

8. CONCLUSIONES

Ya era conocida la enorme importancia cultural que para el mundo tuvo el establecimiento de un contacto directo y permanente entre Occidente y Extremo Oriente a partir del siglo XVI con la llegada de portugueses y españoles al Mar de China. Lógicamente, en esa recién creada vecindad, jugaron un papel fundamental las posibilidades de entendimiento entre los distintos actores de diferentes naciones, adelantándose de forma acelerada el aprendizaje de los idiomas de los otros por parte de los vasallos de cada una de las naciones implicadas en esas primeras aproximaciones.

En ese aprendizaje adquirieron un papel protagonista los frailes de las órdenes religiosas que consiguieron asentarse en las nuevas posesiones ibéricas de Asia, así como en sus tímidas incursiones en el interior de naciones como China y Japón, entre otras. De la misma forma, historiográficamente, se ha venido aseverando tradicionalmente que esa enorme labor de aprender y codificar las distintas lenguas para el aprendizaje, e incluso para su posterior enseñanza a otros religiosos, fue primera y especialmente para labores misioneras y de evangelización de la población autóctona. Aunque esa labor de carácter religiosa sea considerada por muchos autores la que marca y justifica esencialmente el esfuerzo de los frailes por aprender los idiomas y elaborar las herramientas lingüísticas necesarias que lo facilitaran, los religiosos también actuaron con esas destrezas adquiridas como operadores del Estado, bien como embajadores, informantes, espías o, incluso, como agentes facilitadores de la aculturación «del otro». Esos instrumentos lingüísticos fueron básicamente vocabularios, gramáticas, diccionarios y artes, entre otros, de los cuales existe y se conserva una cantidad representativa y suficiente, al menos hasta ahora, para la investigación y el estudio del fenómeno. Entre ellos, el *Dictionario Hispanico Sinicum*, recientemente descubierto y puesto en valor como uno de los más antiguos que se redactó y el que más entradas contiene, sirve como modelo de estudio a la par que se avanza en su propio conocimiento.

Ahora bien, siendo cierto que la mayor parte de los autores también ha identificado en los frailes destacados en la zona prácticas facilitadoras de las actividades económicas de autoridades, productores, comerciantes y de sus propias órdenes religiosas, este aspecto ha solido ser considerado un añadido. En cambio, trabajos como este ayudan a entender que su labor no solo incluía el desarrollo económico como algo marginal, sino como parte esencial. Así lo demuestra la cantidad de términos y de expresiones destinadas a entenderse en las distintas prácticas relacionadas con los modos de producción y mercantiles

incluidas en vocabularios como el que hemos utilizado como modelo. De hecho, en algunos casos como este, se podría adelantar que lo económico prima sobre lo religioso, evidenciando lo que realmente se estaba experimentando en las calles de poblaciones principales de ese contacto mercantil hispano-sínico como Manila. En la anterior afirmación abundaría el hecho de que, a la inversa, en los instrumentos de aprendizaje del idioma castellano elaborados por los vasallos del Celeste Imperio en aquellos primeros años –la otra parte actuante en la comunicación– prácticamente solo aparecen palabras y expresiones destinadas al intercambio mercantil y una comunicación básica de carácter cotidiano.

Y si lo económico es sustancial e incluso, creemos, prioritario en aquellos primeros años de relación entre ambas culturas, debe destacarse que en ello juega un papel fundamental todo lo vinculado al comercio marítimo, protagonista de toda actividad económica vinculada a las relaciones entre españoles y chinos en distintos territorios englobados en las costas del Mar de China. Tanto es así que, por añadidura, se hizo necesario incluir una importante cantidad de vocablos, acepciones y expresiones asociadas al mundo del mar y de la náutica, de manera que se facilitara toda práctica económica que, a través de la navegación, permitiera el desarrollo de los intercambios comerciales, la conexión y mejor distribución de los distintos artículos de cada región en un nuevo mundo globalizado, el crecimiento productivo y, en definitiva, el enriquecimiento de los dos imperios, el español y el chino, que habían conseguido ponerse en contacto directo.

BIBLIOGRAFÍA

- ALBARRÁN GONZÁLEZ, Benigno (1992): «Producción filológica española en Filipinas (1656-1898)», *Estudios humanísticos. Filología*, 14, 193-202.
- BARRETO, Luís Filipe (ed.) (2002): «Dicionário português-chinês», *Bulletin of Portuguese/Japanese Studies*, 5, 117-126.
- BÉGUELIN-ARGIMÓN, Victoria (2019): «The image of the Interpreter in the First Sino-Spanish Contacts (16th Century)», *Sinología Hispánica, China Studies Review*, 8 (1), 21-38.
- BOSSONG, Georg (2013): «Misioneros en China. Francisco Varo (1627-1687), autor de la primera gramática mandarín en su contexto lingüístico e histórico-cultural», *Boletín Hispánico Helvético*, 21, 131-152.
- BUENO GARCÍA, Antonio (2018): «Traducción y evangelización en la misión dominicana de Asia Oriental en los siglos XVI y XVII», en Antonio Bueno García (dir.), *Los dominicos españoles e iberoamericanos y la traducción: labor educativa, lexicográfica y misionera*. Granada: Comares, 921-955.
- BUSQUETS ALEMANY, Anna (2017a): «Huellas de Japón en las crónicas misioneras del siglo XVII: la historia de Marcelo de Ribadeneira», *Mirai. Estudios japoneses*, 1, 169-180.

- BUSQUETS ALEMANY, Anna (2017b): «Lengua y escritura chinas en el siglo XVII: Las aportaciones del dominico Fernández de Navarrete», *Cauriensia*, XII, 261-286.
- CAÑO ORTIGOSA, José Luis y Lee, Yuchung (2018): «Comercio y cargazón en el Galeón de Manila: el Santo Cristo», *Boletín Americanista*, 76, 115-133.
- CHANG, Luisa Shu-Ying (2022): «El aprendizaje del español por parte de los sangleyes según un manuscrito de la Herzog August Bibliothek», *Boletín de la Real Academia Española*, 102 (325), 105-144.
- CHEN, Matthew Y. (2003): «Unsung Trailblazers of China-West Cultural Encounter», *Exchange*, 8, 4-12.
- CHEN, Tsung-jen; Lee, Fabio Yuchung y Chen, Chiao-in (2018): «A Brief Account of Arte de la Lengua Chio Chiu», en Fabio Yu Chung Lee, Tsung-jen Chen, José Luis Caño Ortigosa y Regalado Trota José, *Arte de la lengua Chio Chiu. Hokkien Spanish Historical Document Series I*. Hsinchu: National Tsing Hua University Press.
- COBLIN, W. South (2006): *Francisco Varo's glossary of the Mandarin language*, vol. 1, *An English and Chinese annotation of the Vocabulario de la lengua mandarina*. Nettetal: Steyler Verlag.
- CUNILL, Caroline y Glave Testino, Luis Miguel (2019): *Las lenguas indígenas en los tribunales de América Latina: intérpretes, mediación y justicia (siglos XVI-XXI)*. Bogotá: ICANH.
- EGIDO, Aurora (2019): «Circunvalando el español», *Boletín de información lingüística de la Real Academia Española* [BILRAE, 12 de junio de 2019]. Disponible en: <http://revistas.rae.es/bilrae/article/view/288/270>. [Consultado: 12 de abril de 2023].
- FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Rebeca (2014): «Traducción de términos religiosos en los vocabularios filipinos (1565-1800)», en Otto Zwartjes, Klaus Zimmermann y Martina Schrader-Kniffki (eds.), *Missionary Linguistics V: Translation theories and practices*. Ámsterdam: John Benjamins Publishing Company, 273-294.
- FOLCH, Dolors (2006): «Piratas y flotas de China según los testimonios castellanos del siglo XVI», en Pedro Sanginés Aguilar (ed.), *Investigación sobre Asia Pacífico en España*. Granada: Universidad de Granada, 267-286.
- GARCÍA-MEDALL VILLANUEVA, Joaquín, (2007): «La traducción codificada: las artes y vocabularios hispano-filipinos (1610-1910)», *Hermēneus. Revista de Traducción e Interpretación*, 9, 1-21.
- GARCÍA-MEDALL VILLANUEVA, Joaquín (2009): *Vocabularios hispano-asiáticos: traducción y contacto intelectual*. Soria: Diputación Provincial.
- GIL, Juan (2011): *Los chinos en Manila (siglos XVI y XVII)*. Lisboa: Centro Científico y Cultural de Macao.
- GIL, Juan (2019): «El *Dictionarium Hispano-Sinicum* de la Universidad de Santo Tomás (Manila)». Fundación Ramón Menéndez Pidal [en línea]. Disponible en: <https://fundacionramonmenendezpidal.org/2019/12/10/el-dictionarium-hispano-sinicum-de-la-universidad-de-santo-tomas-manila-por-juan-gil/>. [Consultado: 12 de abril de 2023].
- GIRARD, Pascale (2012): «Estos nominativos no son concertados. Los religiosos y la lengua china: miradas cruzadas de dos misioneros en China, Matteo Ricci y Pedro de la Piñuela (siglos XVI-XVII)», *Relaciones: Estudios de historia y sociedad*, 33 (131), 43-76.
- HÉRNANDEZ DE LEÓN-PORTILLA, Ascensión (2010): «Nahuatlahto: vida e historia de un nahuatlismo», *Estudios de cultura náhuatl*, 41, 193-215.

- HERNÁNDEZ, Esther (2018): *Lexicografía hispano-amerindia 1550-1800. Catálogo descriptivo de los vocabularios del español y las lenguas indígenas americanas*. Madrid: Iberoamericana Vervuert.
- HUO YUANJIE (SIN FECHA): *RECOPILACIÓN DE CRÓNICAS HISTÓRICAS DE LAS DINASTÍAS TAN, Song, Yuan y Qing*, tomo VI, 1-100. Beijing.
- JACINTO GARCÍA, Eduardo José (2004): «Historia de la lexicografía bilingüe español-japonés: un lazo entre Oriente y Occidente», en *Japón y el mundo hispánico: enlaces culturales, literarios y lingüísticos. Actas del Coloquio Internacional de la Asociación Europea de Profesores de Español*. Nagoya: Asociación Europea de Profesores de Español, 79-91.
- KLÖTER, Henning (2009): «The Language of the Sangleys», *Sinica Leidensia*, 98, I-XXII.
- KLÖTER, Henning (2011): *The Language of the Sangleys: A Chinese vernacular in missionary sources of the seventeenth century*. Leiden: Brill.
- KÖNIG, Daniel G. (2015): *Arabic-Islamic Views of the Latin West. Tracing the Emergence of Medieval Western Europe*. Oxford: Oxford University Press, 189-230.
- LEE, Fabio Yuchung; Chen, Tsung-jen; Caño Ortigosa, José Luis; Shih, Wen-cheng; Trota José, Regalado (eds.) (2020): *Hokkien Spanish Historical Document Series II: Philippine Chinese Manuscripts in The Herzog August Library*. Hsin-chu: National Museum of Taiwan History/National Tsing Hua University Press.
- LI-MEI, Liu (2020): «A Study on the Manila-Minnan Manuscript Dictionario Hispanico Sinicum and the Writings of Spanish Missionary Juan Cobo», *Chinese Studies 漢學研究* 38 (2), 215-223.
- LONGFEI, Xi (2000): *Zhongguo zaochuan shi [中國造船史] Historia de la construcción naval de China*. Beijing: Hubei Jiaoyu Chubanshe.
- MARTÍNEZ ESQUIVEL, Ricardo (2018): «Misión Sangley. La cristianización entre los chinos de Filipinas en el cambio del siglo XVI a XVII», *Estudios de Asia y África*, 53 (1), 35-64.
- MATEOS, Fernando S. J. (1988): «Apuntes para la historia de la lexicografía chino-española», en *Actas I Congreso Internacional de Historia de la lengua española*. Madrid: Arco Libros, 927-945.
- NEEDHAM, Joseph (1971): *Science and Civilization in China, Volume 4, Physics and Physical Technology, Part III, Civil Engineering and Nautics*. Cambridge: Cambridge University Press.
- OLLÉ, Manel (2006): «La formación del paríen de Manila: la construcción de un equilibrio inestable», en Pedro Sanginés Aguilar (ed.), *Investigación sobre Asia Pacífico en España*, Granada, Universidad de Granada, 27-30.
- QUILIS, Antonio, Casado-Fresnillo, Celia y Quilis-Sanz, María José (1997): «Los filipinismos y otras palabras de Filipinas contenidas en el Diccionario de la Academia», *Boletín de la Real Academia Española*, 77 (270), 7-55.
- RAINI, Emanuele (2010): *Sistemi di romanizzazione del cinese mandarino nei secoli XVI-XVIII*. Tesis Doctoral inédita. Roma: Universidad de Roma «La Sapienza».
- ROVIRA-ESTEVA, Sara (2015): «Chinese linguistics in Spain: historical and institutional overview», en Rint Sybesma (ed.), *Encyclopedia of Chinese Language and Linguistics*. Liden: Brill Online, 519-526.
- TROTA JOSÉ, Regalado (1993): *Impreso: Philippine Imprints, 1593-1811*. Makati: Santiago y Ayala Foundation, 21-25.

- TRUJILLO-GONZÁLEZ, Verónica Cristina (2010-2011): «Las lenguas de Extremo Oriente y el español. Los diccionarios y gramáticas como primeros instrumentos para la comunicación en Filipinas y China», *Philologia canariensis*, 16-17, 283-304.
- VAN DER LOON, Piet (1966): «The Manila incunabula and early Hokkien studies (part 1)», *Asia Major*, 12, 1-43.
- VAN DER LOON, Piet (1967): «The Manila incunabula and early Hokkien studies (part 2)», *Asia Major*, 13, 95-186.
- XUE-MEI, Zhao (2006): *Diccionario de términos económicos y comerciales español-chino y chino-español*. Pekín: Dushu.
- ZHAN, Gxushan (2009): «Estudios sobre la etimología de ‘Fúlín», *歷史研究 Lisbi Yanjiu*, 5, 143-151.
- Zhangxie (1985): *東西洋考 Dong xi yang kao*. Beijing: Zhong Hua Shu Ju.
- ZHOU, Meng (2020): *Cuando el mar se encuentra con la tierra: cultura marítima y comercio exterior de Zhangzhou (1567-1644)*. Tesis Doctoral Inédita. Granada: Universidad de Granada.
- ZWARTJES, Otto (2014): «El *Vocabulario de la letra china* de Francisco Díaz (ca. 1643) y la lexicografía hispano-asiática», *Boletín Hispánico Helvético*, 23.
- ZWARTJES, Otto, Arzápalo Marín, Ramón y Smith-Stark, Thomas C. (eds.) (2009): *Lingüística Misionera IV*. Amsterdam/Philadelphia: John Benjamins.

LA DIVISIÓN DE TORDESILLAS: UN LEJANO RECUERDO EN LOS MAPAS DEL PACÍFICO SEPTENTRIONAL DEL SIGLO XVIII

Guadalupe Pinzón Ríos
Instituto de Investigaciones Históricas
Universidad Nacional Autónoma de México

1. INTRODUCCIÓN

A lo largo del siglo XVIII los navegantes ingleses incrementaron su presencia en el Mar del Sur. Sus intenciones fueron diversas, pero una de ellas se relacionó con sus intentos por justificar sus viajes a partir de asegurar una posición territorial que legitimara su presencia permanente en ese espacio marítimo y, con ello, conectar sus redes atlánticas con las del océano Índico. Sus avances y proyectos en realidad habían iniciado desde la segunda parte del siglo XVII, como se ve en los diversos diarios de navegación y mapas que se elaboraron y publicaron sobre el Pacífico. Y en ellos se hacían las propuestas de conexión, pero también se criticaba a los españoles y a sus envidiosas posturas, que los llevaban a incursionar de forma ilícita y a ser considerados piratas.¹

¿En qué basaban los españoles esa exclusividad que alegaban tener sobre el Pacífico? Para responder a ello debemos remitirnos a los tratados de Paz

¹ Una buena síntesis sobre las incursiones inglesas puede verse en los trabajos de Gerhard (2003) y Spate (1983).

que se habían establecido con otras coronas europeas. Así, los tratados de Tordesillas (1494), Westfalia (1648) y Utrecht (1713) evidencian las reestructuraciones políticas y comerciales de las redes marítimas europeas y de los territorios de ultramar, pero el hecho de que España fuera la única Corona con posesiones en las costas americanas de cara al Mar del Sur le había permitido reclamar exclusividad en las navegaciones a lo largo de ellas y de las transpacíficas.² No obstante, a lo largo del siglo XVIII, los ingleses continuaron incrementando su presencia en ese océano e, incluso, los conflictos con España sirvieron de pretexto para insistir en sus intentos por conseguir algún asentamiento territorial, como por ejemplo se dejó ver en los objetivos de la expedición de George Anson de 1742.³ Y aunque ese intento fracasó, posteriormente las expediciones de James Cook lograron posicionar a los ingleses en algunas islas y, a partir de ello, incrementaron sus redes en el Pacífico.⁴ En ese contexto, la exclusividad alegada por España fue perdiendo fuerza paulatinamente en los discursos y proyectos marítimos relacionados con ese océano.

La importancia de delimitar el espacio marítimo ante estas nuevas confrontaciones lleva a que el objetivo de este texto sea revisar cómo a lo largo del siglo XVIII, a partir del análisis de los mapas, se construyeron nuevos discursos de exclusividad y derechos sobre el Pacífico Septentrional. Para ello se retomará la propuesta de Antonio Sánchez Martínez, quien explica que las pugnas político-geográficas (entre ellas, las de España y Portugal) se prolongaron durante trescientos años y son más conocidas desde la historia diplomática que desde la historia e influencia de sus mapas. Esto debe reconsiderarse, puesto que el poder de los mapas no se basaba en su exactitud científica sino en su capacidad para generar, desarrollar y resolver cuestiones diplomáticas, políticas e incluso económicas, por lo que algunas de esas querellas tuvieron que ser negociadas a partir de cartografía oficial o jurídica.⁵

Por su parte, Mariselle Meléndez explica que los mapas son herramientas que permiten analizar cómo los lugares fueron construidos a partir de discursos retóricos con los que se intentó persuadir, convencer y en ocasiones hasta imponer aspectos culturales, políticos o religiosos.⁶ A partir de estas perspectivas se pretende revisar cómo tras el viaje de Magallanes la proyección oficial de exclu-

² Lo anterior recuperando las propuestas del holandés Hugo Grotius de que el mar no podía ser poseído, lo cual posteriormente derivó en otras discusiones como la del inglés John Seiden, quien afirmaba que se podía reclamar el mar adyacentes a los territorios. Véase Buschmann (2014: 55-56).

³ Williams (2002).

⁴ Una síntesis de las expediciones de Cook puede verse en Price (1956).

⁵ Sánchez (2012: 92 y 118); (2009: 2).

⁶ Meléndez (2009: 174-175).

sividad hispana sobre el Mar del Sur, si bien tuvo cierta continuidad en tratados internacionales, desde el siglo XVIII fue perdiendo relevancia y desapareciendo de los discursos oficiales. La cuestión del Tratado de Tordesillas y del antimeridiano paulatinamente se fue dejando de lado, siendo sustituido por discursos de ocupación territorial con los que se intentaba legitimar derechos sobre espacios marítimos por los que interesaba transitar a los enemigos de España.

El Pacífico septentrional quedó inmerso en esas proyecciones y, aunque las autoridades hispanas también promovieron proyectos de ocupaciones costeras, el discurso ligado a Tordesillas fue poco considerado y más bien se le recuperaba en otros espacios y momentos, como se vio cuando en 1750 y posteriormente en 1776 se revisaron los límites sudamericanos entre España y Portugal, que también obligaron a hacer referencia al antimeridiano y a los asentamientos ibéricos en Asia.⁷ No obstante, en el caso americano sería hasta la negociación de límites con los ingleses en la década de 1790 cuando se llegó a hacer referencia al «derecho papal» que remitía a anteriores Tratados de Paz,⁸ pero ese discurso ya poco se adecuaba a las realidades e interacciones de la zona. La exclusividad hispana sobre el Mar del Sur fue sustituida por los nuevos discursos sobre tomas de posesión territorial que sobre todo fueron promovidos por los ingleses para legitimar su presencia y navegaciones por el Pacífico, pero también por los españoles que extendieron sus fronteras septentrionales. Estas proyecciones y enfrentamientos fueron plasmados en la cartografía del siglo XVIII y por ello vale la pena revisar algunos ejemplos de mapas con los que españoles e ingleses crearon sus nuevos discursos de ocupación y uso sobre el Pacífico septentrional.

2. DEL ANTIMERIDIANO A LA EXCLUSIVIDAD DE LAS NAVEGACIONES TRANSPACÍFICAS HISPANAS

Varios estudios han abordado cómo tras el viaje de Magallanes volvió a ponerse en la mesa de discusión el tema del meridiano de Tordesillas y de su continuación hacia el otro lado del mundo, que en realidad obligaba a considerar la cuestión de la soberanía sobre las islas de la Especiería. Los posteriores viajes que desde Nueva España se organizaron también hicieron necesario negociar los alcances de las redes ibéricas. Y cuando tras el tratado de Zaragoza de 1529 España renunció a las Molucas, los proyectos hispanos en la zona se reposi-

⁷ Díaz-Trechuelo (1994).

⁸ Bernabéu (1995: 1701-1714).

cionaron hacia el archipiélago de San Lázaro, explorado por la expedición de Rui López de Villalobos, quien además rebautizó las islas de Samar y Leyte como «Felipina» (pensando que era una sola) y cuyo nombre posteriormente se expandió al archipiélago.⁹ Si bien durante la siguiente expedición, la de Legazpi y Urdaneta, el fraile marino argumentó que Filipinas estaba del lado portugués, las órdenes entregadas a Legazpi indicaron su ocupación. Tras el tornaviaje, y de los siguientes envíos de socorro, comenzó a establecerse el nuevo asentamiento hispano en las islas del Poniente, así como las rutas regulares que las conectaron con Nueva España.¹⁰ De esta forma, aunque el tema de los límites en Asia continuó vigente en las discusiones y registros cartográficos de la época, las navegaciones transpacíficas sí quedaron de forma exclusiva para los navegantes hispanos y se practicaron de forma regular a través de los Galeones de Manila.

Los enemigos de las coronas ibéricas solo aceptaron parcialmente los límites hispanoportugueses, pues incursionaron en ellos generalmente en contextos de guerra e incluso registrando sus avances en mapas con los que se intentaba justificar y legitimar dicha presencia. Por ello, luego del viaje de Francis Drake por las costas del Pacífico (1578), comenzó a incluirse en algunos mapas la «Nueva Albión» en el noroeste americano, como una zona de la que ese navegante tomó posesión.¹¹ Posteriormente, del viaje de Thomas Cavendish (1587), la captura que hizo del galeón Nuestra Señora de Santa Ana se celebró como una hazaña que debía repetirse.¹² En el caso de los holandeses, durante la Guerra de los Treinta Años (1618-1648) se dieron a la tarea de atacar y capturar bases portuguesas e hispanas en el Atlántico, en el Índico y en el Pacífico y, específicamente, sobre las costas novohispanas, como ocurrió en las expediciones de Oliver van Noort (1598), Joris van Speilbergen (1614), Jaques l'Hermite (1623) y Hugo Schapenham (1623).¹³

De dichas travesías la cartografía dio cuenta, en especial, en la neerlandesa, porque los trabajos tipográficos de los Países Bajos se habían consolidado desde el siglo XVI, y pronto Amberes y posteriormente Ámsterdam se convirtieron en lugares donde se publicaron diversos materiales cartográficos, incluyendo

⁹ Lourenço (2010: 387-422).

¹⁰ En principio, se enviaron navíos de socorro desde Nueva España, pero posteriormente, en la década de 1570, se fabricaron y enviaron embarcaciones a Nueva España desde las islas; a partir de 1590 se les implementaron nuevas reglamentaciones. Posteriormente, de forma paulatina, se regularizaron esos viajes que derivaron en los Galeones de Manila, como han explicado Alonso (2009: 264-279) y Yuste (2012: 199-222).

¹¹ Un estudio detallado sobre este tema puede verse en Bernabéu y García (2011: 671-702).

¹² Sobre la presencia de Drake y Cavendish por las costas novohispanas, véase Ita (2001: 129-137).

¹³ Jarmy (1988: 458-476); Ruiz (2019: 9-34).

las incursiones inglesas y neerlandesas por el Pacífico.¹⁴ Por ejemplo, en el mapa «*Maris Pacifici quod uulgo Mar del zur...* (1600)» (figura 1), realizado en Ámsterdam por Gabriel Tatoon y grabado por Edwart Wright, se incluye una síntesis de diversos avances europeos en dicho océano. Entre ellos, están los registros ejecutados por las expediciones de Mendaña (1568 y 1595), por lo que señalaron las islas Salomón, las costas de Nueva Guinea y las embarcaciones de bandera hispana. Así, también se enmarcan los límites de las navegaciones practicadas desde Nueva España que, además de incluir las costas del virreinato, señalaron el embocadero de Espíritu Santo (que era el punto de ingreso hacia Filipinas, con la fecha de 1565, año del tornaviaje de Urdaneta), Japón (como punto donde las naves viraban hacia el este) y el Cabo Mendocino, que era la referencia geográfica reconocida por los Galeones de Manila (que apenas comenzaban a regularizarse) cuando alcanzaban las costas americanas.

Figura 1. *Gabriel Tatoon y Edwart Wright, «Maris Pacifici quod uulgo Mar del zur...», Amsterdam, 1600.*



Fuente: John Carter Brown Library Map Collection, Call Number: Cabinet Jf600 /1.

¹⁴ Sobre el desarrollo tipográfico y cartográfico neerlandés véase Nave (2009: 91-122), así como Rivera y Martín-Merás (1992: 109).

A la par de esas informaciones sobre las navegaciones hispanas, el mencionado mapa incluyó también el señalamiento de que «De este Cobo Mendocino hasta el Estrecho de Anian está por descubrir», además que en la misma zona aparece ubicada la «Nova Albión» donde «estuvo Francis Drake». ¹⁵ Como han explicado Salvador Bernabéu y José María García Redondo, las noticias sobre el viaje de Drake y su aparente fundación en el septentrión americano pronto se extendió por las cortes europeas y se le incluyó en diversos mapas que tuvieron fines propagandísticos. ¹⁶ En este sentido, los neerlandeses, en el marco de sus enfrentamientos con España y Portugal, se dieron a la tarea de sintetizar informaciones de las posesiones ibéricas de ultramar, pero señalando también avances y tomas de posesión legitimadoras de sus enemigos, así como espacios sin jurisdicción que podrían ser explorados y ocupados. Los límites negociados por las monarquías ibéricas, por tanto, parecen ser considerados, pues se reconocen los avances hispanos en el Pacífico, pero su exclusividad fácilmente podía ser impugnada al contar con un asentamiento en dicho océano, acción en la que se había dado un primer paso con el señalamiento de la existencia de la Nueva Albión.

Sin embargo, en los posteriores tratados de paz se frenaron un poco esos avances y se retomó el «pacto» de que las conexiones transpacíficas eran exclusividad de los navegantes hispanos. Así puede verse cuando se firmó la Paz de Münster (1648), pues España tuvo que reconocer las posesiones neerlandesas de Ceilán, Taiwán, Las Molucas, Malaca, Angola y Guinea, así como las de Brasil y el Caribe, a cambio de quedarles prohibido a los holandeses el comercio en los territorios de ultramar hispanos. Además, España se comprometió a no intentar expandir su comercio en Asia, lo cual dio cierta exclusividad a los neerlandeses en las Molucas. ¹⁷ Si bien esto no remite a una línea divisoria a partir de un meridiano, era evidente que los holandeses podrían comerciar en Asia y el Caribe por contar con nodos articuladores usados por las Compañías holandesas de las Indias Orientales (VOC) e Indias Occidentales (VIC), pero, al no tener posesiones en el Pacífico americano, la zona volvía a quedar con cierta exclusividad para las navegaciones hispanas.

Esta situación fue considerada por los ingleses. Entre 1669 y 1671, Henry Morgan y sus huestes caribeñas (principalmente jamaicanas) capturaron Portobelo y Panamá, desde donde llevaron a cabo diversas incursiones a las costas centroamericanas y peruanas obteniendo varios botines. Aunque tras la Paz de Madrid (1670) se ordenó la devolución de esas plazas, el interés de los ingleses caribeños por continuar con sus incursiones se manifestó en 1680 con una nueva ola de expediciones que paulatinamente diversificaron sus objetivos. Entre ellos

¹⁵ Suárez (2004: 67-71).

¹⁶ Bernabéu y García (2011: 466-469).

¹⁷ Israel (1997: 304-305).

se consideró la posibilidad de capturar y posicionarse en algún punto del Pacífico americano que legitimara su presencia en esas aguas, lo cual comenzaron a practicar –de manera simbólica– sobre los mapas. Una zona considerada para dicho fin fue Centroamérica, por haberse establecido desde Jamaica contactos y negociaciones con los naturales «miskitos» y desde ahí algunas incursiones avanzaron hacia el Pacífico.¹⁸ Un ejemplo de esos intentos de apropiación se aprecia en el mapa del Golfo Dulce incluido en el atlas de William Hack (c. 1698), rebautizado por el capitán inglés Bartholomew Sharp como «King Charles Harbour», luego de que durante su expedición se hizo escala en el lugar para obtener refrescos y hacer aguada (figura 2).¹⁹ En el mismo mapa, tras ubicar geográficamente la zona y usar en sus mediciones millas inglesas, se describió dicha interacción: «At 1680 Captain Barht Sharp named this harbour so by reason he erected tents on shore & those Indians came down & on board & trade with the English & here he allso coreu'd his ship & took in provisions Wood & water &».²⁰

Figura 2. William Hack, *An accurate description of all the harbours rivers ports islands sands rocks and dangers between the mouth of California and the straits of Lemaire in the south sea of America...* (c. 1698).



Fuente: John Carter Brown Library, Map Collection Codex Z 6 / 3-SIZE.

¹⁸ Pinzón (2018a: 185-209).

¹⁹ Sobre el tema, véase Pinzón (2018b).

²⁰ Hack, c. 1698.

Pronto esos viajes ingleses también comenzaron a proponer el uso de espacios insulares asiáticos que servirían para conectar las navegaciones procedentes de las costas americanas, así como de las del Índico llevadas a cabo por la *East Indian Company*.²¹ Cuenta de ello da William Dampier al describir la posibilidad de que los ingleses usaran y preferentemente posicionaran una base en Mindanao:

[...] Mindanao being conveniently situated between the Spice islands and the Philippines and besides the three islands of Meangis[sic] only about twenty leagues from hence, abound with spice and clove. We were also well fitted for such a settlement, having among our company all manner of artificers, as carpenters, bricklayers, shoemakers, tailors, and the like, as also abundance of tools, arms, cannon, and sufficient ammunition to being with; and notwithstanding the great distance from England, we might easily have had supplies from thence, providing ships set out the latter end of August, proceeding round Cape Horn and so directly across the Pacific for Mindanao, or else coasting along the western shore of America as far as was necessary, and then stretching across to have the advantage of the trade wind. By this way the voyage might be accomplished in six or seven months, which would at least require eight or nine by the Cape of Good Hope.²²

Así pues, establecer una base inglesa en el Pacífico no se proyectaba únicamente en las costas americanas sino también en las asiáticas. De esta forma lo deja ver Luis Ángel del Barrio al explicar cómo los ingleses intentaron establecer una factoría en la isla Puli Condor o Puli Condore, la cual formaba parte del archipiélago Côn-Dao, ubicado al sur del actual Vietnam; dicho intento fracasó porque los navegantes musulmanes de la zona lo impidieron.²³ Sin embargo, lo relevante es apreciar cómo los ingleses, además de incrementar su presencia en el Pacífico, paulatinamente también intentaban extenderse, hacerse permanentes y, sobre todo, justificarse con algún asentamiento. Es decir, para este momento, la exclusividad hispana sobre el Pacífico americano y sobre sus navegaciones transoceánicas era reconocida, aunque únicamente se basaban en sus jurisdicciones territoriales. Y esta perspectiva se extendió al siglo XVIII.

²¹ Dicha compañía, aunque creada desde 1600, comenzó sus tratos mercantiles en las costas chinas, a través de Macao, desde 1635, aunque paulatinamente incrementaron sus negocios de forma cada vez más directa. Véase Puga (2009: 41-51 y 73-91).

²² Tomado de Kerr (1814: 275-276).

²³ Barrio (2015: 107-108).

Durante la Guerra de Sucesión (1701-1713) los ingleses continuaron sus avances por el Pacífico, aunque con mayor reconocimiento de su monarquía. Sus fines igualmente incluyeron el ataque a asentamientos y naves hispanas, así como el interés por ganar algún territorio para establecer bases que les facilitaran el tránsito entre el Mar del Norte y el del Sur. Y tras firmarse la Paz de Utrech (1713), con la que España concedió a Inglaterra el asiento de negros y navíos de permisión que arribaran a Veracruz, Cartagena y Portobelo cada vez que llegaran flotas, este privilegio se llevaría a cabo a través de la Compañía del Mar del Sur (*South Sea Company*). Los intereses de esta compañía no se limitaron al comercio atlántico, sino que pronto los proyectaron también al Pacífico e, incluso, en sus estatutos señalaron sus alcances en ese océano:

[...] the sole trade and traffick into, unto, and from all the kingdoms, lands, countries, territories, islands, cities, towns, ports, havens, creeks, and places of America, on the east side thefore from the river of Aranoca, to the southernmost part of the Terra de Fuego; and on the west side thereof, from the said southernmost part of the said Terra del Fuego, through the South Seas, to the northermost part of America, and into, unto, and from all countries, islands, and places within the same limits, which are reported to belong to the Crown of Spain, or which shall hereafter be found out or discovered within the said limits, not exceeding three hundred leagues from the continent of America.²⁴

Para acompañar dichos planes, la compañía encargó al cartógrafo Herman Moll la elaboración de un mapa que señalara las costas americanas hasta donde se extendería su tráfico y que no entrarían en conflicto con los de la *East Indian Company*; dichos límites se señalaron con una línea paralela a los litorales («The Sea Limit»), que incluyó las islas adyacentes a la costa, desde la California hasta Tierra de Fuego.²⁵ Si bien dichos objetivos no se cumplieron, las intenciones de los ingleses por extender sus tratos en el Pacífico eran cada vez más claros, y los conflictos entre España e Inglaterra continuaron siendo usados para insistir en ello. Lo anterior permite entender por qué entre los planes considerados para la expedición de George Anson, en el marco de la Guerra del Asiento (1739-1748) se incluyó nuevamente la posibilidad de posicionarse en algún territorio americano. Así se señaló:

asentarse en alguna isla del Mar del Sur; conseguir realizar una incursión en el Perú; apoderarse de dos barcos de guerra de la flota de Lima; apoderarse de Pa-

²⁴ Tomado de Williams (1997: 163).

²⁵ Un detallado estudio sobre este mapa y sus intencionalidades puede verse en Souto (2017: 118-142).

namá y de su tesoro; tomar varias poblaciones importantes; apoderarse del barco de Acapulco; e inducir a los peruanos a dejar de obedecer al rey de España.²⁶

Pero al finalizar esta expedición, y tras la captura del galeón Nuestra Señora de Covadonga a las afueras de Filipinas (1743), se reestructuraron los proyectos ingleses sobre el Pacífico. Para ello se incrementaron los reconocimientos por ese océano y de sus espacios insulares, tanto americanos como asiáticos, vinculados a fines de exploración y comercio. Ejemplo de esas travesías fueron los viajes de John Byron (1764-1766), Samuel Wallis y Philip Carteret (1766-1768), aunado a los intentos franceses que también se proyectaron al Pacífico, como se vio con la expedición de Louis Antoine de Bougainville (1766-1769). Especialmente, fueron relevantes las tres expediciones comandadas por James Cook (1768-1777), que, además de sus fines científicos, se dirigieron a posicionar bases en espacios insulares, como pasó en las Sandwich y Tahití, desde donde los ingleses comenzaron a incrementar y diversificar sus redes marítimas.²⁷ Estas nuevas bases dieron a los ingleses la justificación y el derecho anteriormente buscados para transitar por el Pacífico y pronto sus intereses se extendieron al noroeste americano. Aunado a lo anterior, la toma de Manila (1763) por parte de fuerzas inglesas provenientes de Madrás evidenció aún más la vulnerabilidad del Pacífico hispano, así como las crecientes avanzadas de sus enemigos. Ante ello, España también tuvo que reconsiderar la forma de fortalecer su presencia en dicho océano, justificando sus derechos de ocupación y de exclusividad previos, por lo que se tuvo que recurrir a exploraciones, registros y tratados anteriores, que cada vez menos se relacionaban con el Tratado de Tordesillas.

3. POSTURA HISPANA ANTE INCURSIONES EXTRANJERAS EN EL PACIFICO SEPTENTRIONAL

Las discusiones que se dieron en torno al Tratado de Tordesillas durante el siglo XVIII, en realidad, se iniciaron por los nuevos acuerdos de límites que se tuvieron que negociar con Portugal. En 1750 se reconocieron las extralimitaciones territoriales brasileñas, así como las que los castellanos tuvieron en Asia. Según Lourdes Díaz Trechuelo, por primera vez España confesaba que al ocupar las Filipinas había invadido espacio portugués, por lo que se hizo necesario negociar

²⁶ Tomado de Williams (1997: 34).

