ISSN 2422-779X

MAGALLANICA

REVISTA DE HISTORIA MODERNA

Vol. 6, Nº 11, 2019

(Julio - Diciembre)

MAR DEL PLATA - ARGENTINA

GRUPO DE INVESTIGACIÓN EN HISTORIA DE EUROPA MODERNA

UNIVERSIDAD NACIONAL DE MAR DEL PLATA
FACULTAD DE HUMANIDADES
Funes 3350 Mar del Plata
Teléfono: (0223) 475 9977

Correo electrónico: magallanicahistoriamoderna@gmail.com
Web: http://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/magallanica

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna

Directora	María Luz González Mezquita
Secretaría	Darío Lorenzo-Facundo García
Consejo de Redacción	Juan Pablo Bubello (Universidad de Buenos AiresUniversidad Nacional de La Plata, Argentina); Ariel Gamboa, (Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina); Martín Gentinetta (Universidad Nacional de Córdoba, Argentina); Víctor Pereyra (Universidad Nacional de La Plata, Argentina); Sebastián Perrupato (Universidad Nacional de Mar del Plata-Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Tecnológicas, Argentina); Guillermo Nieva Ocampo (Universidad Nacional de Salta-Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Tecnológicas, Argentina); Rogelio Paredes (Universidad de Buenos Aires, Universidad Nacional de Luján, Argentina); Mariano Rodríguez Otero (Universidad de Buenos Aires, Argentina).
Comité Editorial	Darío Barriera (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas-Universidad Nacional de Rosario, Argentina); José Emilio Burucúa (Universidad Nacional de San Martín, Argentina); Adolfo Carrasco Martínez (Universidad de Valladolid, España); María Inés Carzolio (Universidad Nacional de La Plata, Argentina); Ana Crespo Solana (Consejo Superior de Investigaciones Científicas, España); José Miguel Delgado Barrado (Universidad de Jaén, España); Rosa Isabel Fernández Prieto (Universidad Nacional del Nordeste, Argentina); Agustín Guimerá Ravina (Consejo Superior de Investigaciones Científicas, España); Lluis Guia Marin (Universidad de Valencia, España); Manuel Herrero Sánchez (Universidad Pablo de Olavide, España); Cecilia Lagunas (Universidad Nacional de Luján, Argentina).
Consultores Externos	Joaquím Albareda Salvadó, (Universidad Pompeu Fabra, España); Joaquín Álvarez Barrientos (Consejo Superior de Investigaciones Científicas, España); Francisco José Aranda Pérez (Universidad de Castilla - La Mancha, España); Lucien Bély (Université Paris IV - Sorbonne, Francia); Francesco Benigno (Università degli Studi di Teramo, Italia); José Manuel de Bernardo Ares (Universidad de Córdoba, España); Fernando Bouza (Universidad Complutense de Madrid, España); Roger Chartier (École des Hautes Études en Sciences Sociales. Collège de France, Francia); Friedrich Edelmayer (Universität Wien, Austria); Luis Miguel Enciso Recio (Real Academia de la Historia, España); Pablo Fernández Albaladejo (Universidad Autónoma de Madrid, España); Antonio Feros (University of Pennsylvania, Estados Unidos); Remedios Ferrero Micó (Universidad de Valencia, España); Gloria Franco Rubio (Universidad Complutense de Madrid, España); José Ignacio Fortea Pérez (Universidad de Cantabria, España); Linda Frey (University of Montana, Estados Unidos); Marsha Frey (Kansas State University, Estados Unidos); José Luis Gómez Urdañez (Universidad de La Rioja, España); José María Imízcoz Beunza (Universidad del País Vasco, España); María Victoria López Cordón (Universidad Complutense de Madrid, España); Carlos Martínez Shaw (Universidad Nacional de Educación a Distancia-Madrid, Real Academia de la Historia, España); Miguel Ángel Melón Jimenez (Universidad de Extremadura, España); Manfredi Merluzzi (Università degli Studi di Roma Tre, Italia); Jesús Pérez Magallón (McGill University, Canadá); Ofelia Rey Castelao, (Universidad de Santiago de Compostela, España); Luis Antonio Ribot García (Universidad Nacional de Educación a Distancia - Madrid. Real Academia de la Historia, España); Gregorio Salinero (Université Paris I Panthéon - Sorbonne, Francia); José Manuel Santana Pérez (Universidad de las Palmas de Gran Canaria, España); Christopher Storrs (University of Dundee, Reino Unido); Alfonso Tórtora (Università Degli Studi di Salerno, Italia); Bernard Vincent (École des Hautes Études en Sciences Sociales, Francia); Bartolomé Yun Casalilla (Universidad Pablo Olavide, España).

Entidad editora	Grupo de Investigación en Historia de Europa Moderna. Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Mar del Plata
Sede administrativa	Funes 3350, (B7602AYL), Mar del Plata. Argentina
ISSN	2422-779X
Inicio de publicación	2014
Sistema de arbitraje	Sistema de doble par ciego (peer review)
Periodicidad	Bianual
Sitio web	https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/magallanica/index

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X

Tabla de contenidos

DOSSIER: "ITINERARIOS DE GLOBALIZACIÓN: HISTORIA Y ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA ENTRE ESPAÑA Y AMÉRICA"

Coordinación
Ana Crespo Solana

La Historia y la Arqueología Marítima desde la consiliencia interdisciplinar y transnacional 1-26
Ana Crespo Solana

El paisaje cultural marítimo de la desembocadura del Guadalquivir en la edad moderna: Sanlúcar de Barrameda, plataforma para América 27-61
Lourdes Márquez Carmona, Carlos Alonso Villalobos

La Carrera de Indias: beneficios y perjuicios del monopolio comercial 62-93
Esteban Mira Caballos

La semántica de los naufragios en el Golfo de México y el Caribe: arqueología marítima bajo perspectiva 94-125
Vera Moya Sordo

El naufragio del galeón San José (Panamá, 1631). Pasado, presente y futuro 126-151
Carlos León Amores

Aprendizaje en investigación arqueológica subacuática. Los yacimientos escuela de La Ballenera, Arapal y El Timoncillo (Cádiz, España). Un ejemplo de investigación multidisciplinar a través de estudiantes de postgrado 152-180
Felipe Cerezo Andreo

Las nuevas periferias americanas en la circulación de cáñamo y jarcia para la construcción naval militar española en el siglo XVIII 181-202
Manuel Díaz Ordóñez

Una mirada crítica a la arqueología marítima en Colombia: apuntes sobre algunos pecios y restos de la batalla por Cartagena de indias en 1741 203-237
Juan Guillermo Martín, José Manuel Espinosa, Frederick Hanselmann, Juan Felipe Pérez

Arqueología marítima histórica en Argentina: investigaciones de naufragios acaecidos entre los siglos XVII y XX 238-275
Dolores Elkin

Pesquisas sobre el descubrimiento de la Antártida: tras la estela del Williams of Blyth y del San Telmo (1819-1821) 276-317
Arnaud Cazenave de la Roche

VARIA

Justicia y penas pecuniarias. La gestión del cargo de corregidor y su incidencia judicial durante el reinado de los Reyes Católicos 318-350
Elisa Caselli

La perturbación apocalíptica. Genealogía, exégesis y apropiaciones catalano-aragonesas (siglos XIII-XVI) 351-382
Mariana Parma

Preguntando corruptelas a testigos: los interrogatorios de los juicios de residencia en la Audiencia de Lima durante el último tercio del siglo XVII 383-405
Ismael Jiménez Jiménez

Ilustración y enseñanza técnica: academias de Aritmética y Dibujo 406-431
Ramón Sánchez González

RESEÑA DE LIBROS

Reseña de GUIMERÁ, A. y OLIVIER, C. (Dirs.), (2018). *La Real Armada. La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIIIe siècle*, Paris: Presses de l'Université Paris-Sorbonne (PUPS). 396 pp. ISBN 979-10-231-0583-4 432-437
Gallo, Maximiliano

Reseña de CARLOS BERTRÁN, L. de., (2018). *Alexander. La extraordinaria historia de Alejandro Farnesio*, Barcelona: Crítica. 664 pp. ISBN 9788498929874 438-443
Gamboa, Ariel

Reseña de CAMPAGNE, F. A., (2018). *Bodin y Maldonado: la demonología como fenómeno de masas en la Francia de las Guerras de Religión*, Buenos Aires: Biblos. 537 pp. ISBN 978-987-691-677-6 444-449
García, Carlos Manuel

Reseña de SCHRÖDER, P., (2017). *Trust in Early Modern International Political Thought, 1598-1713*, Cambridge: Cambridge University Press. 269 pp. ISBN 978-131-679-851-5 450-462
González Mezquita, María Luz

Reseña de CIARAMITARO, F. y DE LA PUENTE BRUNKE, J. (Coords.), (2017). *Extranjeros, naturales y fronteras en la América Ibérica y Europa (1492-1830)*, Ciudad de México-Madrid: Universidad Autónoma de la Ciudad de México/Editorial de la Universidad de 463-469

Murcia/Red Columnaria. 304 pp. ISBN: 978-607-9465-39-1 (México); ISBN: 978-84-16551-94-1 (España)
López Durán, Mario

Reseña de GALLEGOS GABILONDO, S., (2018). *Les mondes du voyageur. Une épistémologie de l'exploration (XVIe-XVIIIe siècle)*, París: Éditions de la Sorbonne. 383 pp. ISBN 979-10-351-0054-4 470-478
López Palmero, Malena;, Martínez, Carolina

Reseña de GONZÁLEZ ENCISO, A., (2017). *War, Power and the Economy. Mercantilism and state formation in 18th century Europe*, New York: Routledge, 2017. 284 pp. ISBN 978-113-885-569-4 479-485
Morea, Alejandro

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11 (Dossier)
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X

LA HISTORIA Y LA ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA DESDE LA CONSILIENCIA INTERDISCIPLINAR Y TRANSNACIONAL

Ana Crespo Solana
Instituto de Historia, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, España

Recibido: 08/12/2019
Aceptado: 20/12/2019

RESUMEN

Este ensayo aporta un marco teórico y metodológico interdisciplinar para el estudio de los barcos considerados como artefactos y objetos indiscutibles de la Historia global. Se describen y comentan aspectos relacionados con la investigación llevada a cabo con el proyecto ForSEAdiscovery en relación a la elaboración de un SIG histórico-arqueológico del paisaje sumergido de las relaciones entre España y América en los siglos XVI al XVIII, pero subrayando la necesidad de desarrollar herramientas de análisis para la correcta utilización de los datos históricos. Profundiza en la idea de consiliencia, contemplada ésta desde la capacidad y voluntad para unir conocimientos de diferentes metodologías con el fin de crear un marco unificado de entendimiento en los estudios sobre paisaje marítimo y patrimonio sumergido.

PALABRAS CLAVE: Historia Marítima; Edad Moderna; construcción naval; Arqueología Subacuática; SIG Histórico.

MARITIME HISTORY AND ARCHAEOLOGY FROM AN INTERDISCIPLINARY AND TRANSNATIONAL CONSILIENCE

ABSTRACT

This essay provides an interdisciplinary theoretical and methodological framework for the study of ships considered as artefacts and objects of the Global history. Aspects related to the research carried out with the ForSEAdiscovery project in relation to the elaboration of a historical-archaeological GIS of the submerged landscape of relations between Spain and America in the 16th to 18th centuries are described and underlined, but highlighting the importance to develop new tools for the correct use of historical data. The essay also focusses into the idea of consilience, understood as the capacity and willingness to join knowledge of different methodologies in order to create a unified framework in studies on maritime landscape and underwater cultural heritage.

KEYWORDS: Maritime History; Early Modern Age; shipbuilding; Nautical Archaeology; Historical GIS.

ANA CRESPO SOLANA es Científica Titular y Profesora del Departamento de Estudios Americanos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), en Madrid (España). Máster en Historia Latinoamericana por la Universidad Internacional de Andalucía; y Doctorada en Historia Moderna y Contemporánea por la Universidad de Cádiz (España). Ha sido investigadora en la Universidad de Leiden (Países Bajos), en el Historischer Seminar (Universidad de Hamburgo (Alemania) y en el London School of Economics (Reino Unido), además de participantes en distintas estancias académicas en varios países.
Especializada en la Historia marítima y comercial atlántica, la Arqueología subacuática, el estudio de las redes de mercaderes, historia de la navegación y la aplicación de los Sistemas de Información Geográfica (SIG) y Bases de datos en el estudio de la Historia Global, es autora de 8 libros y más de 50 artículos y capítulos de libros. Ha dirigido varios proyectos nacionales e internacionales financiados por el Plan Nacional de Investigación del Gobierno de España, la European Science Foundation y el Programa Marco de la Unión Europea. Actualmente es la directora del proyecto *ForSEAdiscovery*, financiado por el programa Marie Curie de la UE, basado en el estudio de la Historia naval visto desde una novedosa perspectiva que une la Historia, la Arqueología y la Dendrocronología. En este proyecto se están dirigiendo 12 tesis doctorales sobre el tema. Sobre este proyecto se han publicado varios artículos entre los que destaca: "*ForSEAdiscovery: Génesis y marco histórico-metodológico de un proyecto interdisciplinar en Humanidades*", editado en Lisboa, (Lisboa, IAP, 2016).
Algunas publicaciones relevantes: *Mercaderes Atlánticos: Redes del comercio flamenco y holandés entre Europa y el Caribe* (2009); *Comunidades Transnacionales. Colonias de mercaderes extranjeros en el mundo atlántico (1500-1830)* (2010); *Spatio-Temporal Narratives: Historical GIS and the study of Global Trading networks (1500- 1800)* (2014); y *New Worlds? Transformations in the Culture of International Relations around the Peace of Utrecht* (co-ed. Con Inken Schmidt-Voges, 2016). Más información en: https://csic.academia.edu/AnaCrespoSolana
Correo electrónico: ana.crespo@cchs.csic.es
iD ORCID: http://orcid.org/0000-0002-5807-7751

Cita sugerida:
CRESPO SOLANA, A., (2019). "La Historia y la Arqueología marítima desde la conciliación interdisciplinar y transnacional". *Magallánica. Revista de Historia moderna*, 11 (6), pp. 1-26.

LA HISTORIA Y LA ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA DESDE LA CONCILIACIÓN INTERDISCIPLINAR Y TRANSNACIONAL

“The *Manual* or *Diary*
The *Book of Everything* or *The Book of Jewels*
The *Great Book*
The *Book of the Inventory*”
(Wilson-Lee. 2018:37)

El artefacto que mejor describe la globalización marítima está bajo el mar. El barco, como artefacto y como yacimiento arqueológico sumergido, requiere análisis interdisciplinares y colaboración entre países en la forma de equipos de investigación que superen las fronteras de las políticas científicas nacionales. Pero, además, un yacimiento arqueológico sumergido, en este caso un pecio o barco hundido, es una relevante pieza en el puzle del paisaje cultural marítimo que refleja la Historia y la interacción de ésta con el medio geológico y oceánico. La evolución de los intercambios entre España y América desde la primera navegación trasatlántica reconocida oficialmente, el primer viaje de Cristóbal Colón (1492-1493), produjo lo que en palabras de H. Lefevre, fue una constante “*producción de espacio*” (LEFEVRE, 1974). La dispersión de las rutas marítimas, reflejadas en infinidad de derroteros, uniendo territorios conectados por unos parámetros de sujeción política, militar, religiosa, lingüística y administrativa ha producido una extensa y variopinta cantidad de trabajos especializados enfocados desde diferentes perspectivas.[1] La evolución de esta historiografía ha derivado, en ocasiones, en visiones positivistas, demasiado concentradas en el binomio poder-raza; pero lo que este espacio oceánico atlántico fue, junto a las rutas que se abrieron a través de la conexión Indo-Pacífica, constituye el primigenio escenario de globalización que se experimentó en la Historia. La producción de este espacio no se puede comprender sin conocer el funcionamiento de las redes sociales y de los mecanismos surgidos al socaire de una relación secular amparada en la

[1] La investigación que se está desarrollando en torno a las teorías e hipótesis expuestas en este ensayo son deudoras del proyecto ITN Marie Curie *ForSEAdiscovery* (Ref. PITN2013-GA607545) financiado por la Unión Europea y por el proyecto “Ship Ex Machina Revisited”, Convocatoria Europa Investigación del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades (Referencia: EIN2019-103133). Exponer aquí un estado de la cuestión sobre las relaciones entre España y América contextualizadas en la historiografía de lo que se ha denominado Carrera de Indias y más ampliamente, “imperio” español sería demasiado extenso, pero cito como ejemplo importante las lecturas de: (VILA VILAR, 2012;ALFONSO MOLA, 2019).

emergencia del capitalismo mercantil y la cooperación entre los distintos agentes sociales. Las actividades portuarias estaban conectadas por mar con diversas áreas de producción y recursos; y en este contexto surgieron instituciones, herramientas financieras y mercantiles, así como industrias de base tecnológica relacionadas con la creación de un espacio ideológico, a veces algo estereotipado de imperio marítimo, donde la construcción naval aparece como aspecto central e indispensable para entender los vínculos. En este contexto, pues, el estudio del barco como artefacto ofrece una simpar información y constituye precisamente un espejo y escenario del mundo globalizado. En realidad, los barcos de la Carrera de Indias constituyen un libro abierto, metáfora que alude a la propia forma de constitución de un yacimiento sumergido, cada uno en su diferente tipología como consecuencia de distintas variables propias del entorno subacuático. Estos barcos apenas han sido estudiados desde el punto de vista arqueológico y, por desgracia, una buena parte de este patrimonio histórico ha sido destrozado por la acción de los cazadores de tesoros que ha provocado la pérdida del valor histórico de algunos de estos pecios al ser destruidos los sitios arqueológicos. Actualmente la Convención de la UNESCO para la protección del patrimonio cultural subacuático, adoptada en 2001, que España y varios países de América Latina han firmado, pretende salvaguardar y adoptar medidas de cooperación multinacional encaminadas a evitar expolios y ataques al patrimonio que, más que perteneciente a cualquier país, es una herencia cultural de la Humanidad.[2]

Pero, además, los yacimientos arqueológicos sumergidos de los siglos modernos (XVI al XVIII) han sido escasamente protagonistas de la Historia Global o de la más reciente "New Global History"; tampoco han disfrutado de un enfoque de consiliencia apropiado en el campo de las Ciencias Sociales (HALDON, MORDECHAI y otros, 2018: 3210-3218). Antecedentes importantes de la Historia Global de la Carrera de Indias protagonizada por España, Portugal y los "Reinos de Indias", fueron, sin duda, los análisis macroeconómicos del comercio colonial y los estudios institucionales. Posteriormente, esta perspectiva ha originado visiones comparadas de los imperios, concepto aplicado quizás de forma desmesurada a todo tipo de formaciones políticas extendidas. El caso hispano es muy particular ya que la gran herencia del Imperio

[2] La Convención de la UNESCO, adoptada en el año 2001, aunque con valiosos antecedentes que se remontan a 1976, acordó sus prioridades en un documento único que puede consultarse en: http://www.unesco.org/new/es/culture/themes/underwater-cultural-heritage/2001-convention/. También se dispone de un manual editado en diversos idiomas, incluso en castellano: (MAARLEVELD, 2013). También de consulta online: http://www.unesco.org/culture/es/underwater/pdf/UCH-Manual.pdf.

Romano de Occidente pudo influir en la integración territorial, político-administrativa, viéndose ésta como una dualidad no siempre confluyente y paralela al proceso de desarrollo de un capitalismo mercantil basado en la logística espacial de acceso a los recursos. No obstante, ha sido altamente positiva la perspectiva transnacional con especial hincapié en el estudio de los intercambios fundamentados en el incesante trasvase entre las dos orillas atlánticas de personas, mercancías e ideas. En el contexto para la construcción del patrimonio sumergido de la Edad Moderna, la unidad de análisis no es Europa ni América; aquí la visión del modernista afecta también a las medidas de protección y conservación.

Salvo honrosas excepciones la Arqueología y en concreto, el estudio de los barcos como plataformas inherentes a dicho intercambio, y como exponentes para el estudio de la cultura material de los siglos XVI a XIX, ha tenido escaso impacto en los estudios históricos. A pesar de algunos interesantes trabajos completos sobre el barco ibérico (CASTRO, 2008), aún queda pendiente poder llevar a cabo más investigación básica que incluya la arqueología subacuática como disciplina complementaria. En realidad, la interacción cultural se explica por la transferencia de tecnología en el traspaso de unos modelos constructivos híbridos y experimentales. La construcción naval aumentó considerablemente en la amplia red portuaria del mundo hispano-americano durante los siglos XVI al XVIII, evolucionando desde las tradiciones mediterráneas y confluyentes con nuevas técnicas capaces de afrontar la creación de máquinas de gran calado, altura (alto bordo), aptas para la navegación oceánica (CAZENAVE, 2011; PERONA, 2016; GARCÍA TORRALBA, 2016). La construcción naval y la consideración del barco como artefacto es un elemento diferenciador en la organización espacial del territorio terrestre-portuario y costero en torno a unas rutas marítimas que se extendieron a lo largo de las costas de Europa, África y América al socaire de la logística de los vientos del Atlántico medio. Las redes migratorias y el fenómeno de asentamiento de comunidades de mercaderes, artesanos, financieros, intermediadores temporales de comercio y navegación, constructores navales y diferentes tipos socio-profesionales relacionados con las emergentes actividades del comercio y la navegación oceánica fueron la pauta principal de esta conexión y contribuyeron a la constante permuta y perfección de las industrian navales relacionadas (CRESPO SOLANA, 2014, 2019).

Principalmente, el barco es escenario de una globalización socio-cultural, máquinas de gran avance tecnológico en su época para lo que era necesaria una

constante fluidez de recursos de todo tipo. A pesar de la existencia de tipologías se hace necesario estudiar casos o modelos concretos, de ahí la utilidad de la intervención arqueológica si es oportuno, como si cada pecio constituyese una microhistoria. En palabras de Foucault, un barco es una pieza de espacio flotante, “*a place without a place, that exists by itself, that is closed in on itself, and at the same time is given over to the infinity of the sea*” (FOUCAULT, 1984, MACK, 2011: 137).[3] La narrativa inherente al barco como artefacto, como ciudad flotante, está indisolublemente relacionada también con la dinámica de la organización de las flotas y galeones, la administración y fragmentación de las armadas y con la forma en la que esta amplia historiografía ha ido hilvanando los procesos históricos (MIRA CABALLOS, 2019; SANZ CAMAÑES, 2017). Sobre el conocimiento de las distintas embarcaciones que componían las flotas entre España y América hay abundantes estudios históricos, infinidad de visiones iconográficas, repositorios documentales (como los que ofrece la propia Armada española), y algunos trabajos de intervención arqueológica que ofrecen información importante sobre la naturaleza tanto de su construcción como del barco en sí mismo, como continente y contenido. En los siglos modernos, la antropología social del barco se determina porque incluso considerándosele “barcos nacionales” su estudio ha demostrado que son diversos en su composición, tanto de tripulación como de cargamento transportado a bordo. El propio barco, desde el punto de vista arquitectónico es un gigantesco puzle de maderas de diversas procedencias. Como dato curioso, añadir que una embarcación era incluso el origen de costumbres culturales como, por ejemplo, cuando en el siglo XVIII se impuso la moda tan extendida de los gabinetes de curiosidades, en la que la mayor parte del contenido de los mismos procedían de viajes de exploración por mar. También desde la perspectiva del análisis de prioridades del medio ambiente, el barco es agente neutro y conector entre el mar y las tierras más lejanas a través de cauces fluviales o ríos extendiéndose de forma paralela a una red comercial continua. El mar, se ha descrito desde tierra; el mar se analiza desde un objetivo en tierra, pero el barco surge como esa ciudad flotante que conexiona; el mar es más una metáfora que una realidad viviente, por lo que el barco en todas sus acepciones es el vínculo entre los seres humanos y la naturaleza, en el devenir histórico.

[3] Se trata de: (FOUCAULT, 1984). Aquí he usado la traducción al inglés de: (MACK, 2011: 137).

La literatura de naufragios ofrece también una extraordinaria narrativa de los eventos históricos en torno al final de muchos de estos navíos y flotas, principalmente debido a cuestiones climatológicas (PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, 2015: 251-268). Es rica en datos y matices y viene a confirmar esta antropología cultural del barco como espacio de cooperación y simbiosis cultural. El barco concibe la literatura del todo, de la vida y la muerte, del comienzo y el fin; evoca, en definitiva, las narrativas y las compilaciones de sucesos históricos en torno al devenir humano y social a lo largo de las rutas marítimas. Por desgracia, esta literatura también ha dado pábulo a cuentos relacionados con los secretos de la mar y sus “tesoros”. Sirva de ejemplo la historia casi mítica del galeón “Santo Cristo de Maracaibo” hundido en batalla en la Bahía de Rande (Vigo), en 1702 y a cuya leyenda contribuyó el mismísimo Julio Verne en su “*20.000 leguas de Viaje Submarino*” (BARTOLOMÉ BENITO, 2013). Es un ejemplo de cómo estas historias han servido de efecto llamada a cazatesoros que no buscan estudiar los yacimientos sino expoliar con intenciones crematísticas de especulación y manipulación en mercados negros y bolsas internacionales, solo alimentados por la codicia. No obstante, el naufragio es creador de un imaginario histórico, aunque es lamentable que a veces se haya usado con denostados tintes nacionalistas cargados de un afán de desprestigiar al “enemigo” como si supuestamente continuásemos viviendo en la misma guerra imperialista y colonial cargada de propaganda política. Pero la narrativa también incluye la desgracia de las vidas humanas, insistiendo en esa microhistoria del barco como ente por si solo y su contenido, las experiencias de buceo, ya realizadas desde el mismo momento de accidente de la mar, la postulación sobre la salvación de las vidas y cargamentos y la importancia de la plata del rey, a veces, de mayor prioridad incluso que la propia vida humana (PÉREZ- MALLAÍNA BUENO, 2015:45 y ss.). Hay que destacar la existencia de testimonios que ponen de relevancia el hecho histórico, a veces casi de novela con extraordinarias descripciones del contexto socio-cultural a bordo del barco y durante las experiencias humanas vividas, como la que recoge, por ejemplo, Méndez Rodríguez sobre el itinerario de la “Guadalupe” a Cádiz en 1533, y que cito aquí:

> “El piloto tuvo serios problemas para gobernar el barco en aquella tormenta, sobre todo ante una tripulación poco experta en tratos con el mar. Cuando el piloto gritaba una orden en un barco a merced de las olas, con una cubierta resbaladiza, nadie le hacía caso, pues el navío se había convertido en una Babel, donde los marineros hablaban todo tipo de lenguas” (MÉNDEZ RODRÍGUEZ, 2013: 74).

Cuando estudiamos imperios comparados, se observan una serie de acepciones generales que nos sirven de guía para enfocar diferentes esquemas de análisis, de entre los cuales elijo algunas consideraciones que expongo en este ensayo introductorio, pues han sido fundamentales para el desarrollo de los proyectos de investigación que dirijo en el CSIC desde hace ya más de una década. En primer lugar, observamos la importante interacción del desarrollo histórico de múltiples globalizaciones o sistemas relacionados con los modelos de expansión e interacción. El concepto de expansión ha sido criticado por los estudiosos de la historia ultramarina por ser eurocéntrico, y ahora se utiliza más el concepto interacción, cuestión que ha producido interesantes y valiosos debates (YUN CASALILLA, 2019). Tanto en las teorías sobre globalización en la Edad moderna como en la formación de lo que se ha llamado Sistema Atlántico se han aplicado o intentado aplicar teorías de los estudiosos de la globalización contemporánea, describiendo modelos económico-financieros; ideológico-político-militar, o cultural; o incluso una conjunción de todos, a las que también se suma la cuestión medio-ambiental (HAUSSER & PIETSCHMANN, 2014; DÍAS-MUÑOZ, 2009). En algunas ocasiones se ha negado que el fenómeno de la globalización tuviese lugar en el siglo XV. La razón que se da se basa en teorías clásicas muy generales sin tener en cuenta los trabajos de investigación basados en compilación y análisis de datos reales, ya llevados a cabo desde la influencia de la Escuela francesa de los *Annales*, con la inclusión de datos cuantitativos y seriales, y posteriormente, con el uso de las herramientas de las Humanidades Digitales en los estudios históricos (CRESPO SOLANA, 2013). Por ejemplo, Martín-Cabello analiza en un artículo muy interesante, la “abundante y dispersa literatura científica disponible” (MARTIN CABELLO, 2013), sobre las cuatro respuestas posibles al origen de la globalización y critica la idea de que este proceso de historia global se iniciara con la aparición de la modernidad europea y la expansión de los siglos XV y XVI. Para este autor la globalización comienza en la última etapa del siglo XX con la expansión del capitalismo a escala mundial. Esta respuesta se encuentra más cerca de los datos empíricos disponibles y evita las trampas de la teleología, aunque solo hace referencia a las obras clásicas como la del sociólogo Weber. Tales consideraciones no tienen en cuenta los estudios basados en datos empíricos que sí son muy abundantes en la investigación histórica reciente y que plantean ideas alternativas, como, por ejemplo, las que se basan en la extensión del comercio mundial de la plata (FLYNN, 1984: 29-57) que inciden en que aquel comercio planetario por rutas

oceánicas contribuyó al nacimiento del capitalismo moderno y, por ende, a la globalización.

La idea de la creación de un imperio sin centro y sin fronteras; un espacio y escenario de interacción, de acuerdo al debate sobre las relaciones centro-periferia construyen una narrativa histórico-espacial evidente. En el caso de la Monarquía Hispánica, aquella entidad supranacional fragmentada política y territorialmente (la “Monarquía compuesta” de J. Elliott), ese espacio casi virtual pero conectado físicamente a través de nodos, que son puertos, ciudades, Cortes, etc., relacionaba una serie de cauces mantenidos por intereses de soberanía y, desde luego, de conexiones espaciales en las que surge el océano como frontera, pero también como vínculo. De hecho, los estudios modernistas apuntan a una nueva definición de la globalización como sinónimo de aumento de los intercambios desproporcionados y no homogéneos en la que de nuevo el barco representa una frontera móvil, una ciudad flotante en donde se traspasan límites de cooperación y simbiosis. Al trabajar con datos reales, aprendemos una realidad constatable: quizás una de las características más importante de las interacciones de la edad moderna fue la densificación y dispersión de las redes. Por mar se llegaba a todas partes, y esta percepción espacial se extendió realmente a partir de las últimas décadas del siglo XV. Prácticamente se podía acceder con intermediarios en caminos y agentes, a casi todos los recursos naturales del planeta Tierra. La migración en masa, que fue una característica ya en la Antigüedad, empieza a engrosarse precisamente a través de las rutas marítimas. Es posible procesar un auténtico “Big Data” con esta información: rutas, agentes, instituciones, eventos geolocalizados, recursos naturales, productos, cauces de información a través de correspondencia y otras evidencias, incluso material histórico arqueológico y de patrimonio. Los datos reales se pueden sistematizar y procesar en bases de datos integradas, con información geolocalizada, espacial (de ahí la inclusión de un *Gazetteer*, que puede ser histórico o analítico)[4] en un Sistema de Información Geográfica (SIG) en el que se puedan realizar modelos y conceptos relacionados con el dato y sus fuentes. La componente geográfica y temporal es fundamental en los estudios interdisciplinares donde se utilizan los SIGs.

La aplicación de la visión espacial al estudio de las conexiones atlánticas a través de océanos y puertos está ahora recibiendo una nueva perspectiva influida por el giro

[4] GAZETTEER: diccionario geográfico o directorio utilizado en conjunto con un mapa o atlas. Contienen información sobre la composición geográfica, estadísticas sociales y características físicas de países y regiones.

espacial y la consideración del espacio como categoría histórica y analítica. La conciliación entre la Historia y otras disciplinas, como puede ser, en nuestro caso, la Arqueología (en su rama marítima y subacuática) e incluso otros métodos procedentes de las “ciencias de la Vida” como la Dendrocronología (disciplina que data la genealogía de los árboles mediante el análisis de sus anillos), sin duda aportan nuevas visiones al estudio de la historia de las conexiones marítimas (CRESPO SOLANA y NAYLING, 2014). Los debates sobre el giro espacial revelan cómo la idea de la interconexión se ha convertido en un paradigma dominante (ROBERTS, 2012), enmarcado en la historia transnacional que ya estaba presente en la Geohistoria de F. Braudel. Considero que este marco teórico debería tenerse en cuenta en los estudios sobre Historia y Arqueología moderna de ahora en adelante; aceptando la confluencia de métodos para el análisis interdisciplinar, la consiliencia, con las técnicas de las Humanidades Digitales y la investigación de base empírica e interdisciplinar en torno a bases de datos. En mi trabajo personal empleo datos del comercio atlántico de la Carrera de Indias y la participación, especialmente a través de Cádiz y sus antepuertos con América, de redes mercantiles de diversa procedencia, especialmente neerlandeses del norte y del sur de los Países Bajos históricos, que además fueron importante proveedores de madera del Báltico y otras zonas. Aparte de mis estudios orientados a definir las múltiples identidades de estos individuos y sus peculiares conceptos de nación, cooperación, comercio o navegación, esta línea de investigación se ha centrado en los nodos de actividad humana, la ciudad portuaria y el barco (CRESPO SOLANA, 2014, 2019). Como señalé en mi último artículo publicado al respecto (editado en Sevilla, 2018), la Carrera de Indias se basó precisamente en una “estrategia de redes constituidas por una compleja estructura espacial y de agentes que sobredimensionaba las propias fronteras de cualquier encuadramiento político y administrativo” (CRESPO SOLANA, 2018b: 580). Las redes se constituían como una transfrontera justificada por el acceso a los recursos naturales, financieros y de información, pero también desde la perspectiva de la logística espacial. En el caso del establecimiento de unas determinadas rutas y nodos de conexión en toda esta área geográfica, de difícil acceso a veces, el que se crearan unas y no otras dependía de una razón económica de recursos que estaba relacionada con el desarrollo del capitalismo mercantil. Sabemos que el camino más corto no era a veces el más rentable, algo que se constata precisamente en el sistema

espacial de la Carrera de Indias y sus múltiples eventos histórico-narrativos que tienen a los agentes sociales y al barco como artefacto, en tanto escenarios móviles.

El modelo de análisis de nodos y espacios integrados está básicamente pensado para la aplicación de los Sistemas de Información Geográfica (SIG) al estudio de las conexiones de espacios y agentes dentro de lo que era un sistema reticular complejo articulado en torno a un sistema de intermediarios de los cuales es factible colectar y procesar información. Partiendo de una enorme cantidad de “*Big Data*” sobre comercio atlántico, nace la base de datos, SIG y visor web del proyecto ForSEAdiscovery, con un modelo de datos desarrollado en el CSIC. El objetivo de este proyecto y la creación de su base de datos relacionaban una serie de aspectos centrales necesarios para comprender la logística de las rutas marítimas que unían las costas del sur de España con el Golfo Caribe. Este mundo marítimo tenía un marco histórico-institucional que de alguna manera determinó la integración espacial pero que al mismo tiempo abrió espacios fronterizos para la práctica del comercio de contrabando y la proliferación de unas rutas comerciales alternativas, pero en todo caso también complementarias de las flotas y galeones. Para comprender como funcionaba esta navegación es necesaria la recolección de datos empíricos reales, extraídos de fuentes documentales, y su integración en una base de datos relacional. Aunque este proyecto tiene sus orígenes en un trabajo que desarrollé hace años y cuyos primeros resultados se publicaron en 1996 (CRESPO SOLANA, 1996), la investigación ha ido extendiendo su perspectiva interdisciplinar de forma continuada (CRESPO SOLANA, 2014, 2018a) a lo largo de tres proyectos previos financiados por el Ministerio español de Ciencia, Innovación y Universidades además de con tres proyectos europeos consecutivos, todos ellos orientados al estudio de marcos históricos interdisciplinares y epistemológicos en el análisis de agentes, rutas marítimas, comercio y recursos naturales, especialmente el uso de la madera para la construcción naval. Por añadidura, el proyecto *ForSEAdiscovery* plantea la inclusión del estudio del barco como artefacto y escenario de globalización en el contexto amplio de los intercambios oceánicos.[5]

La base de datos relacional y los SIG constituyen herramientas integradoras de conocimientos con un doble potencial que aglutina herramientas de análisis como

[5] Véase colección de artículos compilados en: (VARELA GOMES y VARELA GOMES, 2015; VARELA GOMES y TRAPAGA MONCHET, 2017). Los mismos constituyen trabajos de investigación llevados a cabo por el equipo del proyecto *ForSEAdiscovery* y otros especialistas en el tema de investigación.

visores cartográficos, representación 3D, fotogrametría; y, la integración de información procedentes de diversas bases de datos, cartas arqueológicas subacuáticas, o repositorios documentales. La existencia de estas herramientas justifica la necesidad de superar la idea de “propiedad” de los datos para poder disponer de un conjunto de información abierta a los especialistas en este campo de investigación en el que solo la cooperación transnacional puede ayudar al avance científico y a la protección real del patrimonio cultural subacuático. Además, los SIG y visores web permiten el análisis de datos cuantitativos y cualitativos en un contexto de análisis relacional, e incluso proponer construcciones espacio-temporales y un marco conceptual orientado al conocimiento geo-espacial que nos permita realizar investigaciones más allá de lo que tenemos recogido en nuestras bases de datos. El estudio de las rutas marítimas, el comportamiento de las redes sociales, el barco como ente histórico-social y como patrimonio sumergido, enmarcados en una perspectiva interdisciplinar da lugar a una organización adecuada para la recopilación de materiales, el procesamiento concreto de la información, su visualización y difusión. Además, trabajar con estas herramientas nos produce a los científicos la capacidad de plantear e introducir cambios en las metodologías de tipos de análisis que queremos hacer, ampliar las posibilidades interdisciplinares y, por ende, escribir nuevos proyectos para ir avanzando en la investigación. Yo considero factible la adaptación de las herramientas SIG que se usan en arqueología para el estudio del paisaje marítimo sumergido y el análisis interdisciplinar entre diversas capas de información también para el análisis geoestadístico. El modelo de datos de *ForSEAdiscovery* vincula información por capas de datos históricos, arqueológicos y dendrocronológicos destinado a identificar patrones de comportamiento de agentes dispersados en redes de cooperación mercantil, la disposición de rutas y derroteros marítimos, así como los eventos acaecidos entre nodos marítimos y portuarios, en la ciudad y en los navíos, como centros de las actividades humanas. Los datos dendrocronológicos y de análisis de procedencia de la madera identifican patrones en el diseño del barco, de su construcción, y de la madera utilizada en su estructura. Este SIG además incluye mapas de los fondos oceánicos, con información importante que influye en la formación y evolución del sitio arqueológico, de las zonas costeras, áreas intermareales y toda aquella información que ha influido en la evolución de las zonas marítimas y sumergidas. Al momento incluye más de 1700 registros con información histórica-arqueológica en una geodatabase que cartografía

áreas de la Península Ibérica, el Mediterráneo y el Atlántico con especial vinculación al Golfo Caribe y las Antillas. La intención primordial es integrar información para el análisis combinado y la detección de patrones en rutas, barcos y agentes. Es por ello por lo que durante el proyecto *ForSEAdiscovery* hemos relacionado los datos creados por mí en el CSIC con la base de datos y visor de Filipe Castro, creada en el "The ShipLAB" (CRESPO SOLANA & CASTRO, 2015). El trabajo está siendo muy productivo, pero es una tarea en proceso de construcción.[6]

La colección de información no tiene sentido si no implican la creación de algoritmos y herramientas para los análisis de los mismos. Es por ello por lo que el modelo de datos y el SIG *ForSEAdiscovery* no solo implica cartografía de base, sino que almacena capas de diferente naturaleza con información complementaria con el fin de entender la complejidad del sistema. Este SIG también plantea diferencias con las cartas Arqueológicas subacuáticas que en el caso español se han llevado a cabo por las respectivas comunidades autónomas, pero no las excluye. En España existe una amplia información sobre la existencia de estos yacimientos sumergidos que ha servido también para la elaboración de las Cartas arqueológicas subacuáticas, además de importantes iniciativas sobre recopilatorios documentales.[7] Hay que indicar que en España las competencias de protección y estudio del patrimonio sumergido está transferido a las Comunidades Autónomas, las cuales han ido desarrollando un valioso trabajo de recopilación de información geolocalizada sobre naufragios históricos, como SIGNAUTA (ALONSO VILLALOBOS, MÁRQUEZ CARMONA, VALIENTE ROMERO y BENÍTEZ LÓPEZ, 2012: 112-125),[8] y en otras áreas regionales como en Galicia, Cantabria, Islas Canarias, Cataluña y Levante, por citar algunos ejemplos (SAN CLAUDIO, 2000: 15-170; CASADO SOTO, 2000; RODRÍGUEZ MARISCAL y MARTÍ SOLANO, 2001: 75-81). Hay que indicar que en la Carta arqueológica que se está haciendo en el Museo Nacional de Arqueología español la mayor parte de los yacimientos son de época moderna y contemporánea, y de ellos alrededor del 50% son yacimientos en América, entre los cuales destacan tres países: Panamá, Cuba y

[6] Y actualmente financiada por el proyecto "Naufragios históricos", en el CSIC y la Unión Europea.