²⁷ Rivera y Martín Merás (1992: 160-168); Williams (1997: 271-273).

su pertenencia hispánica. La discusión no duró mucho tiempo, ya que los conflictos entre ambas coronas llevaron a que el tratado se descartara y hasta 1776 se renegociara un nuevo tratado de límites sudamericanos, en el que desde España se llegó a sugerir la devolución de los territorios indebidamente ocupados. Pero esto inmediatamente fue corregido, porque también afectaría a los asentamientos hispanos en Asia. Es decir, fue necesario argumentar que no se podía aplicar rigurosamente el Tratado de Tordesillas, por lo que era mejor reconsiderar el tema de las ocupaciones tanto portuguesas en Sudamérica y castellanas en Filipinas, lo cual fue acordado en el Tratado de San Ildefonso de 1777. En él, se acordó que Portugal renunciaba a todo derecho sobre las Filipinas.²⁸

El acuerdo de Tordesillas también fue recuperado en las negociaciones hispano-neerlandesas de los mares asiáticos. Como explican Marina Alfonso y Carlos Martínez Shaw, en la década de 1730 hubo un intento hispano por abrir la ruta marítima por el Cabo de la Buena Esperanza, a la cual los holandeses se opusieron alegando que eso lo tenían prohibido desde Tordesillas y Münster, debido a que el comercio español no podría extenderse ni al oeste ni al sur de las Filipinas. Los holandeses señalaban también que este argumento había sido retomado posteriormente en el Tratado de Paz entre España y las provincias Unidas (1714), en el que los neerlandeses reiteraron que las naves hispanas no podrían transitar por el Cabo de Buena Esperanza. Es decir, las exclusividades planteadas desde Tordesillas y retomadas en tratados posteriores era un argumento que se siguió considerando en el caso de las navegaciones por el Índico. No obstante, en realidad, las naves de ambos reinos habían incumplido sus respectivas exclusividades desde tiempo atrás y no había pretexto para prohibir la ruta propuesta por España. No obstante, no fue hasta 1765, tras la toma de Manila a manos inglesas tres años antes, cuando se abrió esa ruta hispana con navíos de la Real Armada.²⁹

En el caso del noroeste americano, pese a las quejas y reclamos de exclusividad españoles, lo cierto fue que las otras monarquías intentaron justificar sus avanzadas a partir de la ocupación territorial, lo cual preocupaba a las autoridades hispanas. Así se deja ver por ejemplo cuando en 1766 el embajador de España en Londres, el príncipe de Masserano, luego del viaje de Byron, señaló sus recelos sobre las intenciones inglesas de fundar un asentamiento permanente en ese océano, «en tierras pertenecientes a

²⁸ Díaz Trechuelo (1994: 9-11).

²⁹ Alfonso y Martínez-Shaw (2013: 307-340). Sobre la apertura comercial hispana por el Cabo de la Buena Esperanza, véase Baena (2019: 283-319).

España». ³⁰ Aunado a ello, estaban las expediciones rusas que desde la misma década también generaron informes por parte del marqués de Almodóvar y, posteriormente, del vizconde de la Herrería, que alertaron sobre los avances y actividades peleteras rusas, informes que fueron reiterados en 1768 por el marqués de Grimaldi, nuevo encargado de asuntos españoles en Londres. ³¹ Ante esa situación fue necesario que España reconsiderara su presencia a lo largo del Pacífico americano y, en especial, en el septentrional. Más allá de los reclamos, se hizo necesario extender las fronteras hispanas. En el caso de las novohispanas, esta situación llevó a la fundación del departamento marítimo de San Blas, desde donde se organizaron expediciones de ocupación de la Alta California, así como la organización de viajes de exploración que, además de demarcar los litorales, también debían informarse sobre los asentamientos rusos. Para lograrlo fue necesario desempolvar diarios de navegación que hubieran explorado y llevado a cabo bautismos cartográficos por las costas del noroeste novohispano. Así se vio cuando, en 1775, se envió al rey un informe –sacado de los libros de registro de la Secretaría de Nueva España– en el que se daba cuenta de la expedición de Sebastián Vizcaíno (1602), cuyo objetivo había sido encontrar un lugar que pudiera ser usado como escala por los Galeones de Manila, a fin ayudar a su difícil navegación. El viaje sirvió para demarcar los litorales septentrionales y hacer mapas de ellos, como se llegó a indicar:

[...] se partió desde el puerto de Acapulco a hacer el dicho descubrimiento a los 5 de mayo del año de 1602 según me dieron aviso los dichos conde de Monterrey y Sebastián Vizcaíno, los cuales después por diversas cartas, que las últimas fueron de postrero de abril de 1604 me escribieron que tardó en el viaje once meses, y que desde el mismo puerto empezó la demarcación y sondar la costa, puertos, bahías y ensenadas hasta 37 grados, con toda la precisión y puntualidad necesaria, y que se pretendía, y que desde los 37 grados hasta los 42 no hizo más de irse a la vista de tierra, por no haber podido hacer diligencias tan particulares como las que hizo hasta los 37 grados por llevar mucha gente enferma [...]

Al final, luego de que en ese informe se daba cuenta de tres bahías idóneas a usar, recomendándose principalmente la de Monterrey, el rey indicó que le parecía importante que se les tratara de poblar, lo cual en su momen-

³⁰ Bernabéu (1995: 1704).

³¹ Bernabéu (1995: 1704-1705); Ortega (2001: 26-27).

³² Expediente relativo a las exploraciones de Sebastián Vizcaíno, Madrid, 16 de septiembre de 1775. Archivo General de la Nación México, Reales Cédulas Originales, vol. 106, exp. 225, f. 425-425v.

to no se llevó a cabo.³³ Pero esos informes, sumados a otras fuentes más recientes, fueron retomados en las exploraciones que partieron de San Blas. Las primeras tres (1774, 1775 y 1779) fueron las que, luego de hacer escala en los nuevos asentamientos de la Alta California, intentaron recapitular en los avances anteriores, así como renombrar y registrar en mapas diversos puntos estratégicos.³⁴

Pero dicha tarea, en realidad, era la forma de insertarse en la internacionalización que para ese momento se daba sobre el Pacífico septentrional.³⁵ Este proceso se aprecia en el mapa nombrado «Chart containing the Coast of California, New Albion, and Russian discoveries to the North...» (c. 1768), de John Greed (figura 3), en el que se hace referencia a las expediciones rusas que conectaron las costas de Asia y América, incluyendo sus comandantes y años de viaje, así como algunas travesías transpacíficas inglesas, francesas y españolas realizadas más al sur, como se ve con los señalamientos a la expedición de Francisco de Gali (1583), el viaje del francés Nicolás Frondat (1709) –que por primera vez intentó regresar de las costas chinas a las peruanas– o la navegación del galeón *Nuestra Señora de Covadonga*, capturado por George Anson (1743). Por otro lado, se comparan las latitudes de distintos puntos septentrionales a partir de los diarios de viaje de Francisco de Ulloa de 1539 y de Francisco de Gali de 1583. Y la apropiación inglesa de la zona se destaca al señalar claramente la región de la Nueva Albión con topónimos que, incluso, se intentan corregir: en el caso de una bahía, se aclara que esa es la llamada Francis Drake y no la de San Francisco, además de especificarse que esta fue «nombrada» desde 1578, es decir, por el viaje inglés, igual que se indica en el caso de la Nueva Albión. El acopio de informaciones queda aún más claro cuando se hace referencia a la travesía de Anson, señalada a partir de mapas que iban en el galeón capturado:

The American Coast from C. Corrientes to Latitud 39° 30' N with the Islands to the Westward, are laid down chiefly from the Spanish Chart used on board the Cabadonga [*sic*], taken by Lord Anson in 1743 which is scarce reconcilable with other Charts and Journals either as to the Names or Situations of Places (ver figura 3).³⁶

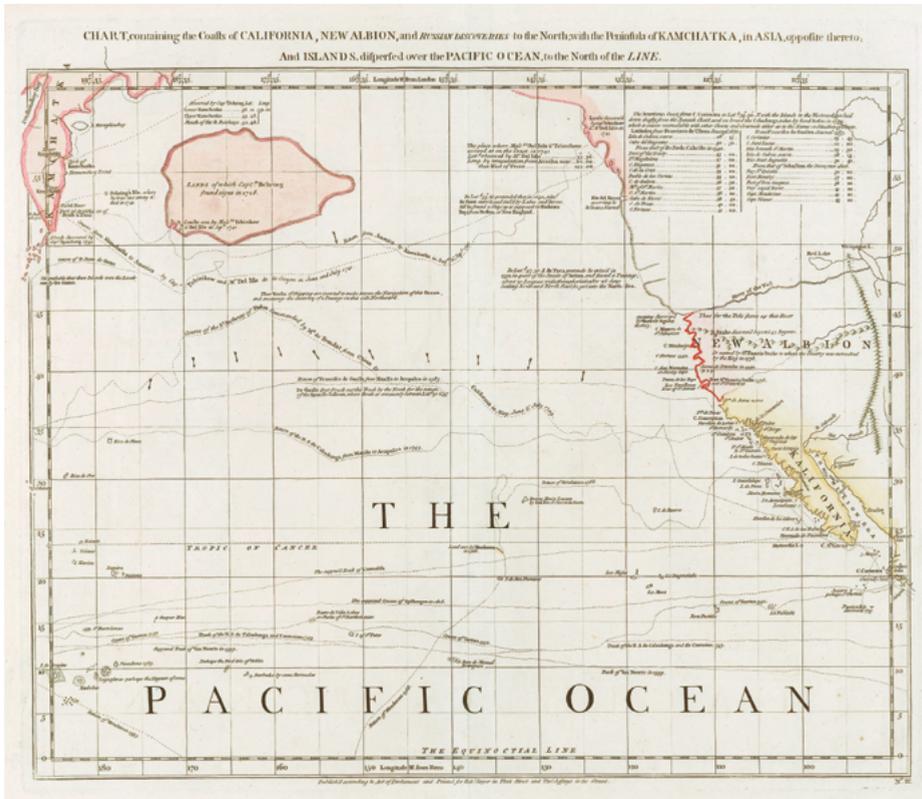
³³ *Ibidem*, ff. 425v-428v.

³⁴ Una síntesis de esas expediciones puede verse en Bernabéu (1992: 198-203).

³⁵ Dení Trejo (2006:11-36) hace referencia a la «internacionalización del Pacífico».

³⁶ Greed (c. 1769).

Figura 3. John Greed, «Chart containing the Coast of CALIFORNIA, NEW ALBION, and Russian discoveries to the North, with the Peninsula of Kamchatka, in ASIA, opposite thereto and ISLANDS, dispersed over the PACIFIC OCEAN to the North of the LINE» (c.1768).



Fuente: John Carter Brown Library Map Collection, Call Number: Cabinet B753 1.2

El mapa anterior lo que permite ver es que el argumento hispano de que sus navegantes habían llegado y cartografiado primero las costas del Pacífico septentrional no tenía sentido, pues los mismos registros hechos por navegantes de otras coronas reconocían su presencia, toponimia y mapas previos (como se ve con las informaciones incluidas que se retomaban de los diarios de Ulloa y Gali). Por tanto, lo que se consideró necesario fue llevar a cabo nuevas tomas de posesión territorial a lo largo de los litorales. Sin embargo, este argumento evidentemente no se relacionaba con Tordesillas sino más bien con la ocupación *de facto*. Eso explica que, en un informe hecho por el virrey Revillagigedo sobre las expediciones hechas desde San Blas y sus antecedentes, se señalara que la expansión a la Alta California se llevaba a cabo a partir del sistema misional, lo cual era válido por hacerse en zonas antes consideradas de España. Así lo mencionó:

Aunque los últimos territorios de Nueva España conocidos por el nombre de exteriores u occidentales de la California no se habían ocupado con otros formales establecimientos que las mencionadas quince misiones, y presidio de Loreto, se comprendía y consideraban bajo el dominio español todas las costas avanzadas al Norte del continente, y ya se habían descubierto hasta los 43 grados de latitud en cual se halla el río que llamaron de los Reyes.³⁷

No obstante, aún quedaba por resolver el problema de los avances ingleses y rusos que se daban en las regiones del norte que no habían sido alcanzadas por los reconocimientos hispanos previos. Por ello importaba que las expediciones organizadas desde San Blas, además de informarse hasta dónde se habían extendido los asentamientos rusos, también tomaran posesión de un punto estratégico que sirviera como escala a posteriores travesías, lo cual se hizo en la expedición del piloto Juan Pérez (1774) y la toma de posesión que hicieron de la bahía de Nutka, a la que bautizaron como San Lorenzo. Sin embargo, la toma de posesión de dicho lugar, así como de otros en las travesías posteriores, fue más bien simbólica e implicaba plantar cruces y celebrar misas, pero sin un asentamiento poblacional permanente.³⁸ Estas acciones de todas formas fueron usadas oficialmente para continuar defendiendo los derechos que España alegaba tener sobre la zona por la primicia de sus navegaciones. Así se puede ver en el mismo informe de Revillagigedo:

No puede decirse que estos reconocimientos fueron exactos por que verdaderamente se ejecutaron en poco mas de dos meses y medio y por que los diarios de esta navegación descubren los temores, y recelos infundados que pudieron inutilizarla, pero al fin se consiguió saber positivamente que en toda la costa descubierta no había establecimiento extranjero, se acreditó sin duda alguna que el comandante de la fragata Santiago tomó posesión del puerto de San Lorenzo de Nootka, cinco años antes que se verificase el arribo del capitán inglés Cook al mismo puerto donde carenó sus buques y por último se facilitó el mejor éxito de más sucesivas exploraciones.³⁹

Dichas acciones evidencian que España aceptaba el argumento de la ocupación territorial que a su vez justificaba navegaciones en sus correspondientes espacios marítimos. Por ello, era tan importante contar con asentamientos que en lo posible limitaran los avances de las embarcaciones «extranjeras» pues,

³⁷ Carta del virrey conde de Revillagigedo al ministro Manuel Godoy. México, 12 de mayo de 1793. Archivo General de Indias (en adelante, AGI), Estado, 21, n.º 57.

³⁸ Pinzón (2022: 199-216).

³⁹ Carta del virrey conde de Revillagigedo al ministro Manuel Godoy. México, 12 de mayo de 1793. AGI, Estado, 21, n.º 57.

como indica Salvador Bernabeu, «sólo la ocupación efectiva de un territorio podía servir de legitimación».⁴⁰ No obstante, la única posibilidad de España era continuar con sus tomas de posesión simbólicas y bautismos cartográficos, como se vio en las expediciones de 1775 y 1779. Dichos bautismos se evidenciaron en los mapas, los cuales se aprovecharon para usar nombres de los oficiales de San Blas (isla Quirós, boca de don Juan Francisco de la Bodega y Quadra, entrada de don Juan Pérez, isla de Camacho, isla de Cañizares) e incluso del virrey novohispano (Puerto Bucareli). En los mapas se incluyeron informaciones recientes de los territorios reconocidos, además de insertarlos en las nuevas discusiones y mediciones hechas en torno a las longitudes.

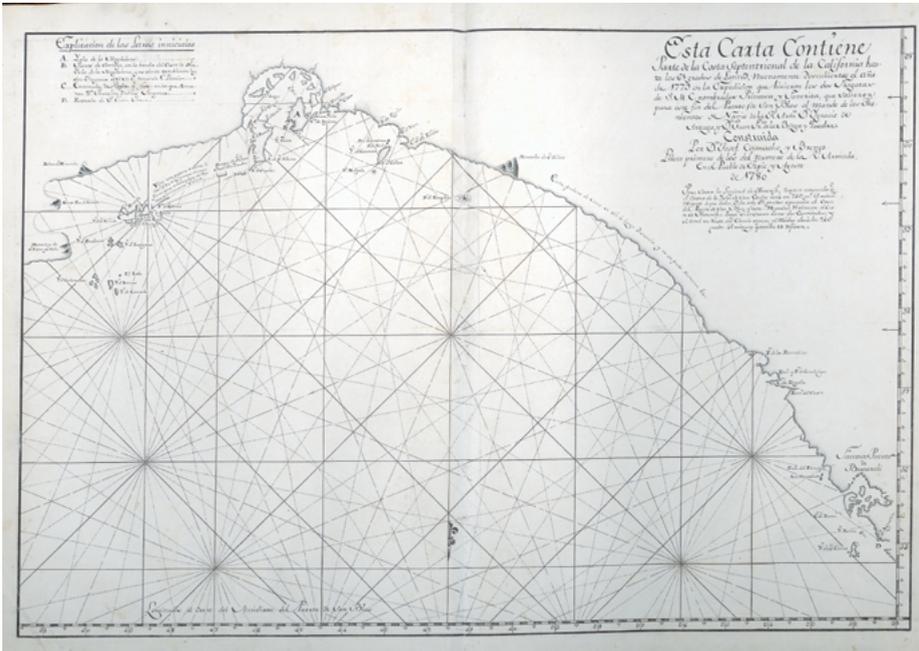
Así se ve con los mapas elaborados por el piloto Josef Cañizares que participó en la expedición de 1779. Sus cartas incorporaron las costas al norte del Cabo Mendocino e incluso el espacio marítimo por donde transitaban los Galeones de Manila. En el mapa que registraba desde el puerto de Bucareli hacia el norte se señalaba que se «...contiene parte de la costa septentrional de la California hasta los 61° de latitud, nuevamente descubierta el año de 1779...» (figura 4). En esos «nuevamente descubiertos» territorios se señalaban también los puntos estratégicos de los que se tomó posesión (como se señala con las letras B, C y D que eran los puertos de Santiago, Ensenada de la Regla y entrada de don Juan Pérez). Así también, se marcaron costas que, posiblemente por la dificultad de la navegación, no pudieron ser reconocidas y por ello se señalaba que «esta costa aunque vista no está reconocida» o «este pedazo de costa se vio a larga distancia y no se pudo reconocer bien». Respecto a las longitudes, en el mapa se incluye a San Blas como el punto desde donde inicia la medición de los espacios recorridos; no obstante, se explica también cómo hacer las conversiones matemáticas que permitan registrar también las distancias desde el meridiano de Tenerife (figura 4).⁴¹ Es decir, los mapas de Cañizares son un ejemplo de la forma en que las navegaciones hispanas actualizaban su presencia en el septentrión americano, adecuándose a las nuevas discusiones científicas y geográficas de la época.

Los reclamos de primacía en la zona habían dejado de tener cabida desde mucho tiempo atrás y por tanto se hizo preciso hablar en términos similares a los usados por los navegantes de las otras monarquías que ya de forma permanente se posicionaron en el Pacífico.

⁴⁰ Bernabéu (1995: 1702).

⁴¹ Detalles sobre la expedición pueden verse en San Pío (1992: 147).

Figura 4. Josef Camacho y Brenes, «La parte de la Costa Septentrional de la California hasta los 64 grados», Tepic, 1780.



Fuente: Biblioteca Virtual de Defensa, (Archivo del Instituto Hidrográfico de la Marina, Signatura AHIHM-A-9 [8] Mapa 7) consultado en <https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/es/consulta/registro.do?id=38571>

4. CONCLUSIONES

Es evidente que el Tratado de Tordesillas y su correspondiente antimeridiano si bien habían sido recuperados en los conflictos de límites entre España y Portugal, estos sobre todo se centraron en las fronteras específicas donde ambas coronas habían mantenido contactos o enfrentamientos entre sí, como fue el caso de la América meridional y de las costas asiáticas. Pero ese no fue el caso de las costas del Pacífico americano, las cuales desde el siglo XVII más bien tuvieron que hacer frente a negociaciones políticas y enfrentamientos bélicos con otras naciones que, sobre todo, prestaban atención al tema de la ocupación territorial. España logró mantener exclusividad sobre los litorales americanos, y sobre la navegación transpacífica, porque sus enemigos no pudieron establecerse en ellos hasta la segunda parte del siglo XVIII. Este hecho forzó a España a modificar su discurso de ocupación de la zona y fomentar reconocimientos que se adecuaron a la nueva realidad y competencia a la que se enfrentaba.

Si bien España continuó ordenando exploraciones, tomas de posesión y bautismos cartográficos, tras el tratado de límites de la década de 1790 tuvo que aceptar la permanencia inglesa en las costas septentrionales, a la par que se establecieron nuevas negociaciones con los cada vez más diversos navegantes que alcanzaban la zona. Es decir, en el caso del Pacífico americano más bien la ocupación terrestre fue la que justificaba la posibilidad de llevar a cabo navegaciones y, por ello, importó a los navegantes de otras monarquías la elaboración de mapas que, más allá de registrar zonas, buscaban señalar «apropiaciones» continentales o insulares que justificaran sus navegaciones a lo largo de las costas americanas. En este caso, como ya mencionó Antonio Sánchez, los mapas también sirvieron para intentar resolver cuestiones diplomáticas, políticas e incluso económicas, en este caso, sobre el septentrión americano.

BIBLIOGRAFÍA

- ALFONSO, Marina y Carlos Martínez Shaw (2013): «La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas», en Salvador Bernabéu y Carlos Martínez Shaw (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*. Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 307-340.
- ALONSO, Luis (2009): *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo el dominio español 1565-1800*. México: Instituto Mora, Universidad da Coruña.
- BAENA ZAPATERO, Alberto (2019): «El comercio asiático en los barcos de la Armada: generales y equipajes entre Manila y Cádiz (1765-1784)», en Carmen Yuste (coord.), *Nueva España. Puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVII*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 283-319.
- BARRIO, José Ángel del (2015): *Filipinas y la Guerra de Sucesión Española: avatares y sucesos en un frente secundario (1701-1715)*. Madrid: Castilla Ediciones.
- BERNABÉU, Salvador (1992): *El Pacífico ilustrado: del lago español a las largas expediciones*. Madrid: Mapfre.
- BERNABÉU, Salvador (1995): «El Tratado de Límites de 1792. Repercusiones del Tratado de Tordesillas en el Pacífico Septentrional», en Luis Antonio Ribot, Adolfo Carrasco y Luis Adao da Fonseca (coords.), *El Tratado de Tordesillas y su época*, vol. 3. Castilla y León: Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesillas, Junta de Castilla y León, 1701-1714.
- BERNABÉU, Salvador y José María García Redondo (2011): «Las representaciones de San Francisco (California): un puerto portátil en la frágil geografía del Pacífico Norte», *Antíteses*, 4 (8), 671-702.
- BUSCHMANN, Rainer (2014): *Iberian Visions of the Pacific Ocean, 1507-1899*. Palgrave Macmillan: Basingstoke.
- DÍAZ-TRECHUELO, María de Lourdes (1994): «El Tratado de Tordesillas y su proyección en el Pacífico», *Revista española del Pacífico*, 4.

- GERHARD, Peter (1983): *Pirates of the Pacific, 1575-1742*. New York: Dover Publications Inc.
- GREED, John (c. 1769): *A chart of North and South America including the Atlantic and Pacific Oceans...*, Sheet III. Londres: Printed for Robert Sayer in Fleet Street and Thomas Jefferys.
- HACK, William (c.1698): *An accurate description of all the harbours rivers ports islands sands rocks and dangers between the mouth of California and the straits of Lemaire in the south sea of America...* Londres.
- ISRAEL, Jonathan (1997): *La república holandesa y el mundo hispánico, 1606-1661*. España: Nerea.
- ITA, Lourdes de (2001): *Viajeros isabelinos en la Nueva España*. México: Fondo de Cultura Económica, Universidad Mexicana de San Nicolás de Hidalgo.
- JARMY, Martha (1988): *La expansión española hacia América y el Océano Pacífico, vol. 2 La Mar del Sur y el impulso hacia el Oriente*. México: Fontamara.
- KERR, Robert (ed.) (1814): *General History and Collection of Voyages and Travels arranged in systematic order, forming a complete history of the origin and progress of navigation, discovery and commerce by sea and land, from the earliest ages to the present time*, vol. 10. Edimburgo: Printed by James Ballantyne and Company.
- LOURENÇO, Miguel Rodrigues (2010): «De São Lázaro às Filipinas: imagens de um arquipélago na cartografia náutica ibérica do século XVI», en Francisco R. de Oliveira y Héctor Mendoza Vargas (coords.), *Mapas de metade do mundo. A cartografia e a construção territorial dos espaços americanos: séculos XVI a XIX = Mapas de la mitad del mundo. La cartografía y la construcción territorial de los espacios americanos: siglos XVI al XIX*. Portugal: Centro de Estudos Geográficos, Universidade de Lisboa, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía, 387-422.
- MELÉNDEZ, Mariselle (2009): «The Cultural Production of Space in Colonial Latin America. From Visualizing Difference to the Circulation of Knowledge», en Barney Warf y Santa Arias (eds.), *The Spatial Turn. Interdisciplinary Perspectives*. Londres y Nueva York: Routledge, 174-175.
- NAVE, Francine de (2009): «Amberes como centro tipográfico del mundo iberoamericano (siglos XVI-XVIII)», en Laura Pérez Rosales y Arjen van der Sluis (coords.), *Memorias e historias compartidas. Intercambios culturales, relaciones comerciales y diplomáticas entre México y los Países Bajos, siglos XVI-XX*. México: Universidad Iberoamericana, 91-122.
- ORTEGA, Martha (2001): *Alta California: Una frontera olvidada del noroeste de México 1769-1846*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, Plaza y Valdés Editores.
- PINZÓN RÍOS, Guadalupe (2018a): «De zona olvidada a plataforma de expansión. Centroamérica en las representaciones cartográficas y proyectos navales ingleses (1680-1742)», *Anuario de Estudios Americanos*, 75 (1), 185-209. <https://doi.org/10.3989/aamer.2018.1.07>.
- PINZÓN RÍOS, Guadalupe (2018b): «Las costas de la Nueva España en la geografía náutica inglesa: del viaje de Basil Ringrose al atlas de William Hack (1680-1698)», *Investigaciones Geográficas*, 95. <https://doi.org/10.14350/rig.59537>.
- PINZÓN RÍOS, Guadalupe (2022): «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, 199-216.
- PRICE, Grenfell (selección de textos y editor) (1956): *Los viajes del capitán Cook (1768-1779)*, introducción de Percy G. Adams, traducción de Manuel Crespo. España: Reseña.

- PUGA, Rogério Miguel (2009): *A presença inglesa e as relações anglo-portuguesas em Macau (1635-1793)*. Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau.
- RIVERA NOVO, Belén y María Luisa Martín-Merás (1992): *Cuatro siglos de cartografía en América*. España: Mapfre.
- RUIZ MARTÍNEZ, Herlinda (2019): «Piratería y presencia extranjera en las costas occidentales de Nueva España», *Boletín del Archivo General de la Nación*, 3, 9-34.
- SAN PÍO, María del Pilar de (1992): *Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del noroeste*. España: Mapfre.
- SÁNCHEZ, Antonio (2009): «De la «cartografía oficial» a la «cartografía jurídica»: la querrela de las Molucas reconsiderada, 1479-1529», *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 1-21. <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.56899>.
- SÁNCHEZ, Antonio (2012): *La espada, la cruz y el Padrón, Soberanía, fe y representación cartográfica en el mundo ibérico bajo la Monarquía Hispánica, 1503-1598*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- SOUTO, Matilde (2017): «Mapas, imperios y comercio: Herman Moll y el caso inglés en la América española», en Matilde Souto, Alicia Salmerón, Leticia Mayer (coords.), *Hacia una historia global e interconectada. Fuentes y temas para la enseñanza (siglos XVI-XIX)*. México: Instituto Mora, Universidad Nacional Autónoma de México. Facultad de Filosofía y Letras, 118-142.
- SPATE, Oskar H. K. (1983): *Monopolists and Freebooters. The Pacific since Magellan (vol. II)*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- SUÁREZ, Thomas (2004): *Early Mapping of the Pacific. The Epic Story of Seafarers, Adventures, and Cartographers Who Mapped the Earth's Greatest Ocean*. Singapur: Periplus Editions.
- TREJO, Dení (2006): «El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico Noroeste», *Tzintzun*, 44, 11-36.
- WILLIAMS, Glyn (1997): *The Great South Sea. English, Voyages and Encounters 1570-1750*. Reino Unido: Yale University Press.
- WILLIAMS, Glyn (2002): *El mejor botín de todos los océanos: la trágica captura de la nao de China en el siglo XVIII*, trad. José Manuel Álvarez Flores. Madrid: Turner Océano.
- YUSTE, Carmen (2012): «El dinamismo rutinario de la carrera transpacífica», en Cristina Barrón (coord.), *Urdaneta novohispano. La inserción del mundo hispano en Asia*. México: Universidad Iberoamericana, 199-222.

TRIBULACIONES Y NAUFRAGIOS

DON JUAN DE SILVA Y LA DEFENSA DE LA COSTA ATLÁNTICA A FINALES DEL SIGLO XVI

María Isabel Vicente Maroto
Universidad de Valladolid

1. INTRODUCCIÓN

Desde mediados del siglo XVI, la mayoría de los conflictos navales entre los países europeos se fueron trasladando del Mediterráneo al Atlántico norte, motivo por el que la costa oceánica peninsular se convirtió en uno de los territorios más expuestos.¹ En las dos últimas décadas de la centuria, con la incorporación del reino de Portugal y el agravamiento del conflicto con los ingleses, con los ataques de Drake, Howard y Essex, y con un incremento del corsarismo, la Monarquía hispánica tuvo que dedicar muchos esfuerzos y recursos a la defensa del flanco atlántico de la península y las Azores.

Don Juan de Silva (1528-1601), IV conde de Portalegre, desde que en 1538 comenzó como paje del infante don Carlos, hijo del príncipe Felipe, hasta su muerte en 1601, pasó toda su vida cumpliendo como cortesano, soldado, embajador, consejero y gobernador en territorios de la Corona española.² Se conserva abundante documentación sobre Juan de Silva en el Archivo General de Simancas (en las secciones Estado, Guerra y Marina y Contaduría Mayor

¹ Soraluce (1998).

² Bouza (1994) analiza la figura de Juan de Silva, especialmente su relación con la corte y su papel en la sucesión de Felipe II al reino de Portugal.

de Cuentas) y en la Biblioteca Nacional de España, en varios manuscritos, con copias de muchas de sus cartas, fundamentalmente acerca de su estancia en Portugal al servicio de Felipe II. Su correspondencia, sobre todo con el monarca y otros personajes importantes de la corte (como el archiduque Alberto, Cristóbal de Moura y los marqueses de Poza y Velada, entre otros), nos permite seguir casi paso a paso su actividad como capitán general del Reino de Portugal y su gente de guerra durante la última década del siglo XVI. En esos años, los peligros y ataques se incrementaron, por lo que Juan de Silva tuvo que defender dicho reino y coordinarse con los oficiales de la armada española, así como con el capitán general de Galicia, en aquel entonces, el marqués de Cerralbo. En este trabajo se analizan varios documentos epistolares de Juan de Silva, donde abordó los problemas de defensa de la costa atlántica, la amenaza inglesa y la estrategia de fortificación de este litoral expuesto a los enemigos de la monarquía católica. La correspondencia de Juan de Silva supone un testimonio de primera mano para conocer tanto la experiencia personal como la visión de gobierno de una autoridad destacada en el reino de Portugal, durante los últimos años de Felipe II y los primeros de Felipe III.

2. DON JUAN DE SILVA, CONDE DE PORTALEGRE

Juan de Silva fue un hidalgo toledano, tal como escribe en una carta al archiduque Alberto, cuando le fue presentado como arzobispo de la sede primada, en noviembre de 1594: «Como nací y deseo morir en Toledo».³ Hijo del marqués de Montemayor, de Silva estuvo desde muy joven al servicio de Felipe II. En 1558, viajó a Flandes en las últimas etapas de la guerra hispano-francesa; un año después regresó a Castilla para asistir al infante Carlos, periodo en el que frecuentó la academia del duque de Alba, referente de la cultura cortesana, donde –hasta 1568– convivió y forjó una gran amistad con destacados caballeros de su siglo: Juan de Borja, Fadrique de Portugal, Cristóbal de Moura, marqués de Castel Rodrigo, Juan de Zúñiga, Juan de Ayalad, Juan de Idiáquez, entre otros. De sus cualidades intelectuales y buena pluma dio cuenta el cronista Luis de Salazar y Castro, quien le dedicó una amplia y elogiosa biografía:

Fue diestrísimo en todos los empleos militares, tuvo gran conocimiento de las cosas de la antigüedad y trató la lengua castellana con mayor dulzura y pro-

³ Juan de Silva al cardenal archiduque, «dándole el paravien de ser presentado a la Iglesia de Toledo», noviembre de 1594. Biblioteca Nacional de España (en adelante, BNE), mss. 10259, f. 90r.

piEDAD que otro de los sabios de su tiempo, como se reconoce por diferentes papeles suyos, que tienen su nombre, por otros, que sin él le reconocen por su Autor, y por el juyzio, y suplemento de la Historia de Granada que escribió D. Diego de Mendoza. Fue uno de los de la Academia, tan nombrada en Castilla, de que era Presidente el Duque de Alva Don Fernando, entrando en ella los más señalados Cavalleros de aquel tiempo.⁴

A la muerte del infante don Carlos, en 1568, sirvió algún tiempo en Orán, y en 1571 regresó a la corte. Años después, en 1576, Felipe II le envió como embajador ordinario con el rey don Sebastián de Portugal. Allí se casó con Filipa da Silva, heredera de la casa de Portalegre, por la que obtuvo aquel título.⁵ Cuando Sebastián I pasó a Guadalupe, Juan de Silva le acompañó, tal y como haría en la que fue su última jornada en África, en la batalla de Alcazarquivir de 1578, en donde peleó valerosamente hasta que lo hicieron prisionero. En dicha contienda, en la que perdió la vida el soberano luso, Juan de Silva quedó inhábil de su brazo izquierdo tras el impacto de una bala de arcabuz. Como resultado de esta gravísima herida, el conde de Portalegre empezó a ser conocido como «el Corcovado».⁶

En muchas de sus cartas, De Silva se preocupa por la salud del monarca y de sus amigos, haciendo también mención a la propia, quejándose de las heridas en el brazo, que le hicieron sufrir a lo largo de toda su vida. Entre tales cuestiones, se filtran alusiones a la defensa de los territorios hispánicos. Así, en agosto de 1597, escribe al marqués de Velada:

Muy buena carta aunque breve es la de V. S. A de 4 del presente pues nos datan buenas nuevas de la salud de su Magd. De la suya me escribe D. Cristóbal que es achacosa, no me espanto por gran capacidad que tenga y deven se la dessear hasta los que no le quieren bien porque se retardarían mucho los negocios si no tuviese disposición para acudir a ellos. En materias de soldados y navíos, resoluciones de empresas más de gente para defensa del Reino y embarcada para otras, me hallo suspenso, confuso y con más temor que esperanza, plazera a Dios que estos afectos melancólicos procedan de ignorancia mía y de los humores que crían la vejez y los disgustos, más no querría pagarlo con la salud, antes con la vida porque tuve anteanoche una buena calentura y ayer la llevé al

⁴ Salazar y Castro (1685: 520-529).

⁵ Filipa da Silva era viuda de Pedro Dionis de Alencastre, hijo de los primeros duques de Aveiro, y nieto de Jorge, duque de Coimbra, hijo del rey Juan II de Portugal.

⁶ Bouza (1994: 474-475). Esa manquedad, según la tesis manejada por Fernando Bouza, ha llevado a identificar al personaje del lienzo «Caballero de la mano en el pecho» de El Greco, Museo Nacional del Prado, Madrid (c. 1577-1584), como Juan de Silva, de quien no se conocen retratos. Véase una reproducción del cuadro en: <https://www.museodelprado.es/coleccion/obra-de-arte/el-caballero-de-la-mano-en-el-pecho/9cb73bdf-66e8-4826-a79c-5de2b15a1da6> [Acceso: 12/02/2023].

consejo que dura cinco horas. La fiebre duró 30, porque desde ayer tarde estoy sin ella y disparo en el corrimiento del brazo izquierdo con hinchazón, dolor y ardor, que todo parece va aplacando, pero adolezer cada semana es gran tributo a V.S. de Dios lo que yo le desseo. De Lisboa a 9 de Agosto 1597.⁷

Juan de Silva defendió los derechos de Felipe II al trono portugués, concediéndosele en 1589 la encomienda de la Obrería de Calatrava. Dos años más tarde le propusieron trasladarse a Lisboa con motivo de la salida del archiduque Alberto del virreinato portugués. El conde contestó con una carta extraordinaria al rey en la que analiza los posibles motivos que habrían movido a Felipe I de Portugal a sacar de su nuevo reino al archiduque, «cosa en que tanto se abentura y que al respecto de esto importa poco mi despacho». Expone tres importantes consideraciones por las que el monarca podría haber tomado esa decisión, mostrándose disconforme con todas ellas y tratando de convencerle para que le mantuviera en el cargo, al menos dos años más, para lo que subraya la defensa del mar:

Basta decir que no solo era la buena conjuntura de sacarle, más que es la peor de quantas se an podido ofrecer después que V. Magd. tiene la posesión de aquel Reyno. Si saliera al fin del primero o segundo año parecía que havia quedado a sentar las cosas que V. Magd. no dexó concluydas y hacer correr las que de nuevo se havían ordenado. Y hecho entonces, valía en tiempo que el Reyno estava mucho más consolado, menos temeroso, menos disgustado, más rico, más confiado de conservar su propiedad antigua, todo lo cual ha trocado el tiempo porque están desconsoladísimos de la estrechura de la mar y de las pérdidas que an hecho; tiemblan de miedo de los corsarios, paréceles que les puede venir encima cada verano otra tempestad como la pasada de los ingleses, piensan que no ay casar avierto tan flaco como Lisboa, porque ni la podemos defender sin ellos, ni confiamos de su ayuda; no ay estado de gente ni hombre particular contento porque el contentamiento resulta de riqueza y seguridad, o a lo menos de esperanza de alcanzarla, y ellos están pobres y medrosos y desconfiados, ni ay medicina que cure las llagas sino el tiempo y la memoria que con él esperamos en Dios podrán tener las cosas de V. Magd.⁸

En la misiva, le recuerda los muchos problemas que debía afrontar la monarquía en esos delicados momentos. Aprovecha la ocasión, asimismo, para razonar que la presencia del archiduque evitó la invasión inglesa, de la que él mismo fue testigo, puesto que don Juan de Silva se encontraba en Lisboa, en 1589, cuando, de la mano de Drake, se produjo un ataque de la armada enemiga y el conde de Portalegre debió actuar en la defensa del reino.