[7] Algunos casos han sido objeto de atención por parte de la prensa española. Véase: https://www.eldiario.es/canariasahora/ciencia_y_medio_ambiente/registro-naufragios-perdidos-canarias-muchisimo_0_928107334.html; https://www.efe.com/efe/espana/cultura/un-registro-de-naufragios-y-robots-para-llegar-a-los-pecios-en-aguas-canarias/10005-4037439; y, especialmente: https://elpais.com/cultura/2013/01/31/actualidad/1359656756_424987.html; https://nmas1.org/news/2019/03/05/naufragios-colon; https://www.nobbot.com/personas/inventario-de-naufragios-espanoles/

[8] Realizada por el Centro de Arqueología Subacuática de Cádiz (CAS-IAPH).

República Dominicana (CASTILLO BELINCHÓN y MIÑANO DOMÍNGUEZ, 2015: 215). Además, no es necesario añadir que estas bases de datos y SIG deben alojarse en repositorios institucionales protegidos y abiertos a la comunidad científica internacional con objeto de establecer equipos interdisciplinares de investigación.

En base a estos conocimientos se han llevado a cabo algunas importantes campañas de excavación arqueológica en aguas territoriales españolas o en barcos de origen ibérico en aguas americanas. Aquí me refiero a las excavaciones con un proyecto histórico y una metodología arqueológica científica, y no todos aquellos lamentables ejemplos de expoliación por cazatesoros. Algunos casos de estudios científicos importantes lo ilustran la excavación del San Juan (Terranova, 1565), el estudio del “Triunfante” o el trabajo final sobre la fragata Mercedes dirigida por el Museo Nacional de Arqueología Subacuática.[9]

En la base de datos *ForSEAdiscovery* se recoge información sobre lo que hemos denominado “espectro” de los navíos en sus viajes a lo largo de las rutas y en sus distintas escalas en las operaciones comerciales. Cada espectro es una biografía de vida de un barco, desde que sale de los astilleros hasta que acaba su vida efectiva, incluyendo todas las correspondientes paradas y conexiones, al igual que agentes sociales intervienen en su periplo histórico. Estos espectros pueden visualizarse en el SIG sobre una cartografía base y relacionado con cada espectro podemos localizar información sobre los intercambios sociales y económicos en cada puerto o plaza; los eventos relacionados con la arribada o parada en puertos o lugares intermedios (carena, cooperación mercantil) o en el mar (naufragio, huracán). Algunos eventos están relacionados implícitamente con la posterior evolución de un barco una vez se ha terminado su espectro o, lo que es lo mismo, su vida activa. El naufragio o el hecho de que sea abandonado, o desarbolado en diques de algún puerto, puede llegar a condicionar su posterior evolución hacia un pecio, tal como se ha visto, por ejemplo, en algunos casos (NAYLING & SUSPÉRREGI, 2014: 279-291). La información recabada hace referencia a la historia particular de cada navío, pero también reúnen importantes datos entrecruzados sobre la identificación de los sitios arqueológicos, así como los intervalos cronológicos probables en los que se produjo el accidente marítimo previo a

[9] Un estado bibliográfico aquí sería demasiado extenso, cito el breve resumen que compilo en: (CRESPO SOLANA, 2019: 114-141). Cf. Especialmente: VV.AA. (s.f.) *El último viaje de la Fragata Mercedes*. *La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*, Catálogo de la exposición, Madrid, Ministerio de Defensa, Museo Naval, Museo Arqueológico Nacional.

la formación del yacimiento. El visor web incluye información sobre la construcción y la actividad en la que la embarcación se empleaba, el estado de las maderas, las especies utilizadas (que sin duda ofrecen importante información sobre su origen), las características y dimensiones del navío, así como cualquier dato relativo a la arquitectura del barco. En los casos recogidos en esta base de datos resultante se encuentran algunos problemas derivados del registro “in situ” del dato arqueológico y su relación con otros temas propios de la cultura material localizada alrededor del yacimiento al estar, muchas veces, fuera del contexto arqueológico de análisis. Ello dificulta a veces la comprensión sistémica del pecio en su contexto sumergido, precisamente por la “globalidad” latente de sus materiales en el contexto arqueológico (GIBBS, 2006: 7; GOULD, 2006).

Como reflejo de la globalización, un barco representaba un espectro de vida que aglutinaba una extensa narrativa por cada escala portuaria y región visitada en donde recogían y desembarcaban productos y personas. Los barcos eran artefactos e instrumentos del comercio y el intercambio y eran la principal vía para la migración, ese fenómeno tan intrínseco a la propia historia moderna. Además, estos navíos reflejaban el universo social de su propio contexto histórico por lo que el estudio de estos restos materiales ofrece información sobre la Historia económica y social. El barco como artefacto era espejo de la globalización y una ciudad flotante, un universo que demuestra la dimensión de las conexiones. Todo lo que transportaban (carga, tripulación, pasajeros, artillería), además de su propia estructura, conforma un conjunto coetáneo. Su estudio permite datar con gran exactitud la embarcación y los materiales asociados (madera y metales principalmente) pero además facilita información sobre diversas temáticas como el comercio marítimo de la época, la construcción naval, la vida a bordo y, quizás, las causas por las que a veces nunca llegó a su puerto de destino. Esto último también forma parte de la narrativa histórica del barco y que apunta a nuevas teorías sobre eventos reales ocurridos a lo largo de la Carrera de Indias (CASTRO, 2005). Cada caso de estudio es exponente de un modelo de cooperación social que aglutina condicionamientos humanos y procesos culturales (TREJO RIVERA, 2012: 61-91; JUNCO, 2012). El estudio de los cargamentos aporta información sobre el transporte de productos vitales para el intercambio económico y también artefactos para el análisis de la cultura, los comportamientos materiales de las sociedades marítimas o la tecnología: joyas, monedas, ánforas, armas, objetos

religiosos, quincallería de uso cotidiano, ropa e incluso productos comestibles como aceitunas, y productos mineros como el azogue destinado a las minas de plata americanas (LEON AMORES, 2003, 2009). La documentación histórica conservada en los archivos permite identificar también la identidad de la tripulación o el pasaje; el inventario de mercancías transportadas (con su origen y destino, propietario, marcas de propiedad, precios); referencias a la artillería (lugar de fundición, características, coste de las piezas); detalles técnicos de la embarcación (historia del barco, datos de construcción, reparaciones, planos), e incluso la tipología de las actividades económicas que se desarrollaron en torno a los diversos viajes y rutas que emprendió el navío durante su espectro de vida. Además, más allá de la propia investigación arqueológica, la documentación histórica es de utilidad para referenciar miles de naufragios históricos, un amplio elenco de yacimientos potenciales que deben ser tutelados desde la administración competente. Su estudio se convierte así en una necesidad para poder definir estrategias, no sólo de investigación, sino también de protección y difusión de los valores de estos bienes culturales. En el marco de la Carrera de Indias las evidencias existentes justifican el desarrollo de la arqueología marítima y subacuática dado el gran número de yacimientos con localización de pecios, que deben ser inventariados, conservados y protegidos de otros usos que se realicen, evitando también su expolio. El barco surge, así, como el documento histórico más fiable para el conocimiento de los condicionantes que imponen el transporte marítimo y fluvial, características que influyen en la producción y en el consumo y por lo tanto en la evolución histórica del puerto de partida de la embarcación y el destino (NIETO PRIETO y BETHENCOURT NÚÑEZ, 2014: 19-27).

La integración de datos permite desarrollar estudios estadísticos para el análisis, por ejemplo, de las principales causas de accidentes marítimos, principalmente debido a huracanes casi siempre en el Canal de las Bahamas, donde la flota se agrupaba después de salir de La Habana para regresar a la Península Ibérica (29% del total de datos). Las pérdidas por batallas navales son sustancialmente menores (10’3%), aunque también surgen causas desconocidas atribuidas a falta de pericia por parte de los pilotos o fallos en la organización de la navegación. Los visores cartográficos permiten apreciar la densidad de yacimientos arqueológicos como resultados de naufragios, así como su paralelismo con las dinámicas de las rutas. Desde el comienzo de las primeras flotas, las regiones de mayores pérdidas de navíos fueron el Golfo Caribe, sobre todo debido a

huracanes, desde Veracruz y Matanzas a las Bermudas y Florida, mientras en la Península Ibérica era la Bahía de Cádiz, constatándose un elevado porcentaje de barcos perdidos al intentar el remonte de la Barra de Sanlúcar o en episodios bélicos eventuales. La costa gallego-asturiana fue también una de las zonas donde se registraron una mayor cantidad de barcos hundidos.

Un aspecto menos estudiado en los trabajos de Historia marítima es el análisis del origen de la madera que fue empleada para la construcción naval. Empero de la existencia de trabajos sobre el comercio global de madera y cómo esto afecto a la política de gestión de recursos (BAUDOT MONROY, 2012; LÓPEZ ARANDIA, 2018; MARTÍNEZ GONZÁLEZ, 2015), el estudio arqueológico del barco aporta nueva información sobre su estructura y sobre los recursos utilizados, especialmente maderas. El foco en el mundo ibérico propicia el análisis de esta estrecha relación existente entre la conexión de espacios marítimos, la construcción de un estado no centralizado pero fuertemente imperialista, la demanda de madera para los barcos, auténtico capital social y máquina de guerra y comercio, los negocios internacionales de la madera surgidos al amparo de estas demandas de recursos forestales y la consiguiente destrucción de arboledas, especialmente de las especies *Quercus spp*., y *Pinus spp*., base de la construcción naval en este período histórico. Pero, además, se perfeccionó en relativamente poco tiempo todo lo concerniente a la organización naval y mercante de las naciones marítimas. En este contexto, en concreto la expansión Ibérica (España y Portugal) fue determinante en la evolución de las interacciones globales. Este modelo de interacción espacial y dinámica evolucionó hacia estructuras locales autosostenibles (CRESPO SOLANA, 2014). Así, el origen de la madera solo se puede hacer integrando el campo de la Dendroarqueología por lo que se hace necesario la valoración de técnicas de recogida de muestras de madera para su posterior almacenamiento y análisis (STEFFY, 2012; DOMÍNGUEZ-DELMÁS, 2013: 1080-1094). Las estructuras en conexión sobrevivientes de estos cascos presentan evidencias directas de los bosques de los que fueron extraídas las piezas, y dan información sobre la gestión forestal que desde el origen experimentaron con fines utilitaristas. El estudio de la madera con técnicas de Dendrocronología da la posibilidad de fechar el último anillo formado para determinar, por ejemplo, el año exacto en el cual un árbol fue abatido, transportado, trabajado y usado en la construcción de edificios u objetos (DOMÍNGUEZ-DELMÁS, NAYLING, WAZNY, LOUREIRO, LAVIER, 2013: 118-136). Al igual que los

artefactos metalúrgicos las muestras de madera ofrecen datos empíricos complementarios con la documentación histórica. Pero la aplicación de la Dendroarqueología debe llevarse a cabo de una forma sistemática desde el muestreo durante el buceo y de acuerdo a una metodología orientada a que las pruebas puedan aportar datos en el laboratorio (NAYLING, 2008; RICH, NAYLING, MOMBER, CRESPO SOLANA, 2018). El análisis del sistema constructivo de un barco puede también demostrar si efectivamente, los maestros constructores se rigieron por las ordenanzas, normativas y disposiciones estipuladas por la corona española y los tratadistas. La visión histórico-arqueológica es complementaria así con los trabajos llevados a cabo por ingenieros navales, aunque el problema es que no siempre concuerdan estas visiones con lo que realmente encontramos bajo el agua. No existen dos barcos exactamente iguales (CASTRO, 2008) y a veces convergen diversas tradiciones, que vinculan técnicas de la construcción mediterránea, vasco-cántabra, norte-europea y portuguesa. No obstante, el cruce de análisis de documentación histórica y evidencias arqueológicas están ofreciendo, por el momento, aún más enigmas que respuestas (CAZENAVE, 2011; RUIZ GARCÍA, 2017; VALDEZ-BUBNOV, 2011).

*

Este monográfico recoge diez importantes estudios independientes, pero fuertemente interrelacionados por un hilo conductor temático y narrativo que rememora una perspectiva interdisciplinar. Las diferentes aportaciones subrayan temas relacionados con la investigación arqueológica subacuática y la defensa del patrimonio histórico sumergido, siempre respondiendo al análisis de unos contextos históricos determinados y al desarrollo de una metodología exhaustiva. Los trabajos constituyen ejemplos importantes acerca de la importancia del paralelismo entre paisaje cultural marítimo y formación de sitios arqueológicos. La historia del mar siempre se ha escrito desde tierra por lo que hay que subrayar la importancia del análisis de enclaves portuarios que, como Sanlúcar de Barrameda y toda la bahía de Cádiz o el Golfo de México, con su riqueza paisajística y patrimonial, constituyeron espacios integrados en nodos marítimos funcionales. Este tipo de estudios debe analizar también las características geológicas que han contribuido a la formación del paisaje, la distribución de los yacimientos y la descripción de políticas adecuadas de registro e investigación.

En el caso de la Bahía de Cádiz hay que indicar que la navegación desde Sevilla a Sanlúcar por el río Guadalquivir era complicada para los marinos de la Carrera de Indias, como confirmaba incluso el propio Escalante de Mendoza, algo que determino, durante tres siglos, la demanda de la perfección de la construcción del barco ibérico y sus complejos modelos (Marques Carmona y Alonso Villalobos). Es también por ello por lo que se desarrolló de forma paralela un entramado jurídico, tecnológico e institucional que vinculo a Cádiz y a Sevilla en la pugna por ser la sede de la ubicación de los poderosos tribunales de comercio (la Casa de la Contratación y el Consulado) y, recién entrado el siglo XVIII, la creación de la Intendencia de Marina en 1717. El conocimiento de la configuración espacial en torno a lo que fue históricamente el puerto de Bonanza y todo el complejo sistema de transporte y escalada de las flotas de la Carrera de Indias justifica una narrativa sobre el complejo modelo de defensa multifocal orientado al mantenimiento de escuadras y armadas en las zonas calientes del imperio de los Habsburgos (Mira Caballos). En contra de la idea de la inexistencia de una armada en la España de los Austrias, los estudios sobre flotas, así como la riqueza de datos empíricos relacionados, demuestra lo que sin duda es una contradicción historiográfica. Un estudio detallado del despliegue de las flotas del imperio español en el Atlántico muestra unas armadas tan fragmentadas como el imperio al que representaban, pero que realmente funcionaron con un “alto grado de improvisación”. Los estudios sobre las empresas comerciales y descubridoras vuelven a insistir también en el carácter privado e internacional de los negocios atlánticos protagonizados por genoveses, flamencos o alemanes. Siempre hacían uso de flotas combinadas compuestas con armadas de defensa y navíos mercantes. Era muy complicada la defensa de algunos territorios de este casi inabarcable imperio, pero se intentó paliar de forma más o menos eficaz, como se describe en el caso de Puerto Rico y otras zonas antillanas y del Cono Sur americano.

El Golfo de México y el Caribe constituye un área geográfica latente de naufragios, con un elevado índice de accidentes de la mar y “arribadas forzosas”, solo comparable a la propia Bahía de Cádiz y la costa de Galicia. En este contexto se están aplicando exhaustivos y profesionales métodos arqueológicos que son descritos por Moya Sordo, quien destaca el registro de un pecio incidiendo en dos métodos, uno intrusivo (planta o 2D) y otro método de intervención denominado extensivo intra-sitio (planta y perfil o 3D). Este ensayo es una interesante narración de la arqueología

subacuática en los países que desembocan en el Golfo de México incluyéndose al mismo México, Honduras, Belice, Panamá, y otros puntos, también en la vertiente pacífica de Costa Rica (Isla de Cocos), en Colombia. Este último país no es realmente un caso aislado en el sistema de excavación público y privado que afecta al resto de América. También se hace referencia a ejemplos en las Antillas, como Curazao, República Dominicana y Cuba. Los estudios históricos-arqueológicos recogidos en esta colección de ensayos muestran casos ejemplares como el del Galeón “San José” (la almiranta) y el galeón “Nuestra Señora de Loreto”, hundidos en junio de 1631 en Panamá. El estudio de caso implica una narrativa del naufragio, tema en el que su autor (León Amores) es un experto tal como demostró también en su reciente trabajo sobre el navío “Nuestra Señora de Guadalupe” hundido en la Bahía de Samaná en 1724 y que ha sido objeto de su tesis doctoral. La descripción del naufragio como evento histórico contribuye también a la integración de una visión espacial y cartográfica gracias al estudio de los derroteros, como en este caso, de las costas del Pacífico de Panamá escritas por el piloto mayor Diego Ruiz de Campos.

En Colombia, un caso de estudio fundamental es el proyecto descriptivo y de análisis fuertemente interdisciplinar sobre la construcción del paisaje cultural marítimo de la Bahía de Cartagena de Indias en un evento singular como fue el ataque inglés de 1741 (Martín Rincón, Espinosa, Hanselmann y Pérez). Pero, además, los autores reúnen y debaten sobre la importancia de una arqueología siempre en connivencia con los postulados de la Convención de la UNESCO del año 2001 y la defensa del patrimonio. Un trabajo ejemplar y brillante lo constituye la descripción del programa de formación académica en Arqueología Náutica y Subacuática de la Universidad de Cádiz (Cerezo-Andreo) que surge como un modelo a seguir de forma continuada y en el que participan prestigiosos científicos. El dossier subraya la importancia de la formación en investigación histórico-arqueológica además de en el buceo profesional, sometido a diversas legislaciones y normativas. Aun así, estos estudios no se desmarcan de ofrecer una perspectiva histórica y comparada de esta disciplina que ha ido creciendo en España desde la década de 1960 y que ha conocido un interesante avance en países americanos, como México y Argentina. A la vista de los trabajos realizados por la UCA (pecio Arapal, El Timoncillo, La Ballenera) las excavaciones en contextos subacuáticos son pruebas del extraordinario trabajo en equipo que está ofreciendo grandes resultados y que a veces se llevan a cabo casi de manera milagrosa ante la pasividad de las

instituciones y la escasa financiación. Se describe, además, el interés de los estudios arqueológicos en diferentes escenarios acuáticos (fluviales, esturiales, lacustres) o intermareales, y se hace hincapié en la descripción de modelos metodológicos entre la arqueología histórica y la arqueología marítima, confusa en sus límites y en los temas que comparten ambas, pero que están ofreciendo ya importantes resultados en la investigación como se demuestra en el ensayo escrito por Dolores Elkin, una luchadora ejemplar por la protección de la cultura sumergida en América. Su trabajo describe casos de estudios dentro de un debate metodológico acertado que ha conducido a los trabajos de intervención en barcos de la Edad moderna, como el “*jaacht*” holandés Hoorn (1615-1618), el H.M.S. Swift (1770), introduciendo algún ejemplo de pecios de época contemporánea.

La idea de la cápsula del tiempo que parecen significar estos barcos hundidos y que son ahora yacimientos arqueológicos en aguas territoriales de diversos países contribuyen la excepcional idea de “un solo paisaje arqueológico marítimo” (en palabras de Moya Sordo) que demanda la búsqueda de sinergias entre proyectos de gran envergadura e ideas colaborativas interdisciplinares. El trasfondo de la investigación histórica, especialmente orientada también al estudio de los recursos naturales como la madera, la brea, el cáñamo o los metales es inherente a esta investigación orientada a calibrar el impacto de la presencia del barco como frontera y productor de espacio móvil que generaba y, a la vez, requería recursos de diversas partes del mundo. El estudio de la provisión de cáñamo realizado por Díaz Ordoñez representa un ejemplo de ello. Y, como bien dice el autor, las batallas y guerras fueron una parte nimia de un contexto mucho más amplio que relaciona a los actores sociales con la necesidad del acceso a los recursos, algo relacionado intrínsecamente con el origen del denominado “*Contractor State*” y la necesidad de acceso a los recursos para la guerra y su movilización. Por último, esta compilación se cierra con el trabajo de arqueología histórica que sirve de base para exponer interesantes hipótesis para la localización del pecio San Telmo, un navío de línea de 74 cañones, construido en los astilleros de Esteiro (Ferrol) y que desapareció en algún lugar entre el Cabo de Hornos y la Antártida en 1819. Sobre esta interesante narrativa histórica se han desarrollado importantes trabajos previos, pero aquí se aportan nuevas hipótesis basadas en un análisis pormenorizado de las fuentes históricas (Cazenave de la Roche).

*

La Historia marítima y la construcción de un paisaje sumergido son sinónimos, y a pesar de los problemas de la Arqueología subacuática en España y en América, las investigaciones y, especialmente el afán de documentar la historia cultural del mar, está conociendo importantes avances que requieren cooperación y consiliencia. Aparte de los problemas derivados de la débil línea que separan los proyectos privados de las empresas cazatesoros, somos conscientes también de la relativa falta de informes de las excavaciones y cierta escasez de publicación de artículos de impacto científico y libros como resultado de las excavaciones arqueológicas submarinas. Subrayo que esto (más que la divulgación en sí misma) es fundamental para lograr elaborar proyectos de investigación competitivos. Se trata de un trabajo en equipo, interdisciplinar y de común interés a los científicos de los países que participaron en esta historia común y compartida que contribuye a afianzar nuestra identidad. Se trata también de conciliar problemas para poder caminar en una misma dirección. Quizás unir fuerzas sea la clave, pero no a niveles de Estado, gobierno o instituciones, sino a nivel científico entre especialistas destacados de todos estos países. Los yacimientos arqueológicos sumergidos, antes barcos como ciudades flotantes y espejos de la globalización, forman un nexo común a esta historia y han sido, son y serán, patrimonio cultural, mientras queden expertos que reivindiquen su existencia, conservación y estudio en el marco de una cooperación científica adecuada.

Bibliografía

ALFONSO MOLA, M., (2018). “El Anuario de Estudios Americanos y el despertar de la Historia Marítima en España”. *Anuario de Estudios Americanos*, 2 (75), pp. 543-576.

ALONSO VILLALOBOS, C.; MÁRQUEZ CARMONA, L.; VALIENTE ROMERO, A. y BENÍTEZ LOPEZ, D., (2012). “El conocimiento del patrimonio arqueológico subacuático desde la perspectiva de las fuentes documentales”. *Revista PH. Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 73, pp. 112-125.

APPADURAI, A., (1997). *Globalization and the research imagination*, Illinois: Chicago University.

BARTOLOMÉ BENITO, F., (2013). *La plata ensangrentada. El virrey Sarmiento de Valladares y los galeones de Rande*, Madrid: Almena Ediciones.

BAUDOT MONROY, M., (2012). “Barcos para el rey. Julián de Arriaga, la madera y la construcción naval”. En M. R. GARCÍA HURTADO (Ed.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos* (pp. 297-328), Madrid: Sílex.

CASADO SOTO, J. L., (2000). “El patrimonio marítimo y la Carta Arqueológica subacuática de Cantabria (CARSUCAN)”. *Cuadernos de arqueología marítima*, 6, pp. 197-208.

CASTILLO BELINCHÓN, R. y MIÑANO DOMÍNGUEZ, A., (2015). “Sistematización de la Carta arqueológica subacuática en el Museo Nacional de Arqueología Subacuática”. En X. NIETO PRIETO y M. BÉTHENCOURT (Coords.), *Introducción a la Arqueología subacuática española* (pp. 209-235). 2 vols. Cádiz: UCA.

CASTRO, F., (2005). *The Pepper Wreck*, Texas: A&M University Press.

CASTRO, F., (2008). "The Concept of Iberian Ship". *Historical Archaeology*, 42 (2), pp. 43-87.

CAZENAVE, A., (2011). “The Renaissance shipwrecks of the Saint-Florent Bay (Mortella II and III), two sites of a high archaeological potential in Corsica (France)”. *International Journal of Nautical Archaeology*, 40 (1), pp. 69-86.

CRESPO SOLANA, A., (2018a). “La organización de las flotas hispano-caribeñas y su logística (1717-1746): una aproximación desde la arqueología náutica.” En: J. VON GRAFENSTEIN, R. REICHERT y J. C. RODRÍGUEZ TREVIÑO (Coords.). *Entre lo legal, lo ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el Gran Caribe, siglos XVII al XIX* (pp. 317-351). México D. F.: Instituto Mora.

CRESPO SOLANA, A., (2018b). “El comercio colonial español de la Carrera de Indias: historiografía y método en el análisis de una estrategia de redes”. *Anuario de Estudios Americanos*, 2 (75), pp. 577-606.

CRESPO SOLANA, A. y CASTRO, F., (2015). *The ForSEAdiscovery Database. The Origin*. Consulta online en: https://www.academia.edu/20167289/The_ForSEAdiscovery_Database._The_origin, Octubre 2015.

CRESPO SOLANA, A. (Ed.), (2014). *Spatio-Temporal Narratives. Historical GIS and the study of Global Trading Networks (1500-1800)*, London: Cambridge Scholars Publishing.

CRESPO SOLANA, A. y ALONSO GARCÍA, D. (Coords.), (2012). “Self-organizing Networks and GIS tools. Cases of Use for the Study of Trading Cooperation (1400-1800)”. *Journal of Knowledge Management, Economics and Information Technology, Scientific Paper*, 3 (2). Special Issue.

CRESPO SOLANA, A., (2013). “La Historia geográficamente integrada y los Sistemas de Información Geográfica (SIG): concepto y retos metodológicos”. *Tiempos Modernos*, 26 (7), pp. 1-33.

CRESPO SOLANA, A., (1996). *La Casa de la Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*, Cádiz: Universidad de Cádiz.

DÍAS-MUÑOZ, G., (2009). "Las fronteras siempre presentes y móviles: ¿hacia una epistemología de las globalizaciones o una globalización de las epistemologías?. *Seminario Interdisciplinario del Doctorado en Estudios Científico Sociales*. Guadalajara, Jalisco: ITESO.

DOMÍNGUEZ-DELMÁS, M., (2013). “Avances de la dendrocronología al servicio de la arqueología subacuática española: ¿qué información podemos extraer de la madera de los pecios?”. *I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española*, Cartagena, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, ARQUA, Museo Nacional de Arqueología, pp. 1080-1094.

DOMÍNGUEZ-DELMÁS, M.; NAYLING, N.; WAZNY, T.; LOUREIRO, V. y LAVIER, C., (2013). “Dendrochronological Dating and Provenancing of Timbers fromthe Arade 1 Shipwreck, Portugal”. *The International Journal of Nautical Archaeology*, 42, 1, pp. 118-136.

FLYNN, D. O., (1984). “El Desarrollo del primer capitalism a pesar de los metals preciosos del nuevo mundo: una interpretación anti-wallerstein de la España imperial”. *Revista de Historia Económica*, 2 (2), pp. 29-57.

FOUCAULT, M., (1984). “Des espaces autres”. *Architecture, Movement, Continuites*, 5, pp. 46-49.

GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, E., (2016). *Navíos de la Real Armada, 1700-1860*, Madrid: Fondo editorial de Ingeniería naval/Colegio oficial de ingenieros navales y oceánicos de España.

GIBBS, M., (2006). “Cultural Site formation Processes in Maritime Archaeology: disaster Response, Salvage and Muckelroy 30 Years on”. *The International Journal of Nautical Archaeology*, 1 (35), pp. 4-19.

GOULD, W., (2011). A*rchaeology and the Social History of Ships*, Cambridge: Cambridge University Press.

HALDON, J.; MORDECHAI, L.; NEWFIELD, T.; CHASE, A.F.; IZDEBSKI, A.; GURZOWSKI, P.; LABUHN, I. y ROBERTS, N., (2018). “History meets palaeoscience: Consilience and collaboration in studying past societal responses to environmental change”. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, 115 (13): 3210-3218.

HAUSSER, Ch. y PIETSCHMANN, H., (2014). “Empire. The concept and its problems in the historiography on the Iberian empires in the Early Modern Age”. *Culture & History Digital Journal*, 3 (1), pp. 1-10. (doi: http://dx.doi.org/10.3989/chdj.2014.002).

IZAGUIRRE LACOSTE, M.; APESTEGUI CARDENAL, C., y LEÓN AMORES, C., (2000). “La flota de azogue de 1724”, *Mundo Científico*, 17, pp. 40-41.

JUNCO, R., (2012). “La ruta de Veracruz a La Habana en la época colonial.” En: V. MOYA SORDO (Coord.), *Arqueología marítima en México. Estudios interdisciplinarios en torno al patrimonio cultural sumergido* (pp. 93-114). México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.

LEÓN AMORES, C., (2003). “Metodología de la Arqueología subacuática”. *Monte buciero*, 9, pp. 109-125.

LEÓN AMORES, C., (2009). *Buceando en el pasado. Los grandes naufragios de la Historia*, Madrid: Espasa.

LÓPEZ ARANDIA, M. A., (2018). “Aprovisionando de madera el arsenal de Cartagena: el proyecto de Manuel Bernia y las flotaciones por el río Segura (1784-1793)”. *Tiempos Modernos*, 9 (36), pp. 1-42.

MACK, J., (2011). *The Sea. A cultural History*, Londres: Reaktion book.

MAARLEVELD, T. J.; GUÉRIN, U. y EGGER, B. (Eds.), (2013). *Manual para actividades dirigidas al Patrimonio Cultural Subacuático*, París: UNESCO.

MARTÍN CABELLO, A., (2013). "Sobre los orígenes de los procesos de Globalización". *Methaodos. Revista de ciencias sociales*, 1 (1), pp. 7-20. DOI: http://dx.doi.org/10.17502/m.rcs.v1i1.22).

MARTÍNEZ GONZÁLEZ, A. J., (2015). Las *superintendencias de Montes y plantíos (1574-1748). Derecho y política forestal para las armadas en la Edad Moderna*, Valencia: Tirant lo Blanch.

MÉNDEZ RODRÍGUEZ, L., (2013). *La aventura de Jerónimo Köler, Sevilla, 1533*, Sevilla: Fundación Focus-Abengoa / Madrid: Marcial Pons Historia.

MIRA CABALLOS, E., (2019). *Las Armadas del Imperio. Poder y hegemonías en tiempo de los Austrias*, Madrid: La Esfera de los libros.

NAYLING, N. y SUSPÉRREGUI, J., (2014). "Iberian Dendrochronology and the Newport Medieval Ship". *The International Journal of Nautical Archaeology*, 43 (2), pp. 279-291.

NIETO PRIETO, X. y BETHENCOURT NÚÑEZ, M. (Coords.), (2014). *Introducción a la Arqueología subacuática española*, Cádiz: UCA.

PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P. E., (2015). *Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII. El hombre frente al mar*, Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla.

PERONA, J. M., (2016). *Mirada a las naos vascas de siglo XVI. Arquitectura naval, diseño y trazas*, Madrid: Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa.

ROBERTS, L., (2012). *Mapping Cultures. Place, practices, performances*, Londres: Palgrave Mc Millan.

RODRÍGUEZ MARISCAL, N. y MARTÍ SOLANO, J., (2001). "Actuación arqueológica subacuática en los bajos al noroeste de la ciudad de Cádiz". *Arqueología Subacuática, PH Boletín*, 36, pp. 75-81.

RUBIO SERRANO, J. L., (1991). *Arquitectura de las naos y galeones de las Flotas de Indias*, Málaga: Ediciones Seyer.

RUIZ GARCÍA, V., (2017). *Los arsenals del rey. La revolución industrial que pudo haber sido, 1750-1820*, Valladolid: Glyphos Publicaciones.

SAN CLAUDIO SANTA CRUZ, M., (2000). "Un primer paso para una hipotética carta arqueológica subacuática de la Comunidad Autónoma de Galicia". *Cuadernos de arqueología marítima*, 6, pp. 15-170.

SANZ CAMAÑEZ, P., (2017). "Balance Historiográfico. Armadas y flotas en la España de los Austrias. Una relectura crítica". *Vínculos de Historia*, 6, pp. 405-417.

STEFFY, J. R., (2012). *Wooden Shipbuilding and the interpretation of shipwrecks*, Texas: A&M / Rachal Foundation Nautical Archaeology.

TREJO RIVERA, F., (2012). "El horizonte del investigador: reflexiones metodológicas para la comprensión de accidentes marítimos". En V. MOYA SORDO (Coord.), *Arqueología marítima en México. Estudios interdisciplinarios en torno al patrimonio cultural sumergido* (pp. 61-91). México D. F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia.

VALDEZ BUBNOV, I., (2011). *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, Madrid: Iberoamericana.

VARELA GOMES, R. y TRAPAGA MONCHET, K. (Coords.), (2017). *Árvores, barcos e homens na Península Ibérica (séculos XVI-XVIII)*, Lisboa: IAP/Instituto de História Contemporânea.

VARELA GOMES, R. y VARELA GOMES, M. (Coords.), (2015). *The management of Iberian forest resources in the Early Modern shipbuilding: History and Archaeology*, Lisboa: IAP.

VILA VILAR, E., (2012). *Hispanismo e Hispanización: El Atlántico como nuevo “Mare Nostrum”*, Madrid: Real Academia de la Historia.

VV.AA., (s.f.). *El último viaje de la Fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado, Catálogo de la exposición*, Madrid: Ministerio de Defensa / Museo Naval / Museo Arqueológico Nacional.

WILSON-LEE, E., (2018). *The Catalogue of Shipwrecked books. Young Columbus and the guest for a Universal Library*, London: William Collins Publisher.

YUN CASALILLA, B., (2019). *Historia Global, historia transnacional e historia de los imperios. El Atlántico, América y Europa (siglos XVI-XVIII)*, Zaragoza: Institución Fernando el católico / Diputación de Zaragoza.

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11 (Dossier)
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X

EL PAISAJE CULTURAL MARÍTIMO DE LA DESEMBOCADURA DEL GUADALQUIVIR EN LA EDAD MODERNA: SANLÚCAR DE BARRAMEDA, PLATAFORMA PARA AMÉRICA

Lourdes Márquez Carmona
Centro de Arqueología Subacuática,
Instituto Andaluz del Patrimonio
Histórico, España

Carlos Alonso Villalobos
Centro de Arqueología Subacuática,
Instituto Andaluz del Patrimonio
Histórico, España

Recibido: 08/12/2019
Aceptado: 31/12/2019

RESUMEN

El puerto fluvial de Sevilla, situado en el suroeste de España, se convirtió desde fines del siglo XV, con la apertura de la ruta comercial marítima atlántica hacia América, en la cabecera del comercio de ultramar. Una actividad mercantil que afectaba a todo el hinterland del río Guadalquivir, desde la propia capital sevillana, hasta la población de Sanlúcar de Barrameda en la desembocadura. En este trabajo analizaremos la importancia y variedad del Patrimonio Cultural Marítimo que, entre los siglos XV y XIX, se fue conformando en ambas orillas de la desembocadura asociados a la navegación y el comercio americano. Una intensa actividad comercial en la que Sanlúcar de Barrameda se configura como puerto de abastecimiento para las Flotas españolas de salida y para las naves que realizaban el tornaviaje, antes de remontar el río con destino a Sevilla.

PALABRAS CLAVE: Arqueología subacuática; patrimonio cultural marítimo; Sanlúcar de Barrameda (Cádiz); España; río Guadalquivir; naufragios; Carrera de Indias; Edad Moderna.

THE MARITIME CULTURAL LANDSCAPE OF THE GUADALQUIVIR RIVER ESTUARY IN EARLY MODERN AGE: SANLÚCAR DE BARRAMEDA, A PLATFORM TO AMERICA

ABSTRACT

The fluvial port of Seville, located in the southwest of Spain, became, from the fifteenth century, with the opening of the Atlantic maritime trade route to America, into the head of overseas trade. Mercantile activity that affected the entire interior of the Guadalquivir River, from the Sevillian capital itself to the town of Sanlúcar de Barrameda, located at its mouth. In this work we will analyze the importance and variety of the Maritime Cultural Heritage that, between the XV and XIX centuries, has been formed on both banks of the mouth associated with American shipping and commerce. An intense commercial activity in which Sanlúcar de Barrameda is configured as a supply port for the Spanish fleets of departure and for the ships that made the turning, before going up the river to Seville.

KEYWORDS: Underwater archeology; maritime cultural heritage; Sanlúcar de Barrameda (Cádiz); Spain; Guadalquivir river; shipwrecks; Indies Routes; Modern Age.

LOURDES MÁRQUEZ CARMONA es Técnica documentalista del Centro de Arqueología Subacuática del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Licenciada en Geografía e Historia, especialidad de Antigüedad, Prehistoria y Arqueología por la Universidad de Granada. Cuenta con una amplia formación como documentalista, así como un máster en Arqueología Náutica y Mediterránea por la Universidad de Barcelona. Su actividad profesional se ha desarrollado en el ámbito de la documentación y trabajos arqueológicos relacionados con el patrimonio arqueológico subacuático y cultural marítimo de Andalucía. Ha participado como investigadora activa en diversos proyectos de investigación sobre la identificación de las fuentes de información de este tipo de patrimonio, entre ellos en curso el Proyecto Carabela. Asimismo ha impartido diversos cursos y conferencias, y publicado diversos trabajos sobre la temática (https://repositorio.iaph.es/simple-search?query=Lourdes+M%C3%A1rquez+Carmona).
Correo electrónico: lourdesmarquezcarmona@juntadeandalucia.es
iD ORCID: https://orcid.org/0000-0003-2428-6616

CARLOS ALONSO VILLALOBOS es jefe del Área de documentación, formación y difusión del Centro de Arqueología Subacuática del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Licenciado en Historia. Ha dirigido y participado en diferentes proyectos de investigación de carácter nacional e internacional, siendo autor de distintas publicaciones en revistas y monografías (véase https://www.researchgate.net/profile/Carlos_Alonso_Villalobos2 y https://iaph.academia.edu/CarlosAlonso) en las siguientes líneas investigación: documentación y gestión del patrimonio arqueológico subacuático, geoarqueología litoral y difusión y divulgación del patrimonio histórico. Recientemente desarrolla el proyecto Carabela (http://carabela.prhlt.upv.es/), una línea de trabajo encaminada a valorar la eficacia del uso de las nuevas técnicas de inteligencia artificial para favorecer la localización, investigación y gestión de fondos manuscritos digitales en archivos históricos.
Correo electrónico: carlos.alonso.v@juntadeandalucia.es

iD ORCID: https://orcid.org/0000-0002-4130-3708

Cita sugerida:
MÁRQUEZ CARMONA, L. y ALONSO VILLALOBOS, C., (2019). “El paisaje cultural marítimo de la desembocadura del Guadalquivir en la Edad Moderna: Sanlúcar de Barrameda, plataforma para América”. *Magallánica. Revista de Historia moderna*, 11 (6), pp. 27-61.

APROXIMACIÓN AL PAISAJE CULTURAL MARÍTIMO Y LA NAVEGACIÓN DE LA DESEMBOCADURA DEL GUADALQUIVIR EN ÉPOCA MODERNA: SANLÚCAR DE BARRAMEDA, PUERTO DE INDIAS

Introducción

El actual paisaje de la desembocadura del Guadalquivir tiene su origen en la paulatina colmatación sedimentaria de lo que, durante las épocas fenicio y romana fue la ensenada que en la antigüedad se conoció como *Lacus Ligustinus.* Un paisaje en el que el río Guadalquivir funcionó como eje vertebrador navegable, favoreciendo el intercambio comercial entre los pueblos del Mediterráneo y las poblaciones del interior, especialmente durante el Imperio romano. La población de Sanlúcar de Barrameda, situada en la desembocadura del río, tendrá ya un rol muy activo en este comercio desde época medieval, lo que vino a justificar la temprana presencia de colonias de extranjeros en la ciudad (principalmente bretones o genoveses), llegando a tener estos últimos representación en la capital sevillana desde el siglo XIII a través de un Consulado (GONZÁLEZ, 2010). Esta población llegó incluso a ser declarada como provincia marítima desde 1804 a 1808.

La llegada de los españoles a América orientará esa ruta comercial marítima hacia el Atlántico, desarrollándose todo un sistema de monopolio comercial centrado durante los 200 primeros años en Sevilla, fenómenos que se ha venido a denominar como “la Carrera de Indias”. La pequeña villa de Sanlúcar será en este proceso el antepuerto de Sevilla donde se organizará la entrada y salida de las flotas de galeones, así como toda la actividad de carga y descarga. Una actividad fuertemente condicionada por variables naturales (mareas, corrientes, temporales de lluvia y viento, etc.) o humanas (ataques de armadas enemigas, aumento del calado de los barcos, transformación del medio, etc.). En este contexto fue protagonista de diversas expediciones marítimas financiadas por la Corona de Castilla. De su puerto partió en 1498 Cristóbal Colón en su tercer viaje hacia el continente americano, y

a él regresó de su cuarto y último viaje hacia las Indias. Igualmente, de sus aguas partieron las naves protagonistas del primer viaje de circunnavegación a la Tierra, iniciado por Magallanes y concluido por Elcano. Cinco naves que con cerca de 240 hombres (españoles en su mayor parte, junto a portugueses, franceses, ingleses, belgas, alemanes, griegos, etc.) zarparon el 21 de septiembre de 1519 en busca de una nueva ruta para el comercio de las especias circunnavegando por el sur el continente americano. Murillo Velarde nos lo relata así este hecho en su obra Geografía Histórica:

> “En la Iglesia de Triana entregó el Assistente de Sevilla, Sancho Martinez de Leyva, el Estandarte Real a Magallanes, que salió de Sevilla à 10 de Agosto con cinco Navíos: Primero, la Trinidad, en que iba Magallanes; segundo, San Antonio, en que iba de Capitán, el Fatòr Juan de Cartagena; tercero, la Concepcion, en que iba de Capitán Gaspar de Quesada y de Maestre Juan Sebastian del Cano, natural de Guetaria; quarto, Santiago; quinto, la Nao Victoria, en que iba de Capitán Luis de Mendoza: el piloto Mayor era Juan Rodriguez de Serrano; y solo volvió Juan Sebastian del Cano con la Nao Victoria à 7 de Septiembre de 1522, siendo la primera que rodeò el Mundo, habiendo andado catorce mil quatrocientas y sesenta leguas” (MURILLO, 1752, p. 238 y 239).

Sanlúcar fue por tanto puerto de salida para muchos “pasajeros de indias” españoles, entre ellos andaluces, que decidieron quedarse en América latina y establecer allí su futuro económico y lazos familiares, conservando muchos de sus descendientes la memoria de su origen español y europeo.

Desde el siglo XIII este espacio estratégico estuvo controlado por una de las casas nobiliarias españolas de mayor raigambre y poder: la Casa Ducal de Medina Sidonia, a cuyo primer duque, Alonso Pérez de Guzmán, le cedió el rey Fernando IV el territorio reconquistado para mantener el control de las fronteras cristianas con los musulmanes.

Objetivos y metodología

El objeto de este trabajo es dar a conocer la riqueza y variedad del Paisaje Cultural Marítimo (WESTERDAHL, 1992) de la desembocadura del Guadalquivir en el entorno de Sanlúcar de Barrameda, un espacio en el que, tras el descubrimiento de América, se gestó el proceso de la Carrera de Indias y en el que convergen dos tipos poblaciones, de un lado la

población local de pescadores, y de otro la colonia de comerciantes nacionales y extranjeros, agentes activos del comercio marítimo de ultramar. Un espacio marítimo-fluvial que, con Sevilla a la cabeza, vio salir y arribar durante más de dos siglos (1492-1717) las embarcaciones y Flotas que iban o volvían de los puertos americanos. Muchas de ellas por diversos motivos no llegaron a su destino naufragando a la ida o la vuelta, generando en la actualidad un importante y único patrimonio arqueológico subacuático transnacional testimonio de un momento en el que ambas orillas del Atlántico fueron parte de una misma identidad política como nación.

Para alcanzar nuestro objetivo analizaremos, a través de las fuentes arqueológicas y la documentación histórica textual y cartográfica, aspectos como: configuración del paisaje; navegación (canales, bajos y enfilaciones); naufragios; sistema portuario (infraestructuras portuarias, vigilancia y señalización marítima, aguadas y aduana); fortificaciones y la construcción naval de la zona. Un espacio patrimonial en el que también estaban presentes las personas como parte de las redes mercantiles globalizadas que tenían sus “correspondientes” o “factores” instalados como representantes en puertos estratégicos de los diferentes continentes.

El centro neurálgico de este territorio lo conforma Sanlúcar de Barrameda, último puerto que tocaban las naves que salían desde Sevilla rumbo a América, y primero al que llegaban antes de remontar el río. Una población que supo aprovechar los recursos que le ofrecía el mar tanto pesqueros como de comercio marítimo. Adquiriendo por tanto un importante rol como eje vertebrador del comercio atlántico durante un largo período.

La configuración del paisaje

La desembocadura del Guadalquivir es un espacio altamente dinámico cuya configuración actual es fruto de la interacción de la naturaleza y los seres humanos durante miles de años. Tras la última glaciación se generó un proceso de subida de nivel del mar (transgresión flandriense) que alcanzó su máximo hace unos 6500 años. (ZAZO *et al*., 1994) Desde ese momento, siguiendo la cartografía de restitución de la paleolínea de costa elaborada por el equipo de Oswaldo Arteaga (ARTEAGA *et al*. 2016), los sedimentos

aportados por los ríos del sector norte del Golfo de Cádiz (Guadiana, Piedras, Tinto-Odiel y Guadalquivir) comenzaron a redistribuirse por el litoral con ayuda de la dinámica litoral (de dirección NW-SE en esta zona) formando frente a las desembocaduras de los ríos islas barreras[1] y, en otros casos, flechas litorales.[2]

Este proceso natural fue dibujando diferentes sistemas dunares (Punta Areia, en Portugal; El Rompido, Punta Umbría, Punta Arenilla y, sobre todo, Doñana, en el litoral onubense), a cuyo resguardo, favorecido por las mareas, se generaron amplios espacios de marismas (RODRÍGUEZ-RAMÍREZ, CÁCERES Y RODRÍGUEZ, 2000).

Atraídos por las riquezas mineras, agrícolas y ganaderas de la cuenca fluvial del Guadalquivir, por su desembocadura navegaron embarcaciones de todas las culturas dejando además su huella en las riberas del estuario. Como testimonio más antiguo conocemos el caso del santuario fenicio-púnico de La Algaida, puesto en relación con el de *Phosphoros* citado, por el geógrafo Estrabon (Geografía, 3.I.9), y con el lucero del atardecer *Lucis Dubiae fanum*, luz crepuscular emitida por el planeta Venus que servía de gran ayuda para los navegantes (BLANCO Y CORZO, 1982; CORZO, 1984 y LÓPEZ Y RUIZ, 2010). Un santuario que protegía a los navegantes y que, posiblemente, estaría en relación con otros lugares sagrados del estuario (Coria del Río) actualmente en estudio a raíz de los últimos hallazgos. En esos momentos el estuario del Guadalquivir debía conformar un amplio estero navegable (el conocido como *Lago Ligustino* descrito por. ESTRABÓN: 3, 2, 3-4) que, a partir de Coria del Río (a unos 70 km de la desembocadura), adquiría naturaleza claramente fluvial. Si bien cada vez conocemos más detalles sobre su evolución, definir los diferentes paleopaisajes que pudieron darse en momentos concretos de los últimos 4000 años pasa obligatoriamente por el desarrollo de un amplio proyecto de análisis geoarqueológico aún pendiente de ejecutar.

La evolución de este sistema litoral de la desembocadura del Guadalquivir es sin

[1] Bancos de arena que, como consecuencia de las corrientes, se acumulan en zonas concretas de la desembocadura hasta emerger del mar y que, en determinados casos, pueden migrar en su crecimiento siguiendo en estas costas dirección W-E.

[2] Complejos arenosos que formando cordones crecen por efecto de la dinámica litoral apoyándose en la margen W de la desembocadura y se extienden hacia el E-SE cerrando gran parte de la misma, llegando a pasar parte de los sedimentos aportados a la margen contraria de la desembocadura formando contra flechas (es el caso de La Algaida, en Sanlúcar de Barrameda).

embargo mejor conocido (RODRÍGUEZ, CAMPOS y CÁCERES, 2015). Se extiende por las dos orillas del río: al norte (margen derecha del río, en el término de la provincia de Huelva) Doñana, y al sur (margen izquierda, en la provincia de Cádiz) La Algaida.

Su desarrollo se vio alterado en ocasiones por los efectos de temporales y tsunamis (véase, entre otros, RUÍZ *et al.*, 2013 y RODRÍGUEZ *et al.*, 2015) que afectaron, posiblemente, a enclaves y estructuras en diferentes momentos. Es el caso del abandono (finales del siglo II-III) del complejo de elaboración de salazones del Cerro del Trigo (CAMPOS, VIDAL Y GÓMEZ, 2014: 280-282), o de la destrucción por efecto del tsunami de 1755 de la batería del Espíritu Santo en Sanlúcar de Barrameda y los corrales de pesca contiguos (MARTÍNEZ, 2001: 564).

Por su parte, la dinámica litoral también ha dejado huella de sus efectos. Así, por ejemplo, algunas de las torres atalayas de vigilancia construidas entre los siglos XVI y XVII en primera línea de costa se encuentran, en la actualidad, en medio del mar (Torre del Oro y Torre de la Higuera) o a cientos de metros de la línea de costa tierra adentro, sin vista al mar (Torre de San Jacinto). O en la propia ciudad de Sanlúcar, donde la actual línea de costa es consecuencia de relleno de la antigua ensenada formada entre el fuerte del Espíritu Santo y Bonanza entre los siglos XV y XX. Un relleno de aproximadamente 800 metros hoy urbanizados bajo el cual deben conservarse restos del antiguo espacio portuario próximo a la ciudad que podría arrojar una valiosa información desde una perspectiva de análisis geoarqueológico.

El accidente natural más relevante de este entorno es, sin duda, la denominada “Barra de Sanlúcar”, durante siglos principal obstáculo para la navegación (MENANTEAU, 2018: 25-26) por su naturaleza rocosa (fija) y arenosa (cambiante). Ello obligó desde muy temprano a la Casa de Contratación a revisar continuamente las condiciones de navegabilidad. (Véase el capítulo de “Reconocimientos y trabajos en la barra de Sanlúcar” en TAPIAS, 2017: 167).

La navegación[3]

Las embarcaciones que inicialmente partían hacia América debían salir desde el puerto fluvial de Sevilla, a unos 76 km hasta su salida hacia el Océano Atlántico. En esa ciudad se asentaba el poder económico, los llamados Comerciantes de Indias. ¿El motivo? la seguridad que aportaba un puerto fluvial interior, libre de los tan frecuentes ataques de piratas berberiscos y escuadras enemigas. Pero esa seguridad tenía la contrapartida de una singladura peligrosa por el escaso calado del río y continuo cegamiento, empeorado conforme aumentaba el tonelaje de las naves.

Efectuar la navegación por el río sin percances exigía la intervención de pilotos profesionales que conocían perfectamente las condiciones óptimas para la singladura (bajos rocosos y de arena, corrientes, mareas, zonas de fondeo, canales…), claramente reflejado en este fragmento de un portulano italiano del S. XVI:

> "de Sanlúcar a Sevilla hay 60 millas por Rio y estan los Pedoti a porta, pedoto o pedotto (guías propios del mar) que conducen toda clase de navíos de Sanlúcar a Sevilla, y entran y nacen en la Barra de Sanlúcar, y es entrada de gran tráfico, y de gran importancia, y Sanlúcar es tierra en el puerto del Duque de Medina, y está fabricada a la parte de Levante".[4]

Otra de las fuentes de referencia es la obra de Juan Escalante de Mendoza, noble asturiano capitán general de la Armada de Nueva España, cuya vida transcurrió cruzando el Atlántico en el siglo XVI. Se inició en la navegación de la Carrera de Indias de la mano de su tío Álvaro de Colombres (que poseía una flota propia), con el que viajó en diversas ocasiones hacia Cartagena de Indias, Veracruz y la Habana entre 1548 y 1550. Fue un piloto que, a instancias de la Casa de Contratación de Sevilla, fijó sus conocimientos por escrito en forma de diálogo entre un experimentado piloto y su discípulo, con un eminente carácter didáctico. Su obra, *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*

---

[3] Para la elaboración de este apartado hemos utilizado principalmente la información facilitada por los marinos de la época a través de sus libros Derroteros y Portulanos.

[4] *Portulano del mar Mediterráneo* o *Vero Rottero alla Spagnola* (Siglo XVI) Manuscrito. [En línea: http://bdh.bne.es/bnesearch/CompleteSearch.do;jsessionid=71A213B3947520E4A2974ABB113FB26C?field=todos&text=portulano&sort=anho&showYearItems=&exact=on&textH=&advanced=false&completeText=En&pageSize=1&pageSizeAbrv=30&pageNumber=1 Trad: Lourdes Márquez.

contiene información del viaje que debían hacer las naves que efectuaban la travesía hacia América por el océano Atlántico desde el río Guadalquivir.

Escalante dice, en palabras del piloto, que navegando desde la Torre del Oro[5] al puerto de Sanlúcar, "donde surgen las naos" había 16 leguas, siendo el viento más favorable para efectuar esta maniobra el del nordeste, ya que permitía casi llegar a vela a la zona de la desembocadura. Mientras que, en el tornaviaje hacia Sevilla, había que navegar con viento contrario del sudeste (ESCALANTE, 1575: 26).

Diferencia tres tipos de pilotos: de ríos, de barras y de mar. Según él "Barras son y se llaman assi en todos las partes sitios y lugares de todo el mundo por donde sale Rio al mar como sale este Guadalquivir" (ESCALANTE, 1575: 64). Los "pilotos de barra y de río" eran experimentados en salvar estos incidentes, por lo que aconsejaba que fuesen ellos los que sacasen las naves de la desembocadura del Guadalquivir.

La dificultad de remontar el río hasta Sevilla suscitó una larga pugna entre ésta y la villa marítima de Cádiz por hacerse con el control de este comercio. Por este motivo se realizaban continuos sondeos hidrográficos en las dos zonas en litigio, para determinar el mejor lugar para el apresto, salida y retorno de las flotas. A pesar de los intereses personales de los comerciantes afincados en Sevilla, el sistema de monopolio comercial, y con ello la Casa de Contratación y el Consulado de Cargadores de Indias, se trasladaron oficialmente a la Bahía de Cádiz en 1717, si bien hay constancia de que flotas de Indias partían ya desde 1680 de la Bahía gaditana con galeones de 700 y hasta 1000 toneladas. Esa distinción a Cádiz como único puerto español habilitado para el comercio con América se mantuvo hasta el año 1778, año en que se decretó el libre comercio por parte del rey Carlos III.

Canales para la navegación

Además de sortear los bajos rocosos, el piloto debía conocer las zonas de mayor calado del río, canales de aguas más profundas que permitían a los barcos navegar sin peligro

[5] Torre defensiva que, unida mediante un lienzo de muralla a la Torre de la Plata, defendía la entrada al Arenal, el puerto de Sevilla. Fue construida en época almohade.

de naufragio. Una de las entradas marcada en un plano de Antonio Gaver que representa el curso del río Guadalquivir desde Córdoba hasta la Barra de Sanlúcar en 1768,[6] es el canal que se formaba entre la *Piedra de la Peña* (justo al lado de la Torre de San Jacinto) y el *Bajo del Banquete*, próximo al de *El muelle*.

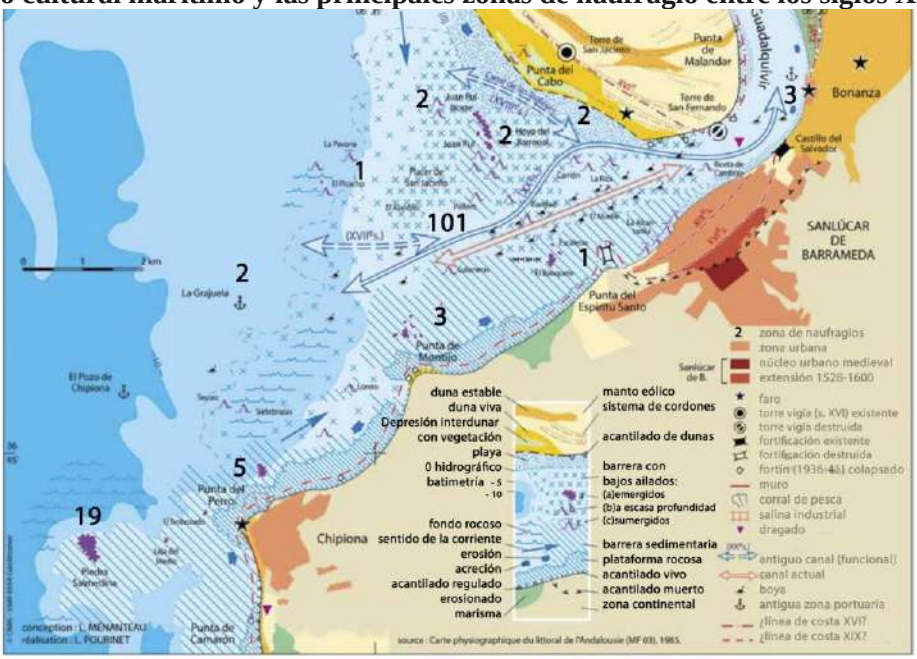
Contamos con abundante cartografía histórica de la desembocadura del río Guadalquivir. Muchas marcan la profundidad mediante las sondas batimétricas (en distintas unidades de medidas, dependiendo de la nacionalidad de la carta náutica) que marcaba al navegante el camino correcto para seguir. Seguimos las palabras del investigador Loïc Menanteau (**Fig. 1** y **Fig. 2**) para describir los canales de la desembocadura del río en la época de la Carrera de Indias:

> "existían tres canales que se reunían en un solo brazo aguas arriba del Pozo del Barronal. Este canal ya unificado en uno sólo se dirigía hacia la orilla izquierda del Guadalquivir y pasaba en frente del Castillo de San Salvador, para dar acceso al muelle de Bonanza. El canal principal se dividía en dos canales en la sección longitudinal mar adentro. Este del norte se hallaba colmatado totalmente por las arenas del Placer de San Jacinto. En cuanto al canal principal que tenía dos canales estrechos, su longitud variaba según estimaba Veitia Linaje (1666) entre 30 y 112 metros. Denominado Canal de la Barra en las cartas náuticas del siglo XIX, conservó una gran parte de su trazado hasta 1970. El canal del Norte o de los Ingleses, era sin lugar a dudas el más antiguo y se situaba entre la Punta del Malandar y el Placer de San Jacinto" (MENANTEAU, 2018: 26).

El conocimiento de los canales navegables, por parte de los pilotos, suponía superar con éxito el difícil franqueo de la barra, a no ser que los condicionantes climatológicos e hidrológicos lo impidiese, como bien apunta el investigador Menanteau y muestran múltiples expedientes existentes en el Archivo General de Indias informando del retraso en la llegada o salida de las embarcaciones por tener que esperar condiciones climáticas óptimas para superar la barra.

[6] *Plano de la costa de Andalucía desde Ayamonte hasta el río Guadiaro* [Material cartográfico]; *Plano del curso del Guadalquivir desde Córdoba hasta la Barra de Sanlúcar de Barrameda; Plano de la Barra de Sanlúcar de Barrameda; Plano, Perfil y vista de la batería proyectada en la Playa de la Almadraba* / [rúbrica] D[o]n Antonio de Gaver. [ca. 1 :4.300]. Publicación: Cádiz, 12 de julio de 1768. Archivo General de Simancas (en adelante AGS), MPD, 50, 004.

Fig. 1: Mapa de la desembocadura del Guadalquivir indicando accidentes, elementos del patrimonio cultural marítimo y las principales zonas de naufragio entre los siglos XVI y XIX.



Fuente: Adaptado de MENANTEAU, 2018. Fig. 4: 31.

Fig. 2: Representación de modelos de elevaciones del fondo de la barra de Sanlúcar.

Fuente: Elaboración propia, obtenido a través de la comparativa entre sondas de diferentes cartografías náuticas.[7]

[7] Obsérvese las variaciones de posición y altura de la barra arenosa y el trazado del actual canal de

Riesgos para la navegación: bajos

Además de la barra de arena existen una serie de bajos rocosos de gran peligro para la navegación. Las embarcaciones debían sortear, para no naufragar en la zona exterior, el *Bajo de Salmedina* y la zona rocosa de *Punta de Montijos*. Luego, ya en la entrada del cauce del río Guadalquivir, los *Bajos Juan Pul* y *Juan Pul Norte* (-0,10 a -2,70 m). En la parte central *Las Galoneras* (-1,05 m). Y más al interior la *Cabeza de la Riza* y *La Rizeta*. Así mismo debían evitar las zonas de acumulación de arenas, como se deduce del topónimo *Punta de Malandar* situado en la zona del actual Coto de Doñana,[8] en la parte norte de la desembocadura, en la cual se forma el *placer de San Jacinto* (MENANTEAU, 2018).

Como ayuda al navegante, además de la presencia del piloto práctico de la Barra del Guadalquivir, los Libros Derroteros aconsejaban medir la profundidad con la sonda y señalizar los bajos en bajamar para entrar en pleamar siguiendo las señales: "*Se vuoi entrare nel detto fiume con nave, e prima scandiglia lo fondo, e poni segnali, quando l´aqua crescie, e vae per la via de segnal*" (UZZANO, 1442: 199).[9] Indicaban,

> "ir gobernando a demandar a Salmedina q es una baja grande q esta dos leguas en la mar, fuera de la barra de San Lucar, …luego ir cambiando de camino siempre hasta entrar donde se encuentra el primer bajo rocoso, denominado Picacho, en mitad de la broa. …Y luego adelante esta el banco principal q es de arena y este jamas se muda, y luego dentro del banco, esta el hostial q es piedra y luego otro bajo de piedra q se dice Juan pul. Y luego adelante esta otro bajo q se dice Las tres piedras. Y mas adentro esta el ultimo bajo q se dize el malandar q es de arena y assi conviene q los pilotos de la carrera de Yndias sean desanimados de esta barra y sepan las marcas y señas della".[10]

Un documento oficial de 1533 confirma ya en esta fecha temprana el problema derivado de la presencia de los bajos rocosos para la navegación: "Real Cédula a los

navegación, ejecutado a mediados del siglo XX dragando y cortando la roca natural del fondo.

[8] Conocido también en época moderna como Costa de Castilla.

[9] "Si quieres entrar en dicho río con la nave, primero sondea con el escandallo el fondo, y pon señales cuando el agua crece, y ve por el camino señalizado". Trad: Lourdes Márquez

[10] *Relación de los puertos y barras q ay en la costa desde El Cabo de San Vicente hasta El cabo de Trafalgar y las señales de tierra y sobre los dôs puertos ay y el fondo y señales de sond q asimismo tiene cada puerto y Remitiendome a algún mejor Rotero q en ello puede aver en algª parte della*. ¿Siglo XVI? Archivo General de Indias (en adelante AGI), Indiferente, 1528, N.44.

oficiales de la Casa de la Contratación para que vean si es necesario que la nao fletada por Juan Martinez y Arieta, para Nueva España, se acaba de cargar pasados los bajos del Guadalquivir".[11]

Los riesgos para la navegación no eran nada nuevo. En el llamado *Bajo Picacho* se ha recuperado material arqueológico subacuático de época romana y moderna mientras se realizaban trabajos de extracción de lo que parecía chatarra de hierro, plomo y cobre en esta zona. Los restos arqueológicos recuperados consistieron en: dos monedas de oro de época romana; chatarra de hierro, plomo y cobre; treinta y tres barras y siete fragmentos de plomo; treinta y tres fragmentos de latón; veintiocho fragmentos de cobre; un cañón; ocho fragmentos de plomo; ocho lingotes de cobre; cuarenta y seis lingotes de plomo, once bolas de cobre; dos chapas de cobre y dos restos de bola de cobre (ALZAGA GARCÍA, 1997: 27). Espacio posteriormente declarado como zona arqueológica subacuática por la Junta de Andalucía, adscrito al municipio de Almonte.[12]

Enfilaciones y señalización marítima

Para facilitar la navegación por este espacio los prácticos de la barra de Sanlúcar debían conocer, además de los bajos rocosos, las denominadas "enfilaciones" que les guiaban para tomar el rumbo correcto, para ello tomaban las referencia que le ofrecían elementos enclavados en las riberas (edificios, accidentes naturales, etc.) o señalizaciones mediante balizas.

Un documento cartográfico efectuado con el motivo del litigio entre Cádiz y Sevilla, en cuyos sondeos estuvo el Marqués de Bourbon, nos aporta las siguientes indicaciones: "haviendose de introducir las embarcaciones por tres rebueltas, i necesitar dia claro i

[11] Archivo General de Indias (AGI). Indiferente, 1965, L. 12, fol. 54 v/17-11-1533. Véanse expedientes similares al realizar una "Búsqueda Sencilla" por el término "bajos Guadalquivir" en el Portal de Archivos Españoles. (PARES) en el siguiente enlace: http://pares.mcu.es/ParesBusquedas/servlets/Control_servlet?accion=2&txt_id_fondo=1931247

[12] "DECRETO 285/2009, de 23 de junio, por el que se inscriben en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz como Bienes de Interés Cultural, con la tipología de Zona Arqueológica, cincuenta y seis bienes sitos en las aguas continentales e interiores de Andalucía, mar territorial y plataforma continental ribereña al territorio andaluz". *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía (BOJA)*, 2009: 129, 91.

sosegado, governandose los Practicos por diferentes señales puestas en tierra”.[13] Una de estas marcas era el edificio del Convento de los Jerónimos, situado en el margen izquierdo del río Guadalquivir. Como complemento utilizaban, al parecer, un pino de grandes dimensiones que estaba en la parte superior del convento. Era conocido como el “Pino de la Marca” y fue arrancado por un huracán en el siglo XIX (GUILLAMAS, 1858: 14).

Otra de las marcaciones era la Ermita de Santa Brígida, ubicada en la parte alta de la ciudad. Esta capilla también sirvió como marca posterior durante los siglos XV y XVI para navegar por el Canal Norte, cuando se enfilaba con la iglesia de Santo Domingo (LAÑEZ, 2010: 41).

El Santuario de la Virgen de Regla, ubicado en la población de Chipiona, donde los romanos erigieron el faro o *Turris Caepionis*, también sirvió de ayuda a los navegantes para fijar la entrada del Río Guadalquivir y al Puerto de Sanlúcar: “pues marca á los marinos un punto conocido, y en fé y religión una Protectora en sus aflicciones y tempestades” (GUILLAMAS, 1858: 15).

Alonso de Contreras, militar español, marino corsario y escritor recoge en su obra *Derrotero Universal de Mediterráneo* la descripción de la barra y las instrucciones para navegar en ella en el siglo XVI, tomando como enfilación: “se haze la marca del campanario de Santo Domingo con el molino de viento hasta tener arriba Sanlucar de Barrameda con el pino alto y desta suerte entrará” (CONTRERAS, S. XVII: 59). El trazado de esa línea imaginaria enfilando dos objetos permitía al marino tener una referencia segura para alcanzar su destino. Sin embargo, fueron muchos los barcos que se hundieron en estas aguas.

Al anochecer en situaciones de poca visibilidad, se podía guiar al navegante con antorchas de fuego a bordo de pequeños botes situados en puntos estratégicos. Como sucedía en la canal de entrada de la Bahía de Cádiz con el Barco faro del Bajo del Diamante (MÁRQUEZ, ALONSO Y BENÍTEZ, 2016: 56).

[13] Véase nota 6.

Naufragios

La peligrosidad que conllevaba la navegación del río Guadalquivir desde su desembocadura hasta Sevilla, de la que nos avisan derroteros e itinerarios de navegación, se confirma al investigar en la documentación histórica custodiada en los archivos.

Para asegurar el monopolio de la Carrera de Indias, la monarquía española desarrolló una fuerte burocracia encargada de fiscalizar la salida y llegada de las flotas americanas. Sus funcionarios registraban y documentaban textualmente aspectos tales como el estado de los buques y de su proceso de carga (Serie registro de navíos) o su hundimiento y perdida (asientos de buceo), especialmente si transportaban mercancías valiosas (principalmente caudales y artillería) que podían recuperar. Gran parte de esa documentación textual se conserva, afortunadamente, en el Archivo General de Indias, ubicado en Sevilla.

Investigar esas fuentes documentales ha venido siendo desde su nacimiento una de las líneas de trabajo del Centro de Arqueología Subacuática del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico a través del Área de Documentación, Formación y Difusión (ALONSO *et alii*, 2010, 2011 y 2014). Ello ha permitido, en algunos casos, identificar yacimientos subacuáticos adscritos a época moderna y contemporánea cuyos registros se han integrado en la Carta Arqueológica de Andalucía, siendo protegidos con carácter de Zona de Servidumbre Arqueológica bajo la denominación “Espacio Subacuático Arenas Gordas-Desembocadura del Guadalquivir”.[14]

A través de la herramienta DOCUSUB, un subsistema del Sistema de Información Geográfica denominado SIGNAUTA (ALONSO *et alii*, 2007: 37-40; ALONSO y BENITEZ, 2011: 83), controlamos la información sobre naufragios y siniestros marítimos registrada en campos espaciales normalizados. Para la obtención de los datos que ofrecemos se han utilizado diversos parámetros ofrecidos por esta herramienta, tales como el: cronológico, espacial, de tipología de buque, nacionalidad, causa del naufragio y, por último, su distribución espacial. Ésta se controla a partir de tres niveles de jerarquización,

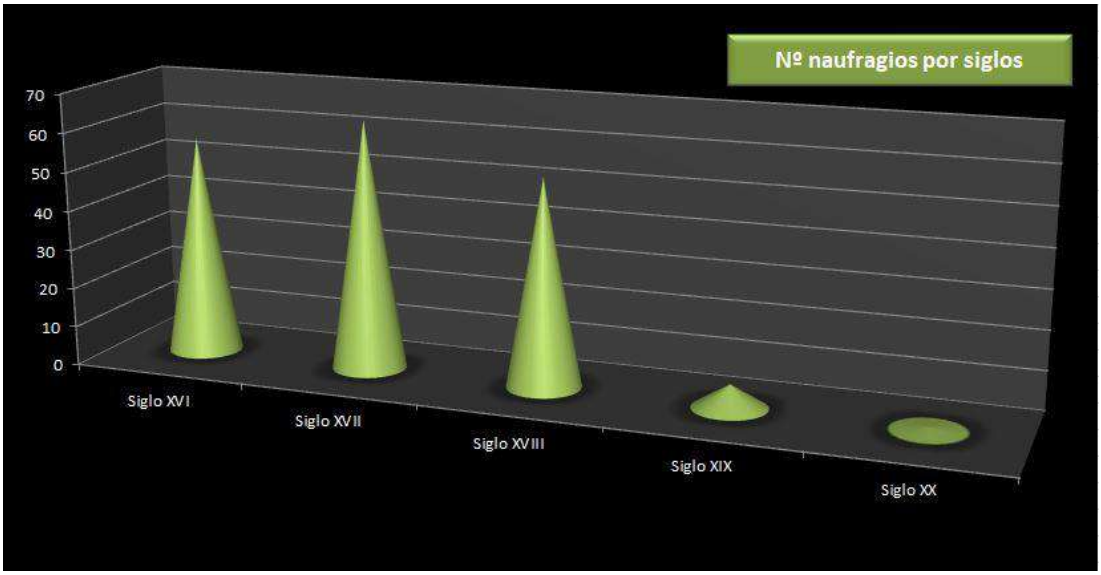
[14] Orden de 20 de abril de 2009, por la que se resuelve declarar como Zonas de Servidumbre Arqueológica 42 espacios definidos en las aguas continentales e interiores de Andalucía, mar territorial y plataforma continental ribereña al territorio andaluz. *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía* (BOJA, 101: 66-67).

siendo el campo Área el nivel superior, en este caso Desembocadura del Guadalquivir y los inferiores los campos Zona y Lugar. De esta forma se consigue el control espacial de la información primaria, introducida de manera normalizada en la Base de Datos.

El análisis y explotación de la base de datos DOCUSUB da como resultado que de los 1.382 registros que contiene en la actualidad, 180 registros de naufragios se localizan en el espacio de la *Barra del Guadalquivir*, oscilando su cronología entre los siglos XVI y XX. No todos los registros tienen cumplimentados la totalidad de sus campos, pues en muchas ocasiones las fuentes documentales proporcionan información parcialmente, lo cual debe tenerse en cuenta a la hora de interpretar los datos que veremos a continuación.

El mayor porcentaje de naufragios se mantiene en el siglo XVII, con 64 buques naufragados, aunque los valores para los siglos XVI y XVIII se mantienen muy cercanos, con 56 y 53 pérdidas respectivamente. Para el siglo XIX sólo contamos con 6 naufragios documentados, cifra coherente dado que a fines del siglo precedente había finalizado el monopolio de comercio con los territorios americanos, en proceso de independencia durante el siglo XIX. Para el siglo XX el valor es de 1 naufragio, aunque debemos precisar que es el período cronológico menos investigado por nuestra parte. (**Gráf.1**).

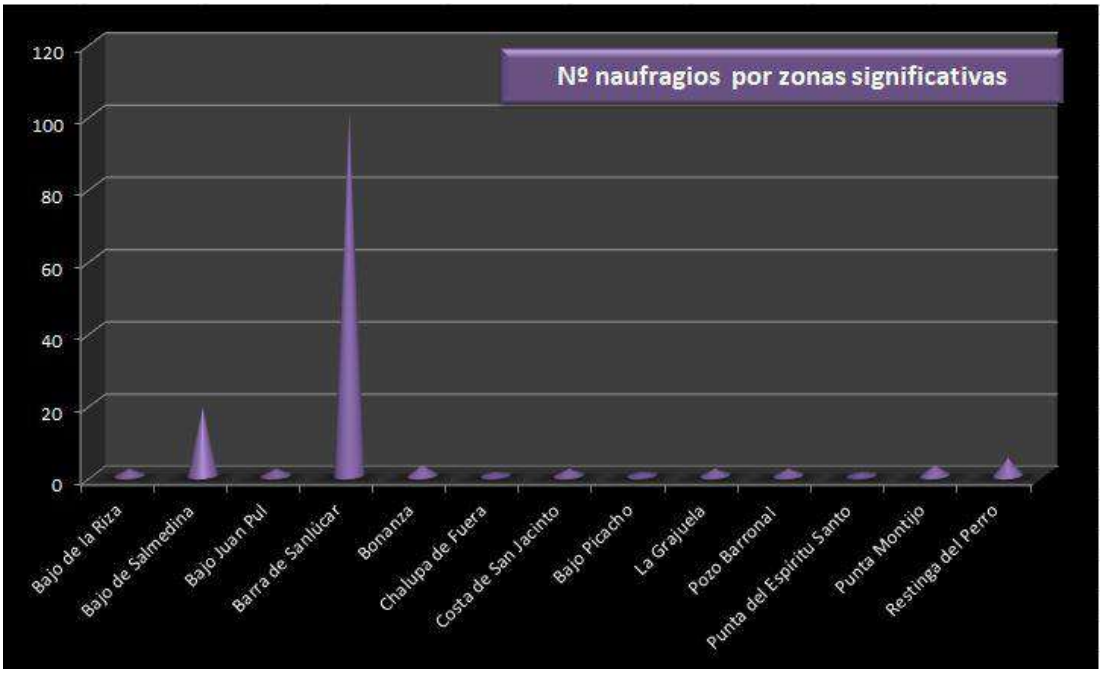
Gráfico Nº 1



Fuente: Elaboración propia

A continuación mencionamos algún ejemplo de la cuantificación espacial de naufragios en relación con el campo *Lugar* para algunas localizaciones significativas: Bajo de la Riza (2), Bajo Salmedina (19), Bajo Juan Pul (2), Barra Sanlúcar (101), Bonanza (3), Chalupa de Fuera (1), Costa de San Jacinto (2), Picacho (1), La Grajuela (2), Pozo Barronal (2), Punta del Espíritu Santo (1), Punta Montijo (3), Restinga del Perro (5) (**Gráf.2**).

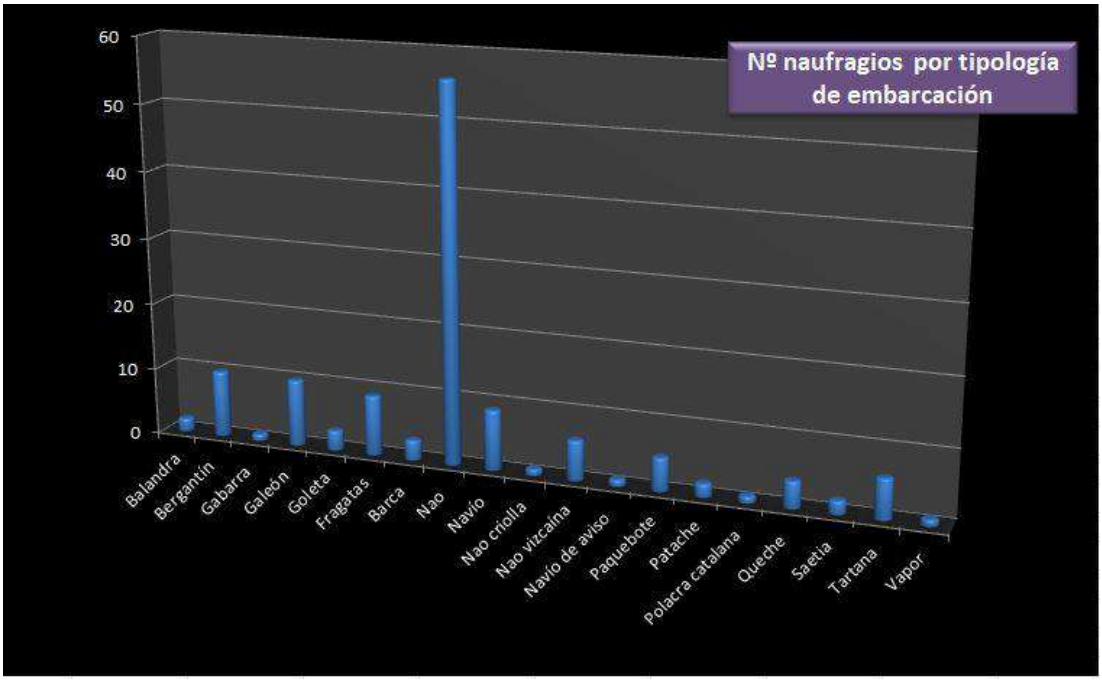
Gráfico Nº 2



Fuente: Elaboración propia

En cuanto a la *Tipología de embarcación*, indicar que este dato, cuando viene referenciado, proporciona el siguiente resultado: balandra (2), bergantín (10), gabarra (1), galeón (10) goleta (3), fragatas (9), barca (3), nao (56), navío (9), nao criolla (1), nao vizcaína (6), navío de aviso (1), paquebote, (5), patache (2), polacra catalana (1), queche (4), saetia (2), tartana (6), vapor (1). (**Gráf.3**).

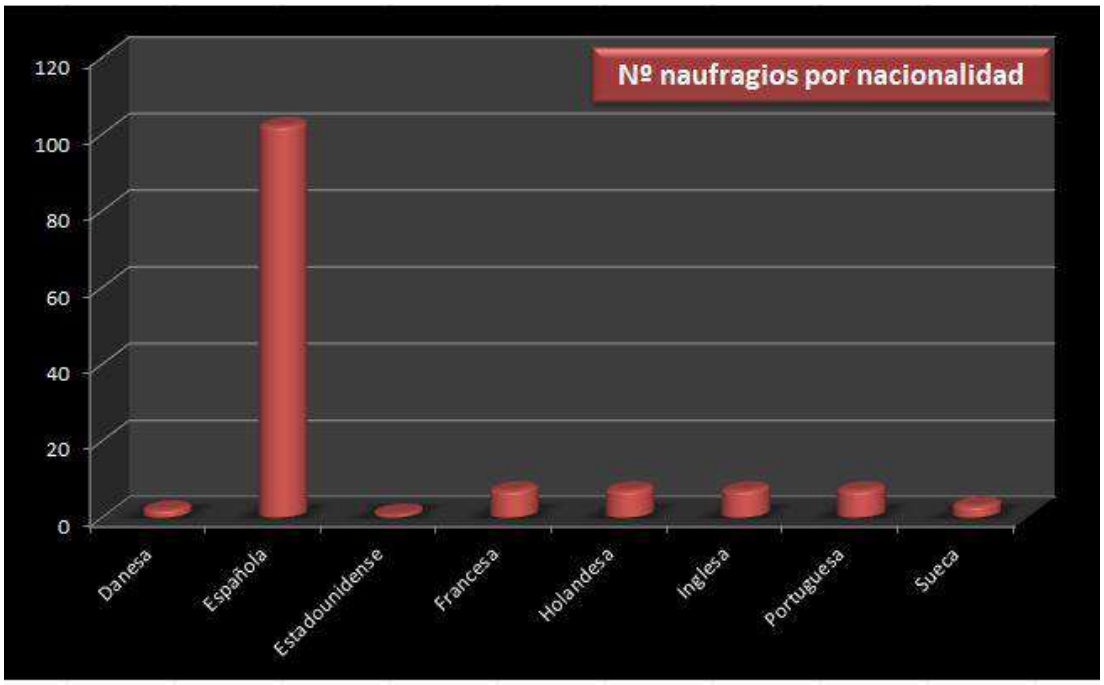
Gráfico Nº3



Fuente: Elaboración propia

En lo que se refiere al campo *Nacionalidad*, en los casos que se indica el dato, el mayor número de naufragios se produjo en barcos de nacionalidad española (102), inglesa (7), francesa (7), holandesa (7), portuguesa (7), sueca (3), danesa (2) y estadounidense (1). (**Gráf.4**).