⁷ Juan de Silva al marqués de Velada, Lisboa, 9 de agosto de 1597. BNE, mss. 6198, f. 19.

⁸ Juan de Silva al rey, «persuadiendo que no sacase de Portugal al señor Archiduque», marzo de 1591. BNE, mss. 8372, ff. 59r-60v y BNE, mss. 10259, f. 79.

Aún si éstas estuvieran menos turbadas, y la reputación más firme, y más rica la hacienda y más quieto el mundo pudiéranse hacer pruebas y alteraciones de gobiernos. Pero teniendo V. Magd. sus fuerzas ocupadas en Francia, enemiga Inglaterra y poderosa, Flandes revuelto, Castilla pobre, Italia sospechosa, Aragón alterado, no sé yo quien pueda ser de opinión que se tome que el freno a Portugal, miembro tan principal de este cuerpo, que puede servir de brazo y quizá el derecho, no se mueva V. Magd. [...] Acuérdesse V. Magd. que no ay tierra en el mundo donde tanto efecto haga la presencia o la semejanza del rey, y que ésta sola salvó el reyno de la invasión de los ingleses, porque refrenó las malas yntenciones y ánimos de los hombres de bien y sin ser más que sombra hizo el efecto de un ejército poderosísimo.⁹

Sin embargo, las relaciones con el monarca no siempre fueron tan favorables. Unos años antes, en 1589, Juan de Silva se quejó con resentimiento al rey a causa de una «información secreta que mandó hazer contra él, de cómo había procedido en lo que tubo a su cargo cuando la Armada Inglesa vino sobre la Coruña y Lisboa el año de 89», de la que había tenido noticia «por un papel sin firma y por una persona religiosa».¹⁰ El conde se mostró molesto con el monarca por haber actuado de esa forma y a sus espaldas, algo muy poco conveniente para ambos pues, habiendo sido encargada la pesquisa a «portugueses contra castellano», «no convenía que en Portugal se desengañasen de la confianza que V. Magd. podía tener de un caballero que le ha servido siempre y estava acá heredado». Tras este gesto, según De Silva, su autoridad y capacidad de obrar se habría visto mermada, pues «parecerá a los escuderos de Coimbra que tengo la cabeza en sus manos, y que pende de lo que ellos testificaren la opinión que V. Magd. ha de tener de mí». Y, claramente dolido, sentencia: «La honra, señor, no es como la vida y la hacienda, que perdiéndolas quedan servidos los Reyes, porque si se pierde no queda el Rey servido, sino el vasallo inhabilitado». En su defensa, De Silva rinde cuentas al monarca y, de manera detallada, declara su recto proceder durante la contienda y se detiene en explicar las medidas que debió tomar para proteger la costa portuguesa del ataque de las fuerzas inglesas:

Dentro de ocho días que llegué, tenía hecho en la ciudad y en la comarca lo que V. Magd. me mandó: alistáronse la gente y las armas, hordenáronse los cabos a quien havían obedecer, previniéronse las guardias y los avisos a cada lugar de la parte donde había de acudir; visitáronse las personas que de esto se habían encargado, para saber lo que iban haciendo; túvose el ojo abierto con mucha

⁹ *Idem.*

¹⁰ Juan de Silva al rey, octubre de 1589, BNE, mss. 981, f. 1 y BNE, mss. 10259, ff. 1-4.

vigilancia sobre los hombres que podían ser sospechosos; comunicóse al obispo, por autorizar su persona todo lo que se le ordenava [...]

Desembarcados los ingleses en Peniche despaché por tres partes: a saber el progreso que hacían y a reconocerlos dentro en su campo, como se hizo en Torresvedras y más particularmente en Lores; ordenóse que en esta ciudad se guardasen las puertas y me trujesen todas las cartas y personas que atravesasen de arriba y de abajo; mandóse rondar la ciudad por las noches por un veedor o capitán; juntélos en la cámara y en mi casa diversas veces, para persuadirles lo que habían de hacer y desengañarlos de los temores vanos, y que no imaginasen que si entonces me faltaban fuerzas no me faltarían en la mayor adversidad que Dios no permitiría; diles a entender las nuevas conforme a la ocasión, sin mentarles ni declararles lo que convenía que no supiesen; tuve ordinaria correspondencia con Pedro Bermúdez; encaminé los socorros que bajaban con toda diligencia; avisé a su Alteza de cuanto pasaba y guardé puntualmente sus órdenes; advertí los obispos de Guarda y Viseu de lo que me pareció convenir al servicio de V. Magd., y ambos tienen sesso, y confiesan que se hallaron bien de ello y se apercebieron con mucha costa y diligencia para acudir a esta ciudad si yo se lo pidiese; alojáronse 2 mil soldados de Don Juan del Águila sin rumor y con la menor opresión del pueblo que fue posible.¹¹

De Silva resalta que tuvo que coordinarse con Pedro Bermúdez, gobernador de Bayona, y que sus órdenes fueron respetadas y obedecidas, destacando el excelente comportamiento de los portugueses en momentos tan críticos para el nuevo monarca:¹²

Esto es, bueno o malo, lo que se proveió. Lo que resultó fue que en esta alteración de tiempos y de humores no hubo hombre que se menease y todas las personas públicas de mayor o menor estimación y condición sirvieron a V. Magd. lo que les hordené con la prontitud que se podía desear. Siendo la ciudad compuesta de diversas jurisdicciones y de gente privilegiada por diversos modos, todo esto estuvo conforme y unido, y cuando parecía que podía declinar la autoridad de las justicias de V. Magd., nunca en tiempo alguno fueron más obedecidas ni respetadas. Y finalmente, siendo Coímbra una de las ciudades de Portugal de quien menos confianza se tenía, no hubo otra en el Reino que más quietamente procediese y la que se le igualare habrá hecho cuanto basta.¹³

¹¹ *Idem.*

¹² El 29 de abril de 1589, la flota inglesa entró en la bahía de Cádiz, retirándose a primeros de mayo hacia la costa suroeste de España y Portugal, destruyendo los navíos que encontraron a su paso, incluso pesqueros. El 14 de mayo desembarcaron en Lagos, en el Algarve, y atacaron las fortalezas de Sagres, Peniche y Cabo de San Vicente. Los ingleses desembarcaron en Peniche el 26 de mayo de 1589, defendida por Álvaro de Bazán. El 16 de junio los ingleses se retiraron. En su retirada atacaron Vigo. El 19 de junio Drake regresó a Plymouth. El 70 % de la tropa de esa «Contraarmada» inglesa falleció y perdieron un gran número de navíos. El desastre fue mayor que el de la «Gran Armada» española.

¹³ Juan de Silva al rey, octubre de 1589. BNE, mss. 981, f. 1 y BNE, mss. 10259, ff. 1-4.

3. CAPITÁN GENERAL DEL REINO DE PORTUGAL

En su nuevo puesto, Juan de Silva debía ocuparse de la defensa de Portugal y de la situación de sus presidios en una época muy conflictiva. En sus cartas e informes fue dando cuenta de la urgente necesidad de contar con escuadras, cuya actividad esencial fuera la defensa de la costa atlántica frente a las incursiones de piratas y de corsarios y de los eventuales enemigos en tiempos de conflictos armados, especialmente franceses, ingleses y holandeses.

En abril de 1593, recién llegado a Lisboa, le escribe a su amigo don Cristóbal de Moura su intención de cumplir muy bien las obligaciones del nuevo cargo. Cuenta cómo, en esos primeros días, había acompañado al archiduque cardenal Alberto, «que fue a visitar los navíos de Fernández Téllez y aprendido de Su Alteza el nombre propio de cuantos palos tiene una de estas naos debajo de cubierta». Con cierta gracia, a propósito de su aprendizaje en materia de construcción naval, anotaba que «acordóseme del Rey Don Sebastián, que aya gloria, que no sabía la mitad y creía que no ignoraba nada».¹⁴ No obstante, le describe con amargura la situación de penuria en la que se encontraban los soldados y alaba su buen comportamiento, que la extrema necesidad pudiera hacerles variar:

No pudiera yo adivinar cuán acertada había sido la elección de mi persona para este cargo hasta que ví y toqué con la mano, y aunque con el corazón, la hambre de los soldados, y porque ahora entiendo que por necesitado soy la cabeza natural de este cuerpo, más porque los otros miembros sufren menos el hambre, suplico a V.S. por servicio de Dios y del Rey la haga luego socorrer, y si no lo hiciere crea que no se ha confessado dignamente porque este es el mismo caso, sin duda, de que se escribe sinon par cristi, occidisti.

Juan de Silva insiste en los peligros de ataques de corsarios y ladrones, y hace gala de un lenguaje muy personal y cercano, mostrando sus sentimientos con extrema elegancia:

También espero yo que se contentarán los enemigos con robarnos la mar y defendernos la tierra sin apearse en España, y si el conde de Fuente ha de defender esta, yo ayudaré a defender otra fuera de Portugal: por no estar ociosas, las lanzas de Torraria y Argamasilla estarán a punto y Don Alvaro también. La Mar anda cuajada de ladrones y han tomado un par de navíos de Vizcaya gruesos, uno de ellos y bien cargado de hierro y mosquetes de que tenían menos necesi-

¹⁴ Juan de Silva a Cristóbal de Moura, Lisboa, abril de 1593. BNE, mss. 10259, f. 16 y BNM, mss. 981, f. 15v.

dad que nosotros. Importa mucho que el Adelantado desembarace el paso de aquí a Ferrol si quiere ser bien proveído.¹⁵

En otras muchas cartas enviadas al rey, el conde remarca la necesaria defensa de la ciudad de Lisboa y de todo el reino: «Lisboa, que es la vanguardia de España contra Inglaterra, Francia y Flandes».¹⁶ Los ataques de corsarios eran frecuentes, problemática que refiere con viveza:

Andan tan desvergonzados los corsarios de la costa que toman cada día carabelas de Casares a pares, y no he osado armar un patache y un par de ellas con quarenta o cinquenta mosqueteros a probar si podrán ganar algunas lanchas, de miedo que se engolfen siguiendo algún navío, y después no puedan tornar al puerto quando quieran, más porque oy me ha escrito el capitán Rejón que con cinquenta hombres repartidos en una carabela y dos lanchas tienen cerrada la barra y roban quanto sale y entra recogándose a la roca, determino de armar los tres navíos como digo, y que no se alarguen más que dos, o tres leguas con persona plática que guarde puntualmente esta orden.¹⁷

La necesidad de galeras ligeras que tenía Lisboa es puesta de manifiesto en otras tantas epístolas enviadas por Juan de Silva a Felipe II. Una de las razones que alega es que las galeras pequeñas ayudaban a los navíos grandes a pasar la barra para entrar y salir de Lisboa, para lo que eran necesarias al menos tres o cuatro. No obstante, otra razón muy importante era la protección de las costas portuguesas frente a los más «ruines corsarios» que con frecuencia las visitaban, atemorizando a sus habitantes y haciendo peligrar a las naos. Juan de Silva se queja de la falta de navíos que protegieran las costas. Así, logró que se construyeron en Lisboa, al otro lado de la banda, en un contrato por asiento con el veedor Pedro López de Soto, cinco navíos pequeños de diferentes tamaños.¹⁸ El conde de Portalegre siguió muy de cerca su construcción y le fue dando noticias al monarca. De esta forma, el 13 de marzo de 1595, le refiere que había inspeccionado la fábrica de dichos barcos y que le había parecido muy buena, en lo que él estaba capacitado para juzgar, en su caso, la fortaleza de las maderas y de la clavazón. En cuanto al resto de la forma y las medidas de los buques, De Silva afirma que los entendidos los aprobaban y alababan, aunque,

¹⁵ *Idem.*

¹⁶ Juan de Silva al rey, Lisboa, 1590. BNE, mss. 10259, f. 136.

¹⁷ Juan de Silva al rey, Lisboa, 10 de septiembre de 1594. Archivo General de Simancas (en adelante AGS), Guerra y Marina, 405-59.

¹⁸ «Relación de los navíos que se han de fabricar para la defensa de la costa de Portugal y de las condiciones con que se han dado por asiento a Pedro López de Soto». AGS, Guerra y Marina, 423, f. 29. Vicente (1998: 24).

como siempre, no faltaba quien les pusiera alguna pega. Señala que estarían puestos a la vela en mayo. Sin embargo, la escasez de dinero que padecía la corona hizo que las cantidades acordadas en el contrato sufrieran retrasos.

Al final del reinado de Felipe II se vivieron momentos de especial tensión. Por ello, en numerosas cartas, a lo largo de sus años como capitán general del reino de Portugal, Juan de Silva fue informando al rey de los movimientos de la armada inglesa, sirviéndose de avisos de espías y de las noticias que traían a Lisboa navegantes españoles y de otros países, no dejando de aconsejar que se reforzase la defensa de las costas. Desde 1594, avisaba repetidamente del riesgo de que la armada de Inglaterra invadiera el puerto lisboeta, dado lo desprotegido que se hallaba, al igual que toda la costa, en particular la zona entre el Duero y el Miño, «por caer a tras mano». Según su criterio, sospechaba que era bastante probable que la armada inglesa se estuviese preparando para ir contra la flota de Indias, por lo que urgía a que le proporcionasen cuatro galeras buenas, bien provistas de defensas, además de una infantería adecuada. En el caso de que llegase la armada inglesa y se atreviese a echar gente a tierra, según Juan de Silva, los gobernadores debían armar una buena infantería, «mirando más la calidad que el número de cabos y soldados, levantando seis mil hombres con cuarenta capitanes debajo de cuatro o cinco coroneles, personas éstas muy principales e iguales entre sí», quienes podrían ser Luis de Castro, hijo mayor del conde de Montesanto, Manuel de Castelblanco, Diego de Castro y don Constantino. Además de estos tercios, pedía el conde cuatro compañías para cuatro capitanes portugueses, poniendo el castillo a recaudo de los castellanos y la ciudad a cargo de la infantería portuguesa, «pues ninguna otra la defendería con más lealtad ni más esfuerzo».¹⁹

Sin duda, el mayor peligro era la amenaza lanzada por Drake de pasar por la barra de Lisboa, por lo que era urgente fortificarla. Se consideró construir una plataforma con galezas llegadas de Sacavém, uniéndolas en medio del canal, y con el castillo bien guarnecido, ayudado con los ingenios de fuego que parecieran más convenientes, con dos medias culebrinas, dos cañones y cuatro medios cañones, con nuevos encabalgamientos. Don Juan de Silva recibió en abril de 1596 varios avisos de mercaderes, pilotos y capitanes sobre la armada inglesa que ya estaba aprestada para atacar Lisboa, como el remitido por el capitán Fonseca en mayo de 1596.²⁰ A comienzos del mes de julio, el

¹⁹ Juan de Silva al rey, marzo-abril de 1595. AGS, Estado, 433, s. f. El Archivo General de Simancas contiene varias cartas con avisos similares, con copias en la Biblioteca Nacional de Madrid. Así, por ejemplo, carta de abril de 1596 (AGS, Estado, 434, f. 18); carta de abril de 1594 (BNE, mss. 10259, f. 132).

²⁰ Aviso del capitán Fonseca, mayo de 1596. BNE, mss. 10259, f. 104.

conde tenía noticia por la Casa de la Contratación de que hacía tres días que la armada inglesa «estaba cañoneando apretadamente en la bahía de Cádiz» y que «sucediendo aquello mal o bien tentarían lo de aquí», por lo que habría que en Lisboa habrían de prepararse para lo peor.²¹ Y, así mismo, aconsejaba con reiteración que se reforzase defensa de la costa del Reino de Galicia y que se levantase un fuerte sobre el puerto de El Ferrol.²²

Recordemos que el 13 de junio de 1596, la armada inglesa, al mando de Howard y Essex, zarpó de Plymouth. El sábado 29 de junio llegaron a Cádiz noticias procedentes de Lagos, en el Algarve portugués, en las que se avisaba de la presencia de una flota inglesa. Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, intentó impedir el paso de la flota inglesa hacia el interior de la bahía. Al día siguiente, se avistó desde Cádiz la flota inglesa, que no pudo acceder en la rada por el mal tiempo, pero a las cinco de la mañana comenzó la batalla y los españoles salieron mal parados. El día 14 de julio, los ingleses incendiaron Cádiz y al siguiente salieron de la bahía llevando consigo rehenes.²³ En su camino de vuelta a Inglaterra, desembarcaron e incendiaron Faro. A la altura de Lisboa, recibieron noticias de la próxima llegada de la flota de Indias a las islas Azores, pero Howard y Essex decidieron finalmente volver a Plymouth.

Para entonces, De Silva ya había puesto en marcha una serie de medidas para la defensa de Lisboa, de las que dará cuenta en sucesivos memoriales, así como sus objeciones a la estrategia de defensa del adelantado y capitán general del Mar Océano, Martín de Padilla, y los consiguientes «grandes inconvenientes y peligro que hubo en Lisboa de haver encargado la defensa de la tierra al adelantado quando sucedió la toma de Cádiz».²⁴ Atento a las noticias que llegaban del extranjero, el conde revelaría las razones que habían movido a la reina de Inglaterra a enviar su escuadra contra España, como defensa frente a su armada:

Mandó la Reina de Inglaterra publicar una declaración de las causas que la han movido a embiar esta Armada de España, que así lo dize, lo mismo hizo el año passado. Comienza afirmando que los Príncipes supremos no tienen obligación de dar cuenta al mundo ni a sus mismos vasallos de sus acciones, pero que to-

²¹ Juan de Silva al rey, 6 de julio de 1596. AGS, Estado, 434, f. 49.

²² «Relación de los navíos que se han de fabricar para la defensa de la costa de Portugal y de las condiciones con que se han dado por asiento a Pedro López de Soto». AGS, Guerra y Marina, 423, f. 57.

²³ También se conserva un interesante documento que relata fielmente lo sucedido en Cádiz «desde el 29 de junio llegó un aviso de que la Armada inglesa apareció en Lagos, el 30 de junio al amanecer llegó a la vista de Cádiz, hasta el 14 de julio». AGS, Estado, 177, s. f.

²⁴ Los gobernadores de Lisboa al rey, sobre la defensa de la ciudad, Lisboa, julio de 1596. BNE, mss. 10259, f. 140.

avía quiere ella manifestar las causas porque ha juntado una gruesa Armada de que es Capitán General el conde de Essex, y que la junta con sus fuerzas propias, sin haber atributado las tierras marítimas como suele hacerse, y que el Almirante quedará a la defensa del reino, y que para defenderle de V. Magd. no lo ha podido excusar, porque el año passado juntó V. Magd. una poderosa Armada, de manera que por impedir sus efectos le fue forzoso venir con la suya a Cádiz, y que V. Majestad mandó luego preparar otra a toda furia para tomarla descuidada y conquistar el Reino de Irlanda, y que sin embargo del mal sucesso de Ferrol, que atribuye a la justicia divina, V. Magd. ha reforzado la dicha Armada para entrar en Inglaterra y en Irlanda, y que espera en Dios defenderse, y que por este fin toma las armas, que es el que debe mover a los Príncipes a tomarlas. La fuerza que avisan que trae, y la suerte de los navíos, muestra que pretende más que defenderse y quiere echar gente en tierra. Será por ventura lo más cierto acudir a Cales, como se ha dicho, más también a mi juicio se puede conjeturar que pretenda llegar a Ferrol y descubrirse ofreciéndose a combatir, y si halláse comodidad de ofender la Armada por las espaldas desistiera.²⁵

No cejará Juan de Silva de dar puntual relación, en sus comunicaciones con la corte, acerca de la armada inglesa y sobre cuantas noticias recibía de sus planes y movimientos en aguas del Atlántico:

Habiendo tenido los avisos de Inglaterra que envié a Andrés de Prada con el ordinario y creyendo como afirmaba el que los truxo que la Armada inglesa no saldría de sus puertos por haber vuelto destrozada y sería muy tarde llegó un navío de Ámsterdam y dice que encontró la Armada a 29 del pasado en el paraje que se refiere en la relación inclusa. No son pláticos el maestre ni el pasajero que dio el aviso de la costa de Inglaterra y así con la carta delante y con dificultad pude entender dellos el puerto donde encontraron la Armada, mas afirman lo que dize la relación y aunque estaban fuera del canal podría ser que no hubiesen salido con intento de venir a España, sino de guardar la entrada de sus tierras y de sus amigos si el bordear tan cerca de tierra no los ponía en peligro sobreviniendo un temporal, el que tuvo el navío que avisa sobre el cabo de Finisterre a los 4 de este dize que fue tan gallardo que los pudo trabajar mucho y que si durara más fuera imposible dejar de arribar aun haciendo cuenta y como estos piensan que la armada podía estar aquel día a medio golfo que no teniendo invento de alargarse tanto con menos causa arribaría por su voluntad y con más peligro si arribó por fuerza hame parecido avisar luego de ello a V.M. y también de que estas cuentas que yo hago son los que los desaparecidos suelen hazer para consolarse.²⁶

²⁵ Juan de Silva al rey, agosto de 1597. BNE, mss. 6198, f. 17.

²⁶ Juan de Silva al rey, 8 de septiembre de 1597. BNE, mss. 6198, f. 21.

3. LAS FORTIFICACIONES Y LOS INGENIEROS REALES

A inicios del reinado de Felipe II fueron prioritarias las fortificaciones de la frontera con Francia, así como en los reinos de la monarquía en Italia, para la defensa frente a los turcos. Tal como ha destacado Alicia Cámara, en numerosas publicaciones sobre los trabajos de los ingenieros de la época, la Monarquía española fue cerrando sus territorios con un completo sistema de fortalezas.²⁷ En cambio, la costa atlántica estuvo menos fortificada debido a sus especiales características: por ser una costa más fuerte y un mar más bravío, pero, sobre todo, según escribe el ingeniero Juan Bautista Antonelli, porque había «pocos enemigos y no muy poderosos por aquella parte».²⁸ Sin embargo, el panorama habría de cambiar en las dos últimas décadas del siglo XVI y la defensa de la costa atlántica peninsular habría de convertirse en una prioridad para la monarquía, que tuvo que dedicar grandes cantidades de dinero y de hombres para su protección. En este sentido, Juan de Silva se refiere en numerosas cartas a la necesidad de mejorar las fortificaciones ya existentes e implementar otras medidas para la conservación del reino de Portugal y de toda la costa atlántica.

Con tal fin, el monarca encargó a Juan Bautista Antonelli –que en 1580 estaba a las órdenes de Francés de Álava– un informe de la situación de la defensa de toda la costa lusa, desde Bayona hasta Ayamonte, y le diera cuenta de la guarnición disponible, así como las armas y municiones necesarias para poder organizar todo en caso de un posible ataque. José Ramón Soraluze Blond, en su trabajo sobre las fortificaciones de Galicia durante el reinado de Felipe II, destaca los trabajos de los hermanos Fratin y los Antonelli, especialmente Juan Bautista, y de Tiburzio Spanochi, todos ellos de origen italiano, junto a los cuales se formaron varios españoles, quienes se ocuparon de diseñar las fortificaciones abaluartadas en las últimas décadas de la centuria: «todos ellos constituyen lo más florido de la ingeniería española del siglo XVI, la primera edad de oro de nuestra arquitectura militar».²⁹

Centrándonos en las costas lusitanas, Jacome Palearo Fratin, quien formó parte de la expedición de 1580 a Portugal, como cuartelmaestre general del duque de Alba, sirvió también como ingeniero del ejército español. A él se deben las trazas de los campamentos y de las trincheras, el levantamiento de los planos de las fortificaciones portuguesas y, «de forma reservada», del

²⁷ Cámara (1989: 74). Esta misma autora ha publicado numerosos trabajos sobre los ingenieros y las fortificaciones españolas en los siglos XVI y XVII.

²⁸ Juan Bautista Antonelli al rey, AGS, Guerra y Marina, 72, ff. 294-295.

²⁹ Soraluze (1998).

recinto de Lisboa. En 1581, reconoció toda la costa lusa haciendo proyectos de nuevas fortificaciones.³⁰ Entre todos esos ingenieros italianos, el más destacado fue Tiburzio Spannocchi, nombrado «ingeniero mayor y arquitecto militar e hidráulico del rey». En 1589 se le encargó la visita de las defensas de la provincia portuguesa de Entreduero y Miño, los fuertes de Viana, Oporto, Coimbra, Aveiro, y desde 1590 fue informando al archiduque –gobernador de Portugal– sobre el estado de las murallas y castillos de las ciudades y rías del entorno, y elaborando los proyectos de fortificación que fuesen necesarios. Spannocchi, como destaca Soraluce, también proyectó las obras del castillo de San Antón en La Coruña y el de San Felipe en la ría de El Ferrol, y dirigió proyectos de redes estratégicas complementarias de las ciudades, con ciudadelas, baterías, castillos etc. Este sistema de redes, implementado a lo largo del litoral atlántico, reforzaría con baluartes aislados recintos medievales y protegería con fortificaciones costeras las rías, de manera que pudiesen guarnecer con sus cañones las dársenas más vulnerables. Tal y como anota Soraluce, «en muchas localidades ya había estado anteriormente Fratrín haciendo informes y trazas, por lo que la misión de Spannocchi consistió en contrastar su parecer con el dado anteriormente por su antecesor».³¹

Como muestra de estas intervenciones, podemos tomar como ejemplo la forma de los castillos de Viana do Castelo y de Vila do Conde, plasmados en la «Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos» de Pedro Texeira (1622-1634).³² El levantamiento de esas fortalezas en la costa atlántica fue una de las empresas más ambiciosas de la Monarquía Hispánica. Tal es así, que la defensa de la capital del reino luso fue tomada como modelo por antonomasia: basándose en la situación del estrecho de Lisboa a Almada, de Belem a la torre vieja, y del castillo de San Juan a Cabeza Seca, Spannocchi realizó en 1581 un proyecto para fortificar el estrecho de Magallanes, siguiendo las indicaciones del capitán general Francés de Álava, quien aconsejaba que se actuase como en Lisboa, atendiendo a la disposición geográfica de ambos lugares.³³ No sería Spannocchi el último italiano en concurrir al resguardo de la ciudad. En 1589, fray Giovanni Vincenzo Casale, escultor e ingeniero de fortificación, fue enviado a ocuparse de las fortificaciones de Portugal, con quien tendría una polémica Spannocchi a propósito de la fortaleza de Cabeza Seca.

³⁰ Cámara (1989) y Soraluce (1998).

³¹ *Idem.*

³² Véase un estudio y reproducciones de la colección de vistas y mapas de Pedro Teixeira en Pereda y Mariás (2002).

³³ Vicente (2002: 269-273). AGS, Guerra y Marina, 122, ff. 32, 99 y 215.

Fig. 2. Vistas de Viana do Castelo y de Vila do Conde. Pedro Texeira, «Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos», 1622-1634.



Fuente: Biblioteca Nacional de Austria, Viena, Cod. Min. 46, ff. 60-61.

Juan de Silva, como capitán general del reino de Portugal, controlaba el trabajo que realizaban todos estos ingenieros y en su correspondencia fue dando pormenores de la forma en que desarrollaban sus obras. Desde 1592, son abundantes las alusiones a Casale, Terzi, Antonelli, Spannochi, y sobre todo a Lavanha y Turriano. Este último, Leonardo Turriano, pariente de Juanelo Turriano, fue uno de los ingenieros más prestigiosos al servicio de la Monarquía Hispánica. Oriundo de la ciudad italiana de Cremona y formado en Urbino, trabajó para el emperador Rodolfo II antes de entrar al servicio de Felipe II en 1582.³⁴ Ingeniero de fortificación, buen dibujante y de educación humanística, entre 1584 y 1593 intervino en las defensas de las islas Canarias y ocupó el cargo de ingeniero mayor desde 1598 hasta su muerte en Lisboa en 1628. Entre 1602 y 1622, hizo cuarenta y ocho magníficos diseños de máquinas para la limpieza y dragado de la barra del Tajo, uno de los graves problemas que se mencionan con frecuencia en la correspondencia de don Juan de Silva. También propuso reutilizar el antiguo acueducto romano en Lisboa.

Por su parte, Juan Baptista Lavanha, castellanizado Labaña, fue nombrado por Felipe II primer titular de la Academia Real de Matemáticas, creada

³⁴ Moreira (2010: 121-203). Cámara (1998).

por dicho rey en su corte madrileña en 1582.³⁵ En 1596 volvió a Lisboa como cosmógrafo mayor del reino, pero realizó tareas de ingeniero, como otros matemáticos al servicio de los Felipes. Al año siguiente, en 1597, participó en el estudio y sondaje de la barra del Tajo en Lisboa. A propósito de uno de los trabajos realizados por ambos ingenieros, a finales de agosto de 1597, Juan de Silva demandaría a Cristóbal de Moura, muy próximo al rey, que:

Ordene V. S. que se escriba a Leonardo Turriano que visite el canal de San Gian, otro canal de Aldeaçobo, porque mejor puede dar su boto sobre aquella materia que se le ha encargado. Otro tanto mande V. S. que haga Juan Bautista Labaña, porque estas diligencias son necesarias, y si de allá no se ordena, podrá ser que a Gonzalo Ruiz Carvallo le parezca que éstos le hazen agravio entremetiéndose en lo que está a su cargo. Y después de tomado el voto de los dos se les podrá ordenar que acudan a Gonzalo Ruiz y házenle todo el favor que él puede pretender, y dígasseles que lleven consigo a Gaspar Ruiz, el qual afirma que no está la carrera tan arenada como se dize.³⁶

Y, casi un mes más tarde, en otra carta, redactada en el fuerte de San Julián, en la margen derecha del río Tajo, le daría cuentas a don Cristóbal de los avances en las obras de la barra de Lisboa:

Partí por la mañana de Lisboa a visitar a Cristóbal de Melo en Cascaes y sondear la barra de camino, llevando para ello a Leonardo Turriano y a Juan Bautista Labaña y a otros ingenieros. Nicolao de Frías no pareció, Baltasar Álvarez dijo que iría, llegó tarde y oyesse su razón; Gonzalo Pirez dijo, y será cierto, que estaba mal dispuesto. Hallé el canal aboyado por cuatro pilotos de Cascaes dexando la carrera entre el cachopo y la fortaleza de más de ochenta brazas. Sondóse por el medio y por las orillas y atravesado. Siempre se hallaron seis brazas largas y seis y media de fondo, que son de cincuenta palmos arriba.³⁷

Sin duda, atravesar la barra de Lisboa era un problema difícil para los grandes navíos, por lo que había que vigilar bien y proceder a sondarla con frecuencia:

A esta hora llegó a mí otro piloto de Cascaes, el más famoso en desacreditar la barra, y dijo que la había sondado para meter las naos de la Yndia y que no podía entrar por aquella canal porque tenía muy poco fondo y se había estrechado mucho. Preguntele cuánto fondo quería, respondió que por lo menos cinco brazas, y cuánto de ancho, dixo que cincuenta por lo menos. Entonces le dixé que tornase conmigo a sondarla y tornó con un compañero que decía que cuanto al

³⁵ Vicente y Esteban (2006).

³⁶ Juan de Silva a Cristóbal de Moura, 30 de agosto 1597. BNE, mss. 6198, f. 18.

³⁷ Juan de Silva a Cristóbal de Moura, San Julián, 20 de septiembre de 1597. BNM, mss. 6198, f. 23.

fondo había agua bastante y más de las cinco brazas y cuanto al ancho bastaban veinte o treinta pero que no las tenía la barra.³⁸

Las medidas debían tomarse con mucha precisión y Juan de Silva vigilaba personalmente los trabajos:

Púseles la sonda en la mano y hallaron seis brazas y seis y media y el porfiado tornó convertido y dijo que tenía bonísimo fondo, y que cuando él sondó tomó la carrera junto al cachopo por donde solía tomarla y por eso halló tan poca agua, y que por donde yo la tenía boyada confesaba que tenía agua muy bastante y firmolo de su nombre, con condición que cuando viniesen las aguas vivas la tornara a requerir, porque le parece que han mudado desde que entraron las naos hasta ahora y lo bueno es que entonces se hallará más agua, y porque se desengañasen también del ancho que les parecía que faltaba tornaron de bajamar a hacer la experiencia atravesando cinco fragatas entre las boyas, poniendo las de la parte del castillo en seis brazas de fondo y las de la parte del cachopo en cinco, y en tirando una cuerda sobre las fragatas, cuan tiesa puede ponerse, hallaron ciento y diecisiete brazas de ancho, diles de barato veintisiete para meterme más adentro de las cinco brazas por hallar más fondo y porque no digan que la cuerda estaba floja.³⁹

Fig. 3. «Barra y puerto de la Ciudad de Lisboa». Pedro Texeira, «Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos», 1622-1634.



Fuente: Biblioteca Nacional de Austria, Viena, Cod. Min. 46, ff 46v-47r.

³⁸ *Idem.*

³⁹ *Idem.*

A pesar de mala salud y sus dolencias en el brazo izquierdo, a juzgar por sus cartas, el conde de Portalegre dedicaba duras jornadas a controlar el trabajo de sus ingenieros, además de sus labores diplomáticas:

De manera que viene a quedar un canal de fondo de piedra y arena limpia de noventa brazas de ancho. Tornase con las aguas vivas a satisfacción de cuantos lo han contradicho y enviase la diligencia auténtica; baste por ahora que los que decían que no podían meter las naos porque no tenían más de cuatro brazas de fondo pidiendo cinco, hallaron seis y de ancho noventa. Hecha esta diligencia entró en Cascaes el navío del hombre que envié a Inglaterra con los prisioneros que allá había excepto los rehenes de Cádiz y un clérigo castellano que habiéndolo libertado le llevaron del camino.⁴⁰

En varias ocasiones, Juan de Silva dejó constancia de su aprecio por Leonardo Turriano,⁴¹ comparando sus habilidades con las de Labaña. En 1598, fue nombrado ingeniero mayor del reino de Portugal, tal como había defendido el conde en sus cartas. El año anterior, De Silva ya había escrito sobre él:

He de averiguar de qué se queja de mí Turriano, porque arquitectos y dibujantes me gobiernan, y no he visto ninguno tan docto ni tan galante. Y escribiendo esto, dice mi secretario que le ha dicho que le escriben de allá que yo le hago la guerra, porque he votado por Juan Bautista Lavaña para ingeniero, y no me pasa por pensamiento tener a Juan Bautista por hombre que tenga más que la teórica, ni entiendo que se podría fiar dél fábrica ninguna sin aventurar a errarla, por no tener la plática y a Turriano tenga V. S., como le tiene, en opinión de hombre muy de provecho para servir a un Príncipe aunque fuese de cerca.⁴²

4. EL REGRESO DE DON JUAN DE SILVA A LA CORTE ESPAÑOLA

El conde de Portalegre, delicado de salud y ya a punto de abandonar Lisboa, seguiría escribiendo cartas al rey, ya fuese temiendo el ataque de la armada inglesa o sobre asuntos de política en el reino de Portugal.⁴³ En la correspondencia que en esos últimos años mantuvo con el monarca y sus amigos de la corte, Juan de Silva emitió juicios certeros acerca de esa ambigua realidad que

⁴⁰ *Idem.*

⁴¹ «A Turriano encomiendo yo a V. S. que no ha menester haga este oficio conmigo porque le quiero mucho y puedo poco». *Idem.*

⁴² Juan de Silva a Cristóbal de Moura, 11 de octubre de 1597. BNE, mss. 6198, f. 28.

⁴³ En la Biblioteca Nacional de España se conservan numerosas copias de cartas de don Juan de Silva a Felipe II, Felipe III y sus ministros, desde el 30 de abril de 1597 a 1 de enero de 1600.

fue el Portugal de los Felipes. Como ambigua fue también su relación personal con Inglaterra, temida a la par que admirada. De la reina inglesa y de Drake, afirmaba en una misiva a su viejo amigo Cristóbal de Moura, conservaba sendos retratos en su cámara: «Todavía pusse en salvo un retrato de la Reina y otro de Draques, que nos han dado mejor a conocer el mundo que Fray Luis de Granada». ⁴⁴ Ya como virrey de Portugal, don Cristóbal compartiría con De Silva la misma admiración por la efigie de mencionada soberana: «El retrato de la Reina de Inglaterra es el más natural que tengo visto, y a quien con más razón se puede tener envidia, salvantis el papa, como dixo el otro». ⁴⁵ Con cierta ironía, Juan de Silva le habría explicado al marqués de Velada que, cuando ya estaba organizando su vuelta a la corte española, junto a «un san francisco dominico» había dispuesto una serie de retratos entre los que se encontraba uno de la reina Isabel I:

[...] el retrato de la reyna de Inglaterra, que partirá sin dilación porque es pieza de estima. Así lo debía pensar esta noche un Maestro de Campo milanés porque tocando a la oración esta tarde en mi cámara, donde ay algunos retratos y un San Francisco Dominico, se volvió a rezar hacia la reyna y dexéle idolatrar por no reirme hasta acavar de rezar, engañósse porque hazía oscuro, que aunque ella debe ser santa ninguna cosa parece menos el retrato. ⁴⁶

En su último año como virrey del reino de Portugal y capital general de la gente de guerra, Juan de Silva siguió informando a Felipe III y a Cristóbal de Moura de los peligros que corría Lisboa ante un posible ataque de la armada inglesa y de la necesidad de defender toda la costa. La salud del conde era cada vez peor y fue relevado por su amigo De Moura, nombrado virrey de Portugal por Felipe III. El conde de Portalegre abandonó el reino y viajó a Valladolid para tratar de entrevistarse con el nuevo monarca y, como recompensa de todos sus servicios, pedirle favores y mercedes para sus hijos. En abril de 1600, ya desde Castilla, escribió una larga e interesante carta a Cristóbal de Moura con avisos acerca de la gente de guerra y muchos consejos, fruto de su experiencia, sobre lo que convenía para el buen gobierno del reino. En esta carta le explica que ante el Consejo de Estado expuso primero «las nuevas de Inglaterra, porque venían a propósito» y se precia de su autoridad como capitán general del reino de Portugal. Se refiere a todo tipo de problemas que, en su momento,

⁴⁴ Juan de Silva a Cristóbal de Moura, Lisboa, 27 de octubre de 1597. BNE, mss. 6198, f. 25.

⁴⁵ Cristóbal de Moura a Juan de Silva, Lisboa, 14 de marzo de 1601. BNE, mss. 10259, f. 22v.

⁴⁶ Juan de Silva al marqués de Velada, Lisboa, 8 de noviembre de 1597. BNE, mss. 6198, f. 32v. Ese San Francisco bien podía ser obra de El Greco.

tuvo que sufrir. Sobre las estrecheces económicas y la falta de dinero, augura mejor suerte a su sucesor, «porque sabiendo los rincones de los Consejos de Guerra y de Hacienda no le podrán dar palabras por obras, y de lo que le libraren se pagará con más brevedad y puntualidad», de manera que podrá administrar el reino con mayor facilidad, «sin tolerar lo que el hambre de la gente me hace disimular a mí, porque no se puede poner ley al hambriento».⁴⁷ De la escasez de soldados y de armas, también da cuenta y de los obstáculos que ello suponía para el gobierno del ejército:

De la falta de armas resultó en estos postreros años de mi cargo un gran inconveniente, de no haver podido mandar ejercitar los soldados y heme dexado culpas de negligente en cosa tan necesaria, porque no se publicase la causa de no los ejercitar, poniéndolos fuera en esquadron y mostrándolos al pueblo mal armados y mal vestidos, por lo qual aunque pareciera bien se hicieran en la Plaza de Palacio a la entrada de V. S., he ordenado que no se haga. Cosa clara es que ha muchos días que no se podía escusar de reformar el tercio, por haver en él Compañías que parecen esquadras.⁴⁸

De Silva refiere otras adversidades que afrontó, como la incidencia de enfermedades, en especial de una peste, lo que gravó la capacidad defensiva del reino:

[...] de esto fue la causa la peste, que le redujo a muy baxo número por los muchos que murieron della; que por la misma razón se huyeron otros muchos que no se pudieron cobrar, no se permitiendo en los lugares que el capitán de campaña ni otros que fuesen en su seguimiento los comunicasen ni entrasen en poblado, y así los que quedaron hicieron prueba de hombres de bien y de honrra, especialmente los capitanes que pasaron alegremente aquella tormenta alojando cerrados y quedando a pie quedo con la peste a braços de unas puertas adentro, por lo qual supliqué a Su Mag. fuese servido de no los mandare reformar si no rrehacerlo; concediólo y señalados los dstrictos y las personas que havían de yr a Castilla, lo suspendió con mucha caussa por levantarse de nuevo en aquella sazón grueso golpe de infantería en toda España para Italia,

⁴⁷ «El Conde a Don Cristóbal con avisos acerca del gobierno de la gente de Guerra de Portugal quando yba a ser Virrey Abril 1600». BNE, mss. 10259, ff. 92v-96v. La carta contiene muy interesantes anotaciones al margen, agregadas por el copista. En el f. 94v. dice: «Tubo el Conde mucha cuenta siempre en todas las cosas que provehía y tubo debajo de su mano más gente de guerra que todos los demás generales juntos sus antecesores, por la continuación de las Armadas de Inglaterra que los más veranos venían contra España y gruesos socorros que S. M. enviaba a Lisboa de infantería y caballería, y llegó a haber en el año de 97, 12 mil soldados de Castilla, 4 mil italianos y doce mil portugueses todos a orden del Conde sin mil caballos y ocho mil que estaban juntos en Llerena con el Conde de Fuentes para envialles también en caso que fuesen necesarios».

⁴⁸ *Idem.*

para la Armada y para las Yndias, rehaciéndose también los tercios alojados en el Andalucía; y así acudían allí todos los soldados y estava cierto que no había de acudir al de Lisboa, donde sobre la falta de la salud, no compravan con un real libra y media de pan y no se les dava más de medio tostón de socorro [...]»⁴⁹

Y se explaya en describir sus servicios en los siete años como capitán general del reino de Portugal y su gente de guerra:

Todos saven que de la buena elección de los Capitanes depende la buena disciplina y el servicio del Rey. A mí me ha tocado en estos siete años la provisión de 92 compañías, y es cierto que he resistido a todos los respectos particulares y recomendaciones de la Corte quanto ha sido posible, por no preferir los menos dignos a los que yo entendía que lo eran, más puedo haverme engañado con el conocimiento de las personas; aunque para no engañarme e hecho diligencias y lo que se me podrá argüir con rraçón aparente contra lo que aquí firmo en la provisión de algunas, que son pocas, estoy presto a rresponder de manera que me las pase en cuenta, que no me acusare compasión. Esto he dicho por suplicar a V.S. que hallando aquí personas particulares que las merezcan, las anteponga a los que por importunidad y negociación las pretendieren.⁵⁰

Con mucha frecuencia, en sus cartas, Juan de Silva se había referido a la falta de camas en los hospitales y a la escasez de comida para los soldados, asuntos que no deja de mencionar en esta su última misiva:

La cosa que más cuidado me ha dado y más he sentido que se me empeore, el Hospital. Porque luego que vine le hiço Su Magd. merced con que por algunos años no pasó necesidad, mandándoles dar el sueldo de los fugitivos, a quien entonces se devían tantas pagas que les lucía mucho el rremate de cualquiera; desbaratóse el tercio y formóse de visoños y así se acava esto y fue necesario que corriese a cuenta del Rey; y quando començó estava muy empeñado el hospital, por lo que se había tomado fiado. Lo que se le señaló, lo que vastaría para sustentarle, no luce por lo que pagan los hermanos de la deuda atrasada; no pagando acabóseles el crédito y así han pasado mucha necesidad los enfermos, que antes no tenían ninguna si no tanto regalo, que era gusto ver cómo eran servidos y arreglados.⁵¹

A pesar de las buenas recomendaciones recibidas, una vez llegado a Lisboa para hacerse cargo del virreinato, Cristóbal de Moura habría de conocer la realidad de la labor ejecutada por su predecesor al frente del reino portugués.

⁴⁹ *Idem.*

⁵⁰ *Idem.*

⁵¹ *Idem.*

En correspondencia cruzada con Juan de Borja, el nuevo virrey compartiría sus impresiones sobre el conde de Portalegre, quien ya había abandonado Portugal. En su opinión, Juan de Silva «dexó unos documentos muy lindos y estudiados de cosas en que él no hizo nada en siete años y manda que yo las haga todas en tres meses». A lo que habría de responder Borja que «buenas razones sin ponerlas por obra es la cosa más sin provecho que ay en el mundo».⁵²

En aquella misma correspondencia, en una carta del «correo que partió a 25 de abril» de 1601, Cristóbal de Moura escribiría que acababa de enterarse de la muerte de su viejo amigo, «que ha sido una gran pérdida, téngale Dios en su gloria». Muy poco antes de fallecer, Juan de Silva había hecho su testamento en Madrid, el 11 de abril de 1601, y apenas dos días después aún escribía al rey pidiendo mercedes y gracias, ya no para él si no para sus hijos.⁵³ Juan de Silva fue muy reconocido en su tiempo. Así, se refirió a él Miguel de Cervantes en el sexto libro de *La Galatea*, en su Canto de Calíope:

Del famoso Juan de Silva os digo
Que toda gloria y todo honor meresce
Así por serle Febo tan amigo
Como por el valor que en él floresce
Serán desto sus obras buen testigo
En las cuales su ingenio resplandece
Con claridad que al ignorante alumbra
Y al sabio agudo a veces le deslumbra.

BIBLIOGRAFÍA

- BOUZA ÁLVAREZ, Fernando (1994): «Corte es decepción. Don Juan de Silva, Conde de Portalegre» en José Martínez Millán (dir.), *La corte de Felipe II*. Madrid: Alianza Editorial, 451-502.
- CÁMARA MUÑOZ, Alicia (1988): «Tiburzio Spannocchi, Ingeniero Mayor de los Reinos de España». *Espacio, Tiempo y Forma*, 2, 77-91.
- CÁMARA MUÑOZ, Alicia (1989): «La fortificación de la monarquía de Felipe II». *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie VII, Historia del Arte, t. 2, 73-80.
- CÁMARA MUÑOZ, Alicia, (1998): *Fortificación y ciudad en los reinos de Felipe II*. Madrid: Nerea.

⁵² Correspondencia entre Cristóbal de Moura y Juan de Borja, marzo y abril de 1601. BNE, mss. 10259, ff. 220-223

⁵³ La mayoría de sus cartas solo llevan la firma de Juan de Silva, pero se conserva en la sección Estado del Archivo General de Simancas alguna carta autógrafa de Juan de Silva sobre asuntos personales, fundamentalmente peticiones de mercedes para sus hijos. Carta de mano de don Juan de Silva a Felipe II, Lisboa, 25 de enero de 1597. AGS, Estado, 434, f. 62.

- CÁMARA MUÑOZ, Alicia (ed.) (2016): *El dibujante ingeniero al servicio de la monarquía hispánica. Siglos XVI-XVIII*. Madrid: Fundación Juanelo Turriano.
- MOREIRA, Rafael (2010): «Leonardo Turriano en Portugal», en Alicia Cámara Muñoz (ed.), *Leonardo Turriano, ingeniero del rey*. Madrid: Fundación Juanelo Turriano, 121-203.
- PEREDA, Felipe y Marías, Fernando (eds.) (2002): *El Atlas del Rey Planeta. La «Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos». Pedro Texeira, 1622-1634*. Madrid: Editorial Nerea.
- SALAZAR Y CASTRO, Luis de (1685): *Historia genealógica de la Casa de Silva*. Madrid: Melchor Alvarez y Mateo de Llanos.
- SORALUCE BLOND, José Ramón (1998): «Las fortificaciones de Galicia durante el reinado de Felipe II» en Antonio Erias Roel (coord.), *El Reino de Galicia en la monarquía de Felipe II*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 169-190.
- VICENTE MAROTO, María Isabel (1998): *Diálogo entre un vizcayno y un montañés sobre la fábrica de navíos*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca.
- VICENTE MAROTO, María Isabel (2002): «La fortificación del Estrecho de Magallanes», en VII *Simpósio de História Marítima. Fernão de Magalhães a sua viagem no Pacífico. Antecedentes e consequentes*. Lisboa: Academia de Marinha, 262-275.
- VICENTE MAROTO, María Isabel (2006): «Don Juan de Silva, Conde de Portalegre», en Mária de Fátima Reis (coord.). *Rumos e Escrita da História. Estudos em Homenagem a A.A. Marques de Almeida*. Lisboa: Edições Colibri, 541-555.
- VICENTE MAROTO, María Isabel y Esteban Piñeiro, Mariano (2006, 2ª ed): *Aspectos de la Ciencia Aplicada en la España del Siglo de Oro*. Valladolid: Junta de Castilla y León.

LOS NAUFRAGIOS DE LA ARMADA DE LA GUARDA EN 1600*

Vicente Pajuelo Moreno
Universidad de Cádiz

José María García Redondo
Escuela de Estudios Hispano-Americanos /
Instituto de Historia, CSIC

1. INTRODUCCIÓN

En las últimas décadas, el estudio de los naufragios en época histórica ha despertado un gran interés entre especialistas y público en general.¹ En España, tras el inaugural trabajo de Cesáreo Fernández Duro, las investigaciones académicas firmadas por Fernando Serrano Mangas, primero, y Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, después, sentaron las bases de numerosos estudios académicos sobre los diferentes siniestros navales que tuvieron lugar en la rutas que enlazaban

* Este trabajo forma parte del proyecto de investigación del Plan Propio de estímulo y apoyo a la investigación y transferencia 2022/2023 de la Universidad de Cádiz «Los sistemas defensivos del litoral gaditano y su proyección Atlántica (siglos XVI-XVIII)», PR2022-033, y del proyecto de I+D+i «Marcos de mapeo y prácticas de territorialización en América (siglos XVI-XVIII): espacios, categorías y representaciones» (MAPWORKS), PID2022-141020NA-I00, financiado por MICIU/AEI /10.13039/501100011033/ y por FEDER, UE. Asimismo, la investigación se ha realizado en el marco de una de las Ayudas para la Recualificación del Sistema Universitario Español para 2021-2023, modalidad Ayudas Margarita Salas para la formación de jóvenes doctores y del Proyecto Intramural de Incorporación CSIC 202210I119.

¹ El término naufragio será empleado en este trabajo para referirnos tanto al navío que se va a pique como al bajel que arriba destrozado a puerto tras padecer un clima adverso o sobrevivir a la batalla frente a un buque enemigo. Véase *Diccionario de la Lengua Española* (versión online) y Fernández de Navarrete (1831: 378).

la península ibérica con América en los siglos XVI y XVII.² Con posterioridad, el diálogo con otras historiografías y los intercambios científicos con investigadores de América Latina y Portugal fueron progresivamente definiendo un campo de estudio específico.³ Los desastres marítimos protagonizados por buques ibéricos –y de sus ámbitos coloniales– a inicios de la Edad Moderna ofrecieron una rica y compleja mirada a la historia marítima, en diálogo con otros enfoques y disciplinas, como la arqueología subacuática, la literatura, el arte, la geografía, la historia social, la historia económica, etc. Aun siendo innumerables las obras de difusión histórica y las novelas de aventuras centradas en naufragios,⁴ desafortunadamente persisten las reticencias a que su estudio se implante de manera formal en el ámbito académico, pues la búsqueda de naufragios y barcos hundidos sigue siendo percibida como una actividad vinculada a individuos cuyo interés en la zozobra es meramente crematístico.

Las consecuencias del naufragio, que es una de las cuestiones que analizamos en este trabajo, se presentan como fenómenos cruciales en las vidas de sus protagonistas y de las sociedades que los experimentan, en tanto que trascienden al ámbito marítimo. Así lo demuestra, por ejemplo, la pérdida de cuatro de los siete galeones que regresaban a la metrópoli desde Cartagena en 1605, que fue uno de los factores que llevó a decretar la bancarrota de la hacienda castellana en 1607.⁵ Ese año, además, y por señalar otro de los resultados de ese naufragio, se promulgaron las primeras ordenanzas de construcción naval, con las que se trataba de legislar las medidas que deberían tener los navíos españoles de guerra y mercante, debido a que hasta entonces, tal y como se refería en la norma, no habían «sido de la traza y fortaleza que se requiere para

² Fernández Duro (1867), Serrano (1991) y Pérez-Mallaína (1997).

³ Muestra de este creciente interés han sido, por un lado, la celebración de dos congresos internacionales «Naufragios» en Ciudad de México (2018) y Lisboa (2023). Con anterioridad, se habían difundido algunas obras anglófonas centradas en desastres navales y sus consecuencias, tanto desde una perspectiva científica, como el estudio de Rahn Phillips (2007), como desde el anticuarismo, la búsqueda furtiva de los pecios o la caza de los «tesoros bajo el mar». Desde la historia marítima y la arqueología subacuática, en México, destaca la recopilación de trabajos realizado por Flor Trejo (2003) y, en España, los estudios de Ana Crespo Solana, entre los más recientes, Crespo Solana *et al.* (2022).

⁴ Como ejemplo, véase la reciente edición del libro de 1610 de Pedro Gobeo de Vitoria (2023) sobre su naufragio en las costas del virreinato del Perú.

⁵ No hemos hallado ninguna investigación en la que se analice la bancarrota del erario castellano de 1607 y se mencione el naufragio de la Armada de la Guarda de 1605 como factor determinante de la quiebra. Probablemente se desconocía que los cuatro galeones que se fueron a pique aquel año en el Caribe transportaban el dinero que habría sufragado una parte del préstamo que se firmó con el banquero genovés Octavio Centurión. No por ello, algunos de esos trabajos dejan de ser excelentes, como por ejemplo el de Gelabert (1997) y Sanz Ayán (2015). Sobre las secuelas del naufragio en la bancarrota de 1607, véase Pajuelo (2021: 336-337, 356-373).

navegar y pelear». ⁶ Se podrían enumerar otros tantos ejemplos que prueban la incidencia de los desastres marítimos en diversos ámbitos sociales, culturales, económicos y políticos. Sin resultar exagerados, el accidente naval y, especialmente, el naufragio, constituía una forma de catástrofe siempre inminente y en correlación con las empresas humanas en la mar: una catástrofe asumida como un mal necesario y cuyas secuelas, más allá de las pérdidas humanas o materiales, podía desencadenar una descontrolada serie de desgracias que iban de lo espiritual a la geoestrategia.

El objetivo de este trabajo es analizar las causas y consecuencias de los naufragios que padeció la Armada de la Guarda a finales de 1600, cuando la escuadra retornaba a las costas gaditanas desde América. La referida formación se hizo a la vela desde Sanlúcar de Barrameda el 9 de abril de 1600, integrada por siete galeones y seis pataches, comandada por el general donostiarra Marcos de Aramburu, quien mostraba un magnífico currículum:

El general Marcos de Aramburu, a quien vmd. ha hecho merced del hábito de Santiago, que ha muchos años que sirve, principalmente de general de los galeones que llamaban de la Corona de Castilla y de escuadras de la Armada del Mar Océano y de una Flota de Nueva España. Y estando con ella en La Habana, se le ordenó que fuese por el oro y la plata a Tierra Firme, en que usó de mucha diligencia, y la ha hecho en otras particulares y de importancia que se le han encomendado, y dado muy buena cuenta. Y, últimamente, habiendo llevado y aprestado los galeones nuevos de vmd. desde Guipúzcoa a La Coruña, ha servido en este viaje con el adelantado y ha vuelto a Cádiz, donde se entiende estará ahora, y de su persona, entendimiento, experiencia y partes se tiene satisfacción.⁷

Su hoja de servicios como militar era formidable, pero tras el viaje realizado aquel año, en el que un galeón se fue a pique cerca de Faro (Portugal) y los otros seis llegaron de manera dispersa a Cádiz, Sanlúcar de Barrameda y Málaga, nunca más volvió a desempeñar el puesto de general, a pesar de que tuvo opciones para hacerlo. De las aguas del naufragio, como de las del bautismo, emergía un nuevo individuo.

⁶ Ordenanzas para los navíos de guerra y mercante... Madrid, 21 de diciembre de 1607. Museo Naval de Madrid (en adelante, MNM), Colección Fernández de Navarrete, t. XXIII, doc. 47.

⁷ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 26 de noviembre de 1599. AGI, Indiferente, 746, 65. En ese fragmento no se recoge su currículum al completo. Los datos que hemos recopilado sobre él se analizarán en un trabajo biográfico.

2. LOS NAVÍOS DE LA ARMADA DE LA GUARDA

Nombrado general de la Armada de la Guarda, Marcos de Aramburu llegó a Sevilla el 12 de enero de 1600. Dos días después, se reunió con el presidente de la Casa de la Contratación y el proveedor Bernabé de Pedroso, quienes le informaron del número total de toneladas que tendría su escuadra y de los navíos que la integrarían. Para ponerla a punto serían necesarios, como mínimo, 200.000 ducados, y contaría con una dotación de 3.000 individuos. El proveedor advirtió la posibilidad de emplear los galeones que constituían la Armada del Mar Océano para poder partir lo antes posible hacia Cartagena, ya que los dueños de naos se habían mostrado reacios a que sus bajeles se incorporasen a dicha formación. Por su parte, Aramburu prefería incorporar filibotes, embarcaciones que habían dado muy buenos resultados en el primer viaje que hizo la Armada de la Guarda hasta Cartagena en 1594.⁸

Las fechas propicias para la partida apremiaban. Sin embargo, a principios de febrero, el general aún no había elegido los navíos que integrarían la escuadra, situación que, a pesar de su diligencia en ocasiones anteriores, inquietaba al Consulado de la Universidad de los Mercaderes.⁹ En este mismo sentido, el donostiarra fue advertido por el presidente de la Casa de la Contratación, Bernardino de Avellaneda, puesto que ni la hacienda castellana ni la avería se encontraban en situación de sufragar una eventual internada en el Nuevo Mundo.¹⁰ Finalmente, el general optó por incluir en la armada siete de los dieciocho galeones que se fabricaron en Rentería bajo las órdenes del capitán Agustín de Ojeda (entre 1594 y 1596) y seis pataches.¹¹ Normalmente, el número de galeones que integraron la Armada de la Guarda desde su primer viaje hacia Cartagena en 1594 hasta su última singladura en 1706 era de entre seis y ocho, aunque no solían ser más de cuatro pataches los que se incorporaban a su conserva. Tal y como se refleja en la siguiente tabla, ninguno de los galeones arqueaba más de 700 toneladas, que era el límite marcado por la administración castellana para los navíos que navegaban hacia América. La fábrica de cada uno de ellos se tasó en veinticinco ducados la tonelada, ocasionando un gasto total de casi 90.000 ducados. Desconocemos el precio de los pataches, pero sí sabemos su número de toneladas:

⁸ Aramburu al rey. Sevilla, 16 de enero de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

⁹ Prior y cónsules del Consulado de la Universidad de los Mercaderes al rey. Sevilla 6 de febrero de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

¹⁰ La avería era el derecho que se cobraba sobre el valor de los géneros que se embarcaban para América y por las mercancías y los metales preciosos que desde allí llegaban a las costas gaditanas, que se empleaba para el apresto y el mantenimiento de las armadas que protegían los navíos mercantes o transportaban el tesoro indiano. Bernardino de Avellaneda a Aramburu. Sevilla 6 de febrero de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

¹¹ Sobre las fábricas llevadas a cabo por Agustín de Ojeda en los astilleros vascos entre 1589 y 1598, véase Pajuelo (2021: 105-138) y Vicente (2006).

TABLA. 1. NAVÍOS DE LA ARMADA DE LA GUARDA EN 1600.

Galeones	Toneladas	Lugar de construcción	Año	Precio (ducados)
San Juan Bautista (capitana)	645	Rentería	1595	16.125
San Mateo (almiranta)	593	Rentería	1596	14.825
San Marcos	540	Rentería	1595	13.500
Nuestra Señora de Aránzazu	450	Rentería	1594/1595	11.250
Nuestra Señora de Valvanera	450	Rentería	1594/1595	11.250
San Bernabé	450	Rentería	1594/1595	11.250
Nuestra Señora del Rosario	450	Rentería	1594/1595	11.250
Pataches				
Santa Catalina	100	–	–	–
Nuestra Señora de Hua	120	–	–	–
La Concepción	60	–	–	–
San Juan	50	–	–	–
San Juan Bautista	40	–	–	–
Nuestra Señora de Regla	40	–	–	–
Total	3.988	–	–	89.450

Fuente: «Relación de los galeones...». Sevilla, 30 de abril de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

Conocer las travesías que realizaron los navíos de la Carrera de Indias o saber de qué flota o armada formaron parte es tarea difícil, puesto que en la documentación se repiten continuamente nombres muy similares para distintos vasos y no siempre se señala su número de toneladas ni su propietario. Quizás el buque insignia de la expedición comandada por Marcos de Aramburu en 1600, el San Juan Bautista, botado a finales de 1595, hubiere realizado su primer viaje en el convoy que en 1596 estuvo bajo las órdenes del general Bernardino de Avellaneda, formación que estaba integrada por varios galeones cuyo objetivo fue buscar y capturar al corsario inglés Francis Drake.¹² En 1597 se menciona en la relación de navíos de una de las escuadras dependientes de la Armada del Mar Océano,¹³ probablemente en la comandada por Marcos de Aramburu, quien aludió al barco como si hubiese estado alojado en él durante un tiempo.¹⁴ El San Juan Bautista encabezó la Armada de la Guarda en 1600 y en 1602, para regresar a Lisboa al año siguiente cuando sería incorporado nuevamente a alguna de las escuadras subordinadas de la Armada del Mar Océano o, incluso, en esta última formación, en donde se mantuvo como mínimo hasta 1609.¹⁵

¹² Agustín de Ojeda al rey. Rentería, 1 de enero de 1596. Archivo General de Simancas, Guerra y Marina, 451, 2.

¹³ Conhecimento de Andrés del Candado, tenedor de bastimentos, que recebeu 18 pipas velhas com 108 arcos de ferro do capitão do galeão San Juan Bautista. Lisboa, 17 de septiembre de 1597. Arquivo Nacional da Torre do Tombo (en adelante, AGTT), Corpo Cronológico (CC), Parte II, mç. 288, n.º 177.

¹⁴ Aramburu al rey. Sanlúcar de Barrameda, 6 de diciembre de 1600. AGI, Contratación, 3971.

¹⁵ Galeão San Juan Bautista e galeão Nuestra Señora de la Cinta. Lisboa, 22 de diciembre de 1609. AGTT, CC, Parte II, mç. 317, n.º 180. Véase también Pajuelo (2021: 125).

El galeón San Mateo se aparejó en Lisboa a finales de 1596 y se hizo a la vela al año siguiente en una escuadra de la Armada del Mar Océano.¹⁶ A principios de 1600 fue traspasado a la Armada de la Guarda como la almiranta de la expedición comandada por Aramburu. En 1602 navegó desde Cádiz hasta La Habana, yendo embarcado en él Pedro de Valdés, quien había sido nombrado gobernador y capitán general de Cuba en noviembre de 1600.¹⁷ Desde la mayor de las Antillas regresó a Cádiz junto con otros cinco galeones de la formación que había dirigido el general donostiarra dos años antes: San Juan Bautista, San Marcos, Nuestra Señora de Aránzazu, San Bernabé y Nuestra Señora de Valvanera. Los tres últimos navegaron en conserva de dicha formación desde 1597 hasta aquel año de 1602, cuando se traspasaron a la Armada del Mar Océano.¹⁸ La almiranta San Mateo también se incorporó a este convoy en 1603, año en el que le perdemos la pista.¹⁹

Desde 1597 también formaba parte de la Armada de la Guarda el galeón Nuestra Señora del Rosario, que acabó en el fondo del océano cerca de Faro cuando regresaba a la metrópoli a finales de 1600. En cuanto al galeón San Marcos, tenemos noticias de que en 1603 era uno de los bajeles que conformaba la Armada del Mar Océano y que aún permanecía en dicho convoy en 1605, junto a los galeones Nuestra Señora de Aránzazu y San Bernabé, como refleja la numerosa documentación que conserva el Archivo General de la Torre do Tombo de Lisboa sobre todos ellos. Estos dos últimos galeones con el Nuestra Señora de Valvanera, que comenzaron a aparejarse a finales de 1595, fueron los primeros en incorporarse en una de las escuadras subordinadas de la Armada del Mar Océano.

En cuanto a la vida útil de los buques, a excepción del malogrado galeón Nuestra Señora del Rosario, los que fueron bajo las órdenes de Marcos de Aramburu en 1600 estuvieron un mínimo de ocho años de servicio. Los galeones pasaban de una formación a otra según las necesidades de la Corona y del estado en el que se encontraban. No obstante, la administración castellana pretendía que los navíos contruidos para formar parte de la Armada del Mar Océano no se incluyesen en la Armada de la Guarda, ya que su estructura no era la adecuada para la climatología caribeña ni su diseño estaba pensado para cruzar el Atlántico con elevadas cantidades de plata. En la práctica, no hubo más remedio que traspasar galeones de una escuadra a otra, ya que en

¹⁶ Recibo do capitão de infantaria irlandesa em como recebeu do mestre do galeão San Mateo as rações ordinárias para 50 soldados. Lisboa, 20 de octubre de 1596. AGTT, CC, Parte II, mç. 277, n.º 2.

¹⁷ Obligación del piloto Francisco Hernández Isleño. S.l.-s.f. AGI, Contratación, 3283. Véase también el registro de ida del navío, en AGI, Contratación, 1458.

¹⁸ Chaunu y Chaunu (1955-1960, t. IV: 30-153).

¹⁹ Juan del Barco, mestre do galeão San Mateo. Lisboa, 31 de mayo de 1603. AGTT, Corpo Cronológico, Parte II, mç. 304, n.º 195.

determinados momentos no se contaba con buques reales para constituirlos. A juicio de la Casa de la Contratación, los vasos de la Armada de la Guarda no duraban más de seis años y requerían numerosos gastos en reparaciones cada viaje, mientras que los que integraban la Armada del Mar Océano duraban mucho más, e incluso organizándola con navíos que ya habían sido descartados para navegar hacia América.²⁰ Precisamente, este fue el caso de todos los galeones que sobrevivieron a la travesía de vuelta de la Armada de Aramburu, que fueron traspasados a la Armada del Mar Océano cuando sus maderas no se encontraron en condiciones de regresar nuevamente a América.

3. ANTES DE PARTIR HACIA CARTAGENA: TRIPULACIÓN, BASTIMENTOS, PERTRECHOS Y ARTILLERÍA

El plan inicial de la Casa de la Contratación era dotar a la Armada de la Guarda del año 1600 con 3.000 hombres. Desde finales del siglo XVI, el aumento de la piratería había exigido que los buques llevaran un mayor número de infantes, pero conseguir tal volumen de individuos no era tarea fácil, y en esos momentos las arcas reales tampoco habrían podido permitirse costear el sueldo y la manutención de todos ellos. Finalmente, fueron poco más de 2.000 los que se embarcaron para navegar hacia Cartagena, que quedaron distribuidos de la siguiente manera:

TABLA 2. TRIPULACIÓN DE LA ARMADA DE LA GUARDA EN 1600.

Galeones	Gente de guerra	Gente de mar	Total
San Juan Bautista	202	114	316
San Mateo	200	105	305
San Marcos	201	86	287
Nuestra Señora de Aránzazu	130	78	208
Nuestra Señora de Valvanera	128	62	190
San Bernabé	132	62	194
Nuestra Señora del Rosario	129	79	208
Pataches			
Santa Catalina	54	30	84
Nuestra Señora de Hua	70	29	99
La Concepción	26	23	49
San Juan	26	22	48
San Juan Bautista	16	18	34
Nuestra Señora de Regla	16	17	33
Total	1.330	725	2.055

Fuente: «Relación de los galeones...». Sevilla, 30 de abril de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

²⁰ La Casa de la Contratación al rey. S.l., s.f., probablemente 1607. AGI, Contratación, 5114.

Aquel era el número habitual de tripulantes que solía llevar la Armada de la Guarda, desde que navegó por primera vez a Cartagena en 1594 hasta su desaparición en 1706. La cifra de gente de guerra era casi siempre el doble que la de gente de mar, si bien los guarismos reflejados en los registros no siempre eran ciertos, pues solían aumentarse a efectos de que el proveedor pudiera conseguir el dinero suficiente para comprar alimentos y abonar sus salarios.²¹ También podría pensarse que se actuaba de ese modo con el fin de obtener una cantidad superior a la necesitada, pero, tanto en el análisis de esta armada como en el de otras escuadras, observamos que el dinero llegaba siempre muy justo y, en muchas ocasiones, en cantidades inferiores a las que se había estipulado. Desde finales del siglo XVI se extendió la costumbre de pagar a la tripulación una parte de su sueldo antes de embarcarse, pues de lo contrario no habría nautas suficientes para maniobrar los navíos. De hecho, muchos hombres se daban a la fuga antes de poner rumbo a América, pero aquella fórmula parecía la única manera de que se animasen a cruzar el Atlántico.

El apresto final de los navíos se realizó en el puerto de Sanlúcar de Barrameda, para lo que Aramburu contó con la ayuda del duque de Medina Sidonia. En espera de la llegada del proveedor general a Bonanza, prevista para finales de marzo, la formación partiría en cuanto se abonasen los pagos a la tripulación, tarea que solía durar unos dos o tres días.²² La marinería comenzó a embarcarse a primeros de abril, al mismo tiempo que se fletaban los alimentos para el viaje. Los componentes principales de la dieta eran el bizcocho y el vino. El primer producto se elaboraba en Sevilla y el segundo se producía en el Aljarafe, aunque en alguna ocasión los galeones también embarcaron vino de Canarias y de Jerez de la Frontera. También el aceite y los garbanzos se obtenían en el Aljarafe. Aquel año, el tocino (cerdo entero abierto en canal, excepto la cabeza, el espinazo y las costillas) procedía de Aracena y el arroz de Valencia. El agua, el pescado y la sal se consiguieron en Sanlúcar de Barrameda. El único producto del que no se revela su procedencia en la documentación es el vinagre, aunque normalmente era de Cazalla de la Sierra.²³ Su distribución en los galeones fue como sigue:

²¹ Los sueldos de la tripulación y su alimentación durante el viaje puede verse en Pajuelo (2021: 189-288).

²² Aramburu al rey. Bonanza, 25 de marzo de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

²³ Relación de los bastimentos, pertrechos, etc. Sevilla, 30 de abril de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

TABLA 3. BASTIMENTOS DE LA ARMADA DE LA GUARDA DE 1600

Galeones	Bizcocho (quintales)	Vino (pipas de 27,5 arrobas)	Tocino (quintales)	Pescado (quintales)	Arroz (quintales)	Garbanzo (fanegas)	Aceite (arrobas)	Vinagre (arrobas)	Agua (pipas)	Sal (fanegas)
San Juan Bautista	840	206	56,6	104	80,8	44	256	334	120	24
San Mateo	777,7	197	50,42	95	47,87	26	257	302	125	24
San Marcos	892,93	196	48,34	102	31,5	25	247	302	120	24
Nuestra Señora de Aránzazu	552,4	134	41,17	82	34	20	198	247	90	16
Nuestra Señora de Valvanera	576,61	136	47,81	76	30,73	20	198	247	90	24
San Bernabé	558,55	135	40,98	85	30,5	20	197	495	80	24
Nuestra Señora del Rosario	525,35	150	43,19	83	60	20	189	275	81	26
Pataches										
Santa Catalina	63,5	30	15,84	15	8	8	24	62	28	12
Nuestra Señora de Hua	148,5	51	17	27	10,15	12	50	62	42	24
La Concepción	70	26	9,18	29,74	8,06	9	25	60	15	16
San Juan	80	23	20,37	33	13,2	5	21	55	17	10
San Juan Bautista	59	13	9,7	14	8,19	4	30	37	12	8
Nuestra Señora de Regla	55	13	8,5	8	8,12	5	25	37	10	10
Total	5.199,54	1.310	409,1	753,74	371,12	218	1.717	2.515	830	242

Fuente: «Relación de los bastimentos, pertrechos, etc.». Sevilla, 30 de abril de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

El vino, el arroz, los garbanzos y la sal debían durar todo el viaje. El resto de alimentos se consumía prácticamente en los primeros cuatro meses. Algunos de los víveres se pudrían durante la travesía y era imposible su ingesta, por lo que la administración castellana preveía un porcentaje de pérdidas que variaba según el producto. Teniendo en cuenta las raciones diarias que recibiría cada uno y sin considerar las mermas, el bizcocho estaba pensado para ciento cincuenta días; el tocino y el pescado, para ciento diez; el aceite y el agua, para ciento treinta, y el vinagre, para ciento cincuenta jornadas. Siguiendo la relación de los productos embarcados en los navíos de la Armada de Aramburu, se observa que la leña –insumo necesario para calentar la comida– no aparece registrada, por lo que volvemos a incidir en que los inventarios no eran del todo fiables.

Las viandas necesarias para la estadía y el viaje de vuelta se obtenían en Cartagena, Portobelo y La Habana. En el estudio de otras armadas hemos hallado los productos embarcados en esos lugares y sus precios, pero no encontramos nada al respecto al examinar la Armada de la Guarda de 1600. Además de la dieta ordinaria, los navíos que integraban dicha formación transportaban cincuenta quintales de bizcocho blanco y noventa y tres carneros, que estaban reservados para quienes enfermasen durante la singladura oceánica.

Naturalmente, los bajeles llevaban pertrechos como la jarcia, velas, martillos, clavos, tachuelas, maderas, brea, alquitrán, hilo, agujas, pólvora, cuerdas, balas, etc., pero las cantidades y su distribución aparece de manera muy confusa.²⁴ Lo mismo sucede con la artillería, aunque aparece reflejado que la capitana y la almiranta estaban dotadas con veinticuatro piezas cada una y que toda la artillería de aquel año procedía de los bajeles que conformaban la Armada del Mar Océano.²⁵

4. VIAJE DE IDA: RUTA Y FLETE EN PORTOBELO

Antes de que la armada se hiciese a la vela, el Consejo de Indias notificó al monarca que era muy peligroso navegar en invierno con «tanta hacienda y en tan largo viaje». Mostraba además su disconformidad con que las Armadas no regresasen a la metrópoli en verano, pues se ponía en riesgo «numerosas

²⁴ Un estudio sobre los pertrechos y la artillería que solía transportar la Armada de la Guarda puede verse en Pajuelo (2021: 304-332; 2022: 145-162)

²⁵ Aramburu al rey. Sanlúcar de Barrameda, 15 de marzo de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

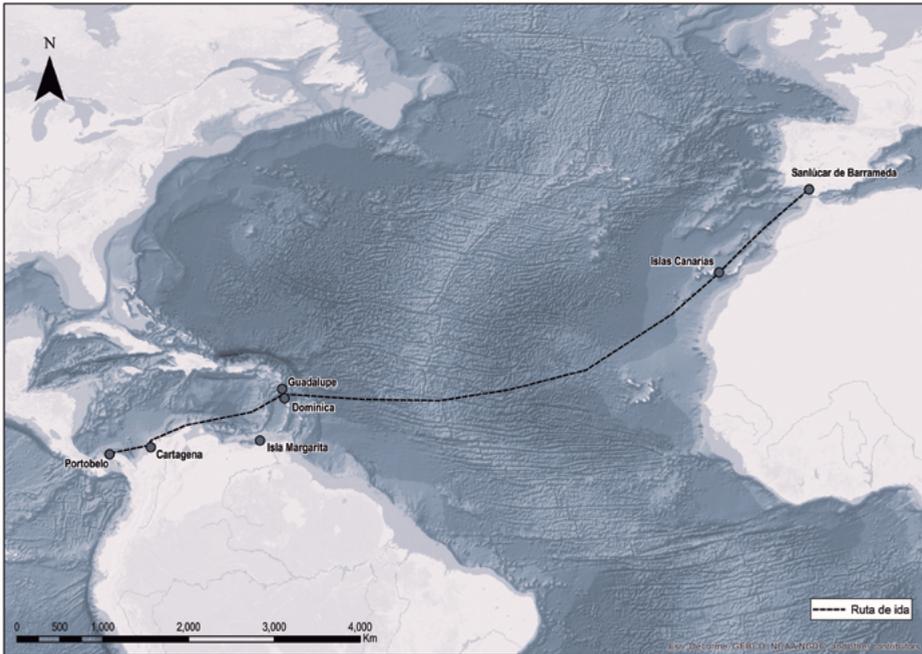
vidas y valiosas mercancías». ²⁶ Teniendo en cuenta que en un viaje de ida y vuelta entre Cádiz o Sanlúcar de Barrameda y Cartagena-Portobelo se invertía un mínimo de ocho meses y que, a principios de abril de 1600, aún no había partido la formación de Aramburu, este tendría que realizar la travesía con la mayor celeridad posible para poder regresar a España antes de que finalizase el año. El donostiarra cumplió con los plazos, pero corriendo el riesgo de perder su vida, la de quienes le acompañaban y los caudales que transportaban. Se repetía el mismo escenario cada año, pero la administración castellana no encontró los recursos suficientes para modificar la situación.