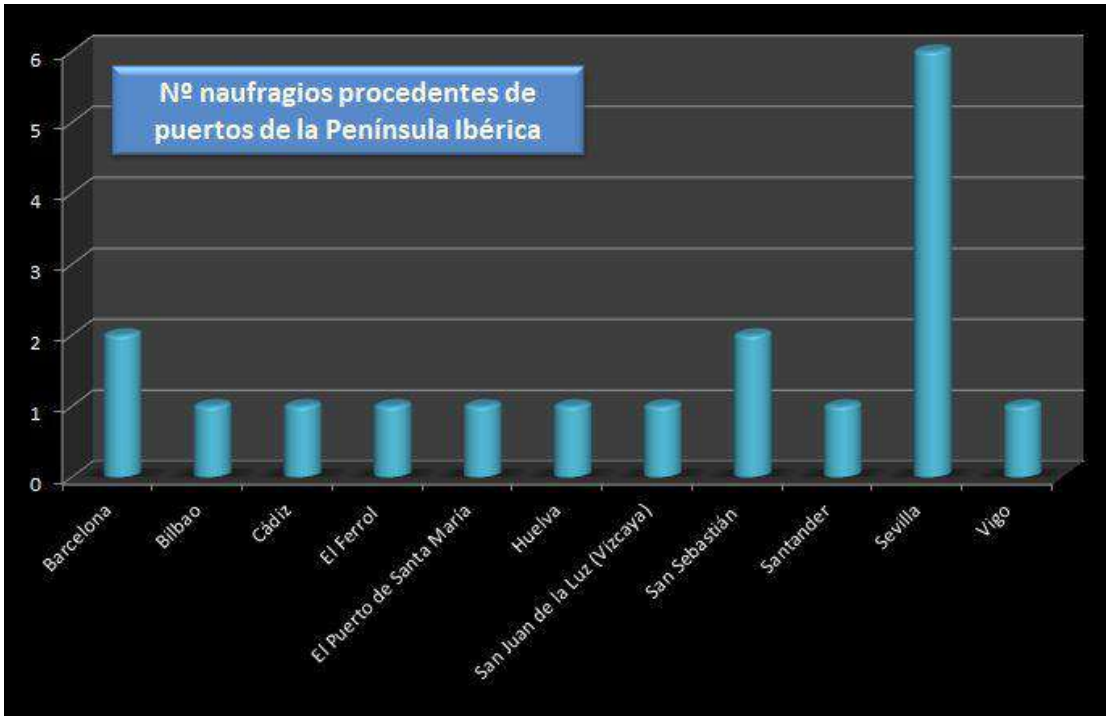
Gráfico Nº4



Fuente: Elaboración propia

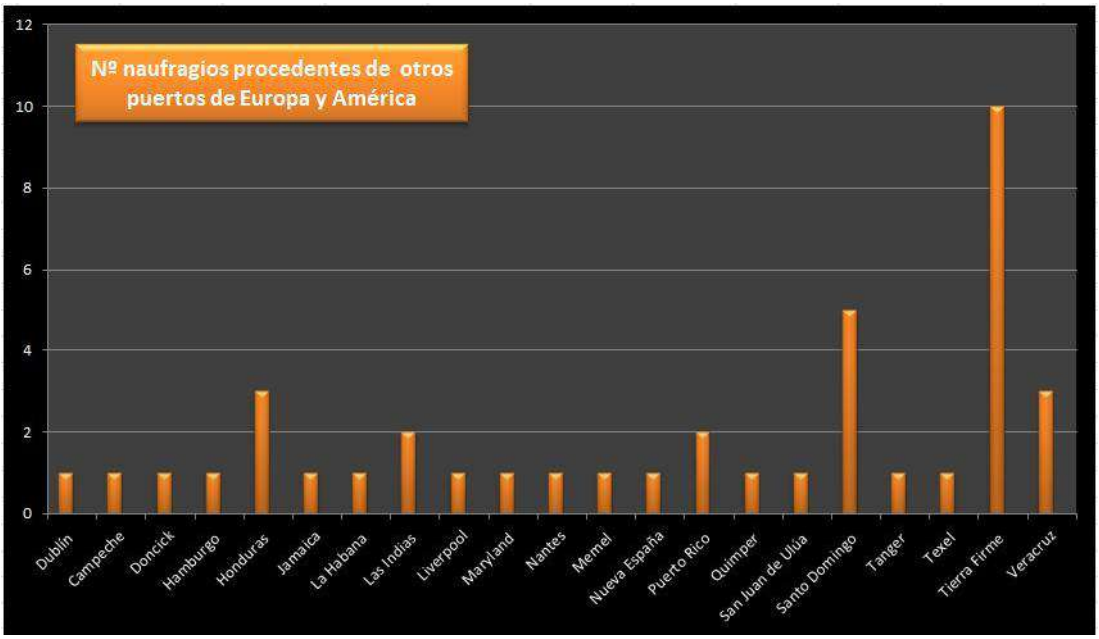
En relación al puerto de procedencia de las embarcaciones la base de dato arroja los siguientes resultados: Barcelona (2), Bilbao (1), Dublín (1), Cádiz (1), Campeche (1), Doncick (1), El Ferrol (1), El Puerto de Santa María (1), Hamburgo (1), Honduras (3), Huelva (1), Jamaica (1), La Habana (1), Las Indias (2), Liverpool (1), Maryland (1), Nantes (1), Memel (1), Nueva España (1), Puerto Rico (2), Quimper (1), San Juan de Ulúa (1), San Juan de la Luz (Vizcaya) (1), San Sebastián (2), Santander (1), Santo Domingo (5), Sevilla (6), Tanger (1), Texel (1), Tierra Firme (10), Veracruz (3), y Vigo (1). (**Gráf. 5 y 6**).

Gráfico Nº 5



Fuente: Elaboración propia

Gráfico Nº 6



Fuente: Elaboración propia

La diversidad de los puertos de procedencia, tanto a nivel de la Península Ibérica como de Europa y América, demuestra la intensa interconexión marítima y comercial Sanlúcar durante época moderna con otros países y su papel de redistribuidor de mercancías tanto hacia el interior de la Península Ibérica, a través del Guadalquivir, como entre los continentes europeo y americano.

El análisis exhaustivo desde un punto de vista cualitativo de esta información exigiría un espacio del que no disponemos, ni es nuestro objetivo en estas páginas. A modo de ejemplo hemos seleccionado uno de los naufragios recogidos en DOCUSUB: el de la embarcación *Nuestra Señora de la Piedad y Santiago*, navío de registro de Campeche, armado por Sebastián de Cabrera Ceballos, que naufragó antes de entrar en el Puerto de Bonanza el día 28 de febrero de 1707.

Sobre las causas del mismo sabemos que:

> "sucedió en la peor coyuntura por haber tanta mar de leva que queriendo empeñarse con el barco en que fue por no atreverse otro alguno perdió éste el timón, si bien se logró la fortuna de cortar los palos de la embarcación, y con su lancha sacar la maior parte de la gente milagrosamente y que habiéndola dejado abordo puso a la vista del navío quatro barcos y saltó a tierra a embiar más, y a poner presos al capitán don Sebastián de Cabrera y al Piloto que lo quedarían y a despachar ministros, y personas de confianza a la costa para seguridad de lo que se sacase pues era impracticable libertar el navío en otra forma que en quarteles por haber visto le entraba y salía el agua por ambas bandas y que inmediatamente se volvía a la mar así por el cuidado de la gente como porque no se extraviase cosa alguna y a executar las diligencias correspondientes a la aprehensión del Capitán de la Barra". [15]

El procedimiento seguido por los buzos, que en todo momento reconocen la dificultad de encontrar el paraje exacto del naufragio, fue seguir la ruta del navío poniendo cuerdas con corchos para delimitar un radio aproximado. Se pudo rescatar mediante un asiento de buceo 27.095 reales de plata, además de varias piezas de artillería, objetos personales y buena parte de la mercancía: entre otras, 303 sacos de tabaco en polvo de diferentes tamaños, 333 curtidos (142, arrojados por la fuerza del mar a la orilla desde el sitio que llaman El Banquete), 10 palos de Campeche, 3 cajas de grana fina, 13 cajas de

[15] *Memoria por maior de la carga y efectos que se han salvado del Navío Rexistro de Campeche, que naufragó en Sanlúcar.* AGI. Consulados, 849 BIS.

diferentes tamaños de tabaco,1 cajón de grana silvestre, 1 zurrón de añil y unos cajones de ébano.

Pero el naufragio de una embarcación suponía además de un quebranto económico, pérdidas humanas. En Sanlúcar la asistencia de náufragos vivos o recogida de cadáveres se organizó a través de la *Hermandad de los Desamparados*, que posteriormente se convertiría en la *Hermandad de las Obras de la Misericordia* y *Hermandad de la Santa Caridad* (GUILLAMAS, 1858: 132).

Sistema portuario

La desembocadura del río ha sido utilizada, desde época antigua, como zona portuaria y de intercambio comercial, como ya vimos.

Infraestructuras portuarias y zonas de fondeo

Existían en la zona exterior zonas naturales de fondeo o “surgideros” donde esperaban los barcos la posibilidad de entrar en la Barra: como el denominado *Pozo del Barronal* y el fondeadero de *La Grajuela* (frente a la *Punta de Montijos*), según consta en las cartas náuticas.[16] El mismo Escalante apuntaba que “la villa de Sanlúcar esta a una legua de donde surgen las naos” (ESCALANTE, 1575: 49).

Durante la reconquista cristiana la población era conocida con el topónimo “Puerto de la Hoz” (GUILLAMAS, 1858: 17) por recordar la forma de la costa a esta herramienta de labranza, entre *El Puntal* donde se localiza el *Fuerte del Espíritu Santo* y el muelle que se comenzó a construir en la época del autor de esas palabras, si bien el nombre le duró poco tiempo.

Tal como relata Guillamas en 1858, “la ciudad está emplazada en una planicie mirando hacia el Oeste”. De ella se iba hacia “el puerto” por la *Cuesta de Mar*, como se

[16] *Plano de la Desembocadura del Río Guadalquivir y del Puerto de Sanlúcar de Barrameda* / Levantado y rectificado en 1853; J. Noguera lo grabó; F. Bregante [grabó la letra[l]; Dirección de Hidrografía Instituto de Historia y Cultura Militar-2712-CA-G-1/23. Instituto de Cartografía de Andalucía 89-001070.

decía antiguamente, o *de Belén*. En el siguiente párrafo nos aporta un importante dato:

> "con las alteraciones que sufren todos los ríos, fue separándose de esta ceja del terreno y sucesivamente fue formando una playa que en el día tiene más de mil varas, y desde el año 1447 se empezó a edificar el barrio bajo en esta playa en donde se conserva perfectamente los vestigios de haber estado ocupado por el mar, como se demuestra palpablemente por las cortaduras casi verticales, de este terreno elevado. En esta faja de tierra comprendida desde la orilla del río, y el pie de la meseta se ha establecido el cultivo de las huertas y navazos desde el mencionado Castillo del Espíritu Santo, hasta pasado el Puerto de Bonanza" (GUILLAMAS, 1858: 40).

El análisis de este párrafo nos habla de la morfodinámica litoral, del proceso de colmatación que ha sufrido esa ensenada, o puerto de la Hoz, y de cómo se efectuó el crecimiento urbanístico en esta zona de relleno, bajo la cual se debe conservar gran número de restos de embarcaciones (y posiblemente estructuras portuarias) de los siglos XIV a XVIII hoy en contexto terrestre.

En la estratigrafía de la zona se ha constatado, justo donde estaría emplazado el palenque o muelle de las verduras, un potente nivel de arenas con láminas de gravas intercaladas, propio de ámbitos de contacto intermareal, que quedaría justo a los pies de Las Covachas y la muralla del Palacio Ducal, situada en el límite entre los Barrios Alto y Bajo (PARODI Y BEJARANO, 2017).

En el plano del 1739 denominado del *Enbocadero del Rio Guadalquibir a donde se Junta en el Mar Oceano* aparece junto al Castillo del Espíritu Santo el topónimo *Muelle Viej*o y en la zona de Bonanza *Embarcadero*.[17] Mientras que en otro Plano de 1768 menciona: "D. Bestigios de un Muelle, que construieron en los tiempos antiguos para abrigarse algunas embarcaciones; está el precente totalmente arruinado: tiene este canal en plena Mar fondo, que facilita la entrada, aunque sean de Navíos de mediano porte."[18]

---

[17] *Plano Enbocadero del Rio Guadalquibir a donde se Junta en el Mar Oceano (1739).* Archivo General de Simancas (AGS), MPD, 54, 001. En línea: http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=177284]

[18] *Plano de la costa de Andalucía desde Ayamonte hasta el río Guadiaro* [Material cartográfico]; *Plano del curso del Guadalquivir desde Córdoba hasta la Barra de Sanlúcar de Barrameda; Plano de la Barra de Sanlúcar de Barrameda; Plano, Perfil y vista de la batería proyectada en la Playa de la Almadraba* / [rúbrica] D[o]n Antonio de Gaver. [ca. 1 :4.300]. Publicación: Cádiz, 12 de julio de 1768. Archivo General de Simancas (en adelante AGS), MPD, 50, 004. [En línea:

Por su parte Guillamas hace referencia a “la costa marítima de Sanjanejos propio Puerto de esta ciudad, en cuya orilla hubo la población antigua anterior al descubrimiento de las Indias, que este hizo después mucho más numerosa” (GUILLAMAS, 1858: 138).

La confusión sobre las zonas portuarias de Sanlúcar y las distintas denominaciones, ha sido aclarada recientemente por el profesor Antonio Moreno Ollero que ha investigado en los *Libros de cuentas del Archivo General de la Fundación Casa de Medina Sidonia* cuya cronología va desde 1494 a 1560. Esta documentación primaria proporciona información de carácter comercial y, por ende, del sistema portuario de la Desembocadura del Guadalquivir. Concluye que los topónimos “Barrameda”, “Zanfanejos”, “Bonanza” o “puerto de Sanlúcar” eran las distintas denominaciones que llegó a recibir un solo puerto, utilizando para ello las siguientes palabras:

> “Si en los siglos XIV y XV fue conocido como puerto de Barrameda, en el siglo XVI recibió también los apelativos de Zanfanejos y Bonanza, y en el XVII y en lo sucesivo sería conocido como puerto de Bonanza, que es el nombre actual” (MORENO 2018:1).

En ese entorno existió una ermita denominada *Nuestra Señora de Bonanza* mandada construir por el tercer duque de Medina Sidonia en 1503, cuya advocación terminó dando nombre a esa zona portuaria. Un puerto de bastante importancia durante el siglo XIX con el desarrollo de la navegación a vapor, desde el que se conectaba por vía fluvial las poblaciones de Sevilla y Sanlúcar tanto para pasajeros como mercancías. Uno de ellos fue el *Real Fernando,* el primer buque de vapor de España botado en Sevilla, en 1816 y que realizó su primer viaje en 1817 (MOLINA FONT, 2002: 26).

Vigilancia marítima

En la defensa y vigilancia de estas costas jugó un papel primordial desde la época de la reconquista la casa nobiliar de los Pérez de Guzmán (CRUZ, 2014). El objetivo era proteger los barcos que allí fondeaban en espera de efectuar la maniobra de entrada o salida por el río. Para ello se levantaron tres fortificaciones: *castillo del Espíritu Santo*, construido

---

http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=183542].

en el s. XVI, del que no se conserva restos en la actualidad al ser destruido durante la Guerra de la Independencia de España; *el baluarte de San Salvador* y el *castillo de Santiago*. Levantado este último en el siglo XV para dominar el núcleo poblacional, actuaba como bastión de la familia ducal de Medina Sidonia y residencia para acoger a ilustres pasajeros que pasasen a Indias. Su construcción por el II Duque de Medina Sidonia y IV conde de Niebla, Enrique de Guzman, que comenzó a gobernar en 1469, quedó justificada de la siguiente forma:

> "é derribó hasta los fundamentos el alcazar de la Villa de Sanlúcar, que estaba junto a la plaza e Iglesia Mayor, que no dexó más de una torre por memoria, que es agora casa del Consitorio, e la razón fue porque quando se hizo aquel castillo batia la mar dozientos pasos del castillo donde agora está el jardín nuevo del Duque é las tiendas de las herrerías; e como se fue poblando Sanlúcar y echando tierra, y van mas retrayendo la mar y estaba ya apartada la mar quatrocientos ó quinientos pasos del castillo; é por estar en medio del pueblo era menos fuerte y poco provechoso, por lo qual hizo un castillo á la una punta del pueblo fuera de la puerta de Sevilla sobre un barranco, lugar aparejado desde allí para hazer guarda al puerto de Cenfanejo" (MEMORIAL, 1857: 222 y 223).

El castillo del Espiritu Santo por su parte, fue construido en 1587 para defender la entrada de la Barra de Sanlúcar y "para abrigar las embarcaciones en el Puerto de Bonanza". En la leyenda del plano de la costa de Andalucía del año 1768, se menciona que anteriormente al castillo existía una batería del mismo nombre, que defendía la desembocadura del Guadalquivir con fuego cruzado de la Torre de San Jacinto, situada en el otro margen del río, pues podian "piratas o enemigos al favor de plena Mar, viento, i abrigo de la noche introducirse e insulear los pingues lugares inmediatos al Río, que se figuran en su Plano parte a parte".[19]

La torre de San Jacinto formaba parte del sistema de torres atalaya ordenado construir por el rey Felipe II en el siglo XVI para la defensa de la costa de España, desde Cataluña hasta Ayamonte. Su misión, como dice el texto, era proteger con fuego cruzado la bocana del río junto con el *castillo del Espíritu Santo*, situado en la margen izquierda del río. Además, en 1587, el Duque mandó construir la *Torre de Modelón* en la zona de *Punta*

[19] *Ibidem*

Montijo, que sería arruinada pocos años después y sustituida en 1633 por otra nueva fortificación en el sitio de la *Grajuela* (ARÉVALO, 2011: 262).

Algunas casas de cargadores de Indias de Sanlúcar disponían de torres para la vigilancia marítima, al igual que las que caracterizaban el típico paisaje de la arquitectura civil dieciochesca de la capital gaditana. Su finalidad no era otra que la de controlar la llegada de las flotas con sus preciadas mercancías y detectar la presencia de posibles escuadras enemigas o buques corsarios.

Una de esas construcciones de especial importancia por su magnitud es la *casa palacio de Arizón*, una familia de comerciantes de Indias, perteneciente a la importante colonia irlandesa presente en muchos puertos españoles de la Península Ibérica y de Indias con sus redes mercantiles de factores. La casa donde habitaba la familia, construida en dos fases durante los siglos XVII y XVIII, disponía además de una zona residencial, de almacenes y una torre-mirador. Posteriormente se convirtió en Cuartel de Carabineros, permaneciendo todavía en pie convertida en establecimiento hostelero, estando protegida con categoría de Bien de Interés Cultural.

Aguada

La preparación de la flota de la Carrera de Indias se realizaba en el puerto de Sevilla. Allí recibían los barcos, entre otros aprestos, las pipas o toneles de madera en el que debían abastecer el agua dulce suficiente para realizar el viaje, aunque debido a la pronta pudrición del líquido elemento, este debía cargarse en etapas. La primera sería la carga suficiente de agua para realizar la navegación fluvial hasta Sevilla. La siguiente sería efectuada en el puerto de Sanlúcar donde los barcos se surtirían de agua en algunas de las fuentes propiedad del Duque de Medina Sidonia, en cantidad suficiente como para arribar a las Islas Canarias.

Existían varios pozos de agua como el de las *Piletas al sur* de la ciudad cerca de la playa. Y otro manantial cerca del río, en lo que hoy se conocer como carretera del

práctico.[20] El trayecto hasta Canarias, que podía durar de siete a diez días de navegación, era conocido por el *Golfo de las Yeguas*, por los muchos animales que fallecían en esta travesía. Después los barcos se dirigían al Sur hacia Cabo Verde, donde giraban hacia el Oeste para coger los vientos alisios y, en 25 o 30 días de navegación, arribar a América, en la llamada *Travesía de las Damas* por lo tranquilo de la navegación (PÉREZ MALLAINA, 2010: 133), espacio de tiempo durante el cual debían administrar el agua que llevaban a bordo.

Aduana

Las actividades comerciales siempre han estado gravadas por las autoridades gobernantes por un sistema impositivo. En el caso que tratamos, el Ducado de Medina Sidonia se vio ampliamente beneficiado por las actividades comerciales que se realizaban por vía marítima con las Indias. Fue el Segundo Señor de Sanlúcar o Puerto de la Foz, y Duque de Medina Sidonia, Juan Alfonso de Guzmán, quien desde el 9 de agosto de 1327 obtuvo el derecho de almojarifazgo, concedido por el rey Alfonso XI (MORENO, 2018: 2). Éste era un impuesto aduanero que se pagaba por el traslado de mercancías que ingresaban o salían del Reino de España o que transitaban entre puertos peninsulares o americanos.

El cobro de los impuestos era administrado desde la Aduana. En el caso de Sanlúcar, el edificio de la aduana vieja se hallaba en el barrio bajo, a la salida de la ciudad en dirección a la playa, cerca de la zona del Castillo de Santiago, en la actual Calle Bolsa (GUILLAMAS, 1858: 121), denominada antaño calle de La Aduana. Fue mandada edificar por el VII Duque de Medina Sidonia, Alonso de Guzmán, en 1594 y traspasada a la corona en 1757 (GUILLAMAS, 1858: 179).

No obstante, al ser el Puerto de Bonanza donde se efectuaban las labores de carga y descarga, la aduana terminó siendo trasladada a esa zona, justo enfrente del actual faro que data de 1856. Fue construida en 1832 durante el reinado de Fernando VII, siendo conocida como la Aduana Nueva. Allí se encontraba también un pequeño edificio para hospedar a los

[20] Véase Manantial del Cortijo de la Fuente, en *Manantiales y fuentes de Andalucía. Conoce tus fuente.* En línea: http://www.conocetusfuentes.com/ficha_detalle.php?id_fuente=2915 [Consulta: 20 de agosto de 2019].

viajeros de los barcos de vapor que hacían la ruta Sanlúcar-Sevilla (GUILLAMAS, 1858: 178 y 179). En la actualidad se conserva el edificio aduanero reconvertido en un colegio religioso.

El control de las mercancías, fue una de las razones que se adujo siempre en el pleito mantenido entre Sevilla y Cádiz como el monopolio de la Carrera de Indias, pues siempre se alegó que el río Guadalquivir era una zona más controlable por los funcionarios para evitar el contrabando, aunque, como sabemos, esta razón no fue suficiente para evitar el traslado del Monopolio comercial al puerto de Cádiz.

Construcción naval

La Carrera de Indias fue realizada por embarcaciones construidas en un alto índice en el norte de España, según el sistema de construcción ibérico-atlántico. Estos barcos estaban mejor preparados para la navegación de altura que les exigía el cruce del Océano Atlántico, al estar realizadas con roble, madera más recia que el pino de Andalucía. No obstante existían algunas de factura andaluza.

La colmatación del río llegó a condicionar por decreto incluso el tonelaje de los barcos que debían remontarlo, no permitiéndose (según reglamento de 1618 y 1628) para la navegación transatlántica barcos superiores a 500 tn. (LANG, 1998:71), si bien siempre se hacían excepciones. Conforme fue aumentando el arqueo de los barcos a mediados del siglo XVII la rivalidad entre Sevilla y Cádiz fue determinante en la balanza para favorecer a la bahía gaditana como cabecera del comercio de Indias.

Las fuentes documentales nos informan de la existencia en Sanlúcar de una Atarazana, vocablo de origen árabe que designa el lugar de construcción o reparación de una nave. La primera noticia que se tiene de su existencia es de 1478, según el privilegio de población de 3 de diciembre, en que se habla de que el duque don Enrique ordena su construcción (BARBA, 2011). Este edificio estaría delante de la actual calle Regina, junto a la iglesia de San Jorge, como tenemos constancia al solicitar el V Duque de Medina Sidonia a los mercaderes ingleses católicos residentes en Sanlúcar en 1517, la donación de un terrero para su construcción. En el interior de esta iglesia se encuentra el *Cristo de los Barqueros*, de gran

devoción entre los marineros. El edificio de la Atarazana conocido también como la Chanca tuvo pervivencia hasta 1784 (GUILLAMAS, 1858: 88).

El Ducado tenía una pequeña flota de barcos. Entre 1527 y 1529 poseía nueve concretamente, entre ellas tres galeones y dos naos bretonas (MORENO, 1992: 329). Con algunas de ellas efectuaría el comercio por vía marítima de los atunes capturados en sus almadrabas, concedidas por derecho real de explotación. Los pinares del ducado le proveían madera para las reparaciones y construcción de las pequeñas barcas necesarias para armar sus almadrabas de Conil y Zahara (MORENO, 2018: 4). Tenemos constancia que en 1528 se estaba construyendo una galera para la que se utilizó madera de álamo y nogales de Almonte y Niebla y pinos de Bollulos e Hinojo (MORENO, 1992: 329).

La construcción de barcos exigía la presencia en la población de una de una serie de oficios relacionados (carpinteros de ribera, cordeleros, maestros veleros, ancoreros), cuya asistencia sanitaria, junto con la de pilotos y marineros desasistidos, sería efectuada entre otros lugares en el hospital que existía en la zona de Bonanza, el *hospital de Nuestra Señora de Guía* (GUILLAMAS, 1858: 133). Esos oficios estaban presentes en distintos puntos del río Guadalquivir, desde Sevilla, donde existía una importante Atarazana, hasta Sanlúcar. Reflejo de ese paisaje naval de Sanlúcar nos ha quedado en los grabados de época, como el de Anton Wyngaerde (1577) o los grafitos navales presentes en el lienzo de muralla del Castillo de Santiago, tema que no nos consta haya sido investigado hasta la fecha. Un paisaje que se repetía a todo lo largo de las riberas del Guadalquivir hacia Sevilla, donde existían diferentes puntos para la carga, descarga y reparación (en los parajes de Borrego, El Puntal, Coria, San Juan de Aznalfarache hasta Triana y el puerto de Las Muelas (SANCHEZ, 2015: 250) o, río arriba, en *Las Horcadas*, donde existió hasta los primeros decenios del siglo XVII un arsenal para reparación de embarcaciones.

Conclusión

En la desembocadura del Guadalquivir a la altura de Sanlúcar de Barrameda se concentra un importante y variado patrimonio cultural marítimo generado a lo largo de siglos y asociado al papel que el río jugó durante este tiempo como vía de comunicación y

comercio con el interior de Andalucía. Un espacio de gran interés estratégico que, a raíz de la llegada de Cristóbal Colón a América, se volcó hacia la ruta Atlántica, convirtiendo a la desde entonces cosmopolita ciudad de Sevilla en el puerto desde el que se monopolizó este comercio y se redistribuyeron las mercancías al resto de puertos europeos hasta principio del siglo XVIII.

La defensa de esta vía navegable y la necesidad de apoyar a las embarcaciones que remontaban el río o se preparaban para surcar el Atlántico, generó un importante patrimonio marítimo (torres vigías y fortines, embarcaderos, almacenes, aguadas, faros y balizas, etc.) protegido en su mayor parte por la ley española y andaluza con la categoría de *Bien de Interés Cultural*. Junto a ello, la peligrosidad de la navegación en estas aguas debido a diferentes factores (presencia de bajos rocosos y bancos de arena, corrientes, temporales,… y el error de los pilotos) fue la causa de que un elevado número de embarcaciones naufragaran. La investigación de la documentación histórica conservada en archivos (principalmente en Archivo General de Indias) ha permitido conocer con mayor o menor detalle esta casuística, y, lo que es más importante y prioritario, favorecer su conservación a través de la protección legal ante la posible amenaza de expolio o daños por efecto de obras en el medio litoral. No obstante, somos conscientes que nos falta por explotar la documentación custodiada en el Archivo Ducal de Medina Sidonia, a través de cuyos inventarios hemos identificado cientos de referencias a elementos del patrimonio cultural fluvio-marítimo de Sanlúcar cuyo estudio está pendiente de abordar.

La complejidad de realizar trabajos arqueológicos en este medio (debido principalmente a las fuertes corrientes, la escasa o nula visibilidad y el intenso tráfico marítimo) no han permitido por el momento desarrollar proyectos arqueológicos para el estudio científico de algunos de estos yacimientos.

Así pues, el entorno de la desembocadura del Guadalquivir aloja un amplio elenco de elementos patrimoniales terrestres y sumergidos del importantísimo papel que desempeñó en el contexto de la Carrera de Indias. Un patrimonio al que habría que sumar el asociado a la actividad pesquera, salinera o religiosa (tanto material como inmaterial) al que no nos hemos referido por no ser objeto de nuestro tema de análisis en estas páginas.

Bibliografía

AA.VV., (2011). *El Río Guadalquivir: del mar a la marisma: Sanlúcar de Barrameda*, Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Vivienda/Consejería de Turismo, Comercio y Deporte/Consejería de Cultura/Consejería de Medio Ambiente/ Agencia Andaluza del Agua.

ALONSO VILLALOBOS, C.; BENÍTEZ LÓPEZ, D; MÁRQUEZ CARMONA, L.; VALIENTE ROMERO, A.; RAMOS MGUÉLEZ, S. y MARTINEZ DEL POZO, J. A., (2007). “SIGNauta: un sistema para la información y gestión del patrimonio arqueológico subacuático de Andalucía”. *Boletín del IAPH*, 63, pp. 26-41. En línea: http://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/2390/2390#.WnhBNqjiYdU

ALONSO VILLALOBOS, C.; MÁRQUEZ CARMONA, L.; VALIENTE ROMERO, A. y BENÍTEZ LÓPEZ, D., (2010). “El conocimiento del patrimonio arqueológico subacuático desde la perspectiva de las fuentes documentales”. *Boletín del IAPH*, 73, pp. 112-125. En línea:http://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/2913#.WnbLlK7iYnQ

ALONSO VILLALOBOS, C. y BENÍTEZ LÓPEZ, D., (2011). “Aplicabilidad de los SIG para la gestión del patrimonio arqueológico subacuático andaluz: SIGNauta”. *Boletín del IAPH*, 77, pp. 110-112. En línea:

http://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/3113/3113#.WnhB-ajiYdU

ALONSO VILLALOBOS, C. y MÁRQUEZ CARMONA, L., (2014). “Fuentes de información del patrimonio arqueológico subacuático de Andalucía. Una década de investigación documental”. En F. X. NIETO PRIETO, M. BETHENCOURT NÚÑEZ (Coords.), *Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española* (pp. 751-763). Madrid: Secretaría General Técnica/Centro de Publicaciones/Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, En línea: https://sede.educacion.gob.es/publiventa/i-congreso-nacional-de-arqueologia-nautica-y-subacuatica-espanola-/arqueologia-patrimonio-historico-artistico/20070C

ALZAGA GARCÍA, M., (1997). *Documentación y Análisis del Riesgo Antrópico del Patrimonio Arqueológico Subacuático de Andalucía. Provincia de Cádiz*, Cádiz: Centro de Arqueología Subacuática del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.

ARTEAGA, O.; BARRAGÁN MALLOFORT, D.; ROOS, A. M. y SCHULZ, H. D., (2016). “Primicia cartográfica del río Guadalquivir hace 6500 años”. *Revista Atlántica-Mediterránea*, 18, pp. 139-161.

BARBA JIMÉNEZ, A., (2011). “La atarazana de los Duques”, *Curiosidades de Sanlucar*. Recuperado de: https://desanlucar.blogspot.com/2011/09/la-atarazana-de-los-duques.html.

BARBADILLO DELGADO, P., (1989). *Historia de la ciudad de Sanlúcar*, Salúcar: Delegación de cultura y Escuela/Taller "Tartesos".

BLANCO FREIJEIRO, A. y CORZO SÁNCHEZ, R., (1982). “Monte Algaida. Un santuario púnico en la desembocadura del Guadalquivir”. *Historia 16*, 87 (8), pp. 123-8.

CAMPOS, J. M.; VIDAL, N. O. y GÓMEZ, A., (2014). *La cetaria de El Cerro del Trigo (Doñana, Almonte, Huelva) en el contexto de la producción romana de salazones del sur peninsular*, Huelva: Universidad de Huelva.

CONTRERAS, A. De, (1996). *Derrotero Universal del Mediterráneo*. *S. XVII*, Málaga: Algazara (Edición facsímil).

CORZO SÁNCHEZ, R., (1984). *El santuario de La Algaida*. *Cádiz y su provincia. Arte Antiguo*, Sevilla: Gener.

CRUZ ISIDORO, F., (2014). **"**La defensa de la frontera. La renovación de la arquitectura militar en el estado territorial de la Casa de Medina Sidonia (del II al VII duque)". *Laboratorio de Arte*, 26, pp. 137-162.

ESCALANTE DE MENDOZA, J. De, (1575). *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*: *1575*, Madrid: Museo Naval. (Transcripción de la copia manuscrita de Martín Fernández Navarrete; estudio y comentarios por Roberto Barreiro-Meiro).

EXPÓSITO ÁLVAREZ, J. A., (2011). "La industria salazonera en época romana. El contexto del *Sinus Gaditanus"*. En J. J. DÍAZ, A. M. SÁEZ, E. VIJANDE y J. LAGÓSTENA (Eds.), *Estudios recientes de Arqueología Gaditana. Actas de las Jornadas de Jóvenes Investigadores. Prehistoria & Arqueología (Cádiz, abril, 2008)* (pp.213-233). Oxford: Archaeopress.

FLORES MOSCOSO, Á., (1984). "Naufragios en el Golfo de Cádiz". En B. TORRES RAMÍREZ, J. J. HERNÁNDEZ PALOMO (Coord.), *II Jornadas de Andalucía y América* (pp. 333-359). Sevilla: CSIC.

GÓMEZ DÍAZ-FRANZÓN, A., (2011). *Las casas de cargadores a Indias de Sanlúcar de Barrameda.* En línea: http://desdetemplolucero.blogspot.com/2011/11/las-casas-sanluquenas-de-cargadores.html

GONZÁLEZ ARCE, J. D., (2010). "El Consulado Genovés de Sevilla (siglos XIII-XV).Aspectos jurisdiccionales, comerciales y fiscales". *Studia historica. Historia medieval*, 28, pp. 179-206.

GUILLAMAS y GALIANO, F., (1858). *Historia Sanlúcar de Barrameda*, Madrid: Imprenta del Colegio de Sordo-Mudos y Ciegos.

LANG, M. F., (1998). *Las flotas de Nueva España (1630-1710): despacho, azogue y comercio*, Sevilla-Bogotá: Muñoz Moya Editor.

LAÑEZ, F. J., (2010). "Curiosidades Históricas". *Revista Prácticos de Puerto*, 62.

LÓPEZ AMADOR, J. J. y RUIZ GIL, J. A., (2010). "Las ofrendas del santuario púnico-gaditano de la Algaida (Sanlúcar de Barrameda)". En E. MATA ALMONTE (Coord.), *Cuaternario y arqueología: homenaje a Francisco Giles Pacheco* (pp. 271-281). Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz/Asociación Profesional del Patrimonio Histórico-Arqueológico de Cádiz.

MÁRQUEZ CARMONA, L. (2006). "El sistema portuario de la Bahía de Cádiz durante el siglo XVIII". *Revista de Historia de El Puerto*, 36, pp. 11-47.

MÁRQUEZ CARMONA, L. y ALONSO VILLALOBOS, C., (2016). "El sistema portuario de la Bahía de Cádiz en Época Moderna a través de la cartografía histórica". En M.-R. GARCÍA HURTADO y O. REY CASTELAO (Coords.), *Fronteras de agua: las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XVI-XXI)* (pp. 181-195). Santiago de Compostela:

Universidad Santiago de Compostela.

MÁRQUEZ CARMONA, L.; ALONSO VILLALOBOS, C. y BENÍTEZ LÓPEZ, D., (2016). "El patrimonio cultural marítimo de la Bahía de Cádiz según la visión de un hidrógrafo de Napoleón: El vicealmirante Rosily". *Revista de historia de El Puerto*, 56, pp. 31-60.

MARTÍNEZ SOLARES, J. M., (2001). *Los efectos en España del terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755)*, Madrid: Ministerio de Fomento. Dirección General del Instituto Geográfico Nacional.

MENANTEAU, L., (2018). "La Barra de Sanlúcar (Embouchure du Guadalquivir) et son franchissement, du XVIe au XXIe siècle". *Riparia*, 1 (Extra), pp. 25-31.

MOLINA FONT, J., (2002). *Cádiz y el vapor-correo de Filipinas "Carlos de Eizaguirre", 1904-1917*, Cádiz: Universidad, Servicio de Publicaciones.

MORENO OLLERO, A., (1992). "Los barcos del Duque de Medina Sidonia a comienzos del siglo XVI: Jarcias, pertrechos, tripulación y rutas". *Gades*, 20, pp. 329-350.

MORENO OLLERO, A., (2018). "Los nombres del Puerto de Sanlúcar en el siglo XVI, Zanfanejos y Bonanza". *Cartare. Boletín del Centro de Estudios de la Costa Noroeste de Cádiz*, 8, pp. 1-11.

MURILLO VELARDE, P., (1752). *Geographia historica: donde se describen los Reynos, Provincias, Ciudades, Fortalezas, Mares, Montes, Ensenadas, Cabos, Ríos y Puertos*, Madrid: En la oficina D. Gabriel Ramirez.

PARODI ÁLVAREZ, M. J., (2011). "El Guadalquivir: puerta de entrada de civilizaciones". En J. RUBIALES TORREJÓN (Coord.), *El río Guadalquivir, del mar a la marisma: Sanlúcar de Barrameda* (pp. 109-117). Sevilla: Junta de Andalucía.

PARODI ÁLVAREZ, M. J. y BEJARANO GUEIMÚNDEZ, D., (2017). "Notas sobre un jalón de la Sanlúcar del siglo XVI". En F. TORO CEBALLOS (Coord.), *Carolus: Homenaje a Friedrich Edelmayer* (pp.283-296). Jaén: Ayuntamiento de Alcalá la Real.

PARODI ÁLVAREZ, M. J. (Coord), (1999). *El Baetis-Guadalquivir, puerta de Hispania: actas del I Ciclo de Estudios sobre Sanlúcar*. Sanlúcar: Fundación Municipal de Cultura de Sanlúcar de Barrameda.

PÉREZ-MALLAÍNA, P. E., (2010). *Andalucía y el dominio de los espacios oceánicos: la organización de la Carrera de Indias en el siglo XVI*, Sevilla: Fundación Corporación Tecnológica de Andalucía.

RODRIGO, F. S., (2018). "A review of the Little Ice Age in Andalusia (Southern Spain): results and research challenges". *Cuadernos de investigación Geográfica*, 1 (44), pp. 245-265.

RODRÍGUEZ-RAMÍREZ, A.; CÁCERES PURO, L. M. y RODRÍGUEZ VIDAL, J., (2000). "Dinámica y evolución de flechas litorales: el litoral onubense (SO, España)". En J. R. DE ANDRES, y GRACIA, F. J. (Eds.), *Geomorfología Litoral. Procesos Activos (*pp: 101-113). Madrid: Instituto Tecnológico Geominero de España.

RODRÍGUEZ-RAMÍREZ, A.; PÉREZ-ASENSIO, J.; SANTOS, A.; JIMÉNEZ-MORENO, G; VILLARÍAS-ROBLES, J.; MAYORAL, E.; PÉREZ, S.; CERRILLO CUENCA, E.;

LÓPEZ-SÁEZ, J. A. y LEÓN, Á.; CONTRERAS, C., (2015). “Atlantic extreme wave events during the last four millennia in the Guadalquivir estuary, SW Spain”. *Quaternary Research*, 83, pp. 24-40.

RODRÍGUEZ VIDAL, J.; CAMPOS CARRASCO, J. M. y CÁCERES PURO, L. M. (Eds.), (2015). “Eventos marinos y asentamientos costeros en el suroeste de Iberia”. *Cuaternario y geomorfología: Revista de la Sociedad Española de Geomorfología y Asociación Española para el Estudio del Cuaternario*, 1-2 (29), pp. 5-18.

RUBIALES TORREJÓN, J. (Coord.), (2011). *El río Guadalquivir, del mar a la marisma: Sanlúcar de Barrameda*, Sevilla: Junta de Andalucía/Consejería de Obras Públicas y Transportes.

RUIZ, F.; RODRÍGUEZ-VIDAL, J.; ABAD, M.; CÁCERES L. M.; CARRETERO M. I.; POZO, M.; RODRÍGUEZ-LLANES. J. M.; GÓMEZ-TOSCANO F.; IZQUIERDO, T.; FONT E. y TOSCANO. A., (2013). “Sedimentological and geomorphological imprints of Holocene tsunamis in southwestern Spain: An approach to establish the recurrence period”. *Geomorphology*, 203, 1. pp. 97-104. En línea: http://digital.csic.es/bitstream/10261/43392/1/ARTICULOS302471%5B1%5D.pdf

TAPIAS HERRERO, E., (2017). “Aspectos navales en el traslado de la casa de Contratación”. *Studia historica, Historia moderna*, 2 (39), pp. 153-184.

VELAZQUEZ-GAZTELU, J. P., (1998 [1774]). *Estado marítimo de Sanlúcar de Barrameda, dedicado al señor San Lucas*, Sanlúcar de Barrameda: Asociación Sanluqueña de Encuentros con la Historia y el Arte, 1998. (Transcripción y glosario de manuscrito por Caridad López Ibáñez; dirección y prólogo, Manuel Romero Tallafigo).

WESTERDAHL, Ch., (1992). “The maritime cultural landscape”. *International Journal of Nautical Archaeology,* 21 (1), pp. 5-14. En línea: https://doi.org/10.1111/j.1095-9270.1992.tb00336.x

ZAZO, C.; GOY, J. L.; SOMOZA, L.; DABRIO, C. J.; BELLUOMINI, G.; IMPROTA, S.; LARIO, J.; BARDAJI, T. y SILVA, P. G., (1994). “Holocene sequence of sea-level fluctuations in relation to climatic trends in the Atlantic-Mediterranean linkage coast”, *Journal of Coastal Research,* 10 (4), pp. 933-945.