Con todo, el 9 de abril de 1600, la Armada de la Guarda se hizo a la vela desde Sanlúcar de Barrameda, integrada por siete galeones y seis pataches, yendo comandada por el general donostiarra Marcos de Aramburu. Seis días después, la Armada pasó al sur de Lanzarote y el 14 de mayo llegó a la Dominicana. Antes de iniciar la travesía, los generales recibían unas instrucciones precisas en las que se recogían los objetivos y la ruta del viaje. En las recibidas por Aramburu, en Sevilla el 15 de enero de aquel año, ²⁷ se advertía la orden de que ninguna embarcación se detuviese en las Canarias o en las Antillas menores y que habría de navegar directamente desde la metrópoli hasta Cartagena. Sin embargo, esto no se cumplió en la mayoría de los viajes que hemos analizado, pues casi siempre fue preciso hacer escala en la Dominica, Martinica o Guadalupe, en donde se aprovisionaban de agua y reparaban los bajeles que hubiesen mostrado algún problema estructural. Así también obró el general donostiarra en Dominica, aunque en esa ocasión solo se detuvo para obtener agua, iniciando la marcha nuevamente al día siguiente a su arribo. Como era habitual, llegados a ese punto, el general despachó tres pataches a la isla Margarita para recoger las perlas que se habían obtenido en aquellas aguas. Los otros tres pataches y siete galeones continuaron la derrota hasta Cartagena, adonde entraron el 25 de mayo. Una vez pregonadas las mercancías que llevaban registradas para su venta, los galeones levaron el ancla para poner rumbo a Portobelo, que era el puerto al que llegaba la plata procedente del virreinato del Perú, principalmente de Potosí.

²⁶ Consulta del Consejo de Indias. Valladolid, 29 de noviembre de 1600. AGI, Indiferente, 746.

²⁷ La Casa de la Contratación a Aramburu. Sevilla, 15 de enero de 1600. AGI, Contratación, 2964.

Mapa 1. Viaje de Ida de la Armada de la Guarda



Fuente: Pajuelo (2021).

La ruta desde Cartagena hasta Portobelo se cubría en una semana, aproximadamente, pero la Armada de Aramburu tardó el doble de tiempo a causa de los vientos terrales. Los problemas para acarrear la plata desde la desembocadura del río Chagres y desde Panamá hasta Portobelo, debido principalmente a la falta de recuas de mulas, ocasionó que la estadía se demorase en exceso.²⁸ Desde que la Armada de la Guarda navegó hasta Portobelo por primera vez en 1598 y durante los primeros cinco años del siglo XVII, la cantidad asignada para el monarca rondaba el millón de pesos de plata ensayada. Para particulares solía ser el doble o incluso más, como aconteció en 1600. En total, en Portobelo se fletaron 3.459.088 pesos de plata ensayada (940.855 para el rey y 2.518.233 para particulares), que equivalían a 4.150.000 ducados, aproximadamente. El reparto del preciado metal argentífero entre los galeones se hizo de la siguiente manera:

²⁸ Relación del viaje. En la capitana, 26 de noviembre de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

TABLA 4. RELACIÓN DE LA PLATA REGISTRADA QUE SE EMBARCÓ EN PORTOBELO EN LA ARMADA DE LA GUARDA EN 1600.

Galeones	Pesos para el rey	Pesos para particulares	Total
San Juan Bautista	223.600	602.979	826.579
San Mateo	207.700	491.713	699.413
San Marcos	105.805	468.394	574.199
Nuestra Señora de Aránzazu	105.000	459.366	564.366
Nuestra Señora de Valvanera	128.300	245.826	374.126
San Bernabé	70.000	96.955	166.955
Nuestra Señora del Rosario	100.450	153.000	253.450
Total	940.855	2.518.233	3.459.088

Fuente: «Relación de la plata...». S. l., 1600. AGI, Indiferente, 1116.

5. VIAJE DE VUELTA: CARGAMENTO, NAUFRAGIOS Y RESCATES

La Armada levó anclas de Portobelo el 2 de julio y el 16 llegó a Cartagena. En esas dos semanas de travesía fallecieron el almirante Martín de Gorostiola, varios capitanes y otros oficiales, y más de quinientos miembros de la tripulación llegaron enfermos.²⁹ Como solía acontecer en esas situaciones, el gobernador del Tercio, Fadrique Cáncer, pasó a ser el almirante. Solo hacía dos años que se había tomado la decisión de que la plata potosina arribase a Portobelo en lugar de a Nombre de Dios, debido, entre otras razones, a que sus condiciones climatológicas eran muy duras, pero también Portobelo adquirió pronto mala fama entre los marineros por ser un lugar malsano y con un clima hostil, como quedó probado con la expedición de Aramburu en 1600.³⁰ Así pues, no erraba el navegante francés Samuel Champlain cuando describió Portobelo como el lugar más malvado y lamentable del mundo.³¹

También habían llegado a Cartagena los navíos que navegaron hasta la isla Margarita para recoger las perlas, en donde obtuvieron 83 cajones (valorados en más de dos millones de ducados), pero la Armada no podría poner rumbo a La Habana hasta que los enfermos se recuperasen. La relación del viaje que realizó el general Marcos de Aramburu no describe que en Cartagena se fletase oro o piedras preciosas, ni tampoco narra que los bajeles fuesen reparados para poder cruzar el Atlántico. Ambos procedimientos eran habituales, especialmente el de carenar las embarcaciones, ya que las largas estancias en aguas del Caribe mermaban su operatividad y era necesario repararlos para que pudiesen llegar

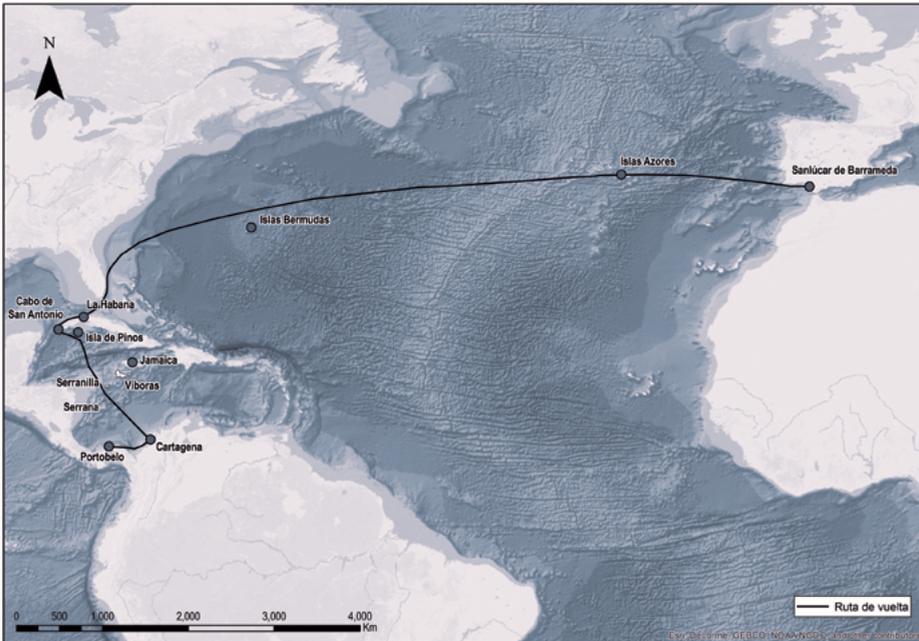
²⁹ *Idem.*

³⁰ Mena (83: 71-102).

³¹ Champlain (1859: 40-41).

como mínimo a La Habana. Es preciso tener en cuenta que la administración castellana había presionado al general para que regresase a la metrópoli el mismo año de su partida, motivo más que suficiente para no ejecutar ninguna de las referidas acciones. Era normal, por tanto, que el contador y veedor de la armada, Francisco Gutiérrez de Villasuso, mostrase su satisfacción al monarca por su gestión al término del viaje, manifestando que el gasto destinado a aderezo de navíos y provisiones para la tripulación no llegó a los 26.000 ducados.³² Si lo comparamos con los 63.000 ducados que se emplearon únicamente en el carenado de los galeones de la Armada de la Guarda de 1605, de los cuales cuatro de ellos se fueron a pique en aguas del Caribe, su labor como gerente fue admirable, pero también cabe destacar que en 1600 uno de los galeones acabó en el fondo del océano y que los otros seis llegaron tan dañados que ninguno de ellos se hizo a la vela en 1601 por ser necesarias numerosas, largas y caras reparaciones. Podemos recurrir aquí a la máxima de que lo barato sale caro, y pudo serlo más aún si algún casco más se hubiera sumergido para siempre.

Mapa 2. Viaje de vuelta de la Armada de la Guarda.



Fuente: Pajuelo (2021).

³² Francisco Gutiérrez de Villasuso al rey. En el galeón capitana, 26 de noviembre de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

El viaje de vuelta a la metrópoli se realizó con la mayor celeridad posible. El 24 de julio, la Armada partió de Cartagena y siete días después se divisaba el cabo de San Antón, en Cuba. La navegación entre ambos puntos siempre era complicada y los naufragios se repetían en las aguas caribeñas, pero ningún navío de la Armada de Aramburu se fue a pique en ese tramo. Ahora bien, nada más llegar a La Habana, los galeones fueron carenados y hubo que cambiar la arboladura y el velamen de muchos de ellos. Así, por ejemplo, se puso un nuevo mástil mayor al galeón Nuestra Señora del Rosario y el trinquete a la capitana. El San Bernabé estaba comido por la broma y hacía mucha agua, por lo que se decidió repararlo, dándole de lado (escorándolo para calafatearlo) y forrarle los costados con madera. La plata que llevaba fue traspasada al galeón Nuestra Señora de Aránzazu.

Por otra parte, y como era habitual, en La Habana se fletó la hacienda que se había obtenido en el virreinato de Nueva España, que ascendía a un total de 5.106.000 pesos de tepuzque,³³ 1.521 cajones de grana –para particulares– y 576 cajones de añil. Por consiguiente, y teniendo en cuenta que en Portobelo se embarcaron prácticamente tres millones y medio de ducados y en isla Margarita más de dos millones, los galeones guardaban registrados en sus bodegas más de diez millones de ducados.

Los pilotos de la Armada y Juan Maldonado, gobernador y capitán general de Cuba, acordaron retomar la navegación el 25 de septiembre. Cinco días después y gracias a los tiempos que corrieron en aquellas fechas, se desembarcó el canal de Bahamas y el día 31 ya navegaban en altura de 30°. Al día siguiente, la capitana se hallaba a barlovento del resto de los bajeles que integraban la Armada. El tiempo empeoraba con el transcurso del día y esa misma noche hubo una «grandísima tormenta de viento y mar».³⁴ La almiranta se mantenía muy próxima a la capitana y seguía su farol. En la jornada subsiguiente, aunque se calmó el viento, el árbol mayor de la capitana acabó por romperse, contingencia que se repetía con frecuencia en los navíos de la Carrera de Indias cuando regresaban a la metrópoli.

El encontrarse la capitana en apuros era motivo más que suficiente para que los galeones más próximos a ella se acercasen en su auxilio, tanto por ser el vaso con mayores cantidades de plata transportada como por constituir el buque insignia de la expedición. La almiranta, que –según Aramburu– se

³³ Los pesos de tepuzque eran piezas de oro de baja ley cuyo valor no era uniforme, pues variaba según su peso y aleación, si bien en 1536 se fijó su paridad con la moneda de cuenta en 272 maravedíes, lo que suponía una ley de 13,6 quilates.

³⁴ Relación del viaje. En la capitana, 26 de noviembre de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

encontraba a tiro de cañón y tenía la obligación de correr en su ayuda, no lo hizo y prosiguió la travesía. Esa acción ocasionó que el general decidiese abrir un proceso judicial en Cádiz contra el almirante Fadrique Cáncer, el capitán de mar y el piloto de la almiranta. Cáncer justificó su proceder señalando que el San Mateo también había perdido el mástil mayor el 1 de octubre y que, para mantenerse a flote, tuvieron que emplear las dos bombas casi todo el viaje. Al parecer, su testimonio fue dado por válido y el almirante fue exculpado de los cargos imputados.³⁵

El relato de algunos miembros de la tripulación confirma que la travesía de regreso a España fue verdaderamente angustiosa. La primera prueba de fuego se confirmó con la tormenta sufrida el mencionado 1 de octubre, tras superar el canal de Bahamas, lugar en el que habían perecido numerosos buques y en el que se sumió uno de los navíos que se había añadido a la Armada en La Habana, cuya tripulación recogió el galeón Nuestra Señora de Valvanera antes de que muriesen ahogados. Sin embargo, todavía quedaban por efectuar otros tramos bien peligrosos del viaje, especialmente el que separa las Azores de la península ibérica, en donde los corsarios y piratas solían aguardar la llegada de los navíos españoles que regresaban de América.

Tras el primer temporal de inicios de octubre, se realizaron varias juntas en los galeones para tratar de tomar la mejor decisión sobre la derrota. En la capitana, por ejemplo, el piloto mayor, su ayudante y otros muchos pensaron que, tras la tormenta, lo mejor sería navegar hasta Puerto Rico, ya que conjeturaban que la estructura del navío no aguantaría todo lo que quedaba por recorrer, aunque finalmente decidieron poner la proa rumbo a Cádiz. A pesar de las adversidades experimentadas por el conjunto del convoy, este sería el único galeón que habría de detenerse en las Azores, concretamente en la isla de Santa María, el día 9 de noviembre. No solo era el que navegaba en peores condiciones, sino que también lo hacía en solitario y con la mayor carga de plata, motivos más que suficientes para tratar de buscar compañía o repararlo más a fondo. Ciertamente, lo habitual es que los demás buques también hubiesen recalado en dicho archipiélago para reponer víveres o realizar reparaciones. Quizás, prefirieron seguir adelante por la misma razón que alegó el almirante Fadrique Cáncer, quien decidió alejarse de las Azores por ser «paraje donde ay siempre enemigo».³⁶

³⁵ Carta y relación de Fadrique Cáncer. Cádiz, 24 de noviembre de 1600. Ambos documentos se hallan en una Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 29 de noviembre de 1600. AGI, Indiferente, 746.

³⁶ *Idem*.

La dispersión de la flota tras la tormenta también dejó navegando en solitario a otros galeones. El Nuestra Señora de Valvanera realizó el resto de la travesía de vuelta sin encontrarse con ningún otro navío de la Armada. Aunque, desafortunadamente, sí habría de toparse con varios barcos de corsarios ingleses, hasta en tres ocasiones. Primero, el 7 de noviembre, en las inmediaciones de la isla San Miguel, tuvo que hacer frente a un bajel que empleó la artillería para capturarlo sin éxito. Poco después, habría de sortear una escuadra de cinco pequeñas embarcaciones que, a pesar de su tamaño, dañaron algunas partes del galeón con la artillería. En la refriega murieron tres hombres y dos acabaron heridos, pero se pudo continuar la travesía. Más tarde, el 27 de noviembre, cuando se encontraba a la altura de Ayamonte, un navío grande se les acercó, aunque no le ocasionó daños importantes. Dos días después, el galeón arribó a Cádiz.³⁷

El galeón Nuestra Señora de Aránzazu también se encontró solo tras el temporal y tuvo que plantar cara a una escuadrilla de enemigos. Desde la referida tormenta, habían seguido la estela del galeón tres de los navíos que navegaban desde La Habana en conserva de la Armada, pero una tempestad a la altura de las Azores los separó nuevamente.³⁸ Llegando al cabo de San Vicente, el galeón tuvo una refriega con varios navíos ingleses, pero ninguno de ellos impidió que el 17 de diciembre—cuando solo Aramburu parecía mantener la esperanza de que el Nuestra Señora de Aránzazu se mantuviese a flote o que hubiese llegado a algún otro puerto—³⁹ entrase en la bahía gaditana, con toda la hacienda recogida en América y sin bajas por el enfrentamiento.⁴⁰

Los galeones San Bernabé y Nuestra Señora del Rosario pudieron realizar el viaje conjuntamente hasta que una tempestad los separó cuando apenas les quedaba una jornada de navegación para llegar a las costas gaditanas. El primero, que iba sin plata desde La Habana, como hemos referido anteriormente, consiguió llegar a Cádiz el 2 de diciembre, pero el segundo se perdió para siempre un día antes en las proximidades de Faro (Portugal). Con él también se fueron al fondo del mar 71 cajones de añil y varias piezas de artillería. Al parecer, y según el tesorero Francisco Tello, se consiguió salvar toda la plata, el oro y la grana, que se puso a buen recaudo en Tavira. No confirmó si la tripulación escapó o no a la tormenta, pero suponemos que lograron salvarse

³⁷ Carta de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 1 de diciembre de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

³⁸ Carta de Pedro Beltrán, capitán de la fragata Nuestra Señora del Rosario, que salió en conserva de la Armada desde La Habana. Sevilla, 5 de diciembre de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

³⁹ Marcos de Aramburu al rey. Sanlúcar, 14 de diciembre de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

⁴⁰ Carta de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 18 de diciembre de 1600. AGI, Indiferente, 1117.

porque en la documentación habría aparecido referido. Sí aseveró el tesorero la pérdida de ciento cincuenta marineros que iban a bordo de una de las dos galeras que salieron en auxilio del galeón Nuestra Señora del Rosario, y que dieron al través en Vila Nova de Portimão, que en palabras de él «fue mayor desgracia que la primera».⁴¹

En cuanto al galeón San Marcos, el 6 de diciembre de 1600, la Casa de la Contratación recibió la noticia de que dos días antes había llegado a Málaga.⁴² A finales del mes previo, tanto el general como otros miembros de la tripulación relataban que no se tenían noticias del referido buque desde que les dio la tormenta el 1 de octubre. Probablemente, el San Marcos también navegó solo desde entonces. Sus capitanes, Juan de Salinas y Martín de Fuica, y sus maestros, Pedro de Ayala y Francisco de Mesa, declararon que «tiempos contrarios le obligaron a no poder tomar los puertos de Cádiz o Sanlúcar por habersele roto el árbol mayor y venir el galeón muy mal parado».⁴³ A pesar de las distancias entre el puerto de Cádiz y el de Málaga, no parece que la administración castellana les sancionase por haber arribado allí, probablemente porque no perdieron la hacienda que transportaban y eran conscientes de que todos los galeones habían padecido temporales durante el viaje de retorno a la metrópoli. Para la recuperación de la plata, la Casa de la Contratación propuso trasladarla por tierra hasta Sevilla, ya que el galeón no estaba en condiciones de navegar y no eran fechas para enviar galeras a recogerla.⁴⁴

Respecto al resto de la carga arribada a Cádiz, el 2 de diciembre de 1600, la Casa de la Contratación ordenó a Aramburu, al tesorero Francisco Tello y otros oficiales de la misma que los caudales se fletaran en barcas para llevarlos a Sevilla y que los galeones que hubiesen llegado hasta entonces se fueran carenando para incorporarlos a la Armada que al año siguiente se haría a la vela.⁴⁵ Dos días más tarde, la plata ya se estaba introduciendo en pequeñas embarcaciones que la transportarían hasta la capital hispalense. Sin embargo, el general habría de advertir que los galeones habían llegado muy maltratados y que no estaban en condiciones de integrarlos en ningún convoy hasta que no se le efectuasen numerosas reparaciones.⁴⁶

Así pues, el resultado del viaje de vuelta de la Armada de la Guarda de 1600 fue el siguiente. El primer galeón en llegar a Cádiz fue la almiranta

⁴¹ Carta de Francisco Tello al rey. Ayamonte, 14 de diciembre de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

⁴² Carta de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 6 de diciembre de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

⁴³ Carta de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 6 de diciembre de 1600. AGI, Indiferente, 1117.

⁴⁴ *Idem.*

⁴⁵ Carta de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 2 de diciembre de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

⁴⁶ Aramburu al rey. Sanlúcar, 4 de diciembre de 1600. AGI, Indiferente, 1116.

San Mateo, que lo hizo el 24 de noviembre de 1600, haciendo mucha agua y sin árbol mayor. Dos días después arribó la capitana San Juan Bautista, que mostraba daños importantes en el casco y la arboladura. Ambos fueron los galeones que llegaron en peores condiciones, probablemente por ser los vasos que transportaban mayores cantidades de plata. El 29 de noviembre consiguió alcanzar la bahía gaditana el galeón Nuestra Señora de Valvanera y el 2 de diciembre arribó a Sanlúcar de Barrameda el San Bernabé. Este último solo transportaba grana en sus bodegas, ya que en La Habana se hallaba en tan malas condiciones que hubo que pasarse su plata al galeón Nuestra Señora de Aránzazu, que fue el último que llegó a Cádiz, el 17 de diciembre de 1600. Trece días antes había arribado a Málaga el galeón San Marcos por culpa de una tormenta, probablemente la misma de la que no consiguió escapar el galeón Nuestra Señora del Rosario, que se sumergió para siempre en aguas cercanas a Faro el 1 de diciembre de aquel año.

Desde luego, el viaje de vuelta cuestionaba la labor desempeñada por Aramburu como general, y por ello fue sometido a un juicio de residencia. Basó su defensa en cuatro puntos clave: el apresto de los navíos en Sanlúcar de Barrameda se hizo tarde, lo que determinó que no pudiera regresar en verano; las fechas en las que hizo el viaje de vuelta a la metrópoli eran muy peligrosas para la navegación, como evidenciaron las tormentas sufridas; a pesar de estas circunstancias, prácticamente toda la hacienda y mercancías obtenidas en América llegaron a salvo a Sevilla; y por último, justificaba su correcto proceder, al haber cumplido con la realización del viaje en menos de ocho meses y sin necesidad de invernar en el Nuevo Mundo, tal y como se le había exigido antes de su partida hacia Cartagena.⁴⁷ Las razones alegadas por el marino donostiarra fueron totalmente comprensibles y justificables, por lo que pudo salir libre del juicio, si bien lo cierto es que nunca más volvió a servir como general. Probablemente, el no haber cumplido con la orden de mantener a los galeones navegando siempre en conserva, pesó más que su excelente hoja de servicios para que no volviese a comandar ninguna flota o armada de la Carrera de Indias.

6. CONCLUSIONES

La organización de cualquiera de las Flotas y Armadas de la Carrera de Indias resultaba una labor complicada para la administración castellana. Había que

⁴⁷ Aramburu al rey. Sevilla, 6 de marzo de 1601. AGI, Indiferente, 1117.

tener en cuenta numerosos factores para que el convoy navegase en las mejores condiciones posibles (navíos, tripulación, bastimentos, pertrechos, artillería, etc.) y pudiera llegar a su destino, si bien, en muchas ocasiones, se gastaban cantidades muy inferiores a las que se deberían emplear para que el resultado fuese favorable a todas las partes implicadas. Naturalmente, para conseguir todo esos elementos humanos y materiales eran necesarias elevadas sumas de dinero, que se invertían –como ocurre en toda empresa– calculando las dificultades y con la intención de obtener beneficios. Ahora bien, el riesgo que se corría en ocasiones era demasiado alto, como prueban los numerosos naufragios que tuvieron lugar en la Carrera de Indias durante los siglos XVI, XVII y XVIII. Analizando las cuentas, si consideramos que el gasto destinado a la paga de la tripulación, el carenado de los galeones, los bastimentos y pertrechos de la Armada de la Guarda de 1600 osciló entre los doscientos mil y trescientos mil ducados, y que lo recaudado para el monarca en el Nuevo Mundo superaba los cuatro millones de ducados, el negocio se presenta muy rentable para las arcas castellanas. Ahora bien, si a esa cantidad se le detraía el dinero gastado en la construcción de los navíos y en la artillería, las cifras ya no serían tan atractivas, y mucho menos lo serían si alguno de los galeones o buena parte de ellos se iba a pique con la hacienda, y sin poner en la ecuación el valor de la vida humana.

El análisis de la Armada de la Guarda de 1600 es un buen ejemplo de que la administración castellana ultrapasaba los límites para obtener beneficios. La prueba más palpable de ello es que los galeones no se carenaron ni en Cartagena ni en La Habana para realizar el viaje de vuelta, aun a sabiendas de que la travesía se efectuaría en meses en los que se sucedían las tormentas, los aguaceros y los huracanes. Procediendo de aquella manera, se expuso la hacienda, valorada en más de diez millones de ducados, y la vida de casi dos mil almas, pero parecía que actuar así era el único modo de supervivencia para el maltrecho erario. Aquel año, la suerte se puso del lado de este último ya que, a pesar de las tormentas y los enfrentamientos vividos con los enemigos, prácticamente todos los caudales obtenidos en América y buena parte de la tripulación alcanzaron la metrópoli. No tuvo el mismo destino el general Marcos de Aramburu, quien probablemente pagó como cabeza de turco. Obviamente, resultaba más fácil achacar las culpas y reprobar a uno que asumir y reformar los fallos estructurales de un sistema extractivista, cimentado sobre el acaparamiento y la devaluación de las vidas humanas, asumido el riesgo de las inclemencias atmosféricas, los ataques enemigos y los temidos naufragios.

BIBLIOGRAFÍA

- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1867). *Naufragios de la Armada Española: Relación histórica formada con presencia de los documentos oficiales que existen en el Archivo del Ministerio de Marina*. Madrid: Establecimiento tipográfico de Estrada, Díaz y López.
- CHAMPLAIN, Samuel (1859): *Narrative of a voyage to the West Indies and Mexico in the years 1599-1602*. Londres: Hakluyt Society.
- CHAUNU, Huguette y Chaunu, Pierre (1955-1960): *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, t. IV. París: Armand Colin / S. E. V. P. E. N.
- CRESPO SOLANA, Ana, Castro, Filipe y Nayling, Nigel (eds.) (2022): *Heritage and the Sea: Maritime History and Archaeology of the Global Iberian World (15th-18th centuries)*, 2 vols. CHAM: Springer.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (1831): *Diccionario marítimo español*. Madrid: Imprenta Real.
- GELABERT, Juan E. (1997): *La bolsa del rey. Rey, reino y fisco en Castilla (1598-1648)*. Barcelona: Crítica.
- GOBEO DE VITORIA, Pedro (2023 [1610]): *Naufragio y peregrinación*. Edición de Miguel Zugasti. Prólogo de Luis Gorrochategui. Madrid: Crítica.
- MENA GARCÍA, María del Carmen (1983): «El traslado de la ciudad de Nombre de Dios a Portobelo a fines del siglo XVI», *Anuario de Estudios Americanos*, 40, 71-102.
- PAJUELO MORENO, Vicente (2021): *La Armada de la Guarda. Defensa y naufragio en la Carrera de Indias*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas / Universidad de Sevilla / Diputación de Sevilla.
- PAJUELO MORENO, Vicente (2022): «La artillería y los pertrechos de los galeones de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, 1594-1617», *Gladius*, 42, 145-162.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio (1996): *El hombre frente al mar: Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- RAHN PHILLIPS, Carla (2007): *El tesoro del San José: Muerte en el mar durante la Guerra de Sucesión española*. Madrid: Marcial Pons.
- SANZ AYÁN, Carmen (2015). *Un banquero en el siglo de Oro. Octavio Centurión, el banquero de los Austrias*. Madrid: La esfera de los libros.
- SERRANO MANGAS, Fernando (1991): *Naufragios y rescates en el tráfico indiano durante el siglo XVII*. Madrid: Ediciones Siruela.
- VICENTE MAROTO, María Isabel (2006): «Agustín de Ojeda y la construcción de navíos a finales del siglo XVI», en María Isabel Vicente Maroto y Mariano Esteban Piñeiro (coords.), *La ciencia y el mar*. Valladolid: Fundación Carolina, 311-343.

A RELAÇÃO DO SUCESSO, BATALHA E NAUFRÁGIO DA NAU SÃO JULIÃO (1616)

Augusto Alves Salgado
Escola Naval Portuguesa

1. MANUEL DE MENESES E A ARMADA DE 1616

Como ocorria há mais de 100 anos, quase sem interrupção, a 5 de Abril de 1616 largou de Lisboa com destino à Índia a armada anual da Carreira da Índia, sob o comando de Manuel de Meneses. O capitão-mor desta armada era um homem experiente nestas missões, pois já tinha anteriormente realizado esta longa viagem nos anos de 1581 e de 1609. Adicionalmente, tinha ainda realizado parcialmente uma outra viagem, em 1613, que não foi concluída por ter arribado a Lisboa.¹ Era, portanto, a sua terceira viagem para o Oriente, a segunda como capitão-mor da armada, não contando com a viagem interrompida de 1613, onde também seguiu com essa função.

Juntamente com a nau capitânia onde seguia Manuel de Meneses, a São Julião, seguiam também as naus Nossa Senhora do Carmo² e a nau Nossa Senhora do Cabo, comandadas respectivamente por Lançarote da Franca Pita e

¹ Encarnação Gomes (1991: vol. CXXI, 148).

² Foi também chamada Nossa Senhora do Vencimento do Monte do Carmo, não havendo mais informações deste navio. Fonseca (1926: vol. I, 393-394).

Lançarote de Franca de Miranda,³ que eram primos.⁴ Os dois primeiros navios eram novos, começados a construir em 1615 em Lisboa, por Manuel Gomes Galego e Manuel Moreno de Chaves. Eram navios com três cobertas, com 17,5 rumos de comprimento (cerca de 30,8 metros de eslora) e tinham custado 25,5 contos de reis cada um.⁵ Já a terceira nau tinha realizado a sua primeira viagem com a armada de 1612, tendo na viagem de regresso pelejado contra dois navios dos Países-baixos, que a obrigaram a arribar a Luanda para efectuar algumas reparações. Tinha entrado finalmente em Lisboa em Setembro de 1614.⁶

Poucos dias após a armada de 1616 ter largado de Lisboa, esta última nau, a Nossa Senhora do Cabo, viu-se obrigada a regressar a Lisboa, por estar a fazer muita água, tendo os outros dois navios prosseguido a viagem. Estes navegaram em conserva até perto de Serra Leoa, tendo por essa altura se separado face às condições meteorológicas adversas,⁷ ou por decisão do comandante da Nossa Senhora do Carmo, pois o Regimento da viagem permitia que os navios se separassem após cruzarem o paralelo dos 12º Norte (aproximadamente na latitude da Guiné-Bissau).⁸ Esta nau acabou por chegar a Goa sem incidentes no dia 24 de Outubro de 1616. O mesmo não se passando com a São Julião, como veremos mais à frente. Mas, quem era Manuel de Meneses? Segundo o historiador Francisco Manuel de Melo,

Quando moço, Dom Manoel, deu mostras de grande aplicação às boas letras; tanto que sendo filho mais velho, estudou como para letrado. Inclinou-se com felicíssimo progresso, às sciencias Mathemáticas, em que teve por Mestre ao Padre Delgado, discipulo de Clávio. Soube com perfeição a música, e professou a historia Romana, e Grega: de cujo idioma tinha algum conhecimento: e singular noticia, por longo estudo, das linhagens do Reyno; logrado com tal satisfação de si proprio, que muytas vezes lhe ouvi: «Desejára ter officio de poder casar, elle sómente, aos homens de Portugal; porque só elle, lhes poderia dar a cada hum, a molher que lhe competisse». Amava a Poesia, e della antes a poética, que a versificatoria: o que lhe procedia de sêr nos versos (que tal vez provou a fazer) infelicíssimo; quão prático nos preceitos da arte, assi no modo Lyrico, como no Cómico, Satyrico, e Épico. Começou a servir na guerra, quando a vinda dos Ingrezes a Lisboa, que o Prior do Crato, António I de Portugal, conduziu com grande Armada em socorro de seus direitos; e como Manoel fosse então

³ Monteiro (199: 217).

⁴ Vasconcelos (1960: 104).

⁵ Figueiredo Falcão (1859: 205).

⁶ Fonseca (1926: vol. I, 391).

⁷ *Ibidem*, 217.

⁸ «Suma de la relacion del sucesso de la nave Sant julian, capitana de la armada de la India del año pasado de 1616». S.l.-s.f. (provavelmente 1617). AGS, Estado, leg. 437 (113).

mancebo, e fosse tal, não sendo comumente conhecido, com presença muito semelhante aos naturais do Norte, sucedeu, que por algumas companhias de gente miliciana, foi preso, com vós: De que era espião dos Ingleses, que entre os Portugueses se dissimulava. Por esta causa, reteve toda a vida, a alcunha de Flamengo: como em Portugal viciosamente são chamados, sem distinção, todos os Estrangeiros. Passada esta ocasião, continuou o serviço da guerra nas Armadas, em as quais foi brevemente capitão dos melhores navios; e quatro vezes depois Capitão-mor das naus da Índia, donde só duas viagens fez a salvamento, e das restantes, uma se perdeu, e arribou outra, de que lhe resultaram mais calunias, que mercês pelas duas que acertou; ambas de maior crédito, que interesse: o qual ele desestimava, e a penas conhecia, por ser de coração alto, e exquisiteiramente desapegado de pompas, que reprehendia com sobejo desprezo.⁹

Depois do naufrágio da nau São Julião em 1616, Manuel de Meneses acompanhou o duque de Pastrana, seu parente, a Paris, tendo posteriormente assumido o cargo de cronista-mor do reino após a morte do Frei Bernardo de Brito. Mais tarde foi nomeado para o cargo de cosmógrafo-mor, após a morte de Manuel de Figueiredo, discípulo do célebre Pedro Nunes.¹⁰ Retirando-se então para uma sua quinta em Campo Maior, vivia aí todo entregue aos seus estudos, quando em 1625 foi nomeado com o posto de general para comandar a armada que nesse ano largou para o Brasil e restaurou a Baía.¹¹

Regressando à pátria terá desejado o governo do reino do Algarve para se dedicar aos seus estudos náuticos. Contudo, em 1626 foi nomeado capitão-mor da Armada de Portugal,¹² composta por cinco galeões e uma urca, com instruções para conduzir a Lisboa as naus que vinham da Índia (São Bartolomeu e a Santa Helena) sob o comando do capitão-mor Vicente de Brito de Meneses.¹³ Após patrulhar a costa de Portugal durante mais de um mês, Meneses é informado, por Lisboa, que as duas naus já tinham arribado em Vigo. Contudo, o mau tempo obrigou a armada de Meneses a arribar à Corunha, onde o adiantado da estação e a prudência aconselhavam que os navios se mantivessem nos portos até à primavera seguinte. As necessidades económicas e algumas vontades particulares dos comandantes das naus ditaram o contrário e os navios voltaram a fazer-se ao mar, antes do final do ano, numa tentativa de regressarem a Lisboa.

⁹ Melo (1977 [1660]: 269-270).

¹⁰ *Ibidem*, 267-269.

¹¹ Para mais pormenores deste episódio, ver Valencia y Guzmán (1984 [1626]); Guedes (1990: vol. 2, t. I A); e Blanco Núñez (2006).

¹² Sobre a organização e estrutura da Armada de Portugal durante o período filipino, ver Salgado (2009).

¹³ Estes navios tinham largado de Lisboa no ano de 1625. Encarnação Gomes (1991: 154).

No entanto, logo após largarem, sofrem 18 dias seguidos de temporal desfeito, que obrigam os navios percorrer toda a costa norte da Península Ibérica e, entre 12 e 14 de Janeiro de 1627, todos os navios, incluindo as duas naus, mas com a exceção do galeão Santiago que consegue arribar ao porto de Guetaria,¹⁴ dão à costa em França, a Sul de Arcachon. Para além da perda dos navios, morre um importante número de nobres, de gente de guerra e mar portuguesa, num desastre considerado por muitos como muito pior que Alcácer Quibir.¹⁵ Apesar do elevado número de mortes, Manuel de Meneses terá sobrevivido, tendo passado por Madrid antes de regressar à Portugal, onde faleceu pouco tempo depois.¹⁶

Apesar desta vida intensa e preenchida, Manuel terá escrito várias obras, mas de todas unicamente há a certeza de estar impressa a que tem por título: *Relacion de Ia armada de Portugal del ano 1626*. Contudo, de acordo com Francisco Manuel de Melo, foi também impressa uma outra obra de Manuel de Meneses, esta escrita em latim e português e cujo título era *Relação do sucesso e batalha que teve com a nau S. Julião com a qual, sendo capitão-mor daquela viagem, se perdeu na ilha de Comero além de Madagáscar ou S. Lourenço no ano de 1616*, que analisaremos de seguida.¹⁷

2. O COMBATE E O NAUFRÁGIO DA NAU SÃO JULIÃO¹⁸

Retomando a viagem da Armada da Carreira da Índia de 1616, a travessia da nau São Julião terá decorrido dentro da normalidade, pelo menos até a nau ter passado sozinha pelo ilhéu de João da Nova (na suma referida como ilha Juan de Koboia e a cerca de 16° 30' Sul), já no Canal de São Lourenço. Nesta altura o piloto ordenou uma mudança de rumo para Nordeste, em direcção à Índia.¹⁹ Foi neste percurso que, no dia 16 de Agosto, os que seguiam na nau avistaram quatro navios, tendo o mais pequeno (400 toneladas de Biscaia)²⁰ se

¹⁴ No regresso a Lisboa, ainda se vê obrigado a travar um combate com navios holandeses que se encontravam à entrada da Barra de Lisboa, mas consegue regressar são e salvo. Monteiro (1994: 15-16).

¹⁵ Blot e Lizé (2000).

¹⁶ Melo (1977 [1660]: 265-271).

¹⁷ Amaral (2000).

¹⁸ Vamos seguir a mencionada «Suma de la relacion del sucesso de la nave Sant julian, capitana de la armada de la India del año pasado de 1616». S.l.-s.f. (provavelmente 1617). AGS, Estado, leg. 437 (113); excepto quando referido.

¹⁹ Saturnino Monteiro refere que teria sido a falta de ventos favoráveis que tinham levado a esta decisão, mas nada é mencionado na Suma. Monteiro (1994: 217).

²⁰ Seria muito possivelmente a *Globe*, de 500 t, pois as outras três eram todas maiores (Charles, de 900 t, a *Unicorn*, de 700 t, e a *James*, de 600 t). Monteiro (1994: vol. IV, 217-221).

aproximado pela alheta de barlavento da nau e inquirido que navio era aquele.²¹ Após ter sido informada que se tratava da nau Capitânia da Carreira da Índia de Portugal, o navio desconhecido informou, por sua vez, que os quatro navios integravam uma armada inglesa que se diria para Surrate.²²

Efectivamente, tratava-se de quatro dos seis navios: dois, o Rose e o Swan, tinham-se separado na viagem da força principal, que tinham largado de Inglaterra a 9 de Março de 1616 após quase um mês à espera de ventos favoráveis. Esta força ia sob o comando de Benjamin Joseph, e tinha realizado uma viagem sem novidades até ao Sul do continente africano, onde fundeou na baía de Saldanha, nas proximidades do Cabo da Boa Esperança, no dia 12 de Junho. Após reabastecerem-se, os navios ingleses fizeram-se novamente ao mar no dia 28 desse mesmo mês, avançando pelo canal de Moçambique em direcção a Norte. E, foi no já mencionado dia 16 de Agosto, que avistaram avante da força, uma vela, tendo a Globe se aproximado por barlavento desta, que era, na opinião dos ingleses, o bordo correcto, de acordo com a «tradição naval».²³ E, é aqui que os relatos começam a divergir, inclusivamente com outras as fontes portuguesas, nomeadamente com a *Década XIII* do cronista António Bocarro.²⁴

De acordo com a Suma, o pedido de Meneses para se afastarem e de passarem para sotavento, porque a nau portuguesa era pesada e difícil de manobrar, para além de ser prática entre nações amigas, foi recusado pelos ingleses. Estes, não só recusaram, como responderam, com a espada na mão, que devia ser a nau a amainar as velas e, o próprio Meneses, ir a bordo da capitânia inglesa. Face à nova recusa portuguesa, o navio inglês colocou-se avante da nau portuguesa e deixou-se descair para cima do navio português. Ao verificar que o navio inglês se encontrava tão próximo e preparado para combater, Meneses autorizou o disparo de um único sacre de 7 lbs para a proa do navio adversário, ao qual este respondeu com duas descargas sucessivas das suas 26 peças.

Na versão inglesa, às questões colocadas pelos ingleses, os portugueses teriam respondido através de injurias, e, de imediato, teriam aberto fogo com sete peças de artilharia contra o mencionado navio inglês. Curiosamente as duas versões coincidem quando indicam que o Globe só teria disparado após a São Julião o ter feito.²⁵ A diferença está no número de peças. Já o cronista

²¹ Um pormenor não somenos importante, pois mostra claramente que as naus não navegavam para a Índia com as cruzes de Cristo pintadas nas velas.

²² Purchas (1905 [1624]: vol. IX, 2).

²³ *Ibidem*, 3-5.

²⁴ Bocarro (1876: 634-637).

²⁵ Purchas (1905 [1624]: vol. IX, 5).

Bocarro refere que este diálogo teria sido travado não com o navio inglês, mas com um batel do mesmo.²⁶ Ou seja, e comparando entre as três versões, esta última versão mistura este evento com o seguinte.

Após esta peleja inicial, cerca das tres horas da tarde, os restantes navios ingleses, incluindo o navio capitânia, armado com 32 peças de artilharia, que aos portugueses parecia até ter maior boca, com um castelo de proa tão elevado como a nau, pintado com cores fortes e relevos dourados, acabaram por também se aproximar da nau portuguesa. Deste navio foi exigido, novamente, que o navio português amainasse as velas. O comandante inglês voltou também a exigir que Meneses fosse a bordo do seu navio, agora para se inteirar dos danos provocados pelos seus disparos. A esta solicitação, Meneses respondeu que se quisessem para enviarem uma chalupa para ir buscar um representante seu, pois, um comandante não abandonava o seu navio. O seu contra-mestre voluntariou-se e foi levado a bordo do navio inglês, mas o comandante Benjamin Joseph considerou que o contra-mestre não se encontrava ao seu nível, pelo enviou uma missiva escrita em inglês, ao qual pedia desculpa por não responder nessa língua, mas que o podia fazer em latim. Esta missiva onde os ingleses exigiam novamente a rendição da nau, foi entregue por mão a Meneses pelo contra-mestre que vinha altamente desmotivado do navio inglês, face à sua aparente superioridade bélica dos adversários.

Naturalmente que Manuel de Meneses respondeu que não entregaria o seu navio, pelo que não satisfeito com a resposta do português, a capitânia inglesa avançou e abriu fogo com as suas peças de artilharia e disparou duas descargas de mosquetes sobre a nau.²⁷ Esta manobra passou a ser efectuada, em alternância, entre dois navios ingleses, respondendo o navio português com as suas 18 peças, porque os bombardeiros a bordo da nau tinham pouca experiência e eram todos muito jovens, alguns apenas crianças. Segundo a Suma, a falta de artilheiros não permitiu, inclusivamente, a utilização das peças de proa da nau. O combate continuou quase até ao anoitecer, desconhecendo-se a bordo da nau que durante esta troca de tiros o comandante inglês Benjamin Joseph tinha sido atingido mortalmente, passando, entretanto, o comando para Henry Pepwell, Vice-almirante da força inglesa.²⁸

Já após o cair da noite, a nau manteve o rumo Nordeste, fazendo Manuel de Meneses questão de levar o seu fanal aceso, numa demonstração de coragem,

²⁶ Bocarro (1876: 633).

²⁷ Purchas (1905 [1624]: vol. IX, 6-7).

²⁸ *Idem.*

segundo uns, de obstinação cavaleiresca fútil, segundo outros.²⁹ Naturalmente que esta decisão permitiu aos navios ingleses manterem-se nas proximidades da nau. O nascer do dia mostrou que a nau se encontrava muito perto de um altíssimo penhasco, acabando por encalhar numa praia nas proximidades de uma das ilhas das Comoros. A bordo dos navios ingleses, a percepção tinha sido que a nau tinha fundeado, mas como se encontrava tão perto de terra, fundearam mais ao largo.

Entretanto, a bordo da São Julião, o piloto tentou-se desculpar, afirmando que o combate o tinha impedido de obter a posição correcta do navio. Entretanto outros, sugeriram que era um milagre a nau se manter intacta e que deveriam fixar a nau com os ferros à proa e à popa, e defender-se a partir de terra. Meneses explicou aos seus homens que apenas dispunham de cerca de 20 homens para os mosquetes e como os navios ingleses calavam metade da nau portuguesa, que facilmente conseguiriam capturar o navio português. Inclusivamente que os ingleses conseguiriam facilmente colocar cerca de 200 soldados em terra e derrotar os portugueses. Mas, acima de tudo, a honra não permitiria render-se ao inimigo, apesar de se encontrarem em inferioridade numérica, pois ainda não tinham sido derrotados.

Quase ao cair da noite seguinte, e com o auxílio de uma das âncoras, os portugueses conseguiram finalmente desencalhar a nau e prosseguir viagem, continuando a ser seguidos de perto pelos navios ingleses (a capitânia e a almiranta num dos bordos e os outros dois navios à popa da nau). Com o cair da noite, a bordo da nau houve alguns que propuseram colocar uma chalupa com um farol na água, de modo a tentar enganar os perseguidores. Meneses, em resposta, mandou acender novamente o fanal da nau. Continuava a ser uma questão de honra.

Na manhã seguinte o combate foi retomado, por vezes tão perto que do navio português podiam enviar pedras, à mão, para bordo dos navios atacantes. Pelas duas da tarde, o navio português já se encontrava muito destroçado, tendo, inclusivamente perdido a maioria das velas e enxárcias, para além do mastro grande. E apesar da confusão que reinava no convés da nau, Meneses ordenou que fossem tocadas as trombetas, respondendo deste modo às comemorações dos ingleses. Naturalmente que os combates prosseguiram de forma intensa.

Quando faltava cerca de uma hora e meia até ao pôr-do-sol, e face ao estado destroçado da nau, os ingleses enviaram uma chalupa à vela com uma bandeira branca, tendo entrado a bordo um inglês, muito bem vestido, a falar

²⁹ *Idem.*

italiano. Este, referindo o primeiro disparo do navio português tinha provocado diversos mortos no navio inglês, mas que agora, face à situação de paz entre os dois reinos, não se justificava este combate. Além disso, a superioridade numérica dos ingleses, apesar da valentia mostrada pelos portugueses, pelo que também por esta razão não se justificava continuar o combate, propondo os ingleses levarem os sobreviventes até Surrate.

Naturalmente que Manuel de Meneses rejeitou a proposta inglesa. Apesar dos danos, e da nau apenas se encontrar a navegar com o traquete,³⁰ esta continuava a navegar nas proximidades das ilhas Comoros, com o pessoal que restava pronto para combater os ingleses, mesmo contra diversas vozes contrárias de muitos que se encontravam a bordo. Ao cair da noite o desespero instalou-se finalmente a bordo da nau, pois o navio, que estava muito difícil de manobrar, tinha acabado por encalhar nuns rochedos da ilha grande, Grã-Comoro, referida na época com o nome de Angangiza. Como por milagre, a nau não se despedaçou.

Termina aqui a relação existente no Arquivo Geral de Simancas: «es por aora lo que V Ex^a me mando que contasse el motibo que uvo para la batalla y el sucesso della y lo que me dixo el ingles». ³¹ De outras fontes, sabemos que após abandonarem a nau, os portugueses deitaram-lhe fogo para que não fosse capturada pelos ingleses e, sendo uma zona onde os portugueses raramente iam, resolveram deitar à água as suas armas para que não fossem utilizadas pelos locais. Naturalmente que sem capacidade de defesa, os sobreviventes foram sujeitos a várias agruras e vexames efectuados pelas populações locais, até que foram levados até Mombaça por um comerciante muçulmano, apinhados em dois pequenos pangaiais, onde chegaram a 4 de Setembro de 1616. Seis dias depois, Manuel de Meneses segue com alguns dos sobreviventes, num pangaio agora cedido pelo capitão da fortaleza, rumo a Goa, onde chegou no dia 4 de Outubro.³²

Sobre o número de sobreviventes da nau, teriam desembarcado na ilha Grande de Comoro cerca de 500 a 600 pessoas,³³ valores são coincidentes com os valores indicados pelos ingleses, que referem que das cerca de 700 pessoas, tinham chegado a Goa cerca de 250. Da leitura da Suma, percebe-se que a diferença de valores entre os que seguiam na nau e os que chegaram a Goa,

³⁰ Bocarro (1876: 634-636).

³¹ «Suma de la relacion del sucesso de la nave Sant julian, capitana de la armada de la India del año pasado de 1616». S.I.-s.f. (provavelmente 1617). AGS, Estado, leg. 437 (113).

³² Saturnino Monteiro (1994: 217).

³³ Bocarro (1876: 636-637).

resulta de nem todos os sobreviventes teriam regressado de imediato a Goa. No entanto, as baixas no navio português seriam certamente superiores às dos navios adversários, que apenas teriam tido cinco mortos e cerca de vinte feridos. Essas vítimas teriam resultado dos cerca 375 disparos efectuados pelos navios ingleses, contra os cerca de 100 disparados pela nau São Julião.³⁴ Ou seja, a nau fez mais disparos que a média dos quatro navios ingleses, mesmo tendo em conta as limitações apontadas na Suma: a falta de bombardeiros e o facto de terem pouca experiência. Além disso, e para além dos disparos terem matado o comandante inglês. Um tiro de sorte, diríamos nós. Os ingleses, para além de danos no aparelho vélico, reportaram que os navios teriam os cascos perfurados pelos disparos portugueses.

Relativamente à força inglesa, após observarem a nau em chamas na praia, acabaram por realizar algumas reparações, reabastecer os navios e tratar dos seus feridos. Após seis dias nessas actividades, voltaram a largar em direcção à Índia, tendo passado ao largo de Diu e Damão, e chegado à baía de Cambaia a 25 de Agosto de 1616.³⁵

3. A RELAÇÃO

Sabemos que documento aqui em análise terá sido enviado de Lisboa ao rei a 2 de Julho de 1617, trazido pelo próprio D. Manuel de Meneses,³⁶ após ter chegado a Lisboa num patacho de aviso a 21 de Junho desse mesmo ano.³⁷ Segundo a carta que capeava a Suma, a urgência em comunicar ao monarca o sucedido resultava não apenas pela importante perda de fazenda, como também porque se «descubriam nuevos enemigos con quien pensava que tenia Paz», pois a acção dos ingleses ia contra o tratado e provocaria grandes prejuízos a Castela se o conflito recomeçasse.³⁸ Efectivamente, e em termos teóricos, os Habsburgos estariam em paz com a Inglaterra desde a paz firmada entre os dois reinos em 1604.

Conforme referido inicialmente, não nos parece que esta Suma fosse o manuscrito da relação desaparecida, pois não parece escrita pelo próprio Ma-

³⁴ Purchas (1905 [1624]: vol. IX, 10).

³⁵ *Ibidem*, 10-13.

³⁶ «Relación del estado de la armada de la guarda de la costa de Portugal». Lisboa, 2 de julio de 1617. AGS, Estado, leg. 437 (118).

³⁷ Encarnação Gomes (1993: 895).

³⁸ «Relación del estado de la armada de la guarda de la costa de Portugal». Lisboa, 2 de julio de 1617. AGS, Estado, leg. 437 (118).

nuel de Meneses. Efectivamente, neste documento aparece referido na terceira pessoa, sendo inclusivamente citado por diversas vezes.

No entanto e, em jeito de conclusão, parece-nos que se trata de um documento importante, pois relata na primeira pessoa um episódio grave que, naturalmente difere da versão inglesa, mas também das restantes versões apócrifas que surgem mais tarde, nomeadamente na *Década XIII* do cronista António Bocarro. Percebemos pelos dois documentos, a importância deste episódio e o alerta que provocou na Índia, levando a que o próprio Meneses regressasse rapidamente num patacho a Lisboa, de modo a transmitir com a máxima brevidade o sucedido ao monarca. Felizmente para Portugal e Espanha também, a paz só seria interrompida oito anos depois. Aparentemente, este e outros pequenos confrontos que ocorreram na época no Oriente, apenas representavam quezílias entre os comerciantes ingleses e as estruturas portuguesas locais e não entre as Coroas.³⁹

Como expectável, os autores contemporâneos que referem este episódio não fazem referência esta Suma, que julgamos que se encontrava inédita até agora, mas, curiosamente, também não fazem ao testemunho inglês, apesar de publicado no trabalho de Purchas.⁴⁰ Por esta razão, existem algumas discrepâncias entre os textos, embora os dois autores portugueses mais recentes tenham seguido, principalmente, a obra de Botelho de Sousa, *Subsídios para a História Militar Marítima da Índia*.⁴¹

Naturalmente que as obras portuguesas tentam enaltecer a acção dos portugueses e tentar mostrar que o triste episódio foi culpa dos ingleses; enquanto a fonte inglesa tenta mostrar que foram os portugueses que iniciaram a peleja. Curiosamente, todos enaltecem a acção de comando e a determinação de Manuel de Meneses, mesmo face à desvantagem numérica relativamente aos seus adversários e, também, da falta de espírito combativo daqueles que seguiam com ele a bordo da nau.

Para terminar, importa referir o excelente desempenho do navio português de três cobertas contra quatro navios adversários. Essa importância prende-se à questão que vinha sendo discutida desde 1605 sobre qual o melhor tipo de navio para as Armadas da Carreira da Índia (navios de três cobertas e ou de quatro cobertas). Ou seja, os galeões de «tipo Ibérico» nesta fase em que outras nações europeias ameaçavam a rota da Índia, aparentemente eram os mais indicados.⁴²

³⁹ Nota pé de página em Purchas (1905 [1624]: vol. IX, 5-6).

⁴⁰ Purchas (1905 [1624]: vol. IX).

⁴¹ Botelho de Sousa (1948: vol. II).

⁴² Para mais pormenores sobre esta questão, ver Salgado (2009).

BIBLIOGRAFIA

- AMARAL, Manuel (2000): *Dicionário Histórico*; em linha.
- BLANCO NÚÑEZ, José María (2006): *Reconquista da Bahia. 1625*. Lisboa: Tribuna da História.
- BLOT, Jean-Yves y Lizé, Patrick (eds.) (2000): *Le naufrage des Portugais sur les cotes de Saint-Jean-de-Luz e d'Arcachon (1627)*. Paris: Ed. Chandeigne.
- BOCARRO, António (1876): *Década XIII*. Lisboa: Academia Real das Sciencias de Lisboa.
- BOTELHO DE SOUSA, Alfredo (1948): *Subsídios para a História Militar Marítima da Índia*, vol. II. Lisboa: Imprensa da Armada.
- ENCARNAÇÃO GOMES, Carlos Alberto da (1991): «Subsídios para o estudo da Carreira da Índia», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXXI, 87-161.
- ENCARNAÇÃO GOMES, Carlos Alberto da (1993): «Subsídios para o estudo da Carreira da Índia», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXXIII, 869-918.
- FIGUEIREDO FALCÃO, Luis de (1859): *Livro em que se contém toda a fazenda*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- FONSECA, Quirino da (1926): *Os portugueses no mar*, vol. I. Lisboa: Tipografia do Comércio.
- GUEDES, Max Justo (1990): *História Naval Brasileira*, vol. 2, tomo I A. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha.
- MELO, Francisco Manuel de (1977 [1660]): *Epanáforas de vária história portuguesa*. Lisboa: Imprensa Nacional / Casa da Moeda.
- PURCHAS, Samuel (1905 [1624]): *Hakluytus Posthumus or Purchas His Pilgrimes*. Glasgow: J. MacLehose and Sons.
- SALGADO, Augusto (2009): *Portugal e o Atlântico. Organização militar e ações navais durante o período filipino (1580-1640)*. Tese de doutoramento apresentada na Faculdade de Letras de Lisboa em 2010.
- SATURNINO MONTEIRO, Armando da Silva (1994): *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa (1604-1625)*, vol. 4. Lisboa: Sá da Costa.
- VASCONCELOS, Frazão de (1960): *Subsídios para a História da Carreira da Índia no tempo dos Filipos*. Lisboa: O Mundo do Livro.
- VALENCIA Y GUZMÁN, Juan de (1984 [1626]): *Compendio Historial de la Jornada del Brasil. Año 1625*. Recife: Pool.

«SUMA DE LA RELACION DEL SUCESSO DE LA NAVE SANT JULIAN, CAPITANA DE LA ARMADA DE LA INDIA DEL AÑO PASSADO DE 1616»

AGS, Estado, leg. 437 (113)

Era la armada de tres naves sólamente; la una se quedó en el puerto; la otra se derrotó luego en altura de 12 grados, que era el límite que la instrucción ponía para que se hiciesen compañía. Aviendo passado la capitana sola la isla de Juan de Noboa, que yaze en la canal de Sant Lorenzo en altura de 16 ½ del Sur, mandó el piloto navegar la buelta del nordeste. Tubimos, en 16 de Agosto, vista de quatro naves, y luego la una dellas, que era la menor, que fue juzgada de 400 toneladas viscaynas, nos alcanzó y se puso muy cerca por nuestra quadra de popa por barlavento; y nos preguntó quiénes eramos; y sabido que la capitana de la Carrera de la Yndia, y dicho que era la armada ingleza que iba a Surrate, le suplicamos que no se allegase tanto que no lo sufrían nuestras naves que eran muy pezadas; y si querían algo se pusiese por sotavento como se platica entre amigos, respondió que no queria; y uno con la espada desnuda en la mano dixo a boçes que amainasemos luego y fuessemos a su capitana; que no amainavan las naves de España diximos, que no se embaraçasse com nuestras xarcias; replicó de nuebo y fue pasando por barlavento; y en adelantándose de nosotros, se dexo caer sobre nuestra proa, echándose claramente de ver que era su intencion enredarse, de manera que sus naves todas llegasen o al menos dos que binian cerca.

Don Manuel de Meneses, que era el general, mandó que se les dixase que fuesen su camino, y ellos de nuebo que amainasemos, y al passar iban andando con su artilleria endereçándola a nuestra nave, todos a punto artilleros y soldados; y viéndose Don Manuel en este aprieto, y que ya se tocavan las antenas y xarcias, consintió que le tirasen con un sagre [sacre] de 7 libras que llevaba en la proa, el inimigo luego al punto le dio una muy buena carga de su artilleria, que eran 26 pieças, y luego otra y muchas con prisa notable, y pelea de bueno a bueno, igualándose como si fuera mayor que la nuestra. Llegando la capitana, passó adelante por nuestra proa, y la capitana se puso en la misma quadra y muy serquita, que hablando sin dar bozes nos oyamos y entendíamos muy bien. Era la nave, a my parecer, más larga que la nuestra, muy levantada de popa con bravas pinturas y dorados de relieve; trahia 32 pieças de artilleria abocadas, sin otras seis en otra andana baja, y otras roquerillas.

La gente en orden de guerra, vanderá de quadra colorada, y preguntando de nuebo que nave, y sabidolo, dixerón que el general inglez mandava que luego allá fuese el capitán de la nave y que amainasemos, respondido lo que combinia, y si quiziesen algo enbiasen con su chalupeta que trahian por popa, llegó la chalupa y azida [asida] de un cabo que le hechamos desde el corredor dixerón casi lo mismo que de antes y como avía sido lo de las pependencias. Don Manuel satisfizo a todo en su opinión, muy cumplidamente pareciéndole pero que podría ser que no lo dixiesen todo, con la codicia de la presa que según la arrogancia tendrían por cierta, envió al contra maestro que se le offreçió; y pareciéndole que el hombre podría haçer algunas sumisiones, le llamó desde su corredor yendo en la chalupa inglesa, y a bozes, que mui bien fueron entendidas en la capitana. Le dixo: contaréis todo como pasó puntualmente y no deis mas satisfacción desto al general. Después de aver estado un buen rato, al despedirse le dijo el general que de su parte dixese a su capitán que luego fuesse alla que assy combinia, y diziendo el contra maestro que no era persona a quien aquello se dixiese, reyose mucho y dixo: que o general que fuera ó virrey de la India avia de ir allá y aun le castigaría si lo mereciesse. Y hizo un papel en inglez dándole cuenta a Don Manuel el contra maestro desde su corredor, dixo a los de la chalupa (no dándose por hallado de lo que dicían los marineros que avían ydo con el contra maestro), dixo a los de la chalupa en que binía uno que en la lengua y en todo parecía portugués, que era orden antigua, que no saliesen los capitanes de sus naves, menos qualquer cabo y mucho menos el que dixiesen al general inglés que le suplicava le perdonasse de no responder a su papel, y si quisiese decir algo fuese en latín, ytaliano o françés, que a todo respondería de muy buena gana, que a lo demás avía dado toda la satisfacción que combinía.

La capitana fue passando y luego en llegando por nuestra quadra de proa atravesó y nos dio una muy valiente carga de artillería y dos suriadas de mosquetes, y quando acabava la carga, ya la primera nave nos començava a dar otra. Peleose todo lo que pudo ser con las 18 pieças que llevavamos, no más, porque otra más que llebávamos rebentó luego al primer tiro, que ya de tierra yba rebentada, ni tampoco, aunque fuera más la artillería, podría ser de provecho, porque todo eran muchachos y aún niños algunos; los artilleros, muy poco pláticos, lo que bien se hecho de ver despues que las pieças de proa no jugaron por falta de artilleros que las aestiesen. En la segunda batalla, ya sobretarde, llegó otra nave y peleó muy bien, pero no tanto de serca como las dos, y luego llegó la almiranta igual a la capitana (bella nave, pintada y dorada com otras tantas pieças). Yendo en la buelta del nordeste como mandava el

piloto, se nos acabó el viento, y en el quarto de prima vieron tierra; y al amanecer nos bimos al pie de un peñasco de altura excesiva, y tan cerca del llegamos como a distancia del largo de la nave, y estando en este aprieto, dimos fondo a una ancla.

Don Manuel, que se halló muy corrido de que viese el inimigo en nosotros tanto descuido, y quizá podría coligir que de miedo avia sido, mandó que luego sarpasen, pero, instando los oficiales que se perdería la nave, hechó la chalupa fuera, y com dos roçonis en un ajuste que llebaron lexos determinó de llevar la nave. Luego le fueron hechos protestos tal no hiziese y que dexase estar la nave junto a terra; y que aquello avia sido milagro hallarse en tierra quando no se pensava, el respondió que tanto no era milagro, que lo tenía por muy grande castigo de Dios de llegar a tiempo de ver tantas muestras de covardía, y presumía que aquello avia sido maldad.

El piloto se disculpó por no aver tomado el sol aquel día ni carteadado, y que al tope no avian ydo aquella tarde passada por el cansancio de la gente. Y aviendo todavia bravas instançias de que la nave se quedase, dixo que como soldado y marinero llamava a todos los mas pláticos y juntos. ¿Qué os parece?, dixo. ¿Qué determinaes dar con esta nave en tierra hallado alguna playa y allí hacer una plataforma poniendo la artillería toda oppuesta al inimigo con buenas arombadas?. Dixieron que no, sino surgir en una ensenada que parecía adelante, con anclas por popa y proa y hacer lo de la artillería de aquella manera. Don Manuel les probó luego, por exemplos antiguos y muy modernos, quan fácilmente aún de dia, quanti más de noche, podia el inimigo cortalle las amarras, y cortando la una solamente y ahilando la nave con la marea hacella pedaços. Y tan ciego estava todo que decian que nuestros mosquetes defenderían nuestras anclas, no se acordando que no bastó el exercicio en que Don Manuel trahía su gente, enseñándoles todos por su mano, todos los días, despues que la enfermedad que fue terrible en todos dio lugar, para que ubiese siquiera beynte mosqueteros, y que estos y todos los demas no bastavan para la artilleria.

Y en el día de antes se avia visto deseparado de todos en el convés, no siendo la batalla mas que tres naves, faltando la almiranta (nave de tanta importância) y dexado todo esto que no podia nuestra nave llegarse tanto a tierra que más a tierra no entrasen lasinglezas que pescan menos fondo, casi la mitad, por su modo y nuestro de navegar. Y que allí, desta manera, cercándonos por todas las partes, nos echarían a fondo, que siendo fuerte la tierra y nuestra amiga, hallaría él mucha disculpa, pero que en aquella sería mui grande infamia, en que no avia esperanza de remedio, y con qualquiera

admistad o comercio que el inimigo allí tubiese; y aunque ninguno hecharía en tierra duzientos mosqueteros, que tocándonos alarma de noche y de día nos yrian consumiendo y matando algunos buenos que dava todo perdido.

Meterme arrinconado en los puertos que no conosco, decía a algunos, no es otra cosa que, confesando mi flaqueza, dar mas sobervia al inimigo, antes llevando el ancla me voy a meter entre ellos; y esto que assy campea, en efeito, no es nada una jactancia vana militar, un capricho no indigno de un general que podrá ser de grande consequençia y reputaçión, pues a mi gente tibia augmentaré el corage, los flacos quedarán dudosos considerando que es mucha mi fuerça y haré resueltos y obstinados los valientes. Y por lo contrario, será del inimigo a los valientes dudosos, a los que no lo son assombrados los flacos cobardes y de todo desalentados.

Y más que desta mi capitana no ubo muestra de flaqueza mas que averse aquí metido, y esta infamia con lo que digo la quitaremos, lo que todo no es cosa de consideración, pues en su mano tiene el inimigo entrar y salir y cercar y hacer todo lo que quisiere. Estando cerca de tierra, no es más de dar ocasión a que todos me dexasen y peresca mi honrra, con tanta perdida de la reputacion del Rey nuestro señor. Esto no se pudo executar porque el airesillo que sopló, muy poquito, era del Sur, de donde el enemigo estava tomadas las velas, y luego cahiendo dixo a bozes grandes: sobre la materia no consulto a nadie por la certeza que tengo de ser bencido en votos en negocio que en qualquiera parte allá del está toda mi honrra y toda mi opinion, que de Dios fio y de mis braços ayudado de los buenos compañeros que conosco, con aquel airesillo llebamos nuestros roçones y nuestra ancla y fuimos saliendo al Oeste y a Esnoroeste.

Antes de anocheser se puso la capitana y almiranta por un bordo y otro, muy serquita y las dos por su popa, y don Manuel mandó que doblasen los hachetes de su farol, porque ubo algunos que dixeron que sería bueno hechar a la chalupa un farol encendido a que las naves seguirían pensando que era la nave, que en tanto le podía derrotar; y diciendo después algunos, que combidó a çenar en su corredor, que era peligro por lo que se traslucía por los encerados, mandó que todos los quitasen y el corredor tubiese más velas. Y después de çenar trató de la forma con que avíamos de pelear muy largamente, ya con los a que tenía encargada el artilleria, ya con los mismos artilleros, y antes que amaneciese bien salió al convés a ver lo que avía ordenado. Y a los que allí estavan hizo una plática, y estando en ella al apuntar del sol tocó la capitana ingleza unas trompittillas y disparó una pieça sin bala, y luego nos dio una gran carga de su artillería y luego la almiranta y sucessivamente las dos naves; y quando la postrera acabava ya començava por popa la capitana: todo esto

em rueda viva, iguálándose cada una dellas con la nuestra tan serca que bien podíamos algunas vezes tirarnos piedras con las manos, a do se respondía todo lo posible de nuestra parte con las pocas pieças que llebávamos, pero no sino de muy cerca y muy bien enpleadas.

Ya a las dos de la tarde, con tantas cargas de artillería de balas enrramadas y de todas las suertes, no teníamos vela ni xarcia; ya nos avian cortado las ostagas, ovenques, quinales y amantillos; el mastareo de proa cortado por junto al tahurete; y la almiranta, a quien cupo la suerte deteniéndose mucho, nos tiró con un pie de cabra y nos cortó el árbol mayor arriba del propalo, estando ya de antes passado por muchas partes treinta y tantas balas (la avían contado algunos curiosos). Y toda aquella machina, vela, árbol mastareo y vela de gavia cayo por bobor [babor], de tal manera, por merced de Dios, que no impidió nada de la plaça de armas. Celebró con muchas trompetillas la almiranta nuestro trabajo, y más lo festejará se viera el aprieto en que nos vimos. La gente de menos quenta, huyda sin aver quien la descubriese, la outra ni aun apenas podía incubrir la confusión.

Don Manuel, llebantando la boz, mandó que tocasen nuestras trompetas, pero no avía ni quien pasasse la palabra. Y luego, que miedo es este hombres nuevo; y no considerado que nos ba en que nos caían todos los árboles si nuestras velas no sirven de más que de impedimiento, entrando y saliendo como quiere el enemigo, en será esta vuestra capitana mucha pólvora, muchas balas, que sin las nuestras tenemos del enemigo muchísimas con daño tan poco como veis: antenas tenemos de respeto para reformarnos árboles. Offreciome el tiempo lo que deseava llegar a las manos peleando entre toda la armada inglesa. Algunos ubo que parece que en los mayores aprietos tomavan mayores brios como diremos em la relacion. Luego el enemigo dio muestras de abordarnos la capitana por una parte con otra nave; la almiranta por otra con la otra nave, se allegaron todo lo posible de muy cerca amainadas las velas comparándose con la nuestra, y nos cañonearon fuertemente sin cesar, començando por popa las dos a un tiempo, siguiendo adelante se desigualavan quanto bastasse para no dañarse una a otra con su propria artillería. Y en acabando las dos, sucedían las otras con la misma orden que era notable, y esto sin cessar un momento ni darnos lugar a nosotros ni aun tomándolo ellos para beber um vaso de agua.

Durando mucho el exercicio, todo era sino de fuego, todo ahumado y cerrado, todo atronado, que ni se podía oyr la orden que se dava ni se vian unos a otros ni podia andarse con la pólvora sin grandissimo peligro. En este tiempo se peleó de nuestra parte con grande satisfacción de D. Manuel: porque todo parece que era en un punto, limpiar, cargar, disparar y luego refrescar

las piezas con vinagre fue cosa muy notable, de manera que jamás se atrevió el enemigo a abordarnos por muchas vezes que lo cometio. Y aviendo aún mas de ora y media de sol, se quedaron muy contra lo que pensávamos, y bien se hecho de ver quando la necesidad los obligava como después supimos. Nuestra nave quedó en bellissimo espectáculo: el arbol mayor con todo lo demás, velas y xarcia arastrado por estibor; el mastareo de proa con su vela y xarcia por bobor; la cevadera varriendo la mar por la proa su antena cortada; la parte cortada levantada y la otra metida por el agua; el playoplés rendido; la mesana hecha andrajos como después hallamos; la nave toda de popa a proa aportillada de innumerables balas; y todo esto a sido todavía de algunos cabos; el trinquete solamente nos quedó que con qualquiera movimiento nos parecía que se caya sin tener punta de xarcia; y la antena se tinia por las bocas que le aviamos dado antes de la battalla.

Estaríamos menos de una legua de la armada quando bimos binir una chalupa a la vela, y llegándose muy presto ayudada de los remos vimos una vanderilla blanca. Era um gentil hombre inglés, muy aseado y muy bien compuesto. Pedida licença, entró, y don Manuel le salió a recibir a las antenas, y al pisar habló una palabra italiana a que Don Manuel le respondió en aquella lengua, lo que él estimó mucho, y propuso su embaxada desta manera, en sustancia y casi por los mismos términos y aun palabras en boz alta y clara:

Mi general me mandó, que soi gentilhomme de su casa, que biniese a quexarme del agravio que su nave recibió, matándole aquella primera bala alguna gente, biniendo ella muy fuera de pensamiento de guerra; mas para mostrar buena amistad, justa es la queja y muy antigua, porque aviendo pazes entre España y Inglaterra, hallan los ingleses siempre guerra en la India, y en sus mares será buen testigo la injuria de Surrate del año passado, y la presente dexando lo más antiguo mandasse que sean hechados los ingleses como más viles, de peor condición que los flamencos, vassallos rebeldes, pero para aquel agravio bien bastaron nuestras naves de mercaderes quales fuesen. Aora bien se hecha de ver el gusto que V.S. tubo, pues mandó a su maestro que no diese satisfacción alguna al general. No somos piratas, no rebeldes, una armada muy ajustada con orden del Rei para abrazar [y] echar a fondo a qualquiera que se atreva a impedirnos nuestro comercio. Y pudiendo con los aprestos que aquí llebamos traer una armada de muchas velas, quizimos antes traer estas bien reforçadas y otros dos navichuelos que enviamos delante; y con estas quatro emos de offerçer (aviendo ocasión) batalla a toda la armada de la India, quanti más rendir una nave destrozada, en estado que qualquiera de las nuestras bastará, quanti más la capitana, que si acaso no trae tanta gente como esta, son gente moça escogida y muy bastante. Pero, para que es tratar de la fuerça de la armada con los que la an probada con pérdida como es cierto de tanta gente, de lo que lastimado mi

general me envía para que cesse toda la enemistad y no se derrame más sangre de christianos; y sobre ello trate con VS., rendiéndole la nave que luego es suya si dejare la rienda al enojo y brios de su gente, y no queriendo no quedará otro lugar que de agua o fuego. Primera (llebantando más la boz y mirando por todo): vida a todos bastimentos, pan, bino y lo demás qualesquiera puertos de la India, aunque en derechura bamos a Surrate. Deve VS. a quien es a su experiencia en la guerra y las demas calidades, echar buenas cuentas, tomar el consejo más sano, no esperando milagros, cosa indigna de um general, entregar la nave, hechar pedaços de la artilleria ynútil para la navegacion y no querer oponerse contra una armada entera reforçada de tales capitana y almiranta y de las demás que, si bien son menores que esta, tienen más artilleria. Vea VS. le suplico a que se pone no le passe por pensamiento para dejar de hacer lo que conviene, que es entregar una nave llena de gente a lutheranos, porque juro por mi religión en que espero salvarme, que es mi general um excelente principe de admirable condición, que ha de tratar a VS. con muy particular cortesía y gran regalo, y cumplir constantísimamente su palabra. Y cosa es, sin duda, que se á VS. de hallar por muy bien andante aviendo de hallar fortunas de guerra que le cupiese en suerte tal personage por enemigo: no quiera VS. Suplicóselo ponerse a ser bençido hasta la ultima potencia, porque será arriesgarse al enojo de vencedor erritado. Supplico a VS. proponga mis razones a los principales y officiales y no hallará quien no las reçiva con grande gusto. Esto era por mayor lo que mi general me mandava.