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11 (Dossier)
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X

LA CARRERA DE INDIAS: BENEFICIOS Y PERJUICIOS DEL MONOPOLIO COMERCIAL

Esteban Mira Caballos
Academia Dominicana de la Historia, República Dominicana

Recibido: 08/12/2019
Aceptado: 31/12/2019

RESUMEN

En este artículo analizamos el sistema naval del imperio Habsburgo en su globalidad. El sistema de flotas y armadas funcionó, aunque tuvo como pernicioso efecto secundario el desabastecimiento y la desprotección de enormes áreas. Unos territorios que solo lograron sobrevivir participando activamente del contrabando. Sin duda alguna, monopolio y contrabando fueron inherentes al propio modelo implantado por la metrópolis. Este modelo, con sus carencias, permitió al Imperio Habsburgo mantenerse como potencia hegemónica hasta bien entrado el siglo XVII y como una potencia de segundo orden prácticamente hasta principios del siglo XIX.

PALABRAS CLAVE: Imperio Habsburgo; monopolio; navegación; armadas; flotas; galeones.

THE CAREER OF THE INDIES. BENEFITS AND DAMAGES OF THE COMMERCIAL MONOPOLY

ABSTRACT

In this paper we analyze the naval system of the Habsburg Empire as a whole. The fleet and navy system worked although it had as pernicious side effect the shortage and unprotection of huge areas. Some territories that only survived by actively participating in smuggling. Undoubtedly, monopoly and contraband were inherent in the model implanted by the Empire. This system, with its shortcomings, allowed the Habsburg Empire to remain as a hegemonic power until well into the 17th century and as a second-order power practically until the beginning of the 19th century.

KEYWORDS: Habsburg Empire; monopoly; navigation; navies; fleets; galleons.

ESTEBAN MIRA CABALLOS es Doctor en Historia de América por la Universidad de Sevilla. Ha sido Becario de Formación de Personal Investigador, adscrito al Departamento de Historia de América de la citada Universidad Hispalense (1990-1995). Es miembro correspondiente extranjero de la Academia Dominicana de la Historia (2004) y del Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas (2012). Ha sido galardonado con varios premios, pertenece al consejo asesor de varias revistas científicas y es colaborador científico de la Fundación Obra Pía de los Pizarro.
Está especializado en las relaciones entre España y América en la Edad Moderna, habiendo publicado numerosos libros así como varias decenas de colaboraciones en obras colectivas, congresos y revistas de investigación españolas, alemanas, mexicanas, dominicanas, ecuatorianas, estadounidenses, chilenas, etc.
Entre sus libros más recientes destacan: *La gran armada colonizadora de Nicolás de Ovando, 1501-1502* (Santo Domingo, Academia Dominicana de la Historia, 2014); *Hernán Cortés: mitos y leyendas del conquistador de Nueva España* (Badajoz, Fundación de los Pizarro, 2017); *Francisco Pizarro: una nueva visión de la conquista del Perú* (Crítica, 2018) y *Las armadas del Imperio: poder y hegemonía en tiempo de los Austrias* (La Esfera, 2019).
Correo electrónico: Caballoss1@gmail.com
iD ORCID: https://orcid.org/0000-0002-8873-5399

Cita sugerida:
MIRA CABALLOS, E., (2019). “La Carrera de Indias: beneficios y perjuicios del monopolio comercial.” *Magallánica. Revista de Historia moderna*, 11 (6), pp. 62-93.

LA CARRERA DE INDIAS: BENEFICIOS Y PERJUICIOS DEL MONOPOLIO COMERCIAL

Introducción

Tras el Descubrimiento de América la situación internacional se vio modificada de forma muy significativa. Por ello, durante el reinado de los Reyes Católicos se empezó a configurar un modelo defensivo multifocal. La financiación fue también muy diversa entre otras cosas porque hubiese resultado imposible sufragar la defensa de las tres vertientes –la mediterránea, la atlántica y la pacífica- con fondos exclusivamente regios. Posteriormente, el emperador Carlos V diseñó el modelo naval que su Imperio necesitaba, financieramente sostenible y lo suficientemente eficaz como para que España mantuviera por mucho tiempo su dominio de los mares. Su hijo Felipe II mantuvo vigente esta estructura, con ligeros retoques. Así, pues, el modelo carolino implicaba el establecimiento de todo un entramado de escuadras, ubicadas en lugares estratégicos. Es indudable que la Corona fue consciente de la necesidad de elegir unos puntos concretos de vigilancia ya que, como explicaba el experimentado Luis Sarmiento de Mendoza, V conde de Rivadavia, en una carta escrita a Carlos V, y fechada 1540, “la mar era tan larga” que los enemigos podían enviar sus barcos a cualquier destino sin ser descubiertos (MIRA, 2005: 68).

Se ha dicho que el gran problema de las armadas hispánicas fue la escasa inversión que condicionaba el número de buques, su mal apresto y la presencia de una tripulación escasa y mal preparada. Sin dejar de ser cierta esta crítica debemos decir que no era fácil la defensa naval de un territorio como el que gobernaba Carlos V en una época en la que el corsarismo arreció tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico. El Imperio era muy extenso, los enemigos embestían de forma inesperada y era inviable establecer una armada en cada puerto. La Corona hizo lo humanamente posible para financiar y sostener un buen número de escuadras que, con sus carencias, permitieron a España dominar los océanos durante más de un siglo.

En la vertiente atlántica los réditos del comercio eran considerables por lo que se estimó que la defensa la debían pagar en buena parte los propios mercaderes, cargadores y

banqueros. Desde el apresto de la flota de Nicolás de Ovando de 1502 se dio por finalizado el monopolio regio. A partir de ese momento, con pocas excepciones, la Corona se limitó a controlar el flujo, dejando a la iniciativa privada la mayor parte de los desembolsos en las empresas comerciales y descubridoras. De hecho, eran los comerciantes los primeros interesados en asegurar sus mercancías y en protegerlas frente a los eventuales ataques. Por ello, al margen del pago de la avería, no faltaban las donaciones de capital del Consulado de Sevilla para financiarlas. Así, en 1591 el Consulado hispalense ofreció nada menos que 80.000 ducados para costear la armada de averías, compuesta por diez galeones y cuatro pataches, con el objetivo de que acudiese a las islas Terceras a recibir a las flotas (FERNÁNDEZ DURO, 1972: II, 486).

Eso sí, el sistema naval hispánico padeció una grave deficiencia ampliamente subrayada por la historiografía, es decir, el alto grado de improvisación. Sin embargo, apenas se ha insistido en su gran virtud, la versatilidad. Existió una fluida interrelación entre todas las armadas del Imperio, actuando siempre de forma complementaria y coordinada. Una colaboración que se extendía también al terreno bélico, acudiendo unas escuadras en ayuda de otras cuando las circunstancias así lo aconsejaban. Con frecuencia aparecen distintas escuadras actuando conjuntamente, sumando esfuerzos, y colaborando en la protección de tramos costeros problemáticos o deficientemente protegidos.[1]

Por supuesto, cuando se preparaba una gran batalla -lo que el argot de la época se llamaba “una hueste naval”- y hacía falta un gran número de buques, estos se obtenían mediante la unión de los efectivos de las armadas existentes. Por lo general, las instrucciones que se les daba a los capitanes generales eran poco precisas y estaban condicionadas por las circunstancias de cada momento. Es decir, se les otorgaba capacidad de decisión a los mandos de las escuadras porque, como decía en 1560 Andrea Doria, la experiencia había demostrado los graves inconvenientes que provocaba el que los capitanes no quisieran contradecir las órdenes (VARGAS-HIDALGO, 2002: 342).

[1] Los ejemplos se cuentan por decenas, aunque citaremos solo algunos: en 1527, el Capitán de la Armada Real de Galeras, Rodrigo de Portuondo, acudió a Italia a auxiliar a Andrea Doria. Sin embargo, cuatro años después, es decir, en 1531, fue éste el que socorrió a dos galeras de la Armada Real. En 1554, cuando se supo de la existencia de varias flotillas corsarias esperando a los navíos de Indias, la Corona estableció todo un dispositivo de colaboración entre varias armadas. Y finalmente, por poner un último caso, en 1596, dado que se suponía que los turcos estaban ocupados en las campañas de Hungría y que los corsarios ingleses acechaban en las costas occidentales se tomó una drástica decisión, que todas las armadas italianas se concentraran en Cartagena para que desde allí pudiesen acudir al remedio de “todo lo que le pidiere”. Estos y otros muchos ejemplos pueden verse en: (MIRA, 2005: 71-75).

Monopolio y contrabando

En la navegación con América se usaría el sistema de flotas, pensado para defenderse mejor de la rapacidad de los enemigos. Tras una primera etapa, comprendida entre 1492 y 1503, en la que no se exigía la navegación en convoy, encontramos un segundo ciclo que abarcaría desde 1504 a 1560 en la que el sistema fue mixto, registro suelto-flota, dependiendo de la presencia o no de escuadras enemigas. Finalmente, desde 1561, y pese a la oposición de algunos que pensaban que era preferible proteger las áreas de partida y de regreso, manteniendo el registro suelto, se implantó de forma definitiva el sistema de flotas (O’DONNELL, 2012: III, I, 88). Efectivamente, por orden del 16 de julio de 1561 se prohibió toda navegación al margen de las flotas que además serían dos anuales: la de Nueva España que partiría en enero y la de Tierra Firme que lo haría en agosto.[2] Poco tiempo después, y concretamente el 18 de octubre de 1564, se terminó de perfilar el sistema: el primer convoy zarparía, finalmente, en abril y estaría integrado por los buques que se dirigían a Veracruz, Honduras y las islas antillanas, mientras que el segundo mantendría su fecha de salida en el mes de agosto y estaría compuesto por los buques que se dirigían a Panamá, Cartagena, Santa Marta y otros puertos de la costa norte.[3] El motivo por el que se restringía la navegación exclusivamente a las dos flotas anuales quedaba bien explícito en la disposición de 1564, por “el riesgo que corrían las naos que iban y venían solas a las nuestras Indias” (ENCINAS, op. cit.: IV, 127-130). En un primer momento su protección se encomendó a una armada de galeras y, desde 1568, a la Armada de la Guarda de la Carrera.[4]

El sistema blindaba las áreas neurálgicas del Imperio así como las rutas y puertos en los que recalaban las flotas. Y ello favorecía el monopolio, controlado por los comerciantes agrupados en el consulado de Sevilla y por los grandes banqueros genoveses, florentinos, alemanes y flamencos. También la Corona se beneficiaba al recibir con bastante regularidad sus ingresos procedentes de las Indias.

Sin embargo, este modelo deparaba un enorme sacrificio pues se renunciaba a la defensa efectiva de los territorios teóricamente marginales y se los condenaba a un brutal

[2] El documento original se encuentra en AGI, Indiferente General 1966, fols. 35v-37v. Citado en: (VEITIA, 1981: 2; GARCÍA-BAQUERO, 1992: 90).
[3] Real Cédula dada en Aranjuez, el 18 de octubre de 1564: (ENCINAS, 1945: IV, 127-130). También en: (HARING, 1979: 258-259; GARCÍA-BAQUERO, op. cit.: 90).
[4] Sobre el particular véase: (DÍAZ BLANCO, 2014: 661-691).

desabastecimiento que ni siquiera pudieron compensar adecuadamente con el contrabando. Y por mucho que los vecinos de Santo Domingo, Puerto Rico, Jamaica, Guatemala, Honduras o Nicaragua clamaran pidiendo auxilio nunca obtuvieron una solución a sus problemas. Y de hecho, parece un milagro que no terminasen cayendo en poder de las potencias enemigas como ocurrió ya en el siglo XVII con Jamaica. Ese aislamiento dentro del circuito naval del Imperio provocó una inhibición profunda de la capacidad productiva de extensas áreas del imperio.

Así, en la década de los cuarenta, informaba la Audiencia de Santo Domingo, que ni aún en tiempos de paz dejarían de venir los corsarios a estas islas "porque las presas son muy grandes y sin riesgo ni resistencia ninguna".[5] Cuatro años después, es decir, en 1545, se ratificó nuevamente esta idea al informar el Almirante que lo que animaba a los bandidos a navegar rumbo a las Indias era "parecerles... que tienen lejos el castigo".[6]

A la metrópolis le importaba muy poco que los corsarios hostigasen determinados puertos secundarios o que se hiciesen con el control de algún islote o de alguna zona despoblada de Centroamérica. Pero, en cambio, sí que le interesaba tener el control del Mar Caribe en tanto en cuanto era un lugar de paso de las flotas de Indias, por eso procuró una defensa básica. Para su protección creó una pequeña flotilla, la del Caribe, que puede considerarse como el precedente remoto de lo que será la Armada de Barlovento que desarrolló su actividad entre 1640 y 1768.[7] Una escuadra que se financiaba a través de la avería, tenía su sede en Santo Domingo, donde residían los jueces de la Armada, y usaba naos y carabelas. Pero no tardó en vislumbrarse que su objetivo real no era exactamente la defensa de las costas antillanas y de sus habitantes sino la protección de las rutas seguidas por los navíos de la Carrera a su paso por el Mar Caribe (TORRES RAMÍREZ, 1983: 115).

Por su parte, las autoridades antillanas se pasaron décadas solicitando en vano la presencia de dos galeras permanentes en cada isla que completasen la defensa de forma disuasoria, o bien, para pedir ayuda en caso de un eventual ataque. No podemos olvidar

[5]Carta de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, Santo Domingo, 4 de julio de 1541. AGI, Santo Domingo 49, R. 12, N. 83.

[6]Carta del Almirante a Su Majestad, Nueva Sevilla, 18 de enero de 1545. AGI, Patronato 174, R. 57. Los ataques se realizaban incluso en tiempos de paz, pues, según escribió la Audiencia de Santo Domingo en 1541, pese a los tratados, los corsarios seguirían atacando "porque las presas son grandes y sin riesgo de resistencia ninguna...". Carta de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, Santo Domingo, 4 de julio de 1541. AGI, Santo Domingo 49, R. 12, N. 83 Bis.

[7]Sobre esta Armada puede verse la clásica monografía de: (TORRES RAMÍREZ, 1981).

que la forma más común de ocupar una fortaleza era mediante un asedio lo que necesariamente significaba aislarla del exterior durante algún tiempo. Por ello, resultaba imprescindible disponer en los puertos de algunos buques con un doble objetivo: primero, vigilar de cerca los movimientos de los corsarios para estar prevenidos sobre la posibilidad de un ataque así como de su magnitud. Y segundo, establecer una vital comunicación con otras plazas para coordinar las posibles ayudas. Aunque, en ocasiones, las flotas enviaban navíos de aviso extraordinarios, alertando de la presencia de escuadras enemigas, era tan importante como necesaria la comunicación de cabotaje entre los principales puertos. De hecho, existía una ley no escrita que todos conocían: la obligación de las autoridades de alertar a las islas y territorios del entorno siempre que se avistasen buques enemigos o se previese un ataque.

A continuación vamos a desarrollar un caso muy singular y creemos que paradigmático, el de Puerto Rico. Durante el segundo tercio del siglo XVI algunos corsarios franceses e ingleses habían merodeado impunemente por la isla, practicando un comercio ilegal más o menos amigable. En 1576 franceses se internaron en la isla y saquearon el pueblo de Guadianilla, matando a algunos vecinos.[8] Poco después, sin prisas, se reembarcaron y continuaron sus saqueos en la isla de la Margarita y en Cumaná. Pero la situación, lejos de mejorar, se agravó en el último cuarto de siglo, generando una situación muy difícil para la menguada población puertorriqueña. En 1576, una flotilla de varios galeones franceses, comandados por el corsario Jean Jacques, saqueó e incendió la villa de San Germán.[9] Ninguna localidad de la isla sufrió tanto los envites del corsarismo como ésta, pues había sido refundada en su nueva ubicación en 1573 y nuevamente -por enésima vez- volvía a ser saqueada y arrasada. Y dadas las escasas defensas, hasta los indios caribes, procedentes de la isla Dominica, se dedicaban a realizar campañas de pillaje sobre la isla. Así en septiembre de 1578 la audiencia de Santo Domingo informó del ataque que realizaron los caribes con doce piraguas que desembarcaron a dos leguas de la ciudad de San Juan y robaron en un ingenio, llevándose todo lo que había de valor, incluido los esclavos de color.[10]

---

[8] Carta de la audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, 8 de noviembre de 1576. AGI, Santo Domingo 50, r. 12, n. 55.
[9] Carta de la audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, 8 de noviembre de 1576. AGI, Santo Domingo 50, r. 12, n. 56.
[10] Carta de la audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, 29 de septiembre de 1578. AGI, Santo Domingo 51, r. 1, n. 26.

Una vez más, en 1579, después del saqueo de San Germán por el corsario Jean Jacques, se volvió a suplicar la presencia de galeras para la protección del paso entre Santo Domingo y Puerto Rico (UTRERA, 2014: II, 546). Pero no parece que fuera aprobada pues en 1580 la audiencia de Santo Domingo volvió a hacerse eco de esa reivindicación, pues los puertorriqueños se lamentaron, una vez más, de que la isla estaba “infestada de franceses que la roban y oprimen y casi a vista de ojos”.[11] La situación era dramática, tanto que los galos llegaron a apresar, incluso, al gobernador y capitán general. Pero, pese a la situación límite no parece que a corto plazo las peticiones surtieran efecto pues, tanto en 1581 como en los años sucesivos se volvió a reiterar la misma solicitud (RODRÍGUEZ MOREL, 2016: 117).

Por lo demás, desde la metrópolis se tomaron dos medidas, aunque del todo insuficientes: una, desde 1582 una sola persona -Diego Menéndez Valdés- concentró los cargos de gobernador, capitán general y alcaide del Morro, un mando único que en teoría debía mejorar la efectividad de la defensa de la isla (ZAMBRANO, 2010: 57). Y otra, se empezó a destinar una cantidad, procedente inicialmente de las cajas reales de Santo Domingo y luego del situado de México, para mantener una guarnición permanente en la isla. Por orden del 13 de abril de 1582 se instó a los oficiales de Santo Domingo a enviar algo más de 2,6 millones de maravedís de la hacienda real para mantener una guarnición de un alcaide y cincuenta soldados en la fortaleza del Morro de San Juan (ENCINAS, op. cit.: IV, 20-21). Pero, la situación continuó empeorando en los años siguientes hasta el punto que, como ya hemos afirmado, el mismo gobernador, Francisco de Ovando Mexía, fue capturado por los corsarios, que además se atrevieron a pedir un rescate por su liberación.[12]

Ya en 1585 se tuvieron noticias de la presencia en la zona de sir Richard Greenville y Ralph Lane quienes, después se supo, recababan datos para Inglaterra, donde se preparaba una gran ofensiva contra varios puertos antillanos. Y con toda esa información, el 15 de septiembre de 1585, zarpó de Plymouth la gran escuadra de Francis Drake, en la que viajaban más de 2.000 hombres, recorriendo las costas occidentales peninsulares antes

[11] Carta de la audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, 17 de febrero de 1580. AGI, Santo Domingo 51, r. 3, n. 49.

[12] Este suplicó a la audiencia que le diese licencia para rescatarse con su propia hacienda, pero los jueces se lo negaron alegando que no tenían autorización para concederla. Carta de la audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, 6 de julio de 1579. AGI, Santo Domingo 51, r. 2, n. 45.

de poner rumbo al Mar Caribe. Uno de sus principales objetivos era tomar la isla con un doble objetivo: primero, apoderarse de los dos millones de pesos de oro que se custodiaban en su fortaleza y, segundo, ocupar la ciudad de San Juan y convertirla en su base de operaciones desde donde realizar futuras campañas de pillaje. Pero su ataque resultó infructuoso porque trató de entrar en la ciudad por el estrecho paso que protege el Castillo del Morro. Los defensores, con buen criterio, habían hundido varios barcos a la entrada del canal y, finalmente, tras varios días de intercambios de fuego artillero, los atacantes decidieron retirarse (PICO, 1988: 86; ZAMBRANO, 2010: 59). El cerco fue levantado el 24 de noviembre de 1595, poniendo proa a Nombre de Dios y Santa Marta (UTRERA, op. cit.: III, 137). Tras este gran susto, se volvió a solicitar a la audiencia de Santo Domingo el envío de arcabuces, pólvora y municiones, petición que no fue atendida por encontrarse la propia Ciudad Primada en una situación de extrema necesidad.[13]

Mucho más éxito tuvo, en 1598, el corsario George Clifford, tercer conde de Cumberland, que ocupó la isla. Se trataba de un marino experimentado que había combatido en la jornada de la Invencible y que se presentaba en Puerto Rico con una armada de veinte navíos y un millar de hombres. Su objetivo explícito era convertirla en la base de operaciones de los ingleses en el Caribe (MIRA, 2012: III-1, 148). Había aprendido del error de Francis Drake y atacó la ciudad desde el este, a espaldas de la fortaleza del Morro. El capitán general y gobernador Antonio de Mosquera se vio obligado a capitular, entrando la flota en la ciudad el 2 de julio de 1598 (ZAMBRANO, op. cit.: 60).

Por fortuna para los intereses hispanos, días después, tras la entrada en el puerto de un buque portugués con aherrojados, se desencadenó una epidemia de disentería que llevó a la tumba a casi la mitad de los ingleses. A finales de ese mismo año, Clifford, sintiéndose vulnerable por el descenso de efectivos disponibles y ante la cercanía de la flota española que traía como objetivo recuperar la isla, decidió zarpar (PICÓ, op. cit.: 88; WARLINTON, 2013: 26). Eso sí, dejaba atrás una ciudad asolada y saqueada, llevando en sus bodegas, azúcares, cueros, jengibre, oro, los cañones de la fortaleza, las campanas de la catedral y hasta un quicio marmóreo de una ventana que le pareció "digno de admiración" (BLANCO, 1947: 61).

[13] Carta de la audiencia de Santo Domingo a su Majestad, 26 de octubre de 1586. AGI, Santo Domingo 51, r. 10, n. 99.

Está claro que, a nivel económico, desde la implantación del sistema de flotas, el área antillana quedó marginada de las rutas del comercio legal. Progresivamente los comerciantes sevillanos fueron dejando atrás la antesala antillana para vender sus mercancías en los grandes puertos de Nueva España y Tierra Firme. El daño para la economía de estas áreas marginales fue irreparable: por un lado, el poco género que llegaba lo hacía a precios desorbitados y, por el otro, los productos locales eran adquiridos a precios irrisorios. No había economía que pudiera soportar eso; era el alto coste que había que pagar por el monopolio comercial sevillano. La productividad, lo mismo de azúcar que de cueros y jengibre, era extremadamente baja por dos motivos:

Primero, por la escasez crónica de mano de obra esclava pues, según decían las autoridades, no quedaban naturales y los españoles no querían laborar en las minas, hatos y haciendas. Por ello, la reclamación más reiterada de los criollos era que se enviasen esclavos libres de impuestos para así favorecer la economía y su poblamiento.[14] Pero, dado que estas licencias pocas veces se materializaban, no extraña que ese mismo año arribase a la isla un navío portugués con 180 esclavos sin registro ni licencia y hasta el obispo de Puerto Rico, adquiriese algunas de esas piezas (RODRÍGUEZ MOREL, op. cit.: 92). La situación no mejoró de manera que, en años sucesivos se volvió a informar de las quejas de los vecinos que, por no disponer de eslavos, "cesan las granjerías por no haber nadie quien las labre".[15]

Y segundo, por las dificultades para obtener fletes para las exportaciones. Hay que tener en cuenta que a la isla solo le quedaron las insignificantes migajas del monopolio. Se suponía que debía arribar al menos un barco en cada una de las flotas, destinado a abastecer el mercado isleño y a comprar los productos locales. Pero en la praxis esto no siempre ocurrió y hubo flotas en las que no hubo ninguno pues, como ya hemos afirmado, era un mercado muy secundario en comparación con otros mucho más atractivos. De hecho, Pierre Chaunu (1955) ha calculado que entre 1515 y 1600 tan solo arribaron legalmente a Puerto Rico 89 barcos y zarparon de ella 247, cifras del todo insuficientes que muestran hasta qué punto se padeció el aislamiento. (IV-2, 488-490) Y a veces, los navíos que llegaban con la flota lo hacían en una fecha poco apropiada por

[14] La audiencia de Santo Domingo traslada al rey esta propuesta de los vecinos de Puerto Rico por carta del 8 de enero de 1577. AGI, Santo Domingo 50, r. 13, n. 64.
[15] Carta de la audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, 27 de febrero de 1581. AGI, Santo Domingo 51, r. 4, n. 53.

lo que debía aguardar en la isla, incluso a riesgo de no poder regresar con la flota. En febrero de 1577 la audiencia de Santo Domingo informaba que los barcos de Puerto Rico no podrán salir antes de mayo por no estar todavía "cuajado el azúcar y haber falta de sal para los cueros".[16] Un año después las mismas autoridades puertorriqueñas volvían a mostrar su desazón al ver que todos los navíos pasaban de largo para ir a Nueva España, situación que de no remediarse -decían- "será gran causa para acabarse de despoblar" la isla.[17] Y por cierto, todos los intentos de repoblación con labradores fracasaron, precisamente por la imposibilidad de dar salida comercial a las producciones.[18] Pero incluso cuando un buque por fin entraba en la isla, los vecinos compraban la mercancía europea y embarcaban los productos de la isla para ser vendidos en Sevilla por algún factor. Pero las distancias y la escasa comunicación provocaban que el retorno de los beneficios se demorase por espacio de varios años con un claro quebranto para los productores.

A esos navíos hay que sumar otros buques que recalaban en la isla por distintos motivos: uno, los que aportaban a San Germán para realizar la aguada, ocasión que era aprovechada para intercambiar mercancías por productos frescos. Se estima que, entre 1550 y 1650, un 19 por ciento de los navíos de las flotas hicieron aguada en la isla (CHAUNU, op. cit.: VI-2, 79). Dos, las supuestas arribadas forzosas que con frecuencia practicaban navíos portugueses y que, en muchos casos, eran simples excusas para comerciar ilegalmente con los isleños. Se ha calculado que, entre 1551 y 1599, hubo 46 atraques forzosos, fondeando un total de 290 barcos (GELPÍ, 2000). Es decir, una media de seis barcos por año, una cifra muy notable teniendo en cuenta que legalmente, la media no alcanzaba los dos navíos anuales. Y tres, las licencias que con cierta frecuencia se expedían a los canarios o en ocasiones a los propios mercaderes puertorriqueños para que comerciaran con las islas antillanas. Se trataba siempre de excepciones, de anuencias dadas a cuenta gotas, pues eran vistas con recelo por el consulado sevillano. De hecho, conocemos el caso del mercader Lorenzo de Vallejo que desde 1579 pidió autorización en varias ocasiones para llevar un navío a Puerto Rico

[16] Carta de la audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, 28 de febrero de 1577. AGI, Santo Domingo 50, r. 13, n. 66A.
[17] Carta de la audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, 29 de septiembre de 1578. AGI, Santo Domingo 51, r. 1, n. 26.
[18] El 13 de abril de 1578 se expidió título de alcalde mayor a Antonio Jover que pretendía llevar a su costa un centenar de labradores a la isla. UTRERA, op. cit.: II, 575.

para paliar la escasez de harina y vino y el consulado se opuso sistemáticamente. Y es que, como decía muy significativamente Fernando Picó (1988), los mercaderes sevillanos se parecían "al perro del hortelano, que ni come ni deja comer" (p. 80). En resumen, es probable que entre arribadas legales, forzosas e ilegales, la media de barcos que se aproximaban a la isla anualmente se moviese en torno a la decena. Cifra, en cualquier caso, demasiado exigua como para abastecer mínimamente a la población de la isla y más aún para exportar las producciones locales.

Las autoridades puertorriqueñas intentaron corregir estos males por la vía diplomática, solicitando de manera incansable dos medidas: una, que se fijase el precio máximo de los productos europeos para evitar que la carestía disparase su valor. Pero existían intereses verdaderamente antagónicos y contrapuestos entre los cargadores sevillanos, que pretendían que el mercado impusiese su ley, y las élites locales que eran las grandes perjudicadas por la inflación. Ya en la tempranísima fecha de 1513 la Corona recriminó a los funcionarios reales por las quejas de los comerciantes sevillanos, ordenando que en adelante permitiesen vender libremente los productos que llegasen de la Península.[19] Y otra, conseguir un privilegio especial por el que se liberalizara el comercio. Pretendían cargar mercancías con destino a Flandes y a otros reinos del Imperio, "sin tener tan duro tributo de pasar por el río de Sevilla".[20] Y asimismo, defendían que desde cualquier puerto de los reinos hispánicos, incluido Flandes, se pudiese cargar libremente con destino a la isla antillana.[21]

La élite criolla no desistió y nuevamente en 1588 volvieron a reivindicar que los barcos pudiesen ir y venir libremente, "con flota o sin ella, para que lleven y valgan los

[19] Real Cédula a los jueces de apelación de La Española, Monasterio del Abrojo, 22 de abril de 1513. AGI, Indiferente General 419, L. 4, fols. 117v-118r.

[20] En esos términos se expresó la audiencia de Santo Domingo en una carta al emperador, fechada el 20 de febrero de 1532. AGI, Santo Domingo 49, R. 3.

[21] La reivindicación del libre comercio fue casi obsesiva a lo largo de todo el siglo XVI. La ciudad de Santo Domingo lideró estas peticiones, que podían beneficiar igualmente a los puertorriqueños, pues en 1527, 1528, 1530 y 1532 reiteraron su petición de comerciar libremente con la metrópolis: "Que por parte de esta isla se ha suplicado muchas veces a Vuestra Majestad mandase dar licencia para que los azúcares, cueros y cañafístula, que es cosa de la granjería de la tierra, en cuyo despacho parece que consiste todo el bien y población de ella, se pudiesen llevar desde esta isla derechamente a Flandes porque allí, y según se dijo, tiene mucho despacho y muy aventajado así en la venta de esta granjería como en el retorno que de mercaderías y gente de ella se puede traer(…)" Respuesta a la ciudad de Santo Domingo, Valladolid, 28 de junio de 1527. AGI, Indiferente General 421, L. 12, fols. 144v-145v. Carta de la ciudad de Santo Domingo a Su Majestad, 24 de octubre de 1528. AGI, Patronato 174, r. 40. Carta de la audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, 20 de febrero de 1532. AGI, Santo Domingo 49, R. 3. Carta de la audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, Santo Domingo, 10 de abril de 1530. AGI, Santo Domingo 49, R. 1, N. 4.

frutos" (RODRÍGUEZ MOREL, 1999: 331-442). Lo cierto es que el fracaso de las propuestas de libre comercio, su exclusión de los circuitos comerciales y la imposibilidad de fijar precios, colocaron a muchos puertos antillanos, en especial a los de La Española, Jamaica y Puerto Rico, en una situación límite.

La galopante inflación y el escaso suministro de productos europeos provocaron que muchos vecinos malvivieran asfixiados por las deudas. Por ello, recurrieron al contrabando en un ejercicio de mera supervivencia. De hecho, en 1576 la audiencia de Santo Domingo informó con toda claridad que la única forma que tenían los vecinos de proveerse y de vender sus productos era recurriendo a los contrabandistas "que son señores de la mar y de la tierra".[22] Y ello por varios motivos: primero, por la ralentización de la llegada de género procedente de la Península lo que provocaba que sus precios fuesen desorbitados. Entre 1540 y 1580 el coste de los productos básicos -incluido el pan y el vino- se multiplicó por tres y, en algunos casos, hasta por cuatro. Y segundo, porque los corsarios pagaban mucho mejor el género de la tierra, fundamentalmente azúcar, cueros vacunos, carnes en salazón, maderas, cañafístula y jengibre. Y ello, porque en Europa, especialmente en Holanda, se estaba desarrollando la industria del curtido y se necesitaba la materia prima (CASSÁ, 2003: I, p. 196).

Comúnmente las incursiones no las hacían a través de San Juan, razonablemente defendida por la fortaleza del Morro, sino por otros puertos que estaban en la banda suroeste escasamente poblados y sin posibilidades de defensa (UTRERA, op. cit.: II, p. 239). Allí acudían los vecinos a intercambiar con los corsarios productos de la tierra por provisiones europeas, fundamentalmente paños, vinos, aceite, lienzos y esclavos.

El contrabando se convertía así en un círculo vicioso, pues, si se abastecían a través del estraperlo ello provocaba a su vez que los mercaderes de la Carrera de Indias descartasen el comercio con la isla, dadas las pocas posibilidades de obtener beneficios.

En definitiva, se trataba de la pescadilla que se muerde la cola, si no podían comerciar legalmente lo hacían con corsarios y si había corsarios no acudían los comerciantes legales.

En este comercio, los portugueses y los canarios jugaron un papel muy destacado. Las islas Canarias, y en especial la Gomera, se convirtieron en un punto de recalada

[22] Carta de la audiencia de Santo Domingo a Su Majestad, 8 de noviembre de 1576. AGI, Santo Domingo 50, r. 12, n. 55. Rodríguez, Cartas de la Audiencia 1575-1578, 53.

obligada de los navíos de la Carrera de Indias. En teoría allí se debían abastecerse de agua y víveres para la travesía pero en la práctica embarcaban vinos y cereales con la idea de venderlos ventajosamente en las colonias. Además, al margen de las flotas, las islas Canarias mantuvieron una intensa relación con las áreas marginales del Imperio que la metrópolis no tenía la posibilidad o la voluntad de abastecer suficientemente. Gracias a este tráfico, la isla palió en cierta medida sus necesidades no sólo mercantiles sino también humanas.[23] En 1526 obtuvieron un privilegio para cargar sus productos para las Indias durante dos años, con la única obligación de remitir el registro a la Casa de la Contratación. La licencia se prorrogó en 1531 por otras dos anualidades y, en 1534, por otras seis, hasta finales de 1540, todo fundamentándose en el hecho del desabastecimiento. Sin embargo, aunque el privilegio tenía fecha de caducidad, este comercio, que bordeaba la legalidad, continuó durante décadas, ante la permisividad de las autoridades sevillanas. No obstante, en ocasiones convenía denunciar al traficante y embargarle sus bienes para al menos aparentar que se perseguía el contrabando.

Los portugueses no se quedaron atrás y, al igual que los canarios, eran vistos como comerciantes ilegales pero amigos. Con frecuencia, los lusos cargaban vinos y otros alimentos en las islas Canarias y desde allí se dirigían a las Grandes Antillas, trocando estos productos alimenticios y esclavos por azúcares, cueros, cañafístula, oro, plata y perlas que luego descargaban en las Azores o en Lisboa. Lógicamente este comercio continuó durante todo el siglo XVI, acentuándose desde la incorporación del reino luso al Imperio de los Habsburgo. Lo cierto es que, tanto los portugueses como los canarios, gozaron de una patente tácita para comerciar con La Española, Puerto Rico y Jamaica, al margen del monopolio sevillano, que los primeros se encargaron de consolidar durante el espacio de tiempo que estuvieron integrados dentro de la estructura del Imperio Hispánico.

Huelga decir que toda esta intensa actividad ilegal era posible gracias a la complicidad de la mayor parte de la población y también de las autoridades isleñas. Los criollos recibían con júbilo la llegada de buques corsarios, igual que las autoridades tanto civiles como eclesiásticas. A finales de 1579, los franceses, que tenían cautivo al gobernador, se establecieron por varias semanas en el puerto de Vargas, sin que nadie

[23] Según Pierre Chaunu (1983) el tráfico canario con las Antillas y Tierra Firme se mantuvo sin interrupción desde principios del siglo XVI, representando presumiblemente algo más del el 10 por ciento del tráfico global del monopolio. (pp. 48-53).

tuviese la capacidad o la voluntad de impedirlo. Pese a sus tropelías, los vecinos acudían a ellos para comprar género a cambio de azúcares y cueros.[24]

Era la única forma de sobrellevar el duro monopolio comercial. Estos contrabandistas tan pronto asaltaban un puerto como el de San Germán que practicaban el estraperlo con sus vecinos o robaban el azúcar o los cueros vacunos del primer barco mercante que encontraban a su paso. Las autoridades antillanas mostraron actitudes contradictorias pues, por un lado, pretendían proteger sus puertos y barcos de los ataques, y por el otro, necesitaban del contrabando para abastecerse de productos básicos textiles y alimenticios y para vender los productos de la tierra a un precio razonable. Quizás por ello no hubo el empeño necesario para establecer, ya en el siglo XVI, una armada estable que a la larga hubiese blindado una de las áreas más vulnerables y sensibles del comercio ultramarino.

Por tanto, los enemigos contaron con un sólido apoyo desde dentro del Imperio: primero de los indígenas -allí donde los había- pues, ingleses, franceses y holandeses se presentaban interesadamente como sus defensores, frente al yugo impuesto por los españoles. Y segundo, de una buena parte de la élite que veía con buenos ojos un negocio ilegal que le proporcionaba unos beneficios que no podía obtener por los cauces legales. Y es que, como ya hemos afirmado, los intereses de las oligarquías locales no coincidían con los de los grandes cargadores sevillanos. Obviamente, a los primeros les interesaba el libre comercio y a los segundos el monopolio. Ello empujó a la élite puertorriqueña a convertirse en colaborador necesario del corsarismo, los mismos que en teoría debían vigilar y perseguir estas actividades ilícitas. Bandidaje y contrabando formaron parte intrínseca del propio sistema monopolístico implantado por la metrópolis (STEIN, 2004: 20-32).

Las armadas

En el Imperio coexistía una quincena de escuadras que colaboraban entre sí o se unían cuando se preparaba “una hueste naval”. A continuación, desarrollaremos brevemente las armadas atlánticas.

[24] Carta del doctor Cuenca a Su Majestad, Santo Domingo, 19 de febrero de 1580. AGI, Santo Domingo 51, r. 2, n. 45.

Bajo la denominación de armadas del Cantábrico incluimos a un conjunto de escuadras que se aprestaban desde Galicia al País Vasco y que operaban de manera intermitente juntas o por separado, dependiendo de las circunstancias. Pero incluso cuando aparecen separadas -la de Galicia, la de Cantabria, la de las Cuatro Villas, la de Vizcaya y la de Guipúzcoa-, es obvio que debían operar de forma coordinada, formando de una u otra forma parte del mismo proyecto defensivo, cuyo fin último no era otro que la defensa del área geoestratégica del Noroeste y del Cantábrico.[25]

En cuanto a la Armada de Portugal, debemos decir que su integración en el organigrama defensivo del Imperio, a partir de 1580, supuso un aumento considerable de su poderío naval. Lisboa era un puerto estratégico, tenía un importante astillero y disponía de una poderosa escuadra de galeones que fueron usados por el Imperio en las principales batallas libradas en las últimas décadas del siglo XVI y el primer tercio de la centuria siguiente. La Armada lusa mantuvo su sede en Lisboa, encargándose habitualmente de la defensa de sus propias costas entre el cabo de San Vicente y la costa pontevedresa. Dispuso de un buen número de galeones pesados, en su mayoría construidos en la propia capital lusa, que fueron siempre fundamentales en las grandes empresas navales del Imperio. Su participación fue muy notable en la campaña de la Invencible, donde aportó un buen número de las mejores unidades de combate (GOODMAN, 2001: 24). Asimismo, tomó parte en la hueste de 1625 para recuperar la ciudad de San Salvador de Bahía, con una escuadra de trece navíos -cuatro galeones, cuatro naos y cinco urcas- al mando del capitán Manuel de Meneses (RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, 2018: 124).

La pérdida de Portugal, a partir de 1640, fue un varapalo para el Imperio que perdió una escuadra esencial en su organigrama defensivo. La fachada atlántica peninsular se volvió un área hostil; los navíos de la Carrera en dificultades ya no podían refugiarse en los puertos lusos.[26] Los lusos comenzaron una campaña de acoso a los puertos del suroeste peninsular, tratando de apresar mercantes.

Otra de las escuadras de la fachada atlántica peninsular era la Guardacostas de Andalucía, nacida en 1521 para dar respuesta a la concentración de corsarios en torno al cabo de San Vicente. Recibió diversos nombres como Armada del Poniente, de la Guarda

[25] En 1590 partió un convoy de 47 navíos del puerto de Santander, entre los que había once buques de la Armada de Guipúzcoa y dos de la de Vizcaya (CEREZO, 1988: 389).
[26] Incluso se perdió la escala de las islas Azores, lo que obligaba a los navíos de la Carrera a enfilar directamente hasta la bahía de Cádiz (SERRANO MANGAS, 2001: 106-107).

de las Costas de Andalucía o sencillamente de la Avería, usando como nombre el impuesto que la financiaba. En la primera mitad del siglo XVI se conoció habitualmente como Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía que nosotros hemos sintetizado en la Armada Guardacostas de Andalucía. Estuvo en activo hasta 1562 en que, tras quedar obsoleta, fue sustituida por una efímera armada de galeras, con idénticos objetivos. Esta escuadra de galeras fue aprobada por una disposición regia del 26 de abril de 1562 y se mantuvo en activo hasta 1568.[27] Se sufragó también a través de la avería, y la capitanía general la ostentó Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz.[28] Después de esta fecha, dada su escasa operatividad, fue sustituida por la Armada Real del Océano que además de defender el suroeste peninsular, como la Guardacostas de Andalucía, se le encargó con frecuencia el refuerzo de la protección de los convoyes de Indias (GOODMAN, op. cit.: 22; ALFONSO, 2012: III, I, 124). Queda claro, pues, que el origen de esta armada se remonta al año 1521 cuando se crea la Guardacostas de Andalucía y que después, ya bajo la denominación de Armada del Océano, se mantuvo en activo hasta el decreto de supresión de 1717.[29]

Asimismo, en la fachada atlántica europea operaba la escuadra de Flandes también conocida como Armada de Dunquerque. La zona del Mar del Norte era vital para los intereses castellanos desde mucho antes de que Flandes fuese territorio de los Habsburgo. Gallegos, vascos y cántabros acudían desde finales del siglo XV lo mismo a pescar en aguas de Terranova que de Irlanda (ARÍZAGA, 2012: 35). Como es bien sabido, existía un intenso e histórico comercio desde puertos andaluces y del Cantábrico con Flandes, a donde transportaban lana, vino, aceite, fruta y otras materias primas, importando productos manufacturados (SICKING, 2012: 189). Al principio bastaba con las armadas del Cantábrico pero ya en tiempos de Felipe II se vio la necesidad de contar con una escuadra específica.