D. Manuel respondió:

Estimo la embajada del general de la armada ingleza que VS. me ha propuesto con muchas palabras, aunque de todo repruebo lo que contiene. A lo primero, de lo de Surrate, era la nueva en la Corte, poco cierta y no sé cosa. El Rey Catholico mi señor tomará de todo estrechas quantas y ordenará lo que fuere servido. Lo que a mi me toca diré brevemente como suelo. Obligado con estraña necesidad permití que se le tirase aquella nave con un sacre de siete libras, pudiendo havello con mi artillería toda; pude sospechar que la nave era suelta y tener por cierto que avia excedido la orden de tal personage como VS. dice, porque qual nave de qualquiera potentado o republica, no digo la capitana de tan gran monarcha del rey de España que Dios guarde, podrá sufrir tal descomedimiento tanta superchería, tan grande arrogancia que por barlavento venga a enbaraçarse con las xarcias y impedir la navegacion. Verdaderamente temo que sea my pasiencia atribuída a cuenta de ca pareciole a VS. (dixo interrompiendo que la más pequeña nave viniese a hechar gente em esta) no por cierto antes con gran deseo, esperaba a que todas juntas lo hiziesen y no deseavan los mios outra cosa más; y luego ¿qué genero de paz es este?. Bien conosy la fuerça de la armada, no por el daño, que es muy poco lo que reçivi, sino por el atrevimiento y por lo que duraron en la batalla, y aunque me vea desamparado de mi armada, que era solamente de tres naves, y solo me hallen las inglezas justa armada,

no lo tendré por milagro defenderme sino por gran castigo de Dios no alcançar cumplida vitoria. La lástima de la sangre christiana derramada, ni la que se a de derramar no me puede inclinar a cosas poco honrradas, no que a cosas tan infames, a torpeza tan enorme como entregar (la boz me falta y la sangre rehuye para decirlo) la nave del Rey mi señor, estando obligado no a quien soy, digo que muy poca fuera essa obligación a lo que me devo la gloria de mis agüelos, mas naturalmente a defendella hasta la postrera gota de mi sangre. Y fuera ya buen prinçipio de tan vil infamia poner eso en disputa, y quando tal fuera lo que Dios no permita, mi flaqueza nadie, ni de los de menos cuenta me escucharía y en ninguna quenta me tendrían eternamente de su brio y esfuerço podra deçir mucho, pero más estimo que por experiencia lo diga la armada ingleza, las amenazas (soriéndose) aceptó muy de veras poco balen conmigo, menos las temó, echada ba la suerte: la vida estimo como el que menos, y sobre vendella muy caro lo demás dexe VS. suplicoselo que bien entiendo que también los valientes pueden ser bencidos, y luego quedan al arbitrio del vencedor, qualquier umor que gaste, o de enojado o yrritado, pero tambien sé que las buenas fortunas [y] las victorias ilustres son mercedes de Dios que las reparte como es servido.

Vio el ingles que mudava de semblante a cada rato, instava de nuevo, y yendo por delante como que dava tiempo y ofreçia condiciones. Don Manuel, viendo en algunos que importava mucho al serviçio de Su Magestad despedille luego, le atajo que avía dicho lo que podría después de largamente consultado. El inglés quedó confuso y atajado notablemente; bien se le hechará de ver en la cara el estado de su gente. Y dudándolo mucho, dixo en efecto llebantando la boz: basta que lo que VS. responde a mi general es tal, repitiéndolo todo em suma, y esto manda que le diga, ninguna otra cosa digo ni quiero, respondió. Acabando esto, se despedió muy resentido y lastimado. Decía de llevar respuesta tan contra lo que combinía y con muestras de mucha amistad se recojío a su armada.

Estava Angarija (desgraciado nombre de que los que navegamos para la Yndia no tenemos noticia), más de dos leguas de nosotros, y dizian que no la avian visto quando de la batalla ni tampoco luego después. Haciendo todos ynstancia que fuésemos a buscar en ella algún puerto, lo consintió Don Manuel, aunque con los mismos reçelos que en la isla primera, que era Mulale, pero que fuese como en distancia de tres quartos de legua de la isla corriendo la ribera de donde podríamos reconoçer las ensenadas; y luego baxó a passar algunos cabos para sustener el árbol del trinquete, y ni para aquello avía quien ayudase aunque todos lo que deseavan, y el mismo se puso al cabrestante muchas vezes. Estando todo a punto, los artilleros con sus botafuegos y aviendo ya acabado, oyó boces echa el timón a estibor, subió al tumbadillo y vio que contra su orden se avían llegado mucho a tierra, lo que tubo por gran maldad, pero todos se desculpavan que la nave no governava y más el que assistía al timon, invió otros y baxavan, y tomavan otro camino y no llegavan, y apretando mas levantaron boçes medio amutinadas que bien se echava de ver que no quería tomar puerto, pues no queria allegarse a la costa, y con grande enojo dixo: gente barbara, veisme velas con que naveguen, tanto de mal se os haçe ofereçeros a una gloriosa victoria si

el enemigo viniere de nuevo a la batalla, o ¿tanto avéis agotado la misma infamia que antepongáis la muerte cierta miserable?

Dado con la nave en los peñascos, invió otros, y cada uno se escusava con el trabajo passado que nos tenía acabados. Nombrando uno por su nombre, baxó hablando por antredientes, y dicen que se le oyó que por Dios avía de dar con la nave en las peñas; y todavía la nave yba mal camino, y encargó D. Manuel el cuidado de asistir al gobierno a Juan Borrallo, persona muy principal y gran soldado. El bolvió luego dando voces que el timón estava desamparado. Y la nave estava ya de tierra menos de una milla y binia la noche y la confusion era terrible, la gente sin obediencia, no aviendo más que dos que en la vatalla avían hecho su dever y estos medio muertos, heridos muchos.

Començaron los oficiales (todos) a hacer instançias que querian surgir, y Don Manuel a no permitirlo, y ellos de nuevo a hacer fuerça en aquello, y D. Manuel a defendello, que no quería sino correr aquella costa diziendo el maestro que quería ordenar un ayuste para lo que se ofreciese, vino em aquello, y luego mandó que sacasen los cabres y ni para aquello avia quien fuesse. Y apenas se acabó el ayuste antes de la noche, mandó luego que subiesen los mosquetes, y bajando el merino con una linterna tardó mucho en binir y después vino, que no avían querido tomar armas. Todo era rebuelto y todos boces confusas. Dimos fundo, suéltase el ancla y Don Manuel más constantemente a prohibillo: naveguemos, decía, que para perder la nave como aora queréis no pueden faltar peñascos; que queréis de ancla en fondo, que será de infames piedras semejantes a las que beis. Mandó que se tentase, y con ducientas y mas braças no se halló fondo. Inbió de nuevo al merino que bolviese por las armas, y en tanto el maestro y los demás bastando más dexaron caer el ancla sin hallar fondo y la nave se hizo (la verdad) confusion y desorden. Y allegándose más a tierra, desamparada tocó; y luego subió el merino, dexando allá la linterna, y los que fueron con él diziendo que mosquetes y municiones estava todo anegado, y la nave se arimo [arrimó] a las peñas por milagro de Dios como dire en la relación, que esto es por aora lo que V Ex^a me mandó que contasse el motibo que uvo para la batalla, el sucesso della y lo que me dixo el inglés.

CONTRABANDO FRANCÉS EN EL MAR DEL SUR: LA EXPEDICIÓN DE JEAN NICOLAS MARTINET DE 1717

Kevin Bustillos Villarroel
Universidad ECOTEC, Guayaquil / Universidad de Sevilla

Hacia 1717, numerosos buques franceses copaban las rutas marítimas en el Mar del Sur, promoviendo el contrabando y monopolizando todo tipo de comercio en los puertos de las colonias españolas en América. Las embarcaciones galas circulaban sin restricciones, provocando que los precios de los géneros subiesen sin control alguno. No resulta difícil de comprender estas dinámicas comerciales tras el acceso al trono español de Felipe V, nieto del rey francés Luis XIV. No obstante, el nuevo monarca español intentó recuperar la soberanía hispana sobre aquellas aguas, para lo que contrató los servicios del marino Jean Nicolas Martinet, oriundo del puerto francés de Saint-Malo, con el fin de expulsar a sus compatriotas del océano Pacífico. Fueron pocos, por no decir nulos, los resultados favorables de esta expedición. Tras analizar las causas que llevaron a Felipe V a contratar a corsarios franceses para que expulsaran del Mar del Sur a los contrabandistas de su nación, el presente trabajo abordará el viaje y los resultados de la jornada de Martinet.

1. LA DEFENSA DEL LAGO ESPAÑOL

El 28 de noviembre de 1520, una flota de tres naves comandada por Fernando de Magallanes accedía al océano Pacífico tras treinta y siete días de viaje en un

complicado estrecho con aguas turbulentas y un clima desfavorable. Aquella travesía, que concluyó como la primera circunnavegación al mundo, confirmó empíricamente la esfericidad y navegabilidad del planeta, constatándose que su tamaño era mayor que el esperado. Sin embargo, la apertura del canal transoceánico fue un arma de doble filo para la geopolítica española sobre la región. La complicada geografía del estrecho de Magallanes serviría como una barrera natural que impediría que embarcaciones de otras naciones pudiesen navegar en estas aguas. De alguna forma, los condicionantes ambientales y geográfica del estrecho de Magallanes infundían cierta calma e ingenuidad a los españoles; los puertos del Pacífico no correrían ningún peligro ya que las costas occidentales de América no recibían ninguna amenaza ante la dificultad de acceso.

Los galeones españoles en el Pacífico pronto empezaron a perder su tranquilo ir y venir ante la llegada de piratas ingleses. En 1579, Francis Drake logró cruzar el estrecho de Magallanes, para luego asaltar una gran cantidad de puertos y los barcos que transportaban la plata potosina.¹ No cabe duda de que Drake derrumbó la falsa seguridad en la que vivían los españoles en las costas del Pacífico. No hubo persona que temiese futuras incursiones o ataques de piratas. La mayoría de las poblaciones no contaban con sistemas defensivos eficientes. Asimismo, la mala comunicación entre los asentamientos hispánicos impidió que un puerto asaltado tuviera capacidad de advertir a los demás, por lo que Drake fue capaz de atacar por sorpresa en múltiples ocasiones. Tampoco existía una escuadra marítima que los protegiera. Así pues, para mitigar los asaltos en la Mar del Sur, Felipe II ordenó a sus autoridades virreinales –en una real cédula fechada el 17 de abril de 1581– la creación de una armada para proteger el litoral y el transporte de la plata desde El Callao hasta Panamá.² Tiempo más tarde, este sistema marítimo defensivo será conocido como la Armada del Mar de Sur.

Un par de años antes, en 1578, el virrey Francisco Toledo ya había conformado una armada compuesta por dos galeras³ para prevenir posibles amenazas y escoltar a los barcos que transportaban la plata del Potosí hacia Panamá.⁴ Tal

¹ Kelsey (2002).

² *Recopilación...* (1681: lib. 9, tít. XLIV, ley 5).

³ Fernández de Navarrete (1831: 288) define la galera como «buque de cien pies de quilla, poco más o menos, bajo y raso, muy lanzado de proa, con un gran espolón en ella y aletas a popa; tres palos con velas latinas, y en su castillo de proa de dos o tres cañones de grueso calibre. Su mayor anda era el remo, para lo cual [...] llevaba trisribuidos por cada banda hasta treinta o más de ellos, cada uno de los cuales era bogado por dos o tres forzados».

⁴ El virrey Francisco Toledo (1569-1582) centralizó las funciones del gobierno colonial y sentó las bases para la futura administración del virreinato del Perú. Hanke (1946: vol. 3, 3-19).

propuesta fue autorizada por Felipe II el 26 de agosto de 1580, ordenando además incrementar la flota con dos pataches o fragatas ligeras,⁵ con el objetivo de que estas pudieran perseguir con mayor facilidad a las embarcaciones piratas. Desafortunadamente, los barcos utilizados para estos fines estaban diseñados para navegar en aguas cerradas y tranquilas, como el mar Mediterráneo, por lo que no sirvieron en el mal nombrado océano Pacífico. En otras palabras, las embarcaciones podían cumplir con su objetivo en España, pero en las Indias no serían de gran utilidad. La negativa decisión de emplear embarcaciones que no eran competentes para estas agitadas aguas solo fue una de las muchas dificultades que acecharon a la Armada del Mar del Sur desde su concepción.⁶

Tuvo que transcurrir un siglo para que las autoridades virreinales ordenasen, en 1686, la construcción de un buque destinado específicamente para la Armada y que fuese idóneo para navegar en estas aguas. Las embarcaciones que funcionaron previamente habían sido fabricadas con otros fines y readaptadas para un uso militar, tampoco tenían el tamaño necesario para resistir las duras aguas del Pacífico. La carencia de buques grandes y veloces fue un mal que acompañó a la Armada del Mar del Sur hasta sus últimos días. Esta situación fue aprovechada por varios piratas y corsarios de distintas nacionalidades (ingleses, holandeses y franceses), como Eduardo David, Richard Hawkins, Henry Morgan, Charles Swan, William Dampier, Jacques L'Hermite, entre otros, quienes comandaban flotas más livianas y ágiles para atacar puertos, barcos y hacerse de fortunas.

Otro de los problemas que enfrentó la Armada del Mar del Sur fue su administración sujeta a los intereses de las autoridades en cada momento. Por ejemplo, en diciembre de 1607, el virrey Marqués de Montesclaros creó cuatro cargos administrativos: pagador general (responsable de consignar los salarios de los trabajadores), veedor y contador (quienes autorizaban la compra y venta de bienes), proveedor general (encargado de almacenar y resguardar los alimentos, artillería y demás bienes) y, por último, el capitán de artillería y veedor de fábricas (encargado de las armas, cañones, el estado de la flota y la construcción de embarcaciones).⁷ Tal incremento de cargos originaba un sistema administrativo incomprensible y un significativo gasto en salarios;

⁵ El patache era una embarcación de dos palos «destinada en las escuadras para llevar avisos, reconocer las costas y guardar las entradas de los puertos», mientras que la fragata, que puede ser de guerra o mercante, era un buque «de cruz y de tres palos, menor que el navío [...] que solo tiene un puente o batería corrida, que es la del combés». Fernández de Navarrete (1831: 407 y 283).

⁶ Pérez-Mallaína y Torres Ramírez (1987: 2-4).

⁷ Vassallo (1997: 549-571). Pérez-Mallaína y Torres Ramírez (1987: 5).

muchos de estos nuevos puestos servía al virrey como pago de favores.⁸ No obstante, el 10 de febrero de 1613, con un afán de ahorrar y disminuir los gastos en estipendios, Felipe III ordenó la supresión y reforma de algunos de dichos oficios. Este vaivén entre los funcionarios generó inestabilidad, corrupción y mal rendimiento en la Armada. La venta de cargos estuvo presente en varios niveles de la sociedad, creando cadenas de corrupción. Los jefes máximos de las distintas flotas y armadas también compraban sus cargos sin tener conocimientos de navegación marítima.

La meritocracia no fue una característica de la Armada. Los virreyes justificaban que esta institución no se la podía dejar en manos de cualquier persona, por lo que era necesario que los oficiales fuesen, según su criterio, cercanos y fiables. De cualquier manera, esto provocó una mala administración de la Armada, lo que no sorprendía en «una sociedad que había institucionalizado el nepotismo»,⁹ situación que se vivía en otros órganos de la administración tanto en la metrópoli como en las colonias. El número de los funcionarios no era proporcional a la cantidad de embarcaciones que formaban la Armada. Para ese entonces, la Armada solo servía para proteger a las embarcaciones pertenecientes a la corona que llevaban plata del Callao a Panamá, mientras que comerciantes particulares debían contratar barcos privados para proteger sus viajes de piratas y corsarios. Paradójicamente, durante casi todo su funcionamiento, la Armada se caracterizó por la escasez de hombres en las tripulaciones. Probablemente, esto venía motivado por no gastar dinero en salarios y ahorrar costos en cada expedición.

Además del nepotismo, el alto gasto que suponía la manutención de la Armada fue otro problema que lastró tal institución. Un ataque holandés en 1615 provocó indirectamente que los gastos de operación y mantenimiento de la escuadra subieran. Según el virrey Francisco de Borja y Aragón, era necesario un promedio de 409.000 pesos anuales para el mantenimiento de la Armada.¹⁰ Esta cantidad era muy difícil de alcanzar si se toma en cuenta que los ingresos del impuesto de la avería eran tan solo de 20.000 pesos.¹¹ Para solucionar este déficit, la corona vendía los cargos públicos de la Armada y así recompensaba los gastos.¹² En algunas ocasiones, también se ofertaba la totalidad de la administración de la Armada a grupos de personas o instituciones privadas

⁸ Latasa (2012).

⁹ *Idem*.

¹⁰ Zaldívar (2016: 23).

¹¹ El virrey Esquilache al rey, Lima, 27 de marzo de 1619. Archivo General de Indias, (en adelante, AGI), Contaduría, 1791, s. f.

¹² García García (2006: 131-147).

que tuviesen el dinero necesario.¹³ A diferencia de otros cargos públicos, los puestos de la Armada del Mar del Sur debían tener también la autorización del virrey del Perú. Esto implicó que, cada vez que un nuevo virrey llegaba a Lima, la Armada sufriese constantes cambios administrativos y la mayoría de los cargos principales, como el de teniente general, acabasen en manos de amigos o familiares del virrey.

2. NAVES FRANCESAS EN LA MAR DEL SUR

No solo la inoperancia de la Armada del Mar del Sur contribuyó a la llegada de barcos extranjeros al Pacífico. El comercio indiano poseía un alto porcentaje de contrabando e inseguridades por lo que, para contrarrestar la situación, los comerciantes apelaban a las políticas mercantilistas y proteccionistas que la dinastía de los Habsburgo había implementado. A esto se sumaba la incapacidad de la propia Carrera de Indias de abastecer al cien por cien la demanda de productos en las colonias, lo que avivaba el comercio ilícito. Dicho sistema de flotas era el único cauce oficial autorizado por la corona entre el Nuevo Mundo y la metrópoli hasta inicios del siglo XVIII. Durante la Guerra de Sucesión española (1701-1714), cuando las comunicaciones entre la península y América se vieron afectadas, las autoridades peninsulares otorgaron permisos de comercialización a agentes franceses para compensar la escasez. Nada más posesionarse como rey, Felipe V permitió a marineros de Francia comercializar con puertos de las Indias, situación hasta entonces ilegal.

Durante los seis primeros años de la guerra, el puerto de Cádiz no presencié la salida de ninguna embarcación de la Carrera de Indias, debido al bloqueo que la armada inglesa mantenía en la zona.¹⁴ A partir de 1706, una sola embarcación de la Carrera de Indias zarpaba hacia América cada dos años. Los retrasos de la salida de las naves fueron producto del temor a los ataques por enemigos y piratas, pero también por la falta de conocimiento de Felipe V sobre la administración de la Marina, así como del poco entendimiento y las malas relaciones entre el monarca y las autoridades de la Carrera de Indias. Esta situación provocó que fuese poca la mercancía de la corona embarcada en los convoyes durante los primeros quince años del siglo XVIII. Según Pérez-Mallaína, de los buques enviados a América desde España, solo el 35,5 % de la carga pertenecía a la corona. Es importante mencionar que, durante

¹³ Pérez-Mallaína y Torres Ramírez (1987: 10-11).

¹⁴ Bustos Rodríguez (2005: 315-317, 425).

ese periodo, el 6,8 % de estos fletes contenía productos franceses, debido a la injerencia de Luis XIV en las políticas de su nieto Felipe V.¹⁵

No cabe duda que la Guerra de Sucesión marcó un antes y un después a las dinámicas políticas, económicas, militares y culturales de España y sus colonias. La corte del nuevo rey Borbón, como era de esperar, estuvo muy influenciada por personajes franceses, como el embajador duque de Gramont y el asesor de asuntos comerciales y navales, Ambrosio Daubenton. Ambos señalaron los principales defectos de las comunicaciones hispanoamericanas y de la Carrera de Indias.¹⁶ Llegaron a identificar deficiencias importantes como el alto grado de corrupción que se manejaba entre las autoridades ligadas con el comercio indiano, como lo fueron el Consejo de Indias, la Casa de Contratación, el Consulado de Sevilla, los flotistas e incluso en las mismas autoridades de los puertos.¹⁷ También cuestionaron el sistema fiscal español: los impuestos eran muy altos y poco efectivos, en tanto que los comerciantes los evadían con facilidad, al tiempo que los mecanismos impositivos ya no cumplían con sus objetivos y terminaban por perjudicar a la Real Hacienda. Los franceses marcaron con énfasis la gran manipulación que ejercía el Consulado de Sevilla sobre la fecha de salida de las embarcaciones y el tonelaje permitido, lo que incrementaba el precio de los productos, generando malestar en los compradores, quienes preferían adquirir mercancías extranjeras y de contrabando.¹⁸ Ante esta situación, el inexperto rey Felipe V ordenó en 1705 la creación de la Junta de Restablecimiento del Comercio, erigida para «encontrar el mejor medio para dar más seguro curso a la navegación de las Indias, a fin de conseguir el mayor restablecimiento del comercio de ellas».¹⁹ Felipe V aceptó los planteamientos de los franceses y ordenó nuevas estrategias para que buques galos navegaran hacia el océano Pacífico. Aunque la Junta se disolvió al poco tiempo, con ella se pretendía reestructurar el tráfico transatlántico español, permitiendo a los extranjeros aliados de España enviar mercancías a su nombre (aunque sin poder viajar en los navíos), con lo que Francia vería incrementadas sus aspiraciones en aguas españolas, al tiempo que se vedaba el acceso a los ingleses. No obstante, en ese mismo año de 1705, se aprobó un plan para despachar seis fragatas francesas a la Nueva España, lo que significó

¹⁵ Pérez-Mallaína (1982: 51).

¹⁶ Kuethe y Adrien (2014: 39-40).

¹⁷ Para más información véase Vila Vilar (1997).

¹⁸ Pérez-Mallaína (1982: 192-193).

¹⁹ Citado en García-Baquero (2004: 84).

que –por primera vez y de manera oficial– buques extranjeros suplieron a las naves españolas en la Carrera de Indias.²⁰

Entre otras medidas que beneficiaron a los intereses franceses, Felipe V otorgó el asiento de tráfico de esclavos a la Compañía de Guinea, de origen galo, para que se encargase del comercio de personas esclavizadas provenientes de dicha región de África.²¹ Durante más de dos siglos, aquel asiento había pertenecido a compañías portuguesas u holandesas, dependiendo de los beneficios que obtuviera la corona.²² La Compañía de Guinea consiguió el control total sobre el transporte de esclavos hacia las Indias Occidentales.²³ Asimismo, el monarca otorgó patentes de corso a marinos franceses con la condición de escoltar a barcos españoles y, en mayo de 1702, dictaminó que los buques españoles que quisiesen zarpar hacia América debían ser acompañados por buques franceses.²⁴ Estas cédulas también ordenaban que el marino francés Jean Ducasse, director de la Compañía de Guinea, debía transportar a dos mil hombres oriundos de Francia para que protegieran los puertos españoles.²⁵ Se puede evidenciar que la presencia de los comerciantes franceses fue una respuesta necesaria frente al desesperante desabastecimiento producto de la guerra. En palabras de Diego Barros Arana, «el contrabando fue un incentivo para los armadores de Saint-Malo, a cuyo puerto concedió Luis XIV el permiso exclusivo de hacer el comercio con el Mar del Sur».²⁶

Un gran número de flotas comerciales francesas llegaron al océano Pacífico con o sin permiso de las autoridades. Desde el inicio de la guerra, decenas de buques franceses con permiso de arribada habían recalado en las costas americanas realizando actividades de contrabando sin encontrar oposición, en tanto que se consideraron apoyos remitidos desde Francia o bien una presencia aliada en contra de los corsarios y piratas ingleses. Las cifras suministradas por Dahlgren (Gráfica 1) evidencian el elevado número de embarcaciones que salieron de Francia con destino al Mar del Sur.²⁷ Como se puede apreciar, a inicios del siglo XVIII el Mar del Sur presenció un auge de navíos franceses. Al menos de manera legal, hay constancia de cerca de 153 navíos que partieron para comerciar con los puertos del Mar del Sur. No

²⁰ *Ibidem*, 85.

²¹ Mariluz Urquijo (1984: 558-561). Rodríguez García (2005).

²² Véase, en este sentido, Vila Vilar (1976: 171-192) y García Morgado (2010: 3-21).

²³ Bourne (1939: 144-145).

²⁴ *Ibidem*, 32-38.

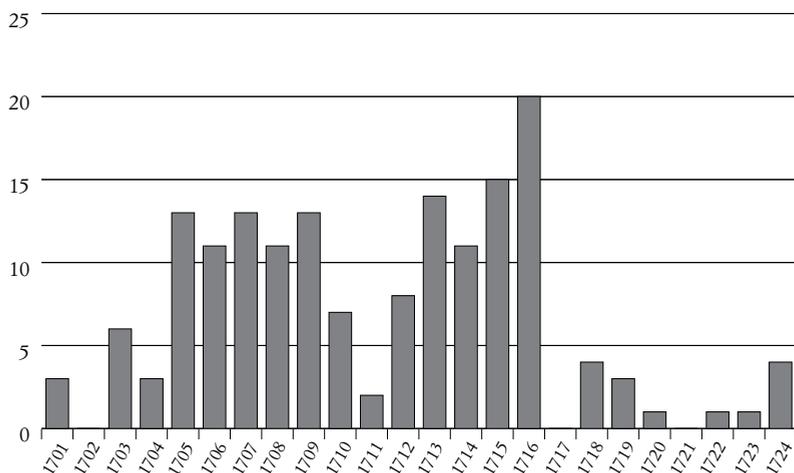
²⁵ *Ibidem*, 52-60.

²⁶ Barros Arana (2000: 38).

²⁷ Dahlgren (1907: 446).

obstante, el número podría ser mucho mayor debido a que el comercio ilegal no se puede contabilizar. Como sentenció Pablo Emilio Pérez-Mallaína, «lo que no habían logrado los corsarios ingleses por la fuerza lo consiguieron ahora los comerciantes franceses».²⁸

Gráfica 1. *Embarcaciones que salieron desde Francia al Mar del Sur (1701-1724).*



Fuente: Dahlgren (1907).

El aislamiento, la escasez de productos en el virreinato del Perú y la falta de viajes de la Carrera de Indias incitaban a los habitantes de estas tierras a recibir a los comerciantes franceses con los brazos abiertos.²⁹ Sin embargo, con el pasar de los años, los comerciantes –especialmente los del Consulado de Lima– se quejaron del contrabando generado por los extranjeros, que amenazaba sus redes comerciales, mismas que los limeños habían controlado por aproximadamente dos siglos.³⁰

La finalización de la guerra y el fallecimiento de Luis XIV, en 1715, unidos a un relativo enfriamiento de las relaciones entre España y Francia, provocó un decaimiento en el número de bajeles franceses que, de manera oficial, navegaban en el Pacífico, limitándose los permisos de comercialización con las colonias españolas. Con anterioridad, en el curso de la contienda, Francia ya había renunciado a algunos de sus privilegios comerciales en el tráfico indiano

²⁸ Pérez-Mallaína (1987: 229).

²⁹ Ramos Pérez (1989: 667-669).

³⁰ Sobre el monopolio comercial y corrupción del Consulado de Lima, véase Suárez (1993).

como forma de allanar el camino hacia la paz, particularmente con Holanda. Aunque, en cierta medida, la muerte de su abuelo se presentó como un respiro para Felipe V, quien podría gobernar sus territorios con más seguridad y autonomía, la presencia de agentes, comerciantes y buques galos en el Lago Español no desapareció por completo después de 1715. Antes bien, bajo el reinado de Luis XV, fue mucho más difícil controlar a los navíos franceses en el Mar de Sur, así como la anarquía imperante entre la marinería de origen galo en el océano Pacífico.³¹

Ante esta situación, una de las decisiones más drásticas de Felipe V estuvo orientada a deshacerse de los veleros franceses de sus aguas. Con acciones muy recelosas, el virrey del Perú, Diego Ladrón de Guevara, entre 1710 y 1716, trató de expulsar a los contrabandistas franceses, teniendo resultados casi nulos, por lo que se cree que él estaba involucrado en las redes de corrupción.³² El nuevo virrey del Perú, Carmineo Nicolás Caracciol, conocido como Príncipe de Santo Buono, tuvo que afrontar uno de los mayores periodos de contrabando en el Perú.

En 1716, el Príncipe de Santo Buono llegó con órdenes muy explícitas y concretas de acabar con el contrabando francés y de perseguir y deportar a los marinos extranjeros del océano Pacífico.³³ No obstante, la nueva autoridad obtuvo pocos logros al respecto, puesto que, desde antes de su llegada, se conocía que Santo Buono traería un sinnúmero de personajes a los que debería acomodar en su gobierno, mermando así el personal idóneo para manejar las diferentes administraciones del virreinato.³⁴ Lamentablemente, la situación cada vez era más crítica. Apenas había llegado al Callao cuando el virrey de Santo Buono percibió la terrible situación en la que se encontraba la Armada del Mar del Sur. En una de las cartas dirigidas a Felipe V, evidenció cómo «no sólo he hallado los navíos que componen esta Real Armada en estado y eternamente incapaz de cualquier uso sino también que ni aún había un solo barco pequeño con que guardar la costa».³⁵ Se manifestaba el escaso interés que sus antecesores habían dedicado a la administración de la Armada del

³¹ Villalobos (1961: 49-80).

³² Quiroz (2013).

³³ Vargas (1956). Romero (2006: 173-175).

³⁴ Se conoce que el virrey Príncipe de Santo Buono viajó a América con un séquito de cerca de sesenta y cinco personas, a quienes ofreció recuperar su dinero. Sobre la corrupción durante su gobierno, véanse los estudios de Gálvez (2020) y Andújar (2021).

³⁵ El virrey Príncipe de Santo Buono al rey, Lima, 9 de octubre de 1716, AGI, Lima, 410, s. f.

Mar del Sur, lo que habría de impedir a Santo Buono ejecutar su encargo por sí mismo.³⁶ La situación de la escuadra era deplorable:

Por lo que toca a la Armada del Sur he dado cuenta a Vuestra Majestad del deplorable estado en que se halla [...], como los tres navíos capitana, almiranta y patache están totalmente inútiles para cualquiera uso, y que un solo navío llamado El Portugués era capaz de reparo, como ya se lo ha dado, y doy cuenta a Vuestra Majestad [...] con que según el referido, para evitar gastos enteramente inútiles estoy en ánimo de hallar personas que compren dichos tres navíos para deshacerlos, no pudiendo servir para otra cosa, a fin de procurar hacer con el precio de ellos otros navíos nuevos, o comprar algunos ya hechos de buena calidad para que puedan prontamente, como tanto se necesita para estorbar el comercio de navíos extranjeros en estos mares.³⁷

La situación económica por la que atravesaba el virreinato del Perú no estaba en sus mejores momentos, impidiendo la adquisición o reparación de embarcaciones para la Armada del Mar del Sur.³⁸ El virrey tampoco podía volver a patrocinar ataques por la falta de capital. Para evitar mayores males, solucionar el alto contrabando y mejorar la economía en los años venideros, la corona decidió formar una escuadra que supliese las funciones de la Armada del Mar del Sur, que no se encontraba lista para combatir.³⁹ De esta forma, en 1716, el rey contrató a un marinero de Saint Maló, Jean Nicolas Martinet, a quien le concedió una patente de corso para perseguir a los contrabandistas franceses y expulsarlos de dicho océano. Según Pérez-Mallaína, la llegada de Nicolas Martinet al Pacífico fue el principio del fin de la Armada del Mar del Sur, como una institución autónoma que se defendía y funcionaba con recursos propios y sin intervención europea, ya que, en cierta manera, un francés estaba al mando de una escuadra española.⁴⁰

3. LA IRRUPCIÓN DE NICOLAS MARTINET

A pesar de los intentos de la Monarquía por controlar el acceso y las acciones ilícitas, el Pacífico seguía infestado de piratas ingleses y contrabandistas franceses—fundamentalmente originarios de Saint Malo, Marsella y Nantes—, a los que

³⁶ Pérez-Mallaína y Torres Ramírez (1987: 232).

³⁷ Carta del virrey Santo Buono al Rey, Lima, 9 de noviembre de 1716, AGI, Sevilla, Lima, 410, s. f.

³⁸ Para más información sobre la crisis financiera del Perú, véase Andrien (2011).

³⁹ Carta de Lacunza al Rey, Lima, 9 de diciembre de 1717, AGI, Sevilla, Lima, 488, s. f.

⁴⁰ Pérez-Mallaína (1982: 318-319).

se sumaban los responsables de los buques mercantes –dispuestos por el virrey para labores de guardacostas– quienes también contrabandeaban. Ante este panorama, Felipe V y sus consejeros consideraron que la mejor solución para combatir la presencia de corsarios franceses era contratar a otros corsarios que se presentasen a tal tarea con sus propios navíos.⁴¹ Sin embargo, la decisión no resultaba tan extraña si se tiene en mente que, para realizar esta misión, Felipe V quiso que los mejores navegantes fuesen los encargados de la expulsión de los contrabandistas franceses, llegando a la conclusión que los marineros de Saint Malo eran los más idóneos para realizar lo solicitado por el monarca.

Así, mediante un asiento, firmado el 14 de noviembre del mismo año, el maloino Jean Nicolas Martinet fue puesto al frente de una flota –de tripulación mayoritariamente francesa– dirigida a expulsar a los contrabandistas del Pacífico. Nombrado jefe de escuadra de la Armada en 1716, el marino comandó tres naves rumbo al cabo de Hornos para adentrarse en el Pacífico con destino a Lima. El contrato estipulaba que la misión era exclusivamente para extirpar el corso en el Mar del Sur y no en otros mares. El objetivo del monarca español era que Martinet se dirigiera hacia las costas del virreinato del Perú con máxima cautela para que ningún navío o puerto supiese de su llegada y, de manera sorpresiva, poder incautar a las embarcaciones extranjeras, a su carga, bienes y tripulantes, quienes luego debían ser llevados a la metrópoli para ser juzgados. A partir del Cabo de Hornos, la escuadra debía perseguir y embargar a toda nave extranjera hasta llegar al puerto del Callao, pero podían dirigirse hasta Panamá si las autoridades locales así lo solicitasen. A los navíos incautados durante su transcurso debían registrarlos, apresar a sus comandantes y, si encontraban oro, plata y dinero debían enviarlos hacia España para la Real Hacienda. Asimismo, un buque de cada tres confiscados debía transportar a los prisioneros hacia España, y a las otras embarcaciones se las debía quemar o, dependiendo de su estado, pasarían a formar parte de la Armada del Mar del Sur. Para evitar que los prisioneros hicieran revueltas en las naves, en el asiento se estableció que se los debía enviar en grupos pequeños, haciendo escalas en Panamá y Portobelo.⁴²

Por su seguridad y recelo, quizás con cierta desconfianza hacia el extranjero, Felipe V sumó a esta expedición un cuarto barco gobernado por españoles, Bartolomé de Urdinzu y Blas de Lezo, ambos de origen vasco. El primero Urdinzu, fue nombrado segundo comandante de la escuadra; mientras que el segundo, Lezo, participó como un veedor y piloto, además de recibir

⁴¹ Pérez Turrado (1992: 248-249).

⁴² Malamud (1986: 161-162).

el encargo de asumir el control de la Armada del Mar del Sur y su necesaria reorganización. Otro español, Gabriel de Lacunza sería el intendente encargado de velar por los intereses reales.⁴³ La irrupción de Martinet en las costas del Pacífico, en el año 1717, suponía una situación nunca vista ya que, desde la conquista de aquellas tierras en el siglo XVI, España nunca había enviado desde Europa una armada ni embarcaciones de combate que defendiesen tales posesiones de amenazas extranjeras. La defensa del Mar del Sur siempre había estado a cargo de medios locales, ya fuesen sufragados por la Monarquía o por inversión privada. Mediante esta iniciativa de corso, la corona buscaba ahora retomar el control y la custodia de sus aguas.

Aún no se responde a la pregunta sobre cuál es el origen de este marinerero. Para esto se debe remitir al matrimonio entre Felipe V y María Luisa de Saboya, quien desde 1707 padecía tuberculosis. El monarca no concebía la idea de vivir sin su esposa, por lo que cuando el estado de salud de la reina empeoró, a comienzos de 1714, solicitó a su abuelo la presencia del famoso médico holandés Jean-Claude-Adrien Helvetius, quien se suponía que poseía la cura para acabar con esta enfermedad. Los intentos realizados por Helvetius fueron insuficientes, dado el avanzado estado de enfermedad en que se encontraba la reina, quien falleció cuatro días después de su llegada, el 14 de febrero de 1714. El renombrado médico sostenía que Holanda y Francia debían tener una participación legal y más intensa en el mercado colonial americano, al tiempo que se oponía al contrabando francés. En este contexto, Helvetius presentó a las autoridades españolas a su yerno Jean Nicolas Martinet, teniente de navío, empresario marítimo y experto en corso. Así, Felipe V, devastado tras la muerte de su esposa e influenciado por Helvetius, tenía ante sus ojos a un candidato idóneo para ejecutar sus planes Martinet.⁴⁴

En el contrato firmado con Martinet se fijaba que en las embarcaciones podía llevar mercancías que no sobrepasasen las 600 toneladas. El 25% de la carga transportada debía ser del rey y el otro restante la artillería para atacar a los contrabandistas. De igual forma, se estipuló que, sin importar el resultado de la misión, el salario mensual que Martinet recibiría por compensación y pago de gastos varios sería de 10.000 pesos. Es decir, a Martinet no le importaba si cumplía con su objetivo o no. Solo para tener una idea de la buena mensualidad que Martinet recibiría por sus servicios, los presidentes de las audiencias de Charcas, Quito y Santa Fe tenían un salario que oscilaba entre los 4.000 y 6.000 pesos al mes. También se debía repartir a su tripulación la mitad del valor de lo

⁴³ Pérez-Mallaína y Torres Ramírez (1987: 232).

⁴⁴ Malamud (1986: 169-170).

embargado, siempre y cuando el valor de las presas incautadas no sobrepasase los cuatro millones de pesos, pero si esta cantidad era mayor, los dos tercios se debían destinar para la Real Hacienda y el resto se lo debía dividir entre todos los tripulantes.

Los pagos que tuviese que realizar la corona para todos los gastos de la escuadra se harían efectivos cuando esta retornase a la península ibérica. Por tal motivo, es comprensible que Martinet y los otros marineros franceses hubiesen llevado mercancías en sus bodegas para venderlas en puertos peruanos como una especie de garantía a sus servicios. Ellos entendían que, si después no recibían una buena paga, ya habrían obtenido ingresos previamente gracias al contrabando realizado. Para esto se necesitó que comerciantes o socios llenasen con productos las embarcaciones que iban hacia América del Sur.⁴⁵ La mayoría de los patrocinadores de esta escuadra no solo fueron ciudadanos de Saint Malo, sino de la élite de París, quienes hicieron un depósito a Martinet de 70.000 pesos para que pudiese comprar dos de las tres embarcaciones que necesitaba la escuadra. Finalmente, los buques llevaron una gran cantidad de géneros franceses al Perú, motivo por el que Gabriel de Lacunza tuvo varios roces con Martinet. El intendente denunció la elevada suma de las mercancías que se transportaron hacia los puertos americanos para venderlas a precios más bajos; situación que sirvió para mostrar a las autoridades el contrabando y el abuso del asiento por parte del comandante de la escuadra.⁴⁶

Desde la concepción de esta travesía al Pacífico, Martinet se asoció con un habitante de su misma ciudad, el abate Jouin, quien previamente había viajado hacia el Mar del Sur con contrabandistas, lo que le permitió aconsejar a Martinet en varios asuntos referentes al comercio peruano. Jouin, sabía lo difícil que sería el cruce por el Estrecho de Magallanes o por el Cabo de Hornos y sugirió la compra de embarcaciones de gran envergadura. Las naves que se adquirieron a finales de 1714 –en buena medida, gracias al patrocinio parisino– fueron el Príncipe de Asturias, de 700 toneladas, que luego sería conocido como El Conquistador, y el Gran Espíritu Santo, de 600 toneladas, que recibiría el pseudónimo de El Triunfante. También francesa, a estos navíos se unía la fragata La Peregrina (Tabla 1).

⁴⁵ Pérez-Mallaína y Torres Ramírez (1987: 321).

⁴⁶ Marley (2008: 365-366).

TABLA 1: COMPOSICIÓN DE LA ESCUADRA DE MARTINET

Nombre de la embarcación	Comandante	Número de Cañones	Alias	Número de tripulantes
Príncipe de Asturias	Nicolas Martinet	64	El Conquistador	248
Gran Espíritu Santo	M. La Conquièrre	54	El Triunfante	231
La Peregrina	Du Gunnel	48	n/a	142
Nuestra Señora del Carmen	Bartolomé de Urdinzu	60	Pembrock o Lanfranco	235
TOTAL				856

Fuente: Marchena (2016).

Martinet consiguió que algunos miembros de su tripulación fuesen hombres de la armada francesa. Desde el puerto de Saint Maló, el navegante maloino partió a finales de 1714 y en enero de 1715 llegó a Cádiz. Antes de poner rumbo al Mar del Sur, la corona le encomendó que se dirigiera a los puertos de Cartagena y Mallorca, sin que se conozca realmente cuáles fueron los motivos de ambas visitas.⁴⁷ No obstante, después de su regreso a Cádiz, la escuadra se encontraba casi incompleta, puesto que algunos miembros de la tripulación decidieron retornar hacia sus lugares de origen, ya que –según ellos– habían sido contratados para dirigirse al océano Pacífico y no para navegar en aguas mediterráneas. Con la tripulación restante, Martinet realizó otros trabajos para la corona, puesto que para 1715 la Armada Española no contaba con muchas embarcaciones.⁴⁸

La fecha de salida de las naves desde Cádiz difirió según la embarcación. El Conquistador, El Triunfante y el Pembrock salieron el 4 de diciembre de 1716.⁴⁹ No obstante, todas las embarcaciones de la escuadra se reunieron el 6 de enero de 1717 en la isla de Tenerife, donde durante tres días se abastecieron de agua y alimentos. Una vez que zarparon desde el puerto de Santa Cruz de Tenerife, el 3 de febrero de 1717, Martinet ordenó que, en todas las naves se izara la bandera de España. Desde su llegada al puerto de Santa Catarina, en Brasil, la escuadra pudo percibir que había embarcaciones extranjeras que se abastecían de productos para venderlos en el Mar del Sur. A pesar de que en el contrato se establecía que debían embargar a naves extranjeras desde el Cabo de Hornos hasta el Callao, lograron interceptar a dos embarcaciones que salían del Río de la Plata hacia al océano Pacífico. Estas naves fueron el

⁴⁷ Véase Fernández Duro (1885: vol. 6, 122-123).

⁴⁸ Malamud (1986: 161).

⁴⁹ Manifiesto de los navíos Nuestra Señora del Carmen, El Conquistador y el Triunfante, AGI, Sevilla, Contratación, 1281, n. 2, ff. 19, 25 y 43,

Danycan y Saint François.⁵⁰ Sus mercancías fueron vendidas en Buenos Aires y el total que obtuvieron por la venta de los bienes incautados fue 8.282 pesos y 5 reales, mismos que no fueron registrados en los cálculos oficiales que se debían entregar al rey. Asimismo, el Danycan –renombrado a Nuestra Señora del Carmen– se unió a la flota, puesto que el Pembrock se encontraba en malas situaciones y se abandonó en Buenos Aires.

Poco a poco fueron alcanzando sus objetivos. Martinet y los demás miembros debían mantener en secreto la misión que se les había encargado, ya que mientras menos personas conociesen la llegada al Mar del Sur, más y mejores serían los resultados a obtener. Llegaron a Concepción a mediados de junio de 1717. Fue ahí donde la tripulación no solo pudo descansar después de las victorias que tuvo al capturar varias embarcaciones francesas durante su recorrido, sino también porque algunos hombres se enfermaron de escorbuto. La flota y tripulación de Martinet permanecieron en aquel lugar por aproximadamente dos meses, hasta el 14 de agosto. En Concepción, Martinet realizó la venta de algunos de los productos que había llevado en sus bodegas, como vino y otros efectos. Los marineros de la escuadra solían pagar a las personas que los recibían en sus casas durante su estadía (y corrían con su alimentación) con distintas clases de géneros, si es que no contaban con la cantidad de dinero en el momento. Es decir, realizaban una especie de trueque. Estas actividades fueron denunciadas por el intendente Lacunza, quien afirmó que a Martinet le habían entregado 38.000 pesos a su salida desde España, por lo que el intendente no concebía la idea de realizar esas transacciones, ya que disponían del dinero en efectivo para abastecer las necesidades de sus hombres.⁵¹

Justo antes del arribo de Martinet a Concepción, el gobernador Santiago Concha había decidido arrestar y expulsar a los franceses solteros que vivían en las localidades de Santiago y Valparaíso. Tras la llegada del maloino, aquellos franceses solteros fueron trasladados hacia Francia en las embarcaciones de esta escuadra.⁵² A la salida de Martinet de Concepción, la escuadra pasó por los puertos de Valparaíso, Coquimbo y Copiapó. Sin embargo, no encontraron algún buque contrabandista hasta su llegada al puerto de Cobija, donde el 3 de septiembre de 1717 se logró arrestar al navío llamado La Fidela con su pequeña barca el San Carlos. Según los registros, se estimaba

⁵⁰ Pliegos de receta para la comprobación del cargo de esta cuenta de Ripa, Madrid, 7 de diciembre de 1723, AGI, Sevilla, Contaduría, 567, s. f.

⁵¹ Malamud (1986: 164-165).

⁵² Residencia de Juan Andrés de Ustáriz, 1718, Santiago de Chile, AGI, Sevilla, AGI, Indiferente, 432, s. f.

que la cantidad de mercancías incautadas superaba el millón de pesos. El 11 de septiembre, cuando la expedición estaba llegando a las costas de Arica, se encontraron por la tarde cinco embarcaciones francesas: el Jacques, el Brillante, el Águila Volante, el Príncipe de Asturias y el François. Las mismas que se encontraban totalmente desprevenidas, ancladas y con la mayoría de sus tripulantes en tierra.⁵³

Con aproximadamente 430 prisioneros, Martinet arribó al puerto del Callao el 27 de septiembre de 1717, donde solo los miembros de la tripulación pudieron bajar a tierra firme, mientras que los cautivos franceses permanecieron en las embarcaciones decomisadas. Entre los centenares de hombres que estaban en los bajeles, hubo solo uno que pudo desembarcar. Este fue Marchand de Chalmont, uno de los comandantes de los buques aprisionados. Él influyó en que, de manera inconsciente, Martinet violase parte del contrato, pues le convenció de que era mejor enviar a todos los prisioneros franceses hacia España en un solo navío y no en grupos pequeños, como se había estipulado. Asimismo, le planteó la idea de que la ruta fuese directamente desde el Callao y sin escalas. Por otro lado, en Lima, los problemas de Martinet se incrementaban, sobre todo por los roces que tuvo con el intendente Gabriel de Lacunza, quien siempre lo acusaba ante las autoridades de cometer contrabando y de favorecer a sus compatriotas. El punto de divergencia entre estos dos personajes esencialmente fue por factores económicos, aunque si se examina el asiento que la corona emitió para esta expedición, se puede también inferir que las rivalidades se dieron por una lucha de poderes.

Como se había ordenado, algunos de los buques capturados debían integrarse en la Armada del Mar del Sur. Las embarcaciones que se destinaron para este fueron: el Brillante, el Príncipe de Asturias y el Águila Volante. Según las anotaciones del intendente Lacunza, este accionar debía dar un respiro económico de por lo menos cuatro años a los gastos de la Armada.⁵⁴ Por su parte, las embarcaciones restantes —el Santiago, el San Francisco y la Fidela—partieron hacia España a principios de 1718 con algunas adversidades. Muchos comerciantes no afines al Consulado de Lima aprovecharon la oportunidad y enviaron mercancías en las bodegas de los buques incautados.⁵⁵ Para que el virrey autorizase la salida del Santiago, el San Francisco y La Fidela sin arriesgar los intereses de la corona, los mercaderes se comprometieron a pagar cierta

⁵³ Cuadro de embarcaciones capturadas, Lima, 1 de diciembre de 1719, AGI, Sevilla, Contaduría, 567.

⁵⁴ Carta de Lacunza al rey, Lima, 19 de diciembre de 1717, AGI, Sevilla, Lima, 488 s. f.

⁵⁵ El Consulado de Lima, al igual que el de Sevilla, ejercía un gran poder sobre los comerciantes más pequeños y manipulaba el comercio regional de acuerdo con sus intereses. Véase Lawrence (1975).

cantidad de dinero por cada embarcación que no llegase hacia su destino. Por cada embarcación que no fuese devuelta, se debía pagar 15.000 pesos.⁵⁶ Tiempo después los barcos llegaron, pero en distintos periodos de tiempo, entre el 25 de agosto y el 16 de septiembre de 1718, a la ciudad de San Sebastián. El juez de esta localidad, Ignacio Antonio de Mañero, registró que los navíos llegaron al puerto de Pasajes –en el mar Cantábrico– pero con la peculiaridad que hicieron una escala previa en Francia.⁵⁷ No se conocen con detalle las circunstancias de esta parada, pero parece claro que pasaron por aquellos lugares para comerciar más mercadería.⁵⁸

En agosto de 1718, la corona envió cartas a Lima y a Tierra Firme informando sobre el éxito de la misión en el Mar del Sur. De igual manera, se notificaba al intendente Lacunza la responsabilidad de dividir entre los miembros de las tripulaciones lo incautado,⁵⁹ que según el príncipe de Santo Buono, se podían aproximar a 2.800.000 pesos. Esta cantidad fue la registrada por el intendente Lacunza, quien contabilizaba que las mercancías confiscadas se evaluaban en un mínimo de dos millones de pesos, además que el estimado de las embarcaciones expropiadas se podría estimar en unos 800.000 pesos.⁶⁰ No obstante, tales cifras no consideraron las incautaciones ilegales que incluían joyas, oro, plata y ropa que los vendieron directamente en los puertos.⁶¹

Las noticias que llegaron a España sobre el éxito de la misión fueron bien recibidas, por lo que, al siguiente año, las autoridades desde la península Ibérica emitieron una carta al virrey peruano congraciándose por el triunfo de la escuadra de Martinet. En dicha comunicación se le concedía el título de comandante y primer jefe de la Armada del Mar del Sur a Bartolomé de Urdinzu, mientras que a Blas de Lezo el de segundo capitán. Asimismo, se emitió una orden de reducir la cantidad de miembros y los sueldos de los empleados de la Armada. Otra orden fue enviar el Lanfranco o Pembrock a integrar la flota de dicha Armada. Hasta entonces, apenas se contaba con dos naves, el Nuestra Señora de la Concepción y el Sacramento⁶² que, como se encontraban en malas condiciones para frenar el contrabando extranjero, fueron reemplazadas por la Nuestra Señora del Carmen, el Celarain y la Peregrina. Sin embargo, los materiales de estos tres buques tenían fatiga estructural, por lo que no durarían

⁵⁶ Carta de Gabriel de Lacunza al rey, Callao, 25 de enero de 1718, AGI, Sevilla, Lima, 488 s. f.

⁵⁷ Ignacio Antonio de Mañero, 1718, AGI, Sevilla, Contaduría, 566, s. f.

⁵⁸ Malamud (1986: 166-167).

⁵⁹ *Ibidem*, 166.

⁶⁰ Carta de Lacunza al rey, Lima, 9 de diciembre de 1717, Lima, 488, s. f.

⁶¹ Hanke y Mendoza (1965: vol. 3, 71).

⁶² Las dos embarcaciones fueron construidas en 1693.

mucho tiempo al servicio de la Armada del Mar del Sur y, en pocos años, las autoridades locales debieron comprar nuevos navíos. Bartolomé de Urdinzu y Blas de Lezo ocuparon estas tres embarcaciones para la defensa del Pacífico. Como novedad, los miembros de la tripulación de Martinet que desearan servir en esta Armada lo podían hacer y podrían permanecer, sin trabas, en el Perú.

Tiempo después, en abril de 1721, la recientemente reforzada Armada del Mar del Sur consiguió apresar uno de los pocos buques franceses que aún navegaba en aquellas aguas.⁶³ A pesar de los esfuerzos por mejorar dicha escuadra, esta se vio incapaz de expulsar a cinco embarcaciones francesas que asediaron a Lima en mayo de ese mismo año. La ciudad tuvo que protegerse y confiar en su muralla,⁶⁴ debido a que las principales embarcaciones de la Armada se encontraban en los astilleros por reparaciones. Aunque los bajeles franceses permanecieron por una semana bloqueando a la localidad, se retiraron sin ninguna ganancia, ya que su estadía en aquellas aguas les representaba más gastos económicos. De igual forma, se siguió apelando al corso patrocinado por personas particulares para perseguir a los buques franceses y extranjeros restantes. Si bien la llegada de la expedición de Nicolas Martinet marcó un antes y después de la presencia de contrabandistas en el Perú, el contrabando y el mercado negro nunca se eliminaron por completo.

4. CONCLUSIONES

Toda la defensa de las Indias en general, consiste más en la ignorancia que los enemigos tienen de las cosas particulares de ellas y en la contrariedad de la tierra y de los tiempos, que en las fuerzas que acá hay para resistirles.⁶⁵

El Mar del Sur siempre estuvo en la mira de marinos que buscaban grandes fortunas debido a las embarcaciones que transportaban la plata potosina. En los primeros años de la colonización en América, la seguridad y defensa fueron los puntos débiles de las autoridades. Muchos extranjeros se aprovecharon de esta situación para asediar al Pacífico, entre ellos corsarios franceses a inicios del siglo XVIII. Su llegada no solo fue producto de la coyuntura internacional, sino también de la ingenuidad de las autoridades al pensar que el Mar del Sur

⁶³ El virrey Diego Morcillo al Rey, Lima, 14 de mayo de 1721, AGI, Sevilla, Lima, 411, s. f.

⁶⁴ El virrey Diego Morcillo al Rey, Lima, 2 de junio de 1721, AGI, Sevilla, Lima, 411, s. f.

⁶⁵ Luis de Verdesoto al rey, Lima, 14 de diciembre de 1593, AGI, Sevilla, Lima, 33, s. f.

sería el Lago Español como lo fue Mediterráneo para los romanos. Las acciones del corsario Drake fueron ejemplo para varios bandidos y piratas, quienes de igual manera quisieron obtener riquezas por medio del asalto a las colonias españolas. Ante tales circunstancias, en un intento de prevención, las autoridades españolas pensaron que la mejor solución sería la creación de un cuerpo defensivo. Fue en ese momento cuando nació la Armada del Mar Sur en 1580, misma que tenía por objetivo proteger los puertos de ataques piratas y escoltar la plata de Potosí que se dirigía hacia Tierra Firme. Es importante recalcar que la Armada del Mar del Sur, durante gran parte de sus años de operación, estuvo caracterizada por factores que impidieron su correcto funcionamiento y desempeño, como el nepotismo y la corrupción al momento de escoger los dirigentes de esta institución, la poca preparación de las personas que la asumían, los pocos o nulos barcos idóneos que funcionaban o el malgasto de dinero, entre muchos más. A comienzos del siglo XVIII, la Armada nuevamente se encontraba indispuesta para sus tareas; su escaso financiamiento impedía que cumpliera con sus objetivos. Las embarcaciones de su flota se encontraban en un estado totalmente deplorable y cuando las autoridades intentaron expulsar a los extranjeros, la Armada fue incapaz de realizar esta tarea.

La llegada de veleros franceses al Mar del Sur entre los años de 1700 y 1725 fue, entre otras causas, producto las políticas de hermandad que se firmaron entre las coronas de España y Francia, debido a la llegada de la dinastía Borbón al trono español. Aunque esta etapa no se caracterizó por el uso de la fuerza, el problema que trajo consigo fue el intenso comercio ilícito en el Perú. Las autoridades no pudieron controlar tales actividades, puesto que los franceses podían comerciar libremente en estos puertos debido a las patentes de corso y cédulas reales que Felipe V les concedía. Entre 1701 y 1713, los intereses de la corona francesa y de los comerciantes de la misma nación se hicieron realidad en el Mar del Sur. El rey Luis XIV de Francia trató de cambiar la legislación española para conseguir ventajas, mientras tanto los comerciantes viajaban hacia los puertos peruanos con o sin autorización. Los corsarios que inicialmente contaron con patentes se dedicaron a la piratería una vez finalizada la Guerra de Sucesión. Varios de ellos permanecieron en el Atlántico, mientras que otros se movilizaron al Pacífico para hacer de las suyas. Y, para acabar con el problema, desde España se envió una expedición corsaria a cargo del francés Jean Nicolas Martinet.

Es necesario comprender que este auge de contrabandistas franceses en el océano Pacífico se desarrolló durante la llamada Edad de Oro de la Piratería, periodo que se caracterizó por un aumento de piratas, bucaneros y corsarios

en mares de todo el mundo. Aunque muchos autores limitan su desarrollo al mar Caribe y Atlántico, es preciso comprobar cómo igualmente, la piratería se extendió por el Pacífico hispanoamericano. No se puede entender y analizar el Pacífico de manera aislada, sino como parte de un conjunto oceánico interconectado. En buena medida, el auge de invasores extranjeros vino condicionado por un desmedido exceso de piratas en el Caribe y un aumento del interés por el Mar del Sur, que se veía como un espacio menos competitivo, menos resguardado y de más sencillo enriquecimiento. De manera particular, el estado de la Armada del Mar del Sur, la Guerra de Sucesión española y el cambio dinástico del trono de España fueron factores fundamentales para comprender la llegada de embarcaciones francesas al Mar del Sur. Considerando que las comunicaciones con sus colonias eran irregulares, una de las primeras órdenes del nuevo rey español fue promover la utilización de embarcaciones francesas para dirigirse a las Indias. Asimismo, una vez que la escasez de productos se manifestó en Perú, el monarca dictaminó varias reales cédulas donde se estipulaba que los puertos peruanos debían recibir sin inconvenientes a navíos franceses, los mismos que intentaban abastecerse. El otorgamiento de patentes de corso para defender aquellos puertos durante la guerra fue la chispa para encender el contrabando francés en el Mar del Sur.

Sin embargo, ¿por qué las autoridades españolas tuvieron que recurrir a franceses para recobrar el comercio marítimo en el Mar del Sur a inicios del siglo XVIII? Para responder esta interrogante se debe tomar como punto de referencia la falta de experiencia de Felipe V para gobernar un imperio. Con la presión de Luis XIV sobre el nuevo monarca español, el interés disfrazado de paternalismo de Francia a España fue más que obvio. Asimismo, se debe considerar que Felipe V tenía una deuda moral con su antigua nación, que estuvo de su lado en la contienda sucesoria. Para recompensar sus esfuerzos, los consejeros franceses sugirieron que los combatientes debían recibir autorización para comerciar con el Perú. Igualmente, «por la total falta de fuerza marítima, pues [...] los navíos que componen esta Real Armada [se encontraban] en estado enteramente perdido, e incapaz de cualquier uso»,⁶⁶ como señaló el virrey de Santo Buono, esta razón también pesó para contratar personal externo para salvaguardar los intereses reales en el Mar del Sur.

No obstante, aún no se responde la cuestión a cerca del llamado a franceses para contrarrestar el contrabando generado por sus compatriotas. Probablemente, este proceder fue una estrategia no solo económica, sino

⁶⁶ Carta del virrey Santo Buono al rey, Lima, 9 de noviembre de 1716, AGI, Sevilla, Lima, 410, s. f.

también táctica, ya que al contratar navegantes de Saint Malo se pretendía entender y atacar las falencias y puntos débiles de los franceses, expulsando de manera más afectiva a los contrabandistas. El descenso de buques franceses en el Mar del Sur fue producto de varias circunstancias. Una de estas fue la llegada de Nicolas Martinet a las costas del Pacífico y que, a partir de 1715 también comenzó a decaer la extracción de la plata potosina y, por ende, la población del virreinato no tenía dinero para comprar las mercancías que traían los comerciantes franceses.⁶⁷ El desplome de la extracción este metal estaba ligado directamente con la disminución del mercurio en Huancavelica. La producción de estos dos materiales no se pudo normalizar hasta llegada la mitad siglo XVIII. De cierta manera, este factor contribuyó a que Martinet tuviese éxito en el Mar del Sur.

Para finalizar, se debe tener en mente que el contrabando es, y siempre ha sido, un problema grave, siendo particularmente difícil de solucionar para los países, especialmente para los que presentan crisis financieras. Los contrabandistas han estado activos a lo largo de la historia. No solo han trabajado para su beneficio personal, sino también como instrumentos de Estados y movimientos revolucionarios, aunque raramente reconocidos por sus patrocinadores. Por lo tanto, el contrabando a menudo ha sido políticamente motivado por varios sectores de la sociedad. En este caso particular, el contrabando francés en el Mar del Sur fue un proceso largo y oportunista de la administración española.

BIBLIOGRAFÍA

- ANDRIEN, Kenneth (2011): *Crisis y decadencia. El Virreinato del Perú en el siglo XVII*. Lima: Banco Central de Reserva del Perú, Instituto de Estudios Peruanos.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco (2021): «La red clientelar del príncipe de Santo Buono, virrey del Perú, más allá de su séquito. Estudio a partir de una sátira contra la corrupción», *Investigaciones Históricas. Época Moderna y Contemporánea*, 41, 7-44. <https://doi.org/10.24197/ihemc.41.2021.7-44>
- BARROS ARANA, Diego (2000): *Historia general de Chile*. Santiago: Editorial Universitaria, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- BOURNE, Routh (1939): *The Queen Anee's Navy in the West Indies*. New Heaven: Yale University Press.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel (2005): «Los siglos decisivos». *Historia de Cádiz*. Madrid: Sílex
- DAHLGREN, M. E. W. (1907): *Voyages français à destination de la Mer du Sud Avant Bouganville*. París: Imprimerie Nationale.

⁶⁷ Hanke y Mendoza (1965: vol. 3, 71).

- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (1831): *Diccionario marítimo español*. Madrid: Imprenta Real.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1885): *La armada invencible*. Madrid: Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra.
- GÁLVEZ RUIZ, María Ángeles (2020): «El príncipe de Santo Buono, sus deudos y criados en el virreinato del Perú (1716-1720)», *Anuario de Estudios Americanos*, 77 (1), 193-228. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2020.1.08>
- GARCÍA GARCÍA, Antonio (2006): «El precio político de la venta de cargos públicos. Reflexiones sobre la Regalía Real», *Illes e Imperis*, 9, 131-147.
- GARCÍA MORGADO, Arturo (2010): «Los caminos de la esclavitud de la modernidad (1650-1750)», *Historia Social*, 67, 3-21.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ (2004): «EL COMERCIO COLONIAL EN LA ÉPOCA DE FELIPE V: EL REFORMISMO CONTINUISTA», en Eliseo Serrano (ed.) *Felipe V y su tiempo* [Congreso Internacional celebrado en Zaragoza, 15 al 19 de Enero de 2001]. Zaragoza: Institución «Fernando el Católico», 75-102.
- HANKE, Lewis (1946): «Viceroy Francisco De Toledo and the Just Titles of Spain to the Inca Empire», *The Americas*, 1 (3), 3-19. <https://doi.org/10.2307/978186>
- HANKE, Lewis y Mendoza, Gunnar (1965): *Historia de la Villa Imperial del Potosí*. Providence: Brown University Press.
- KELSEY, Harry (2002): *Sir Francis Drake: El pirata de la reina*. Barcelona: Editorial Ariel.
- KUETHE, Allan y Adrien, Kenneth (2014): *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century. War and the Bourbon Reforms 1713-1796*. Nueva York: Cambridge University Press.
- LATASA, Pilar (2012): «Poder y favor en la corte virreinal del Perú: los criados del marqués de Montesclaros (1607-1615)», *Histórica*, 36 (2), 49-84. <https://doi.org/10.18800/historica.201202.002>
- LAWRENCE, Clayton (1975): «Trade and Navigation in the Seventeenth-Century Viceroyalty of Peru», *Journal of Latin American Studies*, 1 (7), 1-21.
- MALAMUD, Carlos (1986): *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*. Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz.
- MARCHENA, Juan (2016): «Como enormes fortalezas en el mar y en lejanas mareas. Los navíos de Su Majestad», en Juan Marchena (coord.), *Vientos de Guerra, Apogeo y Crisis de la Real Armada. 1750-1823*, Madrid: Editorial Doce Calles, 9- 993.
- MARILUZ URQUIJO, José María (1984): «La trata de esclavos (1536-1776)», en *Historia Marítima Argentina*, tomo III. Buenos Aires: Cuántica Editora, 553-575.
- MARLEY, David (2008): *Wars of the Americas: A Chronology of Armed Conflict in the Western Hemisphere. 1492 to the present*. California: ABC-CLIO.
- PÉREZ TURRADO, Gaspar (1992): *Armadas Españolas de Indias*. Madrid: MAPFRE.
- PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio (1982): *Política naval española en el Atlántico 1700-1715*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio y Torres Ramírez, Bibiano (1987): *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- QUIROZ, Alfonso W. (2013): *Historia de la corrupción en el Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- RAMOS PÉREZ, Demetrio (1983): *Historia general de España y América: los primeros Borbones. América en el siglo XVIII*. Madrid: Ediciones Rialp.

- Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias mandadas imprimir, y publicar por la magestad católica del rey don Carlos II* (1681): Madrid: Julián de Paredes.
- RODRÍGUEZ GARCÍA, Margarita (2005): «Compañías privilegiadas de comercio con América y cambio político (1706-1765)», *Estudios de Historia Económica*, 42, 13-76.
- ROMERO, Emilio (2006): *Historia económica del Perú*. Lima: Fondo Editorial Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- SUÁREZ, Margarita (1993): «Monopolio, comercio directo y fraude: la élite mercantil de Lima en la primera mitad del siglo XVII», *Revista Andina*, 11 (2), 487-502.
- VARGAS, Rubén (1965): *Historia del Perú virreinato (siglo XVIII). 1700-1790*. Estados Unidos: Universidad de Michigan.
- VASSALLO, Pilar (1997): *Administración virreinal en el Perú: gobierno del marqués de Montesclaros, 1607-1615*. Madrid: Editorial Centro de Estudios Ramon de Areces.
- VILA VILAR, Enriqueta (1976): «La sublevación de Portugal y la trata de negros», *Ibero-Amerikanisches Archiv*, 3 (2), 1976, 171-192.
- VILA VILAR, Enriqueta (1997): «Algo más sobre el fraude en la carrera de Indias: práctica conocida, práctica consentida», en John Robert Fisher (ed.), *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA* [Liverpool, 17-22 de septiembre de 1996], vol. 2, tomo 2, 27-43.
- VILLALOBOS, Sergio (1962): «Contrabando Francés en el Pacífico. 1700-1724», *Historia de América*, 51, 49-80.
- ZALDÍVAR, María (2016): *Relación y Sentencia del Virrey del Perú (1625-1621)*. Nueva York: Instituto de Estudios Auriseculares.

EPÍLOGO

FRANCISCO CONTENTE DOMINGUES,
UN HOMBRE DE MAR

Onésimo T. Almeida
Brown University

A minha admiração por Francisco Francisco Contente Domingues é quase tão antiga como o nosso conhecimento mútuo. Encontrámo-nos pela primeira vez num congresso sobre a História da Ciência em Portugal, organizado pelo saudoso professor Luís de Albuquerque em 1984 e realizado na Academia das Ciências de Lisboa. O Francisco era um dos colaboradores-chave de Luís de Albuquerque. Voltámos a ver-nos em 1989, num segundo congresso sobre o mesmo tema e em sequência do anterior. Na altura não havia internet e foi o acaso que nos juntou de novo na Praia de Porto Covo, num dia de verão na costa alentejana, algures nos meados da década de 90. Lembro-me de ele me dizer nesse dia que tinha aprendido da leitura de uma das minhas crónicas no *Jornal de Letras* quem fora Arruda Furtado, a figura que dava nome à rua onde então morava. Nessa crónica eu tinha feito de passagem uma referência a esse antropólogo açoriano que se tinha correspondido com Darwin. Foi a única coisa que na vida ensinei ao Francisco. De então para cá, quem passou sempre a aprender fui eu; só eu beneficiei do nosso contato e amizade.

O Francisco foi o continuador da obra do grande e saudoso Professor Luís de Albuquerque. Formado no Departamento de História da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, conseguiu um notável equilíbrio que, do meu ponto de vista, sempre muito o dignificou. Em primeiro lugar, al-

heou-se das lutas ideológicas, durante muito tempo fortemente influenciadas pelo marxismo, construindo aos poucos uma sólida obra dentro do paradigma empírico-racional em que se move a ciência moderna, segundo o qual os factos, os dados, os documentos constituem o grande alicerce de qualquer construção. Depois, quando tanta gente, passado o período das vacas gordas alimentado pela Comissão Nacional para as Commemorações dos Descobrimentos, abandonou o campo procurando sobreviver agarrando-se a outras áreas de investigação, o Francisco prosseguiu trabalhando firme, impávida e serenamente, arrostando contra obstáculos e ventos adversos que a partir de certa altura começaram a soprar contra os estudos sobre os descobrimentos e a expansão marítima portuguesa e espanhola. Fê-lo com denodo e coragem, inspirando e estimulando alunos e discípulos não só na sua universidade mas em todo o país, bem como no mundo lusófono e no globo em geral.

Manteve o mesmo considerável equilíbrio que desde jovem manifestara, no meio de debates ideológicos por vezes intensos, apelando sempre à força dos factos e dos documentos.

Não pretendo com isto defender a ingénua crença numa história neutra, isenta de valores, mas não é este o momento certo para entrar em detalhes a esse nível. É claro que todos temos valores, mas o que distingue o paradigma científico empírico-racional é a consciência coletiva, pelo menos entre a comunidade de historiadores (mas também entre os praticantes da ciência moderna) de que o que se procura é saber, com mais e mais objetividade, o que de facto se terá passado na história. Cada historiador imbuído desse espírito busca atingir conhecimentos sempre mais rigorosos, reconhecendo embora que nunca se atinge a verdade absoluta. Dessa coincidência resulta a necessidade de se prestar a devida atenção a contributos advindos de outros ângulos e informados por outras perspetivas.

Atrevo-me a dizer que toda a obra legada pelo Francisco se insere nesta linha. Factos e documentos dominam ou predominam em todos os seus escritos, os quais revelam uma abrangência incomum, enciclopédica mesmo, sem que com isto eu pretenda insinuar que os seus escritos sejam textos de enciclopédia. Acrescentarei, no entanto, que eles partilham de uma característica que as enciclopédias de qualidade revelam: uma linguagem límpida, clara, fluida e capaz de ser entendida por qualquer leitor inteligente e informado.

Mas apresso-me a acrescentar que não se trata apenas disso. Há uma antiga piada académica que diz que quando estamos em presença de um grande encadeamento de factos sem nenhuma teoria, temos Botânica; e quando só há teorias sem nenhum facto, temos Filosofia.

Nos inúmeros escritos do Francisco fica mais do que evidente que ele não faz nem Botânica nem Filosofia, apenas História dura, solidamente construída à custa de muito trabalho de investigação e leitura de documentos, uma leitura feita à lupa analítico-crítica, altamente rigorosa mas sempre aberta a novos dados e interpretações.

Aliás, esta abertura ocorre a vários níveis. O projeto do *Dicionário da Expansão* revela bem uma clara disponibilidade à colaboração de colegas investigadores. Hoje os dois volumes desse dicionário constituem uma bíblia a que recorro com frequência. De cada vez que a consulto, fico grato ao Francisco por ele ter procurado e conseguido a cooperação de uma plêiade de especialistas, os mais capazes de comporem aqueles verbetes. O Francisco era possuidor de uma personalidade humana, demasiado humana (diria Nietzsche), por isso sabia lidar com pessoas de estilos diversos (e nós sabemos como os académicos conseguem ser difíceis no seu trato profissional). A sua humildade e o seu fino sentido de humor funcionavam como lubrificante que oleava e amaciava o seu relacionamento com gente muito díspar. Todos lhe reconheciam mérito e apreciavam a sua capacidade de liderança, de empreendedorismo e de realização prática. Estes encontros do grupo de História da Náutica, por exemplo, têm sido um resultado palpável dessas suas notáveis qualidades.

Não poderei deixar de referir ainda um outro notável aspeto do carácter do Francisco: a generosidade. Era só bater-lhe à porta com dúvidas e perguntas e a resposta chegava-nos célere, repleta de dados, referências bibliográficas sem fim, sempre uma informação certa e orientadora. Era um Google *avant-la-lettre*. Rápido e exaustivo, partilhava tudo sem nada daquele apego que tanto caracteriza a vida académica, dominada pelo medo de que outros roubem ou se apodemem dos documentos e dados que possuímos e nos vão permitir fazer brilhantes. Por alguma razão o Francisco desdenhava dos exageros da teoria do sigilo. Para ele, os factos e documentos não são posse exclusiva de ninguém, por isso quem a eles tem acesso não pode nem deve procurar guardá-los apenas para si.

Há anos tinha convidado o Francisco a vir à Brown University como Visiting Professor para lecionar cursos na nossa Cátedra Vasco da Gama durante um ano. Infelizmente a sua saúde, bem como os muitos compromissos na sua universidade, onde era ele quem assegurava e impulsionava tudo na sua área de trabalho, não lho permitiram. Fiquei com muita pena pois teria sido para mim uma grande oportunidade de nos encontrarmos com frequência, e de eu acabar obtendo o equivalente a uma licenciatura em história dos descobrimentos.

Durante a pandemia eram gostosas as nossas conversas via Zoom, incluindo alguns amigos deste grupo, como o Jorge Semedo Matos, o António

Costa Canas, o Filipe Castro e a Rita Cortês. Temos sentido fortemente e com saudade, a sua falta. Até a frequência dos nossos encontros diminuiu.

Líder catalizador e dinâmico, informado e culto, aberto e atento, o Francisco deixa em nós muitas memórias. Entre elas ficou-nos a imagem nítida de um padrão de alto gabarito de ser e de intervir na vida académica, para além dos milhares de páginas que prolongam e preservam para nós e para os nossos alunos uma vida exemplarmente dedicada à investigação e ao ensino.

Não foi só na história da construção naval que o Francisco afirmou o seu nome. Ele elaborou para a história um modelo de navio moderno exemplar para a sua profissão, além de uma cartografia e um magnífico conjunto de lições sobre a arte de navegar em História Marítima.



Imagen de cubierta:

A View General of the City de Havana of Amerique. Vue Generale de la Ville de Havanne en Amerique (1780?)

Paris, Chés Huquier Fils Rue St Jacques Au Dessus De Celle Des Mathurins Au Gd. St. Remy

The John Carter Brown Library

NAVEGACIONES EN ÉPOCA MODERNA

Hombres, barcos y naufragios

Entre los siglos XVI y XVIII, las navegaciones transoceánicas ejercieron un papel fundamental en la transformación de sociedades e individuos a lo ancho del globo. Desde la historia marítima, los capítulos que conforman este libro ofrecen una panorámica del mundo del barco, desde la obtención de las maderas para su construcción hasta su pérdida en un naufragio, sin dejar de lado las mercancías y la vida a bordo o su papel en las relaciones sociales, políticas y económicas. Entendidos como una compleja máquina, indispensable para los desplazamientos a larga distancia, los navíos fueron escenario de conflictos, puente de conexiones culturales y comerciales, pero también lugar de padecimientos. Las investigaciones aquí presentadas, realizadas por especialistas de siete países, dialogan con los estudios más recientes sobre el ámbito marítimo ibérico e iberoamericano y su repercusión en otras partes del planeta.

Este libro es parte de los proyectos de investigación PR2022-033, del Plan Propio de la Universidad de Cádiz, y del I+D+i PID2022-141020NA-I00, financiado por MICIU/AEI /10.13039/501100011033 y por FEDER, UE.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE DEFENSA

SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PUBLICACIONES
Y PATRIMONIO CULTURAL

ISBN 978-84-9091-891-3



9 788490 918913