Así, en 1572 los rebeldes lanzaron una ofensiva en el Mar del Norte y la respuesta de Felipe II fue el apresto de una armada con destino a Flandes para que atacase los intereses

[27] Dicha armada de galeras ha sido estudiada por: (DÍAZ BLANCO, 2014:661-692).

[28] (Ibidem). Conocemos poco de las acciones ofensivas o defensivas de esta escuadra que en 1562 estuvo formada por cinco galeras y en 1563 por siete, haciendo normalmente la invernada en el Puerto de Santa María. (Ibidem: 676).

[29] (ENCINAS, op. cit.: IV, 41 y ss). Cesáreo Fernández Duro (1972) asevera que se creó en diciembre de 1594 (II, 489). En realidad, en esa fecha lo que se hizo fue reformar su organización, nombrándose un equipo gestor nuevo y dotándola de más y mejores medios, debido al daño que estaban infringiendo los corsarios en esos años.

neerlandeses (GOODMAN, op. cit.: 23). La escuadra llevaba hombres y bastimentos a los tercios comandados por Cristóbal de Mondragón, establecidos en la ciudad de Middelburg. Pero fue interceptada por los holandeses en Bergen op Zoom y la derrotaron, perdiendo quince de sus buques y varios miles de hombres (CANALES, 2010: 135). Esta escuadra se mantuvo en activo durante la segunda mitad del siglo XVII, aunque con escasos efectivos. Hasta 1692 ostentó el almirantazgo general Mateos Maes y, por fallecimiento de éste, le sucedió en el cargo el riojano Pedro Fernández de Navarrete y Ayala, aunque solo por un año pues en 1693 pasó a ostentar el mando supremo de la Armada del Océano (FERNÁNDEZ DURO, op. cit.: V, 435).

Al igual que las armadas peninsulares, las americanas padecieron una fuerte inestabilidad, pues no tuvieron un carácter permanente. En un primer momento los corsarios permanecieron en las costas del suroeste de la Península Ibérica por lo que no fue necesario en las colonias tomar medidas defensivas frente a posibles agresiones externas. Sin embargo, desde finales de la década de los veinte comenzaron a llegar enemigos al continente americano, especialmente al área caribeña. Por ello, se hizo necesaria la creación de una serie de escuadras que protegieran las rutas americanas de la Carrera de Indias. De todas ellas, hubo cuatro de gran importancia, a saber: la Armada del Mar Océano, la Armada del Caribe, la del Mar del Sur y la de Barlovento. El panorama se completaba con las escoltas de las flotas de Indias, la Armada de Galeones o la Armada de la Plata, y con el destino de varios vasos a algunos de los puertos más estratégicos para la defensa de las rutas.

Desde las primeras arribadas de corsarios comenzó el envío de escuadras con la misión específica de recoger el metal precioso y proteger los convoyes. Este sistema se utilizó sólo en contadas ocasiones a lo largo de la primera mitad del siglo XVI, generalizándose en la segunda mitad de esa misma centuria. Para la seguridad de la Carrera de Indias existieron dos formaciones que actuaron de manera complementaria: la de la Guarda de la Carrera y la del Mar Océano.

La primera de ellas, la de la Carrera, también adoptó los nombres de Armada de los Galeones o Armada de la Plata (SERRANO MANGAS, 1989: 17; CABALLERO, 1997: 52). Diego Ortiz de Zúñiga (1796) afirmó muy gráficamente que esta formación acompañaba a las flotas de Indias aunque a veces se despachaban solo galeones con la idea de que trajesen con seguridad los caudales y la plata peruana (IV, 109-110). Y es que se

estimó que la defensa de las flotas con dos galeones -la capitana y la almiranta- era insuficiente para proteger un convoy tan preciado. Por eso, los galeones de la Armada de la Carrera, que oscilaron entre seis y ocho, además de varios pataches, se encargaron durante décadas de viajar junto a las flotas para garantizar su protección (HARING, op. cit.: 262).

La primera armada de la Carrera que cruzó el Atlántico fue la del general Blasco Núñez de Vela, en 1537, año en el que los ataques corsarios se redoblaron en la costa atlántica peninsular.[30] En 1542 partió con el mismo fin una nueva armada al mando del capitán general Martín Alonso de los Ríos.[31] En principio se planeó con doce navíos y 2.500 hombres de guerra, no obstante, ante la falta de artillería -que fue necesaria traerla finalmente de Málaga, Cartagena y Alicante- y de navíos adecuados, fue reducida a la mitad de unidades navales y a tan sólo 500 soldados. Nuevamente, en 1550, zarpó un convoy a cargo de Sancho de Biedma, con el objetivo expreso de arribar a Tierra Firme, recoger el metal precioso y regresar sin dilación a la Península. El coste de la citada escuadra ascendió a la nada despreciable suma de 50.000 ducados que no parecieron demasiados si se garantizaba así la integridad de los caudales indianos.[32] En agosto de 1570 llegaron a Sevilla las dos flotas que habían venido escoltadas por la Armada de la Carrera que ese año comandó Pedro Menéndez de Avilés (FERNÁNDEZ DURO, op. cit.: II, 469). Y nuevamente, en 1576, estando al frente de la misma Cristóbal de Eraso, fue enviada a las Indias a recoger la plata y traerla con seguridad.

La Armada del Mar Océano era una escuadra independiente de la anterior que tan pronto reforzaba la vigilancia de las rutas que limpiaba una zona de corsarios o se aventuraba a recoger la plata de las Indias. Incluso, en 1674 se empleó en el refuerzo de las rutas del Mar del Norte que fue uno de los motivos por los que se decidió suspender ese año el despacho de la Flota de Indias (LANG, 1998: 208). En ocasiones la armada del Océano y la de la Carrera, de manera indistinta, se encargaron de recoger la plata americana para traerla con garantías a la Península. Pero en general, la Armada de la

[30] Real cédula a lo oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, Valladolid, 28 de enero de 1537. AGI, Indiferente General 1962, L. 5, fols. 60-61. En otro documento se la denominaba Armada de la Guarda de las Indias. Carta del diputado de la Armada a Su Majestad, 15 de marzo de 1537. AGI, Indiferente General 1092, n. 218.

[31] Relación de los gastos que se han hecho en la armada de 1542 de la que fue capitán Martín Alonso de los Ríos, s/f AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 24, doc. 387.

[32] Real cédula a Sancho de Biedma, 30 de diciembre de 1549. AGI, Indiferente General 1964, L. 11, fols. 353v-354v. Carta del Álvaro de Bazán al Rey, Valladolid, 5 de julio de 1550. AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-10.

Guarda casi siempre estuvo vinculada a las flotas mientras que la del Océano podía reforzar a aquélla en caso de extremo peligro o cumplir funciones de vigilancia, lo mismo en zonas de las Indias Occidentales que en aguas del Atlántico europeo.

Como afirmamos en páginas precedentes, los orígenes de esta Armada del Océano están en la Guardacostas de Andalucía que regularmente, desde la segunda mitad del siglo XVI, asumió roles de defensa muy lejos de las costas andaluzas. En 1573 Pedro Menéndez de Avilés figuraba como capitán general de la Armada del Océano con el cometido específico de limpiar las aguas de corsarios, *para guarda y seguridad de las naos y flotas* que por ellas navegan (VICENTE, 1946: doc. 767). Un cometido idéntico al que había tenido siempre la Guardacostas.

Su importancia estratégica era tal que en caso de acoplarse a las flotas de Indias y a la Armada de la Carrera, todos los mandos se supeditaban a la autoridad suprema del capitán general de la del Océano.[33] La escuadra estaría formada inicialmente por ocho galeones y tres pataches con una tripulación superior a las 2.000 personas, entre marineros y soldados. Sin embargo, el potencial siempre era relativo pues variaba dependiendo de la disponibilidad y de la amenaza enemiga. De hecho, en 1595 patrulló con 15 galeones originarios del puerto de Pasajes y en años posteriores llegó a disponer de hasta una veintena (CABALLERO, op. cit.: 258).

La mayor parte de las unidades que uso fueron galeones pero también empleó, como en casi todas las flotas y armadas, navíos menores y más rápidos como fragatas, bergantines o pataches.[34] Ocasionalmente también dispuso de urcas, unos navíos gruesos con una amplia capacidad de carga pero que no estaban especialmente diseñados para la guerra. Sin embargo, desde la tercera década del siglo XVII cada vez se le requisaban más unidades para el servicio de las escoltas de las flotas o para usarlos como galeones de la plata por lo que la escuadra experimentó un progresivo debilitamiento.

El Mar Caribe era una zona especialmente sensible dentro del organigrama naval, pues por allí circulaba toda la navegación de las Indias. En el viaje de ida la ruta de la Carrera de Indias era relativamente tranquila hasta la llegada al Caribe, donde se

[33] (CABALLERO, op. cit.: 110, 258). El 22 de enero de 1673 se volvió a expedir la orden en la que se insistía que en caso de que la Armada del Océano se acoplara a la de la Guarda de la Carrera, el general de esta última debía someterse al mando superior de la primera. (VICENTE, op. cit.: doc. 1954).

[34] En 1573 Gabriel de Vera era el capitán de la fragata la Magdalena, una de las ocho que integraban la Armada del Océano, cuya capitanía general ostentaba Pedro Menéndez de Avilés. (VICENTE, op. cit.: doc. 767).

enfrentaban a tres problemas: uno, el climatológico, pues al margen de posibles huracanes, las frecuentes rachas de vientos y las fuertes corrientes precisaban de marineros experimentados para salir airosos (RODRÍGUEZ LORENZO, 2012: 14-15). Dos, el geográfico, por la existencia de numerosos islotes, roquedos y bajíos que representaban un gran peligro para los veleros. Y tres, el humano, porque desde muy pronto el área se convirtió en un avispero de corsarios de distintas nacionalidades que estaban siempre al acecho de posibles presas.

Como en tantos otros casos, su principal objetivo no fue tanto la defensa de los habitantes y de los territorios caribeños como la protección de las rutas seguidas por los navíos de la Carrera a su paso por dicha área (TORRES RAMÍREZ, 1983: 115). No debemos olvidar la peligrosidad de la zona donde, según cálculos de Paul E. Hoffman (1983), se perdieron el 40 por ciento de todos los navíos desaparecidos en la Carrera de Indias entre 1535 y 1547(p.19).

Como en otras escuadras de averías, la autoridad suprema la ostentaba el juez de armada que era asesorado por varios diputados de mercaderes. Normalmente, en España, este cargo era de nombramiento regio, sin embargo, en el Caribe, por motivos obvios, su designación quedó delegada en la Audiencia de Santo Domingo, quien tenía poder a su vez para nombrar para ese cometido a uno de los oidores.[35] Éste recibía poderes casi absolutos en todo lo referente a su organización y a su funcionamiento: el cobro de la avería, el embargo de los navíos necesarios y la artillería, y finalmente, el nombramiento de capitanes y veedores.[36]

En un primer momento se pensó que el Pacífico americano estaba demasiado lejos de las bases corsarias y que, por tanto, la navegación era razonablemente segura (PÉREZ-MALLAÍNA, 1987: 205). Y de hecho, lo fue durante varias décadas pues los primeros corsarios no pasaron a estas aguas hasta 1575. Pero a medio plazo se equivocaron pues la

[35] Información que se hizo en la isla Española, Santo Domingo, 9 de agosto de 1528. AGI, Santo Domingo 9, R. 3, N. 28. En 1556, por ejemplo, se designó como "presidente" de la escuadrilla al licenciado Cepeda, por ser el oidor más antiguo de la Audiencia. Muy probablemente el cargo de juez de armada desapareció en el tercer tercio del siglo XVI. Desde ese momento la máxima responsabilidad de la armada pasó a ostentarla el Capitán General de la flota de Tierra Firme. En 1584 el presidente de la Audiencia de Santo Domingo se lamentaba de la necesidad que había de que los delitos cometidos por la gente de las galeras de la Armada los juzgase el Capitán General de la isla y no el Capitán General de la Flota de Tierra Firme. Traslado de unos capítulos enviados por el presidente de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad el 10 de junio de 1584. AGI, Patronato 269, N. 2, R. 6.

[36] Instrucciones a Francisco Tello, Madrid, 6 de abril de 1536. AGS, Consejos y Juntas de Hacienda 12, N. 41.

plata que circulaba entre El Callao y Panamá, además del saqueo de los puertos, era un botín demasiado preciado como para que no despertara la codicia de piratas, corsarios y filibusteros (PÉREZ TURRADO, 1992: 38).

Ya en 1575 atravesó el istmo de Panamá el corsario inglés John Oxenham, robando el oro de un navío español (Ibidem: 57). Pero la situación se volvió aún más dramática a partir de 1578 cuando Francis Drake pasó a aguas del Pacífico, asaltando navíos y saqueando puertos (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 243). Desde ese justo instante se tuvo plena conciencia de la necesidad de una escuadra propia que protegiese las rutas y los puertos de la costa del Pacífico. Como una solución de emergencia el virrey Francisco de Toledo dispuso el apresto de dos galeras que se construyeron en Guayaquil para que, junto a otras embarcaciones requisadas, custodiasen la zona (CRUZ, op. cit.: 18).

Un par de años después, se dispuso la construcción de dos fragatas para el apoyo de las galeras (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 2-3). Asimismo, el virrey envió varias expediciones al estrecho de Magallanes para explorar la zona y buscar un puerto adecuado para poblar, todo con la idea de cortar el paso desde allí a los enemigos del Imperio. Este proyecto repoblador acabó en el más absoluto fracaso pues los colonos fueron diezmados por el hambre y el frío.[37]

No mucho más eficaces resultaron las gestiones para la preparación de una armada. Todavía en 1580 se hablaba de la necesidad de proseguir la construcción de dos galeras y dos bergantines o fragatas para la defensa del Mar del Sur con el objetivo de "asegurar las costas de aquellas provincias" (ENCINAS, op. cit.: IV, 123). Ya en 1581 encontramos varias galeras acompañando a los navíos que transportaban la plata desde El Callao al puerto de Panamá, por la presencia del corsario inglés Thomas Cavendish con tres navíos (ALFONSO, op. cit.: III, I, 133; PÉREZ TURRADO, op. cit.: 216).

Pero en ese año llegó el nuevo virrey, Marín Enríquez de Almansa, que retrasó aún más el proyecto porque no figuraba entre sus prioridades. En 1587 Pedro de Arana ostentaba el rango de capitán general de la armada que se ha mandado construir en El Callao para convoyar los barcos de la plata hasta el puerto de Panamá (VICENTE, op. cit.: doc. 944). Una situación que se repitió al año siguiente cuando los mercantes fueron custodiados por varios buques requisados y tripulados por personal no cualificado. Como

[37] La primera la comandó Pedro Sarmiento de Gamboa en 1579 y la segunda Diego Flores de Valdés en 1580. Fue un rotundo fracaso. (SARABIA, 1988: 9-21).

de costumbre al final de cada travesía la tripulación era despedida y los barcos devueltos a sus dueños (PÉREZ TURRADO, op. cit.: 60).

Como hemos podido comprobar, desde finales de la década de los setenta existía una armada del Mar del Sur, aunque tuviese una actuación intermitente. Sin embargo, el 16 de abril de 1591 se dispuso que se desguazaran las galeras y que se preparase una armada de seis galeones y dos o tres fragatas que sirviesen de manera estable en la protección de las rutas del Mar del Sur (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 3; CRUZ, 1999: 18). Aunque no existe documento fundamental, la mayor parte de los historiadores sitúa en este año la creación de esta escuadra, siendo virrey García Hurtado de Mendoza, marqués de Cañete. El mando supremo de dicha armada lo ostentó el propio virrey, quien a su vez debía responder ante el rey. Dado que su base de operaciones era El Callao, normalmente eran designados para el mando a capitanes de infantería de este presidio (BLANCO NÚÑEZ, 2012, op. cit.: III, I, 343).

En adelante, la mayor parte de los navíos serían galeones a los que se sumaban, como ya hemos afirmado, varios buques auxiliares de pequeño porte, normalmente pataches o fragatas. Y ello porque las galeras se habían mostrado poco operativas en aguas oceánicas, además de la dificultad añadida de tener que alistar a decenas de remeros (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 86).

El objetivo principal de esta fuerza naval fue la protección de los convoyes que circulaban entre El Callao y Panamá, aunque también sirviese de disuasorio para evitar ataques a los fondeaderos. Por ello, anualmente zarpaba en dirección a Chincha para recoger el azogue de Huancavelica y transportarlo hasta Arica, con destino final a las minas de Potosí. Y seguidamente, recogía la plata procedente de esta última mina, hacia escala en El Callao, recogiendo el resto de caudales y se encaminaba con todo el convoy mercante en dirección al puerto de Panamá (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 195).

En sus ordenanzas siempre se especifica que mientras llevase plata a bordo su cometido exclusivo sería garantizar que alcanzaba su destino, defendiéndose de posibles acometidas corsarias, pero nunca iniciando el combate (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 16; CRUZ, op. cit.: 18). Por tanto, queda claro que fue una escuadra defensiva, pensada para convoyar los envíos de plata de El Callao a Panamá y el retorno con las mercancías, adquiridas por los particulares, y la custodia del mercurio de Huancavelica (CRUZ, op. cit.: 18).

La defensa de las costas del Mar del Sur frente a los corsarios fue siempre un objetivo muy secundario. En teoría caía bajo su jurisdicción la protección de la costa pacífica desde los puertos chilenos hasta Acapulco, con especial atención a la defensa de El Callao, Guayaquil y Panamá. De hecho, en una carta enviada por los oficiales reales al rey se citaba a esta escuadra como Armada del puerto de Callao y galeones de la costa de Chile (VICENTE, op. cit.: doc. 172). No en vano, en 1599 se despachó con destino a las costas chilenas para perseguir a los corsarios que andaban por aquellas aguas (VICENTE, op. cit.: doc. 980). Pero casi un siglo después, el virrey del Perú se encontró ante la tesitura de enviarla a atacar a los corsarios que acosaban sus costas o remitirla a Panamá custodiando la plata. Obviamente, optó por la segunda opción, interpretando que esa era precisamente su obligación como máximo responsable de la escuadra (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 190).

Esta flotilla fue singular ya que a diferencia de otras nunca recibió embarcaciones de la metrópolis ni tampoco le fueron sustraídos, como le ocurrió de manera reiterada a la de Barlovento (PÉREZ TURRADO, op. cit.: 16). La mayoría de sus unidades navales se construyeron en los astilleros indianos, fundamentalmente en Guayaquil y en menor medida en astilleros chilenos, centroamericanos o en el propio Callao, donde también se le pertrechaba con piezas de artillería y con el armamento necesario para realizar eficazmente sus funciones.[38] Ello ha llevado a decir que se trató de una armada criolla, de la única escuadra verdaderamente americana (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: XIII-XIV).

El mando supremo lo tuvo el virrey quien designaba al general o generales de la armada.[39] Se trataba de un cargo muy apetecible por el gran salario con el que estaba dotado solo por debajo del peculio que percibía el propio virrey. Éste solía designar a familiares o allegados suyos, pese a los intentos de la Corona de imponer su voluntad en la designación del general.

Sin embargo, encontramos ocasiones en las que el Virrey de Nueva España también colaboraba en el refuerzo de la armada, sobre todo cuando ésta llegaba hasta Acapulco.

[38] PÉREZ-MALLAÍNA, 1987: 101. El 13 de septiembre de 1592 el virrey de Perú daba instrucciones a Juan Vázquez de Loaísa, como capitán de artillería y veedor de la fábrica de las galeras y navíos de armada del Callao. (VICENTE, op. cit.: doc. 790).

[39] En el año 1600 se nombraron dos generales: Gabriel de Castilla y Juan de Velasco. (VICENTE, op. cit.: doc. 987). Sin embargo, en los meses posteriores aparece como general de la escuadra el segundo de ellos. Más que un mando bicéfalo lo más probable es que se nombrara a dos generales para cubrir cualquier eventualidad y que siempre hubiese uno disponible.

Así, en 1600, la escuadra alcanzó las costas del Pacífico mexicano persiguiendo a los corsarios y el virrey novohispano aportó a la misma tres pataches con sus respectivas tripulaciones (VICENTE, op. cit.: doc. 988). Y es que hay que insistir una vez más que todas las escuadras se mostraban versátiles, lo mismo en sus áreas de actuación que en su financiación; a fin de cuentas, no dejaban de ser recursos globales para un objetivo común, la defensa de un imperio.

Se financiaba con rentas del propio virreinato, en principio a costa de la avería, ya que los mercaderes eran parte interesada. Inicialmente el porcentaje sobre el valor de las mercancías fue del 0,5 por ciento, y con posterioridad pasó al 1 por ciento y desde 1639 al 2 por ciento (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 154; PÉREZ TURRADO, op. cit.: 185-186). Sin embargo, lo recaudado por este impuesto fue siempre insuficiente para sufragarla, por lo que había que recurrir a otras partidas. Y es que los galeones y fragatas adquiridos en los astilleros de Guayaquil eran una media de cuatro o cinco veces más caros que los fabricados en el Cantábrico.[40] Al sobrecoste en la adquisición de los buques había que añadir el mantenimiento, pues una simple flotilla de cinco embarcaciones se movía entre los 400.000 y los 500.000 pesos anuales (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 10-11).

En 1594 se topó con el corsario Richard Hawkins, que acababa de saquear la ciudad de Valparaíso, y consiguió capturar a su capitana, que fue incorporada a la escuadra española, incrementando su potencial (ALFONSO, op. cit.: III, I, 133). Continuó su andadura a lo largo del siglo XVII, siempre con pocos medios y enfrentándose a armadas enemigas muy superiores. Y encima los corsarios holandeses ya no se conformaban con el botín, siendo su verdadero objetivo establecer enclaves permanentes en la costa del Mar del Sur. En 1615 la escuadra estaba formada por cinco galeones, pero, ante la presencia del corsario holandés Joris von Spielbergen con seis navíos, se tomó una nefasta decisión: dividirla en dos escuadrillas, tres galeones escoltarían a la flota y los otros dos se enfrentarían al corsario (PÉREZ TURRADO, op. cit.: 63). El resultado fue el previsible dada la desigualdad de fuerzas y muy a pesar del arrojo suicida del capitán español Rodrigo de Mendoza, sobrino del virrey (VICENTE, op. cit.: doc. 403).

A la altura del puerto de Cañete los dos galeones españoles se enfrentaron con los neerlandeses. Uno de los galeones resultó muy dañado y se batió en retirada. Pero el otro,

[40] Y ello por varias causas, como la corrupción, el alto coste de la mano de obra o las dificultades para conseguir hierro con el que fabricar toda la jarcia del buque. (PÉREZ-MALLAÍNA, 1987: 134-142).

capitaneado por Pedro del Pulgar, no se amilanó y se lanzó contra sus oponentes, luchando con toda su tripulación durante horas, hasta el hundimiento del buque. Un total de 500 personas murieron, mientras la capitana muy dañada y con solo 80 supervivientes, consiguió alcanzar el puerto de Panamá (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 88-90 y 210; PÉREZ TURRADO, op. cit.: 238). Un sacrificio descomunal, ante decisiones equivocadas y una flagrante falta de medios. Aun así, huelga decir que la plata peruana llegó indemne a Panamá, sin que el holandés se hiciese con botín alguno.

Entre 1623 y 1624 el corsario francés Jacques L'Hermite saqueó los puertos de El Callao, Pisco y Guayaquil casi con total impunidad. Tres meses duró el cerco, perturbando todo el comercio virreinal, ante la impotencia de las autoridades, que solo levantaron por el fallecimiento de muerte natural del corsario. En su marcha todavía se permitieron seguir con sus atropellos, saqueando el puerto de Guayaquil y quemando las embarcaciones que se construían en su astillero (PÉREZ TURRADO, op. cit.: 64).

Dos décadas después, concretamente en 1643, era una armada holandesa, capitaneada por Hendrick Brouwer, la que ocupaba el puerto chileno de Valdivia, que mantuvo en su poder por espacio de varios meses.[41] Pero no siempre se trataba de ataques corsarios; a mediados de la centuria naufragó la capitana en las proximidades de Guayaquil. Pues bien, tras las diligencias emprendidas se supo que el accidente se debió a que el navío iba tan sobrecargado de mercancías no registradas que apenas podía maniobrar (PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 44 y 1997: 91).

Tras un período de tranquilidad, debido a la firma de la paz entre las potencias europeas, tras la Guerra de los Treinta Años, se reanudó el enfrentamiento, ante la impotencia de una armada que cada vez disponía de menos medios. Y en este sentido conviene recordar que en 1668 apenas disponía de dos galeones y un patache, fuerzas muy inferiores a las que solían presentar sus oponentes (PÉREZ TURRADO, op. cit.: 69). No es de extrañar que tres años después, en 1671, Henry Morgan arrasara con total impunidad Panamá mientras que en 1687 otra escuadra incendiaba y robaba el puerto de Guayaquil (ALFONSO, op. cit.: III, I, 135).

Las últimas décadas del siglo XVII están marcadas por la presencia de numerosas embarcaciones de filibusteros que atacaban sin oposición las costas del Pacífico americano

[41] La plaza fue desalojada por el corsario poco antes de la llegada de la Armada del Mar del Sur (PÉREZ-MALLAÍNA, 1987: 146-147, 220; ALFONSO, 2012: III, I, 134).

(PÉREZ-MALLAÍNA, op. cit.: 224-225 y 295-309). La Armada del Mar del Sur siguió cumpliendo su objetivo de proteger los convoyes de azogue y plata, sin plantear una actitud ofensiva frente a sus enemigos. Su andadura se mantuvo con más pena que gloria hasta su desaparición en 1717.[42]

En panorama defensivo del imperio se completaba con la Armada de Barlovento. Esta escuadra no apareció como tal hasta bien avanzado el siglo XVII, a pesar de que desde finales de la centuria anterior se intensificaron los informes solicitando su creación. De hecho tenemos noticias de algunas escuadras previas, algunas de una durabilidad muy concreta, que tuvieron objetivos bastante similares.

Por ello, la creación de la Armada de Barlovento se verá retrasada hasta bien entrada la centuria decimoséptima. Aunque no faltaron proyectos, como los de 1605, 1608 o 1635.[43] Desde 1640 estaba decidida la construcción de una Armada de Barlovento que estaría compuesta por un total de ocho embarcaciones, siendo su primer capitán general Juan de Campos (ALFONSO, op. cit.: III, I, 129). No tenía una base de operaciones fija y de hecho fondeó indistintamente en La Habana, Puerto Rico y Cartagena de Indias. (LANG, op. cit.: 35) Sin embargo, con el paso del tiempo, dado que se empleó en la protección de las flotas hasta La Habana, e incluso hasta Cádiz, su fondeadero e invernada terminó siendo el puerto de Veracruz (TORRES RAMÍREZ, 1981: 147-148).

Como en el caso de la Armada del Mar del Sur, el mando supremo lo ostento el virrey, en este caso, el de Nueva España. También se financiaba desde el virreinato, destinando a tal fin lo mismo las rentas del situado, que la alcabala o hasta el impuesto del pulque. (LANG, op. cit.: 36)

En teoría su objetivo era la defensa de las costas indianas y la protección de las rutas de la Carrera de Indias a su paso por el Mar del Caribe (CRUZ, op. cit.: 16). Sin embargo, en la praxis, se usó casi permanentemente para convoyar la flota de Nueva España, acompañándola con frecuencia en su viaje de retorno a Cádiz (CRUZ, op. cit.: 16). Es decir, durante buena parte de su andadura hizo funciones similares a la Armada del Mar Océano, supliendo las carencias de esta última. Por ello, no tiene nada de particular que

[42] Siempre anduvo corta de navíos y de efectivos pues desde un primer momento se financió con los recursos del propio virreinato peruano que también organizaba la logística, la construcción de navíos y su conservación (HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, 2013: 44).

[43] El primero de ellos preveía una escuadra de 10 navíos, 1.200 hombres y una potencia artillera de 178 cañones (TORRES RAMÍREZ, 1981: 20-21).

algunos de sus generales promocionasen a la Armada del Océano o a la capitanía general de las flotas.[44]

El balance de esta escuadra a lo largo del siglo XVII no pasó de mediocre, entre otras cosas por los limitados medios de los que dispuso, por la falta de continuidad y por la decisión de usarla en la protección de los convoyes hasta España (FERNÁNDEZ NADAL, 2006: I, 1027). Pero no fue desidia ni por falta de interés por parte de las autoridades; el establecimiento de una armada permanente suponía un desembolso superior a los 200.000 ducados anuales. No era fácil buscar los navíos adecuados, levar a varios cientos de tripulantes, buscar cañonería y bastimentos. Ello requería de un gran esfuerzo económico y administrativo del que no siempre se disponía y que a veces no compensaban los réditos que estas armadas alcanzaban. Si el imperio fue viable durante varios siglos fue porque se trató de buscar, aunque con frecuencia no se logró, un equilibrio entre el gasto en la defensa y los beneficios.

Este organigrama defensivo se completaba con galeras portuarias. Hubo regularmente galeras en Santo Domingo, Veracruz, La Habana o Cartagena de Indias[45]. En 1651, dado que la Armada de Barlovento solo hacía acto de presencia en Cartagena de Indias de manera muy ocasionalmente, la ciudad se vio obligada a construir y sufragar los costes de una flotilla compuesta por tres navíos, nombrados *San Francisco Javier* que era la capitana, *Nuestra Señora de la Soledad* y *Nuestra Señora de la Concepción* (SERRANO ÁLVAREZ, op. cit.: I, 1015). Esta escuadra caribeña llegó a la nueva centuria en unas condiciones de extrema penuria, sin posibilidades de enfrentarse con éxito a los barcos corsarios que frecuentaban la zona (CRUZ, op. cit.: 17). Por eso sus objetivos fueron siempre muy tasados y sus resultados extremadamente magros. Sobrevivió al decreto de desaparición de las armadas del Imperio de 1718 cuando se acordó englobar todas las fuerzas en una sola Armada real por lo que mantuvo su actividad hasta su desaparición definitiva por una orden del 31 de enero de 1748 (TORRES RAMÍREZ, 1981: 212; PÉREZ TURRADO, op. cit.: 103).

[44] Este fue el caso del general Juan de Urbina, que en 1653 pasó a comandar la Flota de Nueva España. LANG, op. cit.: 164.

[45] Desde 1580 hubo regularmente varias galeras destinadas a la defensa de Cartagena, aunque nunca constituyeron una armada ni fueron suficientes para frenar un eventual ataque corsario de una mínima envergadura (SERRANO ÁLVAREZ, 2006: I, 1012).

Conclusión

Los recursos del Imperio Habsburgo con ser cuantiosos eran extremadamente limitados en relación a los ingentes gastos defensivos que requería uno de los mayores imperios territoriales de la historia. Se estima que en los siglos XVI y XVII la Corona invirtió en infraestructuras militares y en personal de guerra, diez veces más que Inglaterra o Francia, aunque en varias ocasiones le costase la quiebra económica (BERNAL, 2005: 353). Sin dinero no había defensa posible, pues como dijo el cardenal Richelieu, éste era “el nervio de la guerra y la grasa de la paz”.

Los Habsburgo consiguieron diseñar una estrategia defensiva sostenible, tanto a nivel terrestre como naval. Prueba de que el sistema funcionó es el hecho de que los establecimientos de potencias extranjeras en el territorio americano fuesen mínimos (MARCHENA, 1983: 167). A nivel terrestre se fortificaron puntos estratégicos, casi todos ubicados en el inabarcable perímetro costero, mientras que la defensa naval corrió a cargo de una quincena de escuadras situadas estratégicamente. Todos colaboraron en la financiación: la Corona, los virreinatos, los concejos, las órdenes militares, así como todos los estamentos sociales, desde los nobles a los comerciantes, pasando por la propia minoría morisca hasta su expulsión. No se pudieron evitar sonadas derrotas y saqueos de puertos pues era imposible predecir dónde y cuándo atacaría el enemigo. Pero los Habsburgo consiguieron mantener lo esencial de su territorio, con pérdidas muy marginales, como la parte noroeste de La Española o Jamaica, y mantener el control de las rutas oceánicas por donde llegaban las remesas de metal precioso.

Como hemos visto, el sistema de flotas y armadas funcionó, aunque tuvo un coste extraordinario: el desabastecimiento y la desprotección de enormes áreas. Unos territorios que solo lograron sobrevivir participando activamente del contrabando que, como ya hemos dicho, fue un producto intrínseco al propio sistema monopolístico sevillano. Este estanco proporcionaba productos europeos a un precio excesivo al tiempo que adquirían productos de la tierra por cantidades ínfimas. Por ello, la única forma de aceptarlo sin sufrir un irreparable quebranto fue compaginarlo con la economía sumergida (STEIN, 2002: 20-32). Por tanto, como hemos podido analizar en este artículo, monopolio y contrabando fueron inherentes, es decir, dos caras de la misma moneda.

Bibliografía

ALFONSO MOLA, M. y MARTÍNEZ-SHAW, C., (2012). “Defensa naval de los reinos de Indias”. En H. O’ DONNELL (Dir.), *Historia Militar de España* (pp. 121-142). Madrid: Ministerio de Defensa.

ALONSO GARCÍA, D., (2006). “La financiación de las Guardas de Castilla a principios de la Edad Moderna”. En E. GARCÍA HERNÁN y D. MAFFI (Eds.), *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica, política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)* (pp. 787-803). Madrid: Fundación MAPFRE/Ediciones del Laberinto/CSIC.

BERNAL, A. M., (2005). *España, proyecto inacabado. Costes/beneficios del Imperio*, Madrid: Marcial Pons.

BLANCO, E. T., (1947). *Los tres ataques británicos a la ciudad de San Juan Bautista de Puerto Rico*, Puerto Rico: Santurce.

BLANCO NÚÑEZ, J. M., (2006) “La recuperación de Salvador de Bahía de Todos los Santos (1625)”. En E. GARCÍA HERNÁN y D. MAFFI (Eds.), *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica, política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)* (pp. 981-1005). Madrid: Fundación MAPFRE/Ediciones del Laberinto/CSIC.

BLANCO NÚÑEZ, J. M., (2012). “El combate naval: táctica, buques, mando y organización”. En H. O’DONNELL (Dir.), *Historia Militar de España* (pp. 315-364). Madrid: Ministerio de Defensa.

CABALLERO JUÁREZ, J. A., (1997). *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*, México: U.N.A.M.

CAMARERO CALANDRIA, E., (1999). “El arte en la galera Real de D. Juan de Austria en Lepanto”. En E. GÓMEZ PIÑOL (Coord.), *Arquitectura e iconografía artística militar en España y América (Siglos XV-XVIII)* (pp. 721-735). Sevilla: Cátedra "General Castaños".

CARANDE, R., (1990). *Carlos V y sus banqueros*, Barcelona: Crítica.

CASSÁ, R., (2003). *Historia social y económica de la República Dominicana*, Santo Domingo: Alfa& Omega.

CEREZO MARTÍNEZ, R., (1988). *Las Armadas de Felipe II*, Madrid: Editorial San Martín.

CEREZO MARTÍNEZ, R., (1991). *La proyección marítima de España en la época de los Reyes Católicos*, Madrid: San Martín.

CERVERA PERY, J., (1982). *La estrategia naval del Imperio*, Madrid: San Martín.

CERVERA PERY, J., (1988). *Don Álvaro de Bazán. El gran marino de España*, Madrid: Empresa Nacional Bazán.

CONTRERAS GAY, J., (1997). “Consideraciones generales sobre la defensa de la Península entre 1580 y 1640”. En A. DÍAZ TEJERA (Coord.), *El Mediterráneo: hechos de relevancia histórico-militar y sus repercusiones en España* (pp. 647-664). Sevilla: Universidad de Sevilla.

CRESPO SOLANA, A., (2013). "Las rivalidades hispano-neerlandesas en el Pacífico y la conquista de Australia: de Cornelis de Houtman a Abel Janszoon Tasman (1595-1651)"- *Anuario de Estudios Americanos*, 2 (70), pp. 479-507.

CHAUNU, H. y P., (1955). *Seville et l' Atlantique, 1504-1650*, Paris: A. Colin.

CHAUNU, H. y P., (1983). *Sevilla y América, siglos XVI y XVII*, Sevilla: Universidad.

DÍAZ BLANCO, J. M., (2014). "Una armada de galeras para la Carrera de Indias: el Mediterráneo y el comercio colonial en tiempos de Felipe II". *Revista de Indias*, 262, pp. 661-691.

ENCINAS, D. de, (1945). *Cedulario Indiano*, Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica.

ESPINO LÓPEZ, A., (2003). "La historiografía hispana sobre la guerra en la época de los Austrias. Un balance, 1991-2000". *Manuscrits*, 21, pp. 161-191.

FERNÁNDEZ DURO, C., (1972). *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid: Museo Naval.

FERNÁNDEZ NADAL, C. M., (2006). "La unión de las armadas inglesa y española contra Francia. La defensa de las Indias en la Guerra de los Nueve Años". En E. GARCÍA HERNÁN y D. MAFFI (Eds.), *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica, política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)* (pp. 1025-1042). Madrid: Fundación MAPFRE/Ediciones del Laberinto/CSIC.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A., (1992). *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla: Algaida Editores.

GASCH-TOMÁS, J. L., (2015). "Mecanismos de funcionamiento institucional en el Imperio Hispánico. El comercio de los Galeones de Manila y el Consulado de Comerciantes de México en la década de 1630". *Jerónimo Zurita*, 90, pp. 55-74.

GELPÍ BAÍZ, E., (2000). *Economía y sociedad: estudio de la economía azucarera en el Puerto Rico del siglo XVI (1540-1612)*, Puerto Rico: Universidad.

GOODMAN, D., (2001). *El poderío naval español. Historia de la armada española en el siglo XVI*, Barcelona: Península.

GREUS, J., (1999). *Así vivían en Al-Andalus*, Madrid: Grupo Anaya.

HARING, C. H., (1979). *Comercio y navegación entre España y las Indias*, México: Fondo de Cultura Económica.

HOFFMAN, P. E. (1983). "El desarrollo de las defensas del Caribe. Siglo XVI y principios del XVII". En A. ACOSTA y J. MARCHENA FERNÁNDEZ (Eds.), *Influencia de España en el Caribe, La Florida y La Luisiana 1500-1800* (pp. 15-36). Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana.

LANG, M. F., (1998). *Las Flotas de la Nueva España (1630-1710). Despacho, azogue, comercio*, Sevilla: Muñoz Moya Editor.

LUQUE TALAVÁN, M., (1998). "La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)". *Revista Complutense de Historia de América*, 24, pp. 113-145.

MARCHENA FERNÁNDEZ, J., (1983). *Oficiales y soldados en el ejército de América*, Sevilla: E.E.H.A.

MIRA CABALLOS, E., (2005). *Las Armadas Imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y de Felipe II*, Madrid: La Esfera de los Libros.

MIRA CABALLOS, E., (2012). “Defensa terrestre de los reinos de Indias”. En H. O’DONNELL (Dir.), *Historia Militar de España* (pp. 143-193). Madrid: Ministerio de Defensa.

O`DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H., (2012). “Defensa militar de los reinos de Indias. Función militar de las flotas de Indias”. En H. O’DONNELL (Dir.), *Historia Militar de España* (pp. 81-119). Madrid: Ministerio de Defensa.

PÉREZ-MALLAÍNA, P. E. y TORRES RAMÍREZ, B., (1987). *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.

PÉREZ TURRADO, G., (1992). *Armadas españolas de Indias*, Madrid: Mapfre.

PICÓ, F., (1988). *Historia general de Puerto Rico*, Río Piedras: Ediciones Huracán.

RODRÍGUEZ MOREL, G., (1999). *Cartas del cabildo de la ciudad de Santo Domingo en el siglo XVI*, Santo Domingo: Patronato de la Ciudad Colonial de Santo Domingo.

RODRÍGUEZ MOREL, G., (2016). *Cartas de la audiencia de Santo Domingo, 1578-1605*, Santo Domingo: Archivo General de la Nación Dominicana.

SARABIA VIEJO, M. J., (1988). “Introducción”. En SARMIENTO de GAMBOA, P. *Viajes al estrecho de Magallanes*. Madrid: Alianza Editorial.

STEIN, S. J. y B., (2004). *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa Moderna*, Barcelona: Crítica.

TORRES RAMÍREZ, B., (1981). *La Armada de Barlovento*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.

TORRES RAMÍREZ, B., (1983). “La defensa naval de las Indias durante el siglo XVI”. En: F. de PAULA SOLANO PÉREZ-LILA y F. DEL PINO DÍAZ (Coords.), *América y la España del siglo XVI* (pp. 115-125). Madrid: C.S.I.C.

UTRERA, C., (2014). *Historia Militar de Santo Domingo (Documentos y noticias)*, Santo Domingo: Sociedad Dominicana de Bibliófilos.

VARGAS-HIDALGO, R., (2002). *Guerra y diplomacia en el Mediterráneo. Correspondencia inédita de Felipe II con Andrea Doria y Juan Andrea Doria*, Madrid: Polifemo.

VEITIA LINAJE, J., (1981). *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Madrid: Ministerio de Hacienda.

VICENTE VELA, V., (1946). *Índice de la Colección de Documentos de Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval*, Madrid: Instituto Histórico de la Marina.

WATLINGTON LINARES, F., (2013). “La tatarabuela: el siglo XVI en Puerto Rico”. *Revista de Ciencias Sociales*, 26, pp. 14-29.

ZAMBRANO PÉREZ, M., (2010). “Los dos ataques ingleses a Puerto Rico a finales del siglo XVI, en el contexto de la lucha geopolítica internacional”. *Revista Amauta*, 16, pp. 49-62.

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11 (Dossier)
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X

LA SEMÁNTICA DE LOS NAUFRAGIOS EN EL GOLFO DE MÉXICO Y EL CARIBE: ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA BAJO PERSPECTIVA

Vera Moya Sordo[1]
Historisches Seminar/Ludwig-Maximilians-Universität München, Alemania

Recibido: 08/12/2019
Aceptado: 31/12/2019

RESUMEN

La región que comprende el Golfo de México y el Caribe ha sido paisaje integrante y dinámico de movilidad cultural entre América y Europa, y preserva un legado material único representativo de cambios y continuidades tanto a nivel regional, como en sincronía global. En el presente texto se evaluarán los alcances y prácticas de investigación en arqueología marítima en la región, así como estrategias institucionales y realidades particulares para el hallazgo, estudio y preservación de los contextos sumergidos. Se centrará en el potencial interpretativo del naufragio, a partir de la dialéctica del pecio, para el conocimiento de los procesos de navegación, multiculturalidad, adaptación y transformación del mundo flotante. Se reflexionará sobre el reto que implica el rescate y preservación de este patrimonio como potencial fuente de conocimiento universal.

PALABRAS CLAVE: Golfo de México; Caribe; arqueología; pecios; patrimonio cultural sumergido; investigación.

THE SEMANTICS OF SHIPWRECKS IN THE GULF OF MEXICO AND THE CARIBBEAN: MARITIME ARCHEOLOGY UNDER PERSPECTIVE

ABSTRACT

The region that comprises the Gulf of Mexico and the Caribbean has been an integral and dynamic landscape of cultural mobility between America and Europe, and preserves a unique material legacy representative of changes and continuities both regionally and globally. This text will evaluate the scope and practices of research in maritime

[1] Alexander von Humboldt Fellow (2017-2019).

archaeology in the region, as well as institutional strategies and particular realities for the discovery, study and preservation of submerged contexts. It will focus on the interpretive potential of the shipwreck, based on its dialectic, for the knowledge of the processes of navigation, multiculturalism, adaptation and transformation of the floating world. It will reflect on the challenge of the rescue and preservation of this heritage as a potential source of universal knowledge.

KEYWORDS: Gulf of Mexico; Caribbean; Archaeology; wreckage; submerged cultural heritage; research.

VERA MOYA SORDO es graduada en Arqueología, trabajó como investigadora en la Subdirección de Arqueología Subacuática del INAH (México), en donde se especializó en el registro y estudio de naufragios y el proceso de formación de contextos sumergidos. Estudió maestría y doctorado en Historia (UNAM) abordando temas como el miedo de los navegantes durante los viajes trasatlánticos (siglos XV-XVII) y los motines en las armadas europeas en el siglo XVIII. Es becaria Alexander von Humboldt y miembro del grupo internacional Red Imperial Contractor State que estudia la movilización de recursos militares y la construcción del estado español en los siglos XVII-XVIII. Coordinó el libro *Arqueología Marítima en México. Estudios interdisciplinarios en torno al Patrimonio Cultural Sumergido* (2012). Cuenta con publicaciones en revistas especializadas como *Arqueología Mexicana*, *Traversea*, *Cuadernos de Estudios Gallegos* y *Cuadernos de Historia Moderna*, y capítulos en libros como *Underwater and Maritime Archaeology in Latin America and the Caribbean* (2008), *Historia General de la Secretaría de Marina Armada de México* (2012) y *Dos rostros del Golfo-Caribe. Comercio legal y clandestino y su vinculación con los mercados regionales e internacionales, siglos XVIII-XIX* (2019), entre otros.
Correo electrónico: vera.moya@gmail.com
iD ORCID: https://orcid.org/0000-0002-3601-2295

Cita sugerida:
MOYA SORDO, V., (2019). “La semántica de los naufragios en el Golfo de México y el Caribe: arqueología marítima bajo perspectiva”. *Magallánica. Revista de Historia moderna*, 11 (6), pp. 94-125.

LA SEMÁNTICA DE LOS NAUFRAGIOS EN EL GOLFO DE MÉXICO Y EL CARIBE: ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA BAJO PERSPECTIVA

Introducción

El horizonte marítimo que comprende el Golfo de México y el Caribe ha sido espacio integral y dinámico de movilidad humana, disputa territorial, competencia comercial y militar, representativo de cambios y continuidades a nivel regional y en sincronía global. Durante los virreinatos de la Nueva España (1535-1821), Perú (1542-1824) y Nueva Granada (1717-1819), sus litorales de navegación llegaron a comprender, en su máxima extensión, costas de los actuales territorios de Estados Unidos (Texas, Luisiana y Florida), México, América Central, Colombia y Venezuela, así como de las islas de Cuba, Caimán, Jamaica, Haití y Puerto Rico. A principios del siglo XVII, Inglaterra, Francia y Holanda comenzaron a disputar y ocupar parte de este territorio, especialmente en las Antillas. Con el tiempo, los británicos ganaron las islas Caimán, Bahamas, Monserrat, Barbados y Trinidad y Tobago, mientras quitaron a Francia las Turcas y Caicos, y a Holanda las Vírgenes. Por su parte, los franceses llegaron a ocupar lo que se conocía como La Española (Haití y República Dominicana), Guadalupe, Martinica y San Bartolomé, y el territorio continental de Luisiana (1682-1762). Mientras los neerlandeses fueron tomando las Islas de Sotavento (Curazao, Bonaire y Aruba).

Las dinámicas culturales que se fueron construyendo a partir del descubrimiento y dominio de su geografía, se reflejan en una evolución particular de la navegación en el área. Entonces, el barco era el instrumento mediante el cual las tierras separadas por el espacio marino, eran unidas de forma simbólica a través de la sociedad que viajaba a bordo. Este microcosmos en movimiento, constituyó el desarrollo tecnológico, el arte de la navegación, la cartografía y cosmografía, el deseo de exploración y recreación, los impulsos de expansión comercial y territorial, la evolución de la guerra y la dominación imperial. Con el

naufragio, una parte de todo ello se sumergía y a partir de entonces los restos del navío se convertían en referentes para acercase a la comprensión de ese universo. Pero también hubo barcos que no se hundieron, que fueron olvidados o abandonados en alguna costa o reutilizados con otros fines, y también existieron los lugares dónde se construyeron y anclaron. Las huellas que prevalecen de ello, bajo el agua, de forma emergente o en tierra, forma un todo articulado para el que lo estudia, un paisaje marítimo-cultural trazado tanto a nivel regional en periodos concretos, como en un horizonte global de temporalidades a mayor plazo.

El naufragio: la paradoja del barco y su pérdida, es campo de la náutica, y el estudio de sus restos materiales denominados *pecio*, el más desarrollado en la arqueología marítima a nivel mundial (BASS, 2012:2). El curso de encuentro entre el pecio y el investigador tiene su propia historia y va de la mano con el desarrollo de la disciplina (también llamada subacuática), en particular, la que se interesa por la dialéctica de los procesos de naufragio y su relación espacio-temporal en el área del Golfo-Caribe. En este sentido, a continuación, estableceré una reflexión desde una perspectiva comparativa y a largo plazo, que permita observar el origen, prácticas y alcances de la arqueología marítima, estrategias institucionales, así como realidades regionales e internacionales involucradas en el hallazgo, análisis y preservación de este legado. Como se verá, a la par de la dificultad por avanzar en el desarrollo de proyectos de investigación científica para su estudio, sobre todo en Latinoamérica, se sostiene una lucha por preservar los contextos del saqueo y la destrucción con fines de lucro. No escapa a ello una breve evaluación del potencial interpretativo de su riqueza arqueológica y significado para la comprensión de los fenómenos de trasformación y adaptación del mundo flotante, más allá del aspecto regional, en conexión con el resto del mundo.

Evolución del estudio de pecios en el Golfo-Caribe

El tiempo de hallazgo, excavación y registro de un pecio, además de la investigación de su proceso de navegación y pérdida puede llevar muchos años y requiere de una buena inversión material y humana, que a su vez depende de los presupuestos institucionales e

intereses gubernamentales del momento. La combinación de estos factores ha generado un problema que enfrenta la disciplina y que es conocido por todos: la falta de una publicación exhaustiva y académica de los resultados. Como explica el “padre” de la arqueología marítima, George F. Bass, se requieren “décadas para producir informes de excavación que sean más que simples catálogos”, por lo que de algunos sitios aún no se conocen los resultados o avances en su investigación. Es comprensible entonces, que un profesional con su experiencia considere que: “un naufragio no publicado, sin importar cuán meticulosamente y brillantemente excavado sea, es simplemente un naufragio saqueado” (BASS, 2012: 6).

Lo cierto es que, tras décadas de producción científica se ha consolidado una vasta bibliografía universal, la cual comenzó con reportes de resultados de excavaciones y análisis de artefactos, y conforme avanzaron las investigaciones, estudios sobre construcción naval, así como propuestas de modelos de análisis de naufragios, de métodos y tecnologías para mejorar el registro y la recuperación de datos, y de acciones para su conservación y protección. Más, en comparación con la extensión y calidad de las investigaciones que se han dado a conocer de la arqueología marítima practicada en aguas del Mediterráneo, Atlántico norte, Mar del Norte, e incluso al norte del Golfo de México (BORGENS, 2013), la proporción producida para el resto del Golfo-Caribe es todavía menor. Parte de ello se debe al desarrollo más tardío de la disciplina en la región, pero también a sus políticas particulares, pues enfrenta realidades específicas que condicionan y restringen el avance científico. La atención en este rubro no debe subestimarse, ya que el potencial que ofrece para la comprensión de la expansión de los imperios y los orígenes de la globalización, es única. Ello ha sido demostrado, de forma particular, en los resultados del estudio de pecios pertenecientes tanto a la época de exploración europea temprana, como a la del posterior desarrollo de redes comerciales y de comunicación entre los virreinatos y la metrópolis española, así como entre las demás colonias y sus imperios europeos.

A partir de la década de 1970, la arqueología marítima comenzó a extenderse por el Mediterráneo a través del Departamento de Civilizaciones Marítimas de la Universidad de

Haifa (Israel), en colaboración con el Instituto de Arqueología Náutica (INA) recién fundado por Bass en 1972. Considerada la primera organización internacional sin fines de lucro dedicada al estudio de la interacción del hombre con el mar a partir de la arqueología de naufragios, el INA tuvo un papel primordial en asentar las raíces de este ejercicio en el continente americano, apoyando la creación de los primeros programas institucionales, como el de Arqueología Náutica (NAP) de la Universidad de Texas A&M (TAMU), a la que se afilió en 1976. En operación continúa, la unidad amplió sus facultades hasta formar, en el 2005, el Centro para la Arqueología y Conservación marítima (CMAC), el cual opera mediante laboratorios especializados de investigación para la conservación y preservación de materiales, el análisis de datos, la reconstrucción y modelación de navíos, el desarrollo de tecnologías de mapeo subacuático y el estudio de la navegación antigua y medieval mediterránea, así como de la expansión europea al Nuevo Mundo.

Tan sólo en el área del Caribe, alrededor de la década de 1980, el INA fue propulsor de proyectos colaborativos en territorios británicos de ultramar, como el plan de manejo de patrimonio sumergido en las Islas Caimán, el cual comenzó con un inventario, seguido de la fundación de su Museo Nacional (1990).[2] Luego, junto con el Centro de Investigación en Arqueología y el Fideicomiso para el Patrimonio Nacional de Jamaica (JNHT), participó en las excavaciones subacuáticas de la parte de Port Royal hundida tras el terremoto de 1692 (LESHIKAR-DENTON y LUNA ERREGUERENA, 2008: 36-38). Asimismo, fue parte de una de las primeras campañas científicas realizadas en los restos de un navío del siglo XVI en Molasses Reef, Turcas y Caicos, dadas a conocer por primera vez en un reporte preliminar (KEITH y otros, 1984), seguido de informes sobre su excavación y resultados complementarios (KEITH y SIMMONS, 1985 y OERTLING, 1989). Eventualmente, con la idea de exponer y preservar los artefactos rescatados, con apoyo de residentes de la isla se logró crear un Museo Nacional (1990), así como un laboratorio científico (1996). Por aquel entonces, investigadores del INA también realizaron la primera etapa de registro de otro pecio de la misma época ubicado en Highborne Cay, Bahamas, cuyos resultados

[2] Más tarde, con apoyo del Fideicomiso Nacional y el Departamento de Medio Ambiente del Reino Unido, se creó la Asociación para el Patrimonio Marítimo (2002), para el estudio, protección y manejo de pecios en el área.

fueron analizados de manera comparativa con los del pecio de Molasses (SMITH, KEITH y LAKEY, 1985; OERTLING, 1988).

Estas iniciativas se caracterizaron por un impulso inicial por parte del INA con expectativas de que los programas continuaran luego en manos de instituciones e investigadores locales. Algunos incluso duraron más de lo esperado, como la colaboración en investigación y educación del INA-NAP en Puerto Rico, la cual comenzó en 1987, con apoyo del Consejo de Arqueología Subacuática de aquel país. La evolución de ésta fue tal, que en 2007 se estableció el Proyecto de Arqueología Náutica de Puerto Rico, con la participación de investigadores y buzos locales (CASTRO y otros, 2010); sin embargo, por falta de presupuesto éste quedó detenido en el 2010 (CASTRO, FONTÁNEZ y GARCÍA, 2015: 76-79).

Por el mismo tiempo y de forma paralela, otros programas surgieron por iniciativa de universidades norteamericanas en estados con injerencia territorial costera. Tal fue el caso de los Estudios Marítimos de la Universidad de Carolina del Este (ECU), en operación desde 1982 que, aunque geográficamente fuera de la jurisdicción que aquí interesa, ha desarrollado proyectos en otras regiones del Caribe y Bermudas. Tiempo después, en 1991, surgió el programa de la División de Investigación Marítima (MRD) de la Universidad de Carolina del Sur (SCU) enfocada en la elaboración de un inventario, investigación y preservación de restos arqueológicos en aguas estatales, pero que también ha colaborado con otras entidades nacionales e internacionales, incluyendo el gobierno de Bahamas y la Subdirección de Arqueología Subacuática del Instituto Nacional de Antropología e Historia (SAS-INAH) en México. Por su parte, la Universidad de Florida del Oeste (UWF) inauguró su propia división para la investigación marítima de recursos culturales sumergidos en el noroeste del estado y sureste del país, la cual comenzó en 1997, con la excavación del pecio San Juan (1559) en Emanuel Point, Pensacola, bajo la coordinación del equipo arqueológico subacuático del Centro de Recursos Sumergidos (SRC) del Servicio de Parques Nacionales (NPS), en cooperación con la Oficina de Investigación Arqueológica de Florida (BAR). Su estudio ha producido variadas publicaciones a lo largo de los años

(BRATTEN, 1995 y 1998, 2009), desde el recuento de campañas de excavación, hasta los resultados de la investigación histórica y de la conservación de artefactos (SMITH, 2018).

Exceptuando casos como los mencionados, buena parte de los descubrimientos y primeras exploraciones de pecios de valor histórico que contenían cargamento valioso y naufragaron en aguas de Norteamérica, el Golfo de México y el Caribe, han sido realizados por cazadores de tesoros o empresas particulares como *Odyssey Marine Exploration*,[3] y dados a conocer a través de sus propias páginas Web, reportes (algunos, cabe decir, con intenciones científicas), notas sensacionalistas y series de televisión. Un ejemplo que tuvo gran publicidad fue el hallazgo de los restos de la almiranta *Nuestra Señora de Atocha*, hundida junto con otras embarcaciones de la Flota de Tierra Firme (1622), en las cercanías a las Islas Dry Tortugas, dentro del área de Parques Nacionales de Florida. La jurisdicción fue de inicio sobrepasada por una búsqueda que duró 16 años, por parte de la compañía *Salvors Inc* (encabezada por Mel Fisher), hasta dar primero con el galeón *Santa Margarita* y finalmente con la deseada *Atoch*a en 1985, seguida de la explotación inmediata de ambos pecios con fines de lucro. Pese a que el asunto fue llevado a la corte por parte el Estado de Florida, éste perdió a favor de los aventureros. En la década de 1990, *Odyssey* alegó haber descubierto y extraído con tecnología robótica, los restos de otro de los buques de la misma flota, el *Buen Jesús y Nuestra Señora del Rosario*, a unos 400 m de profundidad. Ante esta realidad, la urgencia de rescatar el patrimonio histórico en el área y la necesidad de su estudio científico y salvaguarda, continuó siendo alertada por los investigadores (MURPHY, 1993 y SOUZA, 1998).

Lejos de esta realidad, una sociedad formada para la investigación de naufragios históricos es *Ships of Discover*y, creada en 1986 por Donald Keith. Teniendo como experiencia pionera la participación en el rescate y estudio, en colaboración con la TAMU-INA, de los pecios de Molasses y Highborne, el entusiasmo científico llevó a la creación de un programa que buscara colaborar con autoridades locales e instituciones de diferentes países americanos, para la búsqueda, registro y en algunos casos excavación y conservación de contextos tempranos (KEITH y SMITH, 1986). Así, las sociedad auxilió en el registro

[3] En teoría, dedicada a la extracción de minerales.

de un contexto del siglo XVI en Bahía Mujeres (México), y en varios ejercicios de prospección en las bahías Isabela (República Dominicana), Santa Anna (Jamaica), Cabo Haitiano (Haití), así como Portobello y Río Belén (Panamá), tras las huellas de los barcos perdidos de Cristóbal Colón: la *Santa María*, (1492), así como la *Gallega*, *Maríagalante*, *Cardera* y *San Juan* (1494 y 1495).[4] Sus trabajos se han caracterizado por sistematizar métodos científicos de exploración y obtención de resultados, a fin de generar elementos comparativos para enriquecer el conocimiento sobre construcción naval, vida a bordo y rutas de navegación de las primeras empresas de exploración europea. Con este fin se estableció un laboratorio base en Corpus Christi, Texas, para la conservación de artefactos, la realización de arqueología experimental con los mismos objetos (como moldes y balas) o sus réplicas, e incluso se realizó la reproducción de un modelo de la *Niña* de Colón (CARRELL y KEITH, 1992).

Los programas de arqueología marítima en Estados Unidos se han caracterizado por la colaboración continua, en menor o mayor medida, entre diversos investigadores, institutos, sociedades, universidades y unidades gubernamentales, lo cual se percibe en las propuestas, reportes y publicaciones de los proyectos realizados en sus aguas territoriales o fuera de ellas, particularmente en la zona del Golfo-Caribe, en los que figuran una y otra vez los mismos títulos o siglas (INA, NAP, SRC, NPS, CMAC, TAMU, etc.). Asimismo, algunos de estos programas han comenzado a colaborar, en afiliación, con la Red de Arqueología Subacuática de la UNESCO (UNITWIN-2002). Vale la pena mencionar, que de forma similar, Canadá, a través de un sistema compuesto por la agencia de Arqueología Subacuática de los Parques de Canadá (PC), junto con la recientemente añadida Áreas Nacionales de Conservación Marina (NMCAs), entre otros departamentos gubernamentales y partes interesadas, han logrado conjuntar servicios administrativos y prácticos de manera ejemplar, que coloca a aquél país a la vanguardia de la disciplina a nivel mundial en cuanto a la operación de sitios nacionales, la realización de inventarios, excavaciones de contextos,

[4] La búsqueda de naufragios de importancia histórica ha sido una constante. Actualmente se realizan varios proyectos, auspiciados en gran parte por la *National Geographic Society* (NatGeo), como “Lost Ships of Henry Morgan Project” (2011), dirigido por Frederick Hanselmann de la Universidad Estatal de Texas; o “Lost Ships of Cortés”, naufragados en las cercanías de la Villa Rica, Veracruz, con la participación de investigadores de las universidades Estatal de Texas y de Miami, en colaboración con el proyecto “Arqueología Subacuática en la Villa Rica” de la SAS-INAH (2018).

investigaciones y evaluaciones, además de la preparación de planes de manejo y preservación de su patrimonio.[5] Ambos casos, el norteamericano y canadiense, si bien mantienen diferencias estructurales y prácticas, son representativos del ensamble de facultades, no sólo a nivel financiero y tecnológico, sino de colaboración interdisciplinaria y social, que ha sido clave para afianzar esfuerzos y establecer investigaciones de un nivel científico que de otro modo hubieran sido imposibles de realizar por parte de sus propios gobiernos o bien en los países con los que cooperan. En este sentido, otra particularidad de estos programas es que han avanzado junto con el entrenamiento y la educación de nuevos profesionistas, sobre todo en las comunidades donde realizan los trabajos, como ya se dijo, con la idea de que estos puedan dar continuidad a los proyectos o bien, generar nuevos a futuro.

En los países Latinoamericanos y otros con injerencia territorial en aguas del Golfo-Caribe, la producción científica local es un tanto diferente, derivada más que nada de prospecciones o inventarios generales, primeras exploraciones y registros no intrusivos. Los problemas que enfrentan son similares, pero a la complejidad de realizar arqueología subacuática *per se*, obstaculizada en gran medida por las mismas condiciones climáticas que ocasionaron en principio muchos de los accidentes navales siglos atrás (BORGENS, 2013: 661), hay que añadir un escaso o a veces nulo apoyo institucional y voluntad gubernamental, así como bajos presupuestos y personal mínimo capacitado para tal labor. Ello, además, en franca competencia con los intentos de particulares o empresas privadas para ser los primeros en tener jurisdicción, legal o ilegal, sobre los pecios y su cargamento. Con todo, la conciencia del peligro de destrucción de los contextos arqueológicos en beneficio de unos pocos ha ido adquiriendo proporciones mayores junto con el creciente interés público por el patrimonio histórico.

La preocupación ha sido en principio externada por los mismos arqueólogos en colaboración con expertos en legislación y por la UNESCO, sobre todo a partir de la resolución de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático del 2001, tema que sigue vigente hasta la fecha. En específico, la situación jurídica española,

[5] Sírvase de ejemplo el estudio y preservación de los balleneros vascos en Red Bay o la investigación que llevó al hallazgo en 2014, del Erebus, uno de los navíos de la expedición de John Franklin en el Ártico (1826).

como resultado de la intromisión de *Odyssey* en la extracción de los restos de *Nuestra Señora de las Mercedes* (1786) en 2007, es de nuestro especial interés, ya que los pecios localizados o por localizar en aguas americanas generan reflexiones y cuestionamientos semejantes todavía en debate, y no sólo en cuanto a su explotación comercial, sino a responsabilidades ético-políticas sobre el patrimonio nacional o internacional, por tanto, al derecho de “pertenencia”, exploración y salvaguarda (AZNAR GÓMEZ, 2004, 2006 y 2009).

El aspecto legal y el avance de la arqueología marítima son temas siameses y de especial importancia para los países en vía de desarrollo como la mayoría de los que caracterizan el Golfo-Caribe, en los que todavía prevalecen condiciones paupérrimas para enfrentar esta problemática. Más pese al impacto que ello ha tenido en la preservación de su patrimonio cultural, existe investigación científica de calidad dedicada al hallazgo, registro e interpretación de pecios, y se han dado los primeros pasos para la conservación y difusión de su conocimiento tanto a nivel académico, como dirigido a un público más general (LESHIKAR-DENTON y LUNA ERREGUERENA, 2008; LESHIKAR-DENTON, 2014). No por nada, su potencial histórico-arqueológico para generar conocimiento único sobre procesos de navegación (MOYA SORDO, 2019), ha hecho que se le considere la región de nacimiento de la disciplina en América (MANDERS, 2015: 86-88).

A diferencia de los programas de investigación y manejo de recursos culturales que se realizan en los países vecinos del norte, en México todo ello se hace de forma centralizada a través del ya mencionado INAH y sus extensiones regionales en Veracruz, Campeche y Quintana Roo en su cara atlántica. Desde 1980 se creó el Departamento de Arqueología Subacuática, ahora Subdirección (SAS-INAH), mismo que en 1995 inició la búsqueda del naufragio y estudio del buque *Nuestra Señora del Juncal*, almiranta de la Flota de la Nueva España, perdido en 1631 en el Golfo de México. A lo largo de los años, la SAS ha ido desarrollando otros proyectos de forma paralela, principalmente inventarios regionales y de atención a denuncias sobre potenciales pérdidas en el área del Golfo-Caribe mexicanos. En la elaboración de algunos de ellos se ha colaborado con instituciones nacionales como la Secretaría de Marina Armada de México (SEMAR), la Coordinación de Plataformas

Oceánicas de la UNAM y de forma estrecha y constante, con investigadores del SRC, INA, *Ships of Discovery*, SCU y *Parks Canada*, sobre todo en asesorar e instruir en el registro de pecios o en los métodos y técnicas de prospección marítima, especialmente con equipos de geofísica. Más que nada, México se considera pilar en Latinoamérica en cuanto al fomento de la protección del patrimonio sumergido a nivel internacional (LUNA ERREGUERENA, 2008, 2010, 2012 y 2013), y si bien a la fecha no cuenta con un programa permanente de formación profesional, ha organizado, con la participación de expertos de otros países latinoamericanos, talleres de la UNESCO (2010 y 2019) para formar a estudiantes y otros profesionales en los principios de la disciplina. Asimismo, varios de sus investigadores han sido capacitados por la *Nautical Archaeology Society* (NAS) para adquirir conocimientos esenciales de la disciplina y algunos cuentan con la licencia de instructores internacionales (NAS *tutors*) para impartirlos en el país.

Tampoco se cuenta aún con proyectos específicos de investigación exhaustiva de pecios, que impliquen su excavación controlada, registro sistemático y conservación con fines de explicar los procesos de naufragio, navegación e historia de vida, pero se han comenzado a trabajar algunos de forma parcial, como el llamado *Cuarenta Cañones* (MOYA SORDO y REICHERT, 2010) y *El Ángel* (CARRILLO MÁRQUEZ, 2018), ambos en el Banco Chinchorro, Caribe. Aunque la tendencia reflexiva, metodológica y práctica de generaciones de profesionales formados en los lineamientos de la arqueología marítima mexicana, ha conformado varias tesis o llegado a ser parte de monografías que se centran en la historia de un evento, como el ocurrido a la Flota de 1631 (TREJO RIVERA, 2003) o abordan el trabajo colectivo teórico-práctico de la disciplina (MOYA SORDO, 2012), aún se requiere de mayor esfuerzo interdisciplinario, no sólo en cuanto a técnicas y metodologías aplicadas *in situ* y la obtención de resultados, sino en la línea de la interpretación, más a tono con las tendencias internacionales de estudios comparativos y a largo plazo, que entrelacen los distintos paisajes marítimos y la comprensión de la

multiculturalidad y complejidad de los fenómenos involucrados en los procesos de navegación histórica.[6]

En el resto de los países continentales americanos con jurisdicción en el Caribe y sus islas, los centroamericanos y Venezuela, persisten problemas característicos de las primeras etapas de evolución del ejercicio de la disciplina, pues aún no cuentan con programas más o menos permanentes para el estudio y protección de pecios en su cara atlántica. Así, mientras la arqueología en Belice, Guatemala[7] y Honduras todavía se centra en la cultura maya, Nicaragua apenas ha emprendido un primer diagnóstico del patrimonio arqueológico subacuático en una porción de su territorio caribeño (NAVARRO GENIE, 2018), lo mismo Costa Rica en su lado Pacífico (Isla Cocos).[8] Por su parte, el potencial de la riqueza marítima histórica de Panamá es de conocimiento mundial (DELGADO y otros, 2016), con ejemplos de especial interés público como el supuesto hallazgo del navío perteneciente a Henry Morgan, luego identificado como el mercante *Nuestra Señora de la Encarnación* (1681). Pero a la par, ha sido notable el peligro que representa su saqueo, algo que se había denunciado (CASTRO y FITZGERALD, 2006) incluso antes de la explotación del pecio *San José* (1631), para el que la UNESCO envió una misión especial de evaluación ("Report…", 2015).[9]

---

[6] Otros programas en Latinoamérica se han desarrollado de manera ejemplar, como el de Arqueología Subacuática del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano de Argentina (1990), reconocido por su labor en costas de la Patagonia y en la excavación y estudio del pecio HMS *Swift* (1770). Asimismo, el Programa de Arqueología Subacuática del Departamento de Arqueología de la Universidad de la República Oriental de Uruguay (2000), ha generado investigación importante para preservar su patrimonio en colaboración con la sociedad. La situación actual de la práctica en la región y sus desafíos particulares, enfrentados a partir de la cooperación regional, así como su potencial para desarrollar nuevas perspectivas teóricas y metodológicas, es motivo de profunda reflexión (DA SILVA y HERRERA, 2017).

[7] Aquí se realizan trabajos en aguas interiores, como en el lago Atitlán, por iniciativa de buzos profesionales, arqueólogos norteamericanos y la NatGeo, con financiación de la Maya Relief Foundation y Standoff Studios.

[8] Investigadores de las universidades de Huelva (Claudio L. Guerra-Librero) y Cádiz (Omar Fernández López), presentaron un modelo de "Carta Arqueológica Subacuática de Costa Rica" (2009), para integrar datos científicos y generar una visión de conjunto de sus horizontes culturales y posibilidades de manejo y preservación.

[9] Aunque fue el primer signatario de la Convención (2001), en 2003 Panamá mutó su propia ley sobre custodia, conservación y administración del Patrimonio Histórico de la Nación (nº 12 de 1982) para la explotación del buque. En 2013, el Ministerio de Economía y Finanzas, otorgó un contrato a la empresa comercial Investigaciones Marinas del Istmo (IMDI) para su salvamento, estipulando que los artefactos y la base de datos debía quedar registrados en la Oficina de Patrimonio Histórico del Instituto Nacional de Cultura. Sin embargo, al parecer no se cumplieron los estándares científicos, lo que generó un daño considerable en el sitio.

Este último caso no debe confundirse con el otro *San José* (1708), descubierto en 2015 a través de la contratista *Maritime Archaeology Consultants Switzerland* (MACS) en aguas cercanas a Cartagena de Indias, Colombia. Mientras la controversia sobre los derechos de exploración y recuperación de su cargamento persisten, ante la habilitación en 2017 por parte del gobierno para que la MACS llevara a cabo tal labor,[10] al tiempo que España alega su jurisdicción bajo el principio de "barco de Estado", y otra empresa privada exige su parte,[11] la arqueología marítima en aquel país consigue desarrollarse a su propio paso. Si bien, desde hace unos años, de manera un tanto aislada, se comenzó a promover el conocimiento histórico de sus naufragios y puertos caribeños, a fin de alertar de la importancia de su estudio arqueológico (ROMERO CASTAÑO y PÉREZ DÍAZ, 2005), ha sido en poco más de una década que lograron establecerse proyectos concretos en universidades nacionales. Así, desde el 2013, investigadores de la Universidad del Norte realizan, por un lado, un inventario en la bahía de Cartagena de Indias,[12] y por el otro, un Plan de Gestión y Protección Especial (PEMP) que, con apoyo de la Oficina de Seguridad y Control Ambiental y el Servicio de Parques Nacionales, y el asesoramiento científico de la TAMU, busca identificar y demarcar la antigua ciudad de Santa María del Darién, mediante prospección geofísica en la Bahía de La Gloria y áreas circundantes (MARTÍN, 2015: 46-53). Asimismo, el proyecto del vapor *Prinz August Wilhelm* (1918), cuyo contexto es amenazado, propone un inventario y estudio documental que sirva de ejemplo para casos similares en otras zonas del Caribe (MARTÍN y otros, 2017). Aún más, en el 2018, en acuerdo con el *Warren Lasch Conservation Center* (WLCC) de la Universidad Clemson de Carolina del Sur, se inauguró el primer Programa de Posgrado en Patrimonio Cultural Sumergido de América Latina en la Universidad Externado.

Otro caso representativo del esfuerzo institucional e internacional que vale la pena notar, es el que se realiza en las Antillas Holandesas, específicamente en Curazao, donde desde el 2000 se coordinan varios organismos, entre ellos, su Museo Marítimo, una

[10] Argumentando que se regiría bajo la Ley de Patrimonio Cultural Sumergido de Colombia establecida en 2013.

[11] La *Sea Search Armada* alega su derecho a una indemnización por ser la primera que, contando con permiso gubernamental de búsqueda en el área, ya había denunciado el hallazgo en 1982.

[12] Financiado por el Instituto Colombiano de Antropología e Historia y el NatGeo-Waitt Institute, con apoyo del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas, la Universidad Estatal de Texas y el NPS.

fundación local para el manejo de recursos culturales sumergidos (STIMANA) y la Sociedad Marítima Arqueológica e Histórica (asociación norteamericana sin fines de lucro), para realizar programas de investigación, educación pública y buceo recreativo en algunos pecios (LESHIKAR-DENTON y LUNA ERREGUERENA, 2008: 38), obteniendo resultados académicos importantes (NAGELKERKEN y HAYES, 2002; NAGELKERKEN, 2009).

Exceptuando los ejemplos mencionados, en el resto de las islas soberanas, a falta de proyectos científicos institucionales, presupuestos y personal capacitado, la investigación, muchas veces condicionada por la intervención de empresas privadas de exploración, presenta resultados expuestos por individuos de variada profesión, desde historiadores, hasta arquitectos, geógrafos o buzos deportivos, como es el caso de la República Dominicana (BORRELL BENTZ, 1983, 1984 y 1996). Lo que sucede en esta nación es representativo de la problemática regional caribeña y en general, de los países en crecimiento económico, por lo que merece mencionarse un poco más. El impacto de los hallazgos en sus aguas desde la década de 1970, producto de la intervención de compañías particulares,[13] llevó a la necesidad de iniciar un programa para su inventario, conservación y estudio, por lo que se estableció la Comisión de Rescate Arqueológico Subacuático, lo que actualmente es el Departamento de Patrimonio Cultural Subacuático (DGPCS). Sin embargo, debido a la falta de infraestructura material y humana, continuó la dependencia con empresas privadas hasta el 2015, en que comenzó la reestructuración del DGPCS, hacia una mayor colaboración con organizaciones como la Universidad de Indiana y el Equipo de Arqueología Marítimo anglo-danés (ADMAT) (PION, 2015: 80-82), así como propuestas para contribuir a resolver la problemática del manejo de su patrimonio sumergido (BARBASH-RILEY, 2015).

En otros países como Cuba, las limitantes institucionales también obligaron a colaborar con empresas privadas por muchos años, como en el rescate del *pecio Nuestra Señora de la Piedad* (1556) (*Naufragio en…*, 1998), la prospección en el *San Antonio*

[13] Entonces, el gobierno dominicano firmó contratos con empresas estadounidenses dedicadas a la búsqueda y rescate de pecios. Los acuerdos estipularon que el estado recibiría el 50% de los artefactos y se reservaría el derecho de retener bienes considerados de valor cultural. Estas operaciones permitieron ubicar naufragios como *Nuestra Señora de Guadalupe*, *Conde de Tolosa* y *Nuestra Señora de la Pura* y *Limpia Concepción*.

(1909) (MARTÍNEZ GARCÍA y otros, 1996) y la excavación de *Nuestra Señora de las Mercedes* (1698) (BERRAYARZA y otros, 2005). El geólogo Carlos A. Hernández Oliva, fundador y director del Gabinete de Arqueología de la Oficina del Historiador de La Habana, órgano que participó en algunos de estos trabajos, ha reflexionado ampliamente sobre esta realidad (HERNÁNDEZ OLIVA, 2009). Aunque desde el 2008 se realizaron investigaciones aplicando regulaciones más estrictas (PAVÍA y FONOLLÀ, 2015: 68-71), fue en el 2014, con la creación del Centro Nacional para el Patrimonio Cultural Subacuático, que comenzaron a establecerse las directrices de manejo del patrimonio cultural subacuático, las cuales contemplan el desarrollo de un censo arqueológico, la preparación de profesionales a través de un programa científico-técnico y un plan de sustentabilidad de la estrategia operativa para regular y controlar el acceso turístico a los contextos a partir de museos subacuáticos (COLLAZO, 2015: 54-55). Un año después, la oficina de la UNESCO para la cultura en Latinoamérica y el Caribe en La Habana, junto con el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural y el Gobierno de Santiago de Cuba, con el apoyo de la Oficina de Coordinación Técnica de la Agencia Española para la Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) y el agregado de defensa de la embajada de España, pusieron en marcha el proyecto Protección y gestión del patrimonio cultural subacuático y costero para la creación de empleo en Santiago de Cuba, el cual incluye planes de manejo para el Castillo del Morro San Pedro de la Roca y el Parque Arqueológico Subacuático de la Batalla Naval de 1898 (VILLEGAS y REY DA SILVA, 2015: 16-20).

Estos ejemplos son sólo una muestra de la evolución de la disciplina en la región, en la que, pese a los obstáculos, se observa un avance progresivo, aunque a diverso ritmo, hacia una mayor cientificidad, cooperación interinstitucional e internacional y sustentabilidad de programas integrales que permitan enfrentar mejor los desafíos a nivel global.

Naufragios de una geografía y su semántica

El paisaje marítimo del Golfo-Caribe abarca la jurisdicción de varias decenas de países, cada uno de los cuales sigue sus propios mecanismos, dentro de sus posibilidades y

prioridades, para desarrollar la arqueología de sus naufragios. Como se vio, ello se refleja, por un lado, en una evolución técnica y científica temprana de los programas realizados por instituciones públicas y privadas de Estados Unidos, mismos que colaboran estrechamente con otros países de la región. En cambio, los estados latinoamericanos y los dependientes de otros europeos como las Antillas francesas, muestran cierto atraso, en parte justificado por un comienzo más tardío, pero determinado también por ser economías en vías de desarrollo. En consecuencia, se observan diferentes métodos de aproximación al estudio de pecios, de los que resulta el tipo y calidad de conocimiento que se genera. Independientemente del nivel al que se desarrolla cada uno, se puede hablar de dos generales, que además pueden ser complementarios: el individual y el de conjunto. El primero, se trata básicamente del registro de un pecio, que puede ser no intrusivo (planta o 2D) o extensivo intra-sitio (planta y perfil o 3D); éste último un ejercicio generalmente interdisciplinario y a largo plazo en torno a su excavación y análisis de materiales y su contexto, de lo que resulta una buena cantidad de información para reconstruir su historia de vida, última navegación y proceso de pérdida. Ello puede llevarse a análisis comparativos con otros contextos similares a fin de comprender mejor las prácticas navales de un determinado periodo o región. El segundo son los inventarios de patrimonio o cartas arqueológicas, que incluyen tanto contextos registrados de manera no intrusiva, como excavados. Al ser catálogos georreferenciados de naufragios, constituyen el primer paso para conocer la evidencia patrimonial de una región y por lo mismo, son útiles para la planificación de su estudio, manejo y cuidado. Asimismo, permiten identificar patrones de navegación y a partir de ciertos conjuntos de pérdidas, definir áreas de “cementerios” de barcos, producto de la combinación de dinámicas geográficas y fenómenos naturales y culturales particulares.

Todo comienza con un hallazgo, ya sea fortuito o resultado de una búsqueda sistemática. La labor que implica su investigación, excavación, registro, recuperación, conservación y análisis puede consumir años, financiamiento y en muchos casos, la paciencia de las instituciones que aseguran su apoyo. No es causal que los primeros trabajos extensivos y científicos en el Golfo-Caribe se hallan realizado en pecios considerados de relevancia histórica, particularmente los representativos de la primera

etapa de exploración y reconocimiento europeos en América. Pero también porque la mayoría eran objeto de saqueo, destrucción o deterioro, factor que puede ser determinante en la pérdida irreversible de una fuente potencial de conocimiento. Algunos pudieron ser arrebatados a tiempo de manos de saqueadores. Tal es el caso del mencionado naufragio de Highborne (c. 1520), descubierto en 1965 por pescadores de Bahamas quienes dieron aviso a la curaduría del Instituto Smithsoniano, y ésta, a su vez, contactó a un grupo de cazadores de tesoros quienes removieron algunos de sus artefactos entre 1966 y 1967. Así continuaron las cosas hasta la intervención del INA en 1983, para una etapa parcial de excavación de los dos extremos y una sección transversal del pecio. Sin embargo, éste tuvo que esperar hasta el 2017, para ser objeto de una completa excavación ante el peligro de pérdida de los restos por erosión natural (BUDSBERG y BENDING, 2017). Una historia similar sucedió con el pecio en Molasses (al parecer un navío español, c. 1520), descubierto en 1976 por un grupo de aventureros que inicialmente consiguieron una licencia del gobierno de Turcas y Caicos para su exploración, luego revocada ante el peligro que evidenció su espolio indiscriminado (KEITH, 2006).

En cambio, el *Espíritu Santo*, uno de los navíos de la flota comandada por Antonio Corzo, perdido junto con el *San Esteban*, *Santa María de Yciar* y *San Andrés* en Port Mansfield, cerca de Padre Island (Texas) en 1554, cuando realizaba su tornaviaje desde San Juan de Ulúa hacia la metrópoli, no corrió con la misma suerte. Ya había comenzado a ser despojado de su preciado cargamento de tesoros novohispanos por una empresa privada desde antes de que su hallazgo fuera notificado oficialmente en 1967. En lo que duró el litigio entre el estado de Texas y los implicados (1984), algunos artefactos fueron devueltos y se logró crear el Instituto de Investigación Subacuática (1970), organización sin fines de lucro financiada por el sector privado para emprender la búsqueda y rescate de otros pecios en la misma área, dando con 16 de diversa temporalidad, entre ellos, la *Santa María de Yciar*, prácticamente destruida por un dragado realizado en la década de 1950, y el *San Esteban*, el cual fue objeto primario de excavación por ser el contexto menos perturbado. De manera complementaria, se realizó una prospección en un área de la isla frente a los contextos, en búsqueda de indicios de campamentos de sobrevivientes o de rescate contemporáneo (ARNOLD y otros, 1978, 1979, y 1990). Tampoco el ya mencionado

Atocha fue afortunado. Cuando la larga carrera de su búsqueda culminó en 1969, fue directamente arrebatado de su oro y plata, y lo que le sobrevivió, expuesto en el museo fundado por sus descubridores: *Mel Fisher Maritime Heritage Society*. Esta última también se encargó de las excavaciones del *St John* (Bahamas) entre 1992 y 1999, identificado como el galeón *Santa Clara* de Pedro Menéndez de Avilés, que encalló en 1564 durante su regreso a España (MALCOLM, 1996).

Otros corrieron con mejor suerte y desde el principio fueron descubiertos por arqueólogos, quienes, tras su estudio meticuloso, pudieron determinar su origen y reconstruir parte de su historia de vida. Tal es el caso del *San Juan* (1559), uno de los seis navíos de Tristán de Luna y Arellano perdidos en la bahía de Pensacola durante su misión de colonización de aquel territorio (SMITH y COOK, 2009); al igual que el navío *La Belle* (1685) de Robert de La Salle, quién tras fundar el campamento-fuerte de Saint Louis, zarpó con la misión de continuar explorando la región. Luego, debido a una maniobra fallida de la tripulación durante un frente frío, éste naufragó en la desembocadura del Misisipi, la actual Bahía de Matagorda (BRUSETH y TURNER, 2005). Su excavación se realizó a partir de 1996, por parte de la Comisión Histórica de Texas, en colaboración con el NAP, y constituye un ejemplo en cuanto a planeación cuidadosa para la extracción, análisis, conservación y exposición de restos (BRUSETH y otros, 2006, 2014 y 2017).

En perspectiva, las historias que han sido reconstruidas de estos hallazgos, gracias a años de investigación interdisciplinaria, dejan entrever los problemas a los que se enfrentaban aquellas primeras navegaciones al norte del Golfo, ya fuesen de exploración o durante su tornaviaje a Europa: averías, carencia de víveres y enfermedad-mortandad, en medio de una intrincada y poco conocida red de arrecifes, bajos, cayos e islas, en concierto con fenómenos meteorológicos regionales (vientos y corrientes contrarias, trombas, huracanes y nortes), que podían sorprender al piloto más sagaz, pero sobre todo, a los navegantes poco experimentados. En especial, los pecios que datan del siglo XVI localizados en esta zona, incluyendo el *Western Ledge Reef* (Bermudas), navío español en extraordinario estado de conservación de su casco, excavado por un grupo de investigadores de TAMU y ECU entre 1988 y 1991 (BOJAKOWSKI, 2011) y el *St John*’s

(pese a haber sido acaparado por la Sociedad Fisher), han sido analizados en su conjunto desde la perspectiva náutica y de manera comparativa, con restos contemporáneos en otras demarcaciones geográficas como el *San Juan* (Canadá); *Rye Vessel A* y *Cattewater* (Inglaterra); *Ria de Aveiro-A*, *Angra D*, *Nossa Senhora dos Mártires*, *Cais do Sodré* y *Corpo Santo* (Portugal). Todos ellos comparten rasgos en su construcción naval, según el experto Thomas Oertling, como el tipo de ensamblado, forma de la quilla, refuerzos, soportes, popa plana y en menor caso, redonda, etc. Si bien en inicio, Oertling buscaba identificar una “carabela”, se encontró en cambio, con una variedad que no permite determinar tipos específicos de navíos y que tampoco parece relacionarse con el propósito del viaje o la geografía en la que se navegaba, sino representaciones de prácticas de construcción vascas, portuguesas y atlántica española (OERTLING, 2001). Propuesta como una herramienta de identificación, la idea de definir arqueológicamente las tradiciones de construcción naval ibérica relacionadas con la expansión europea en el extranjero, ha sido un tema en continuo desarrollo (CASTRO, 2008; CASABAN y otros, 2013).

Algunos pecios de la época o posteriores en diferentes áreas del Golfo-Caribe, como el *Monte Cristi Pipe*, navío de origen holandés (1652-1656), naufragado en República Dominicana o los probables restos del holandés *Huis de Kruiningen* (1677), descubiertos en Tobago, continúan siendo investigados de manera intensiva y permanente por el INA-NAP y otras instituciones. Sin embargo, lejos de establecer todavía proyectos similares, solo unos cuantos han sido excavados científicamente por individuos e instituciones y la mayoría de los hallazgos están en vías de ello o aún constituyen un ideal a futuro. Lo cierto es que, a nivel de inventarios, en general hay un mayor avance, ya que al ser más accesibles en términos institucionales, presupuestales, operacionales y de tiempos, más países los han podido implementar.

En el caso nuevamente de la región norte del Golfo, los itinerarios de hallazgos han sido realizados principalmente por el NPS en costas e islas de Florida, Luisiana y Texas, en ocasiones con apoyo de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA), cuya importancia ha sido vital, ya que además de llevar a cabo prospecciones de los fondos marinos y generar cartas batimétricas que incluyen el registro de restos culturales, por

medio de su oficina especializada de Santuarios Marinos Nacionales (1975),[14] se ha dedicado a la salvaguarda y monitoreo de este patrimonio. La labor del NPS ha sido esencial desde que en 1992 comenzó un Programa de Inventario Arqueológico (SAIP) a nivel nacional, financiado por el Congreso, a fin de localizar, evaluar y documentar sitios arqueológicos en tierra y bajo el agua, y en el caso particular de los sumergidos, recomendar estrategias para el manejo y preservación de los contextos in situ. Con la idea de que cada parque desarrollara su propio plan para implementar el programa, se pidió a su Centro de Recursos Sumergidos (SCR) que creara un modelo de registro que luego pudiera ser adaptado a otras regiones, el cual comenzó en el banco Dry Tortugas.

Pero no se trató solamente de una metodología de recuento y registro sistemático, sino que la idea de fondo era crear una carta integral que incluyera tanto los naufragios, como sus conexiones con tierra, bajo la consideración de que no siempre se trató de accidentes aleatorios. Así, partiendo de que los pecios reflejan patrones culturales con características regionales únicas, la concentración registrada se abordó no como un conglomerado fortuito, sino como muestra representativa de la actividad marítima en el área (MURPHY, 1996). Este acercamiento, además, permitió definir parajes específicos considerados trampas de barcos: cabos o puntas peninsulares, canales, bajos, cayos y arrecifes, lugares dónde los cambios de marea y los vientos se entremezclan con flujos de corrientes que convergen con potencia, como en el caso del mismo Tortugas, donde las dinámicas de agua que pegan en sus estrechos al norte son provocados por el bucle o circuito de corriente cálida que corre hacia el interior del Golfo (MURPHY y JONSSON, 1993). El modelo ha sido implementado en otras zonas de jurisdicción de los Parques Nacionales, como la bahía de Pensacola y las Vizcaínas en Florida, así como Padre Island, Texas. De ello, además, han derivando los programas de Senderos de Patrimonio Marítimo (MHT), inventarios en formatos de guías con fines de difusión pública, puestos en práctica de manera exitosa por primare vez en Florida y más tarde en las Islas Caimán (JAMESON, J. y SCOTT-IRETON, 2007).

[14] Para lo que implementó una base de datos de Naufragios y Obstrucciones (AWOIS) en Google Earth (https://nauticalcharts.noaa.gov), que contiene información de más de 10 000 pecios, incluyendo coordenadas y breves descripciones. Sin embargo, entre sus limitaciones está no haber sido actualizada desde el 2016.

En estas últimas, los cementerios de naufragios son representaciones multiculturales de una compleja red de motivaciones e itinerarios de navegación entre el Atlántico, las islas caribeñas y el continente. Sus más de 140 contextos de accidentes navales de entre los siglos XVI y XVIII, entre los que se hallan el *West Indiaman Dolphijn* (1630), el pirata *Morning Star* (1722) y el bergantín español *San Miguel* (1730), ejemplifican la convergencia de intereses británicos, españoles, franceses, holandeses, noruegos, suecos y alemanes, entre otros, en el “ombligo” del Caribe. Son la materialización de la competencia por el control de un punto intermedio estratégico, lugar de paso comercial o aprovisionamiento, pero también de refugio, especialmente para piratas, corsarios y náufragos. Así, los restos de la pérdida simultánea de “Las diez velas” (1794), entre ellas, el HMS *Convert* y otros nueve barcos y bergantines de un convoy mercante de 58 barcos durante su itinerario Jamaica-Estados Unidos-Inglaterra, son los de un brazo de la expansión mercantil durante el periodo de guerra global que fue la Revolución Francesa. Además, conforman el observatorio de un proceso singular de vinculación local: mientras que lo que se pudo salvar del cargamento sirvió para proveer durante algún tiempo a los habitantes del Gran Caimán, algunos de sus sobrevivientes se establecieron de manera permanente en la isla (LESHIKAR-DENTON, 1994).

Por su parte, México comenzó a realizar sus propios inventarios teniendo como ejemplo los de Florida y Caimán, pero adaptados a las circunstancias del propio país. Para empezar, no todos se hallan dentro de reservas naturales protegidas y algunos, como el Inventario de Recursos Culturales Sumergidos en el Golfo de México, comprende varios estados, incluyendo los parques nacionales Arrecife Alacranes y Veracruzano, aunque en la práctica sólo se ha cubierto parte de las costas, y alrededores de las islas y arrecifes de la Sonda de Campeche y Veracruz. Sus restos de accidentes navales dan cuenta de procesos de exploración regional; del desarrollo del tráfico novohispano, tanto de cabotaje, como de entrada y salida de las flotas de la Nueva España; así como de prácticas de contrabando, piratería y corso. Todo ello, nuevamente, desenvuelto en una escenografía salpicada de arrecifes, bajos y cayos, y en constante confrontación con fenómenos climáticos como huracanes y nortes.

Mención especial merece el Inventario de Recursos Culturales Sumergidos en la Reserva de la Biósfera Banco Chinchorro (CARRILLO MÁRQUEZ, 2010; CARRILLO MÁRQUEZ, ZUCCOLOTTO y HERNÁNDEZ, 2017), un proyecto integral de recursos naturales y culturales dentro de una zona a cargo de la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP), que ha sido denominada por la UNESCO patrimonio mixto de la humanidad (2004). Su carta arqueológica ha documentado, diagnosticado y evaluado 69 contextos de siniestros marítimos, de los que 42 son restos de embarcaciones varadas, hundidas o encalladas, entre los que se encuentran veleros, vapores, buques mercantes, entre otros, cuyas cronologías van entre los siglos XVI y XX. El plan de manejo incluye acciones para su estudio, monitoreo y protección, así como su difusión pública controlada, para lo que se seleccionaron cinco pecios de distintas épocas para su visita regulada (CARRILLO MÁRQUEZ, 2018: 43). En su conjunto, su potencial como laboratorio de observación de los procesos de navegación en el área está siendo estudiado a partir de análisis arqueo-históricos de esquemas de distribución de restos y de la determinación de patrones de formación de contextos de naufragio, que permiten acercarse a las causas de las pérdidas y saber más sobre el comportamiento humano durante los eventos (MOYA SORDO, 2012a y 2018). Mientras que el análisis del cargamento o detalles de construcción naval a nivel particular, ha ayudado a definir mejor los itinerarios de aquellos últimos viajes, muchas veces condicionados por el paisaje regional, como ejemplifica el estudio del *Cuarenta Cañones*, buque artillado identificado como *El Santiago* (1658), parte de la Flota de Tierra Firme que navegaba desde Cartagena de Indias a La Habana, el cual se perdió debido al desconocimiento del área y al mal estado del buque. Por su parte, *El Ángel*, velero inglés de mediados del siglo XIX que transportaba un cargamento de palo de tinte, posiblemente desde Belice, da cuenta de una de las actividades económicas principales en la región, en demanda de un gran mercado euro-americano (CARRILLO MÁRQUEZ, 2018: 46-47, 62). Cabe mencionar que aunque existen otros parques nacionales mexicanos con potencial cultural sumergido como el conjunto de arrecifes en Puerto Morelos e islas de Cozumel, Contoy y Mujeres, que junto con Chinchorro, forman parte del Sistema Arrecifal Mesoamericano, el segundo en extensión más grande del mundo y una trampa natural de barcos, no existe todavía un plan conjunto

de manejo de sus recursos y el avance es lento en cuanto al proceso de organización desde una perspectiva integral institucional (CARRILLO y NOGUERA, 2012: 192).

Otros cementerios de naufragios que yacen en el Golfo-Caribe contienen su propia versión o fragmentos de historia marítima global, la cual está a la espera de ser comprendida más allá del recuento y estudio individual de pecios. En vías de este proceso están Puerto Rico, que desde el 2006 realiza prospecciones sistemáticas y registro en su costa norte (CASTRO y otros, 2010); República Dominicana, que ha comenzado a prospectar los arrecifes de las costas de la Bahía de Montecristi; y Cuba, principalmente con los inventarios de La Reserva de la Biósfera de la Península Guanahacabibes –la cual preserva el mayor número de accidentes navales registrados en la isla–, y de los Arrecifes de los Colorados, conjuntos que permitirán generar mayor información sobre la ruta de las flotas de Tierra Firme y la Nueva España en su viaje de paso por La Habana. Por su parte, Colombia, de entre sus inventarios piloto, particularmente el que comienza a dibujar el paisaje cultural de la bahía de Cartagena tiene gran potencial para generar conocimiento sobre las dinámicas comerciales de la Corona española y la lucha de poder con otras naciones rivales, como revelan los restos de buques españoles, franceses e ingleses hundidos en 1741 en el marco de la Guerra de Asiento.

Un solo paisaje arqueológico marítimo (a manera de conclusiones)

Hasta aquí se ha presentado a grandes rasgos, el desarrollo del estudio arqueológico-histórico marítimo de la región del Golfo-Caribe, una geografía cultural sin duda única, con una narrativa propia de expansión europea, descubrimiento de nuevos mundos, encuentro y fusión de culturas, conflicto y competencia, así como adaptación o aparición de nuevas formas de interacción. La aparente frecuencia -histórica- de accidentes navales en este espacio, si bien es testimonio de la insistencia del hombre por dominar el entorno geográfico y desafiar sus fenómenos climáticos de magnitud impredecible, es también reflejo de una concentración creciente de tránsito intercultural a lo largo de siglos, tanto de procesos locales como globales, los cuales transitan en una misma línea evolutiva hasta nuestros días. Por ello, el futuro de la arqueología marítima, náutica y subacuática en la

región es de gran trascendencia para comprender el desarrollo de las comunicaciones a nivel mundial, una gran red de interacciones que es posible trazar mediante proyectos que contemplen estudios comparativos, si bien en periodos y geografías específicas, dentro de horizontes espacio-temporales más amplios.

Cuando en la década de 1990 José Luis Casado Soto hablaba de patrimonio marítimo y la necesidad de una carta arqueológica subacuática más universal, quizás imaginaba lo que sería el futuro-presente con proyectos de gran alcance como *The Nautical Archaeology Digital Library* (NAP, 2006), que reúne, cataloga, administra y comparte públicamente datos sobre artefactos y restos de barcos generados por excavaciones arqueológicas submarinas en varias partes del mundo, incluyendo especificaciones de colecciones, paisajes y construcción naval;[15] *ERC-Synergy NEXUS 1492* (Universidad de Leiden, 2013) que investiga los lazos e impacto de los encuentros coloniales entre Europa y el Caribe (MANDERS, 2015: 86); o “Forest Resources for Iberian Empires: Ecology and Globalization in the Age of Discovery, 16th-18th centuries (*Forseadiscovery*)” (CSIC, 2017), que busca definir marcos históricos interdisciplinarios y epistemológicos en el análisis de agentes, rutas marítimas, comercio y la movilización de recursos para la construcción naval (CRESPO SOLANA, 2019: 324). Pero para alcanzar mejor los objetivos globales es necesario afianzar los proyectos regionales. Se ha señalado repetidamente que una buena parte del patrimonio subacuático en el Golfo-Caribe se encuentra en aguas territoriales de países en vías de desarrollo, donde existen dificultades económicas y técnicas para su hallazgo, estudio y protección. Estas realidades hacen extremadamente necesario promover una mayor cooperación entre instituciones y en general, órganos gubernamentales, grupos de científicos y expertos en disciplinas afines, como lo han hecho Estados Unidos y Canadá. Así, la vanguardia de la investigación, está en la implementación de programas conjuntos a nivel nacional e internacional que valoren el aspecto histórico único y a la vez, universal, de los pecios. Pero mientras ello ocurre, es claro que se continuarán utilizando los recursos que se tienen a la mano, lo que implica en muchos casos la dependencia con agentes privados para la exploración de los contextos culturales sumergidos.

[15] https://nadl.tamu.edu/

Ello no tendría que ser necesariamente negativo, pero sí un tema de constante reflexión y análisis, pues persiste el debate sobre los beneficios de colaboración con empresas privadas de oceanografía y tecnología de detección remota y robótica, lo que se ha defendido, sobre todo, cuando los sitios se hallan a gran profundidad y sólo pueden ser accesibles con equipo especial. Algunos casos, nuevamente en América del Norte, han demostrado que esto es posible si se establecen convenios bajo pautas nacionales e internacionales de protección. Recientemente compañías de inspección de oleoductos en el Golfo de México, como *Okeanos Gas Gathering Company* (OGGC), han detectado varios pecios durante sus trabajos, como el llamado *Mardi Gras* (buque corsario del siglo XIX) localizado a 1 220 m de profundidad en aguas de jurisdicción de Luisiana. Por su parte, en 2007, la Oficina de Administración de Energía del Océano (ahora BOEM), organizó una expedición, dirigida por investigadores de la TAUM y financiada por la OGGC, para realizar en aquel sitio, la primera excavación científica profunda hasta el momento. Otros proyectos de la BOEM han contado con la supervisión de arqueólogos durante las prospecciones de algunos buques del siglo XIX como el cañonero de la guerra civil *Hatteras* y los vapores *New York* y *Josephine*, e incluso ha lanzado en su plataforma Web un Museo de Arqueología Virtual.[16] De acuerdo con esta oficina, un estimado de alrededor de 4 000 naufragios con potencial histórico aún quedan por descubrir en el Golfo de México (GARRISON y otros, 1989: 1). Cada vez es más común que los arqueólogos se especialicen en el manejo de tecnología remota y trabajen para estas compañías o se generen acuerdos específicos de colaboración como los arriba mencionados, sobre todo cuando parte de los intereses gubernamentales, a la par de la explotación de sus recursos naturales en lo océanos, está el proteger su patrimonio histórico.

Aunque algunas de estas colaboraciones todavía se cuestionan, con mayor o menor razón, lo cierto es que hay mucho todavía por definir. Si una empresa de exploración marina se dedica al “salvamento” de pecios utilizando técnicas de mapeo precisas, extrae y conserva algunos materiales que no necesariamente tienen un valor monetario, contrata arqueólogos u otros profesionales de la academia para hacerse acompañar a bordo y legitimar su trabajo e incluso llega a publicar parte de sus resultados con intenciones

[16] https://www.boem.gov/Virtual-Archaeology-Museum/

“científicas”, no necesariamente practica arqueología. Mientras sus fines son la explotación comercial de un pecio para beneficio de unos pocos, los de la arqueología son su estudio y conservación con el objetivo de difundir y compartir públicamente su riqueza histórica. Lo cierto es que, debido a los altos costos y la complejidad de realizar el trabajo subacuático, sobre todo a gran profundidad, como sugiere Bass, quizás ha llegado el tiempo de replantearse nuevos modelos de investigación en la disciplina (BASS, 2012: 7-8). Modelos en los que las facultades públicas y privadas puedan unirse en beneficio de un patrimonio cultural para todos.

Bibliografía

AA. VV., (1998). *Naufragio en Inés de Soto: un hallazgo de cuatro siglos*, La Habana: Carisub.

ARNOLD, J. y GODWIN M., (1990). “A hilt from the 1554 Flota”. *International Journal of Nautical Archaeology*, 19(3), pp. 221-224.

ARNOLD, J. y MCDONALD, D., (1979). *Documentary Sources for the Wreck of the New Spain Fleet of 1554*, Texas: Texas Antiquities Committee.

ARNOLD, J. y WEDDLE, R., (1978). *The nautical archeology of Padre Island: the Spanish shipwrecks of 1554*, Nueva York: Academic Press.

AZNAR GÓMEZ, M., (2009). “La protección jurídica internacional del patrimonio cultural subacuático”. *Arqueología nàutica mediterrània*, monografies del CASC 8, pp. 35-46.

AZNAR GÓMEZ, M., (2006). *The Protection of the Underwater Cultural Heritage: National Perspectives in Light of the 2001 UNESCO Convention*, Leida-Boston: Martinus Nijhoff Publishers.

AZNAR GÓMEZ, M., (2004). *La protección internacional del patrimonio cultural subacuático con especial referencia al caso de España*, Valencia: Tirant lo Blanch.

BARBASH-RILEY, L., (2015). “Using a Community-Based Strategy to Address the Impacts of Globalization on Underwater Cultural Heritage Management in the Dominican Republic”. *Indiana Journal of Global Legal Studies*, 22(1), pp. 201-240.

BASS, G., (2012). “The Development of Maritime Archaeology”. En B. FORD, D. HAMILTON y A. CATSAMBRIS (Eds.), *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*. Oxford: Oxford University Press.

BERRAYARZA, R., NAVARRO, F., HILL, T. y WILLIAMS, C., (2005). “Prospección arqueológica subacuática en el noreste de La Habana (II parte). Buceo y excavación en los sitios I y II (Las Mercedes)”. *Gabinete de Arqueología*, 4, pp. 29-35.

BOJAKOWSKI, P., (2011). “The Western Ledge Reef Wreck: continuing research on the late 16th-/early 17th-century Iberian shipwreck from Bermuda”. *Post-Medieval Archaeology*, 45, pp.18-44.

BORGENS, A., (2013). “Maritime Archaeology of the Northern Gulf of Mexico: Archaeology from the Age of Exploration to the Twilight of Sail“. En B. FORD, D. HAMILTON y A. CASTAMBRIS, A. *The Oxford Handbook in Maritime Archaeology*. Oxford: Oxford University Press.

BORRELL BENTZ, P., (1996). “Arqueología submarina en la República Dominicana desde los inicios en 1976, hasta la actualidad”. En I. SANCHÍS BUENO (Coord.), *Navegantes y náufragos: galeones en la ruta del mercurio*. Madrid: Lunwerg.

BORRELL BENTZ, P., (1984). *The Quicksilver galleons: The salvage of the Spanish galleons Nuestra Señora de Guadalupe and El Conde de Tolosa*, Santo Domingo: Underwater Archaeological Recovery Commission.

BORRELL BENTZ, P., (1983). *Historia y rescate del galeón Nuestra Señora de la Concepción*, Santo Domingo: Comisión de Rescate Arqueológico Submarino/Grupo de Investigaciones Submarinas/Museo de las Casas Reales.

BRATTEN, J., (2009). “The Mesoamerican component of the Emanuel Point Ships: obsidian, ceramic and porjectile points”. *The Florida Anthropologist*, 62, pp. 3-4.

BRATTEN, J., (1998). “Recent artifact finds from the Emanuel Point ship”. En L. BABITS, C. FACH y R. HARRIS (Eds.), *Underwater archaeology*. Tucson: Society for Historical Archaeology.

BRATTEN, J., (1995). “Olive pits, rat bones and leather shoe soles: a preliminary report on the organic remains from the Emanuel Point shipwreck, Pensacola, Florida”. En R. WOODWARD (Ed.), *Underwater Archaeology: Proceedings from the Society for Historical Archaeology Conference* (pp. 49-53). Ann Arbor: Michigan.

BRUSETH, J., BORGENS, A., JONES B. y RAY E. (Eds.), (2017). *La Belle: the archaeology of a seventeenth-century ship of New World colonization*, Texas: Texas A&M University Press.

BRUSETH, J., (Ed.), (2014). *La Belle, the Ship That Changed History*, Texas: Texas A&M University Press.

BRUSETH, J. y TURNER, T., (2006). *From a Watery Grave: The Discovery and Excavation of La Salle's Shipwreck*, Texas: Texas A&M University Press.

BUDSBERG, N. y BENDING, C., (2017). “Highbourne Cay Shipwreck”. *The Nautical Archaeology Digital Library*, Texas A&M University.

CARRELL, T. y KEITH, D., (1992). “Replicating a Ship of Discovery: Santa Clara, a 16th-century Iberian caravel”. *International Journal of Nautical Archaeology*, 21/4, pp. 281-294.

CARRILLO MÁRQUEZ, L., (2018). “Arqueología marítima en México”. *Revista de Arqueología Histórica Argentina y Latinoamericana*, 12/1, pp. 37-68.

CARRILLO MÁRQUEZ, L., ZUCCOLOTTO, A. y HERNÁNDEZ, L., (2017). “Arqueología Marítima en Banco Chinchorro”. *Universitarios Potosinos*, 210 (13), pp. 4-10.

CARRILLO MÁRQUEZ, L. y NOGUERA, N., (2012). “El manejo de recursos culturales sumergidos en México. Naufragios en la Sonda de Campeche, Golfo de México”. En V. MOYA SORDO (Coord.), *Arqueología Marítima en México. Estudios interdisciplinarios en torno al Patrimonio Cultural Sumergido* (pp. 191-247). México: INAH.

CARRILLO MÁRQUEZ, L., (2010). “La riqueza natural y cultural de Banco Chinchorro”. *Arqueología Mexicana*, 105, pp. 65-69.

CASABAN, J.; SAN CLAUDIO, M.; CASTRO, F. y GONZÁLEZ, R., (2013). “The Finisterre Project. A trove of 16th-century Spanish shipwrecks “. *INA Quarterly*, 40 (1), pp. 15-21.

CASTRO, F.; FONTANÉZ, R., y GARCÍA, G., (2015). “Puerto Rico: The Texas A&M University and its Nautical Archaeology Program”. *Culture and Development*, 13, pp. 76-79.

CASTRO, F.; FONTANÉZ, R.; GARCÍA, G.; TUBBY, R. y LUSARDI, W., (2010). “The Nautical Archaeology of Puerto Rico”. *International Journal of Nautical Archaeology*, 39 (1), pp.156-164.

CASTRO, F., (2008). “In Search of Unique Iberian Ship Design Concepts”. *Historical Archaeology*, 42 (2), pp. 63-87.

CASTRO, F. y FITZGERALD, C., (2006). “The Playa Damas shipwreck. An early sixteenth-century shipwreck in Panama”. *Underwater cultural heritage at risk: managing natural and human impacts*, Special Edition, pp. 38-40.

COLLAZO, G., (2015). “For a documented, protected and sustainable underwater heritage”. *Culture and Development*, 13, pp. 54-55.

CRESPO SOLANA, A., (2019). “La organización de las flotas hispano-caribeñas y su logística (1717-1746): una aproximación desde la arqueología náutica”. En J. VON GRAFENSTEIN, R. REICHERT, J. RONDRÍGUEZ TREVIÑO (Coords.), *Entre lo ilegal, lo ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el Gran Caribe, siglos XVII al XIX* (pp. 317-350). México D. F.: Instituto Dr. José María Luis Mora.

DA SILVA, A. y HERRERA, J., (2017). “Constructing America from the Sea: Maritime Archaeology Research, International Cooperation and Best Practices in the Underwater Cultural Heritage of Latin America”. *Journal of Maritime Archaeology*, 12 (27), pp. 49-162.

DELGADO, J.; MENDIZÁBAL, T.; HANSELMANN, F. y RISSOLO, D., (2016). *The maritime landscape of the Isthmus of Panamá*, Florida: University Press of Florida.

GARRISON, E.; GIAMONA, C.; KELLY, F.; TRIPP, A. y WOLF, G., (1989). *Historic Shipwrecks and Magnetic Anomalies of the Northern Gulf of Mexico*, New Orleans: U.S. Department of the Interior.

HERNÁNDEZ OLIVA, C., (2009). *Naufragios: barcos españoles en aguas de Cuba: siglos XVI y XVII*, Sevilla: Renacimiento.

JAMESON, J. y SCOTT-IRETON, D., (Ed.). *Out of the blue: Public interpretation of maritime cultural resources*, New York: Springer.

KEITH, D., (2006). “The Molasses Reef Wreck”. *Underwater cultural heritage at risk: managing natural and human impacts*, Special Edition, pp. 82-84.

KEITH, D. y SMITH, R., (1986). “Ships of Discovery”. *Archaeology*, 39 (2), pp. 30-35.

KEITH, D. y SIMMONS, J., (1985). “Analysis of Hull Remains, Ballast, and Artifact Distribution of a 16th-Century Shipwreck, Molasses Reef, British West Indies”. *Journal of Field Archaeology*, 12 (4), pp. 411-424.

KEITH, D.; DUFF, J.; JAMES, S.; OERLING, T. y SIMMONS, J., (1984). “The Molasses Reef Wreck, Turks and Caicos Islands, B.W.I.: A Preliminary report”. *International Journal of Nautical Archaeology*, 13 (1), pp.45-63.

LESHIKAR-DENTON, M., (2014). “Caribbean Maritime Archaeology”. En C. SMITH (Ed.), *Encyclopedia of Global Archaeology* (pp. 1160-1168). Nueva York: Springer.

LESHIKAR-DENTON, M., (1994). *The wreck of the ten sails*, Cayman Islands: Cayman Free Press.

LESHIKAR-DENTON, M. y LUNA ERREGUERENA, P. (Eds.), (2008). *Underwater and Maritime Archaeology in Latin America and the Caribbean*, Walnut Creek: CA. Left Coast Press.

LUNA ERREGUERENA, P., (2013). “Mexican Underwater Archaeology and Some of its Challenges and Solutions”. *Papers from the Institute of Archaeology*, 23 (1), pp. 1-9.

LUNA ERREGUERENA, P., (2012). “Patrimonio Cultural Subacuático. Legislación nacional e internacional. Proyección de México ante el mundo”. En V. MOYA SORDO (Coord.), *Arqueología marítima en México. Estudios Interdisciplinarios en torno al patrimonio cultural sumergido* (pp.247-283). México: INAH.

LUNA ERREGUERENA, P., (2010). “Mexico: A Leader in Ratification of the UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage”. *Journal of Maritime Archaeology*, 5 (2), pp. 143-152.

LUNA ERREGUERENA, P., (2008). “The Submerged Cultural Heritage in Mexico”. En M. LESHIKAR-DENTON y P. LUNA ERREGUERENA (Eds.), *Underwater and Maritime Archaeology in Latin America and the Caribbean* (pp. 80-110). Walnut Creek: CA. Left Coast Press.

MALCOLM, C., (1996). “The St John’s Bahamas Wreck: Interim report I. The excavation and artefacts 1991-1995”. *Astrolabe. Journal of the Mel Fisher Maritime Heritage Society*, 9 (1).

MANDERS, M., (2015). “Preserving the past in the Caribbean”, *Culture and Development*, 13, pp. 86-88.

MARTÍN, J.; ROA, E.; ESPINOZA, J. y BLANCO, E., (2017). “Arqueología subacuática en Puerto de Colombia. Avances sobre el vapor Prinz August Wilhelm”. *Arqueología Iberoamericana*, 36, pp. 60-65.

MARTÍN, J., (2015). “La Gloria Bay first Spanish port on the mainland”. *Culture and Development*, 13, p. 46-53.

MARTÍNEZ GARCÍA, H.; BERRAYARZA, R.; HERNÁNDEZ OLIVA, C.; FERNÁNDEZ, E. y FRANCÉS, L., (1996). “Prospección arqueológica del pecio "San Antonio" (bahía de La Habana, Cuba)”. *Anuario de la Universidad Internacional SEK*, 2, pp. 67-86.

MOYA SORDO, V., (2019). “Arqueología de accidentes navales: algunos referentes en el estudio de los procesos de navegación en el Golfo-Caribe”. En J. VON GRAFENSTEIN, R. REICHERT, J. RONDRÍGUEZ TREVIÑO (Coords.), *Entre lo ilegal, lo ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el Gran Caribe, siglos XVII al XIX* (pp. 351-379). México D. F.: Instituto Dr. José María Luis Mora.

MOYA SORDO, V. (Coord.), (2012). *Arqueología Marítima en México. Estudios interdisciplinarios en torno al Patrimonio Cultural Sumergido*, México: INAH.

MOYA SORDO, V., (2012a). “Pensar la arqueología marítima: reflexiones teórico-metodológicas en el estudio de accidentes navales en México”. En MOYA SORDO, V. (Coord.), *Arqueología Marítima en México. Estudios interdisciplinarios en torno al Patrimonio Cultural Sumergido* (pp. 15-60). México. INAH.

MOYA SORDO, V. y REICHERT, R., (2010). “Pecio Cuarenta Cañones, una joya arqueológica de la historia marítima colonial del Caribe mexicano”. *Arqueología Mexicana*, 102, pp. 70-75.

MURPHY, L. (Ed.), (1996). “Shipwrecks, Satellites, and Computers: An Underwater Inventory of Our National Parks”. *Contested Waters*, 1 (4).

MURPHY, L. (Ed.), (1993). *Dry Tortugas National Park submerged cultural resources assessment*, Santa Fe-Nuevo México: National Park Service.

MURPHY, L. y JONSSON, R., (1993). “Enviromental factors affecting vessel causalities and site preservation”. En *Dry Tortugas National Park submerged cultural resources assessment* (pp. 97-109). Santa Fe-Nuevo México: National Park Service.

NAGELKERKEN, W., (2009). *De Noodlottige Geschiedenis Van Het Hollandse Fregat Alphen: Geëxplodeerd en Gezonken in 1778 in de Haven Van Curaçao*, Curaçao: Curaçao Maritime Museum.

NAGELKERKEN, W. y HAYES, R., (2002). *The Historical Anchorage of Kralendijk, Bonaire, Netherlands Antilles, Including the Wreckage of the Dutch Brigantine Sirene (1831)*, Antillas Neerlandesas: STIMANA.

NAVARRO GENIE, R., (2018). “Diagnóstico de Patrimonio Arqueológico: Terrestre y Sub-Acuático, en el Municipio de Corn Island, RAAS”. *Revista de temas nicaragüenses*, 119, pp. 219-271.

OERTLING, T., (2001). “The concept of Atlantic Vessel”. En F. ALVES (Ed.), *Proceedings of the International Symposium on the Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition* (pp. 233-240). Lisboa: Instituto Portugues de Arqueologia.

OERTLING, T., (1989). “The Molasses Reef Wreck Hull analysis: Final Report”. *International Journal of Underwater Archaeology*, 18 (3), pp. 229-243.

OERTLING, T., (1988). “The Molasses Reef and Highborn Cay wrecks: Two early 16th-century hulls”. En J. DELGADO (Ed.), *Underwater Archaeology Proceedings from the Society for Historical Archaeology Conference* (pp. 116-120). Ann Arbor: Braun Brumfield.

PAVÍA, M. y FONOLLÀ, A., (2015). “The Cabinet of Archaeology in the Office of the Historian of City of Havana”. *Culture and Development*, 13, pp. 68-71.

PION, R., (2015). “Montecristi Underwater Cultural Heritage in the dominican Republic”. *Culture and Development*, 13, pp. 80-81.

ROMERO CASTAÑO, R. y PÉREZ DÍAZ, J., (2005). *Naufragios y puertos marítimos en el Caribe colombiano*, México D. F.: Siglo XXI.

SMITH, R. (Ed.), (2018). *Florida's lost galleon: the Emanuel Point Shipwreck*, Florida: University Press of Florida.

SMITH, R. y COOK, G., (2009). “Luna’s fleet and the Discovery of the first Emanuel Point Shipwreck”, *The Florida Anthropologist*, 62 (4), pp. 79-81.

SMITH, R.; KEITH, D. y LAKEY, D., (1985). “The Highborn Cay wreck: Further exploration of 16th-century Bahaman shipwreck”. *International Journal of Nautical Archaeology*, 14 (1), pp.63-72.

SOUZA, D., (1998). *The Persistence of Sail in the Age of Steam Underwater Archaeological Evidence from the Dry Tortugas*, Nueva York: Springer.

TREJO RIVERA, F. (Coord.), (2003). *La flota de la Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, México D. F.: INAH.

UNESCO, (2015). “Report of the mission to Panama (6-14 July and 21-29 October 2015) to evaluate the Project related to the wreck of the San José”.

VILLEGAS, T. y DA SILVA, A., (2015). “Underwater Cultural Heritage in Latin America and the Caribbean”. *Culture and Development*, 13, pp. 16-20.

WATTS, G., (1993). “The Western Ledge Reef wreck: a preliminary report on investigation of the remains of a 16th-century shipwreck in Bermuda”. *International Journal of Nautical Archaeology*, 22 (2), pp. 103-124.

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11 (Dossier)
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X

EL NAUFRAGIO DEL GALEÓN *SAN JOSÉ* (PANAMÁ, 1631). PASADO, PRESENTE Y FUTURO

Carlos León Amores[1]
Instituto Nauta; Real Academia de la Mar, España

Recibido: 08/12/2019
Aceptado: 31/12/2019

RESUMEN

El galeón San José naufragó en el golfo de Panamá en 1631 cuando navegaba, junto al galeón Nuestra Señora de Loreto, desde el puerto del Callao, en Lima (Perú), al puerto de Perico, en Panamá. En este trabajo se detallan las circunstancias del naufragio y los diferentes expolios sufridos desde su localización en el año 2003.

PALABRAS CLAVE: Historia marítima; Arqueología subacuática; naufragios.

THE WRECK OF THE GALLEON *SAN JOSÉ* (PANAMÁ, 1631). PAST, PRESENT AND FUTURE

ABSTRACT

The San José galleon was shipwrecked in the Gulf of Panama in 1631 while sailing, next to the Nuestra Señora de Loreto galleon, from the port of Callao, in Lima (Perú), to the port of Perico, in Panama. This work details the circumstances of the wreck and different plunder suffered since its location in 2003.

KEY WORDS: Maritime History; Underwater Archaeology; shipwrecks.

CARLOS LEÓN AMORES es arqueólogo subacuático y buceador profesional. Formado en la Universidad Autónoma de Madrid y en el Museo Nacional de Arqueología Marítima y Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Subacuáticas del Ministerio de Cultura de España entre 1986 y 1993. Es co-director del "Proyecto Galeones de Azo-

[1] Con la colaboración de la historiadora naval Genoveva Enríquez y la arqueóloga subacuática Beatriz Domingo.

gue” para el estudio del naufragio de la flota de azogues de 1724 hundida en aguas dominicanas y dirige el “Inventario de Naufragios Españoles en América (siglos XV-XIX)”, para la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico del Ministerio de Cultura.
Correo electrónico: cleonamores@gmail.com
iD ORCID: https://orcid.org/0000-0001-8255-1567

Cita sugerida:
LEÓN AMORES, C., (2019). “El naufragio del galeón San José (Panamá, 1631). Pasado, presente y futuro”. *Magallánica. Revista de Historia moderna*, 11 (6), pp. 126-151.

EL NAUFRAGIO DEL GALEÓN *SAN JOSÉ* (PANAMÁ, 1631). PASADO, PRESENTE Y FUTURO

El naufragio del galeón *San José,* ocurrido el 17 de junio de 1631, fue una pérdida crucial para los intereses de la Corona española y de los particulares que embarcaron sus pertenencias en él. En palabras del historiador panameño Alfredo Castillero, "la pérdida del San José constituye el más catastrófico de los naufragios que ocurrieron en aguas panameñas durante el período colonial". Este naufragio obligó a mejorar la descripción de la costa que hasta entones se tenía. De hecho, aquel mismo año, el piloto mayor de Panamá, Diego Ruiz de Campos, escribió por fin el derrotero más completo que se ha localizado de estas costas pacíficas de Panamá en el siglo XVII y situó por primera vez el bajo en el que colisionó la almiranta (CASTILLERO CALVO, 2006:675).

En esta investigación hemos reunido los relatos de diferentes testigos que vivieron el naufragio en primera persona, cuyos testimonios están conservados en el Archivo General de Indias de Sevilla.[2] En este expediente hay numerosos documentos relativos al naufragio, desde una carta del Virrey del Perú, el conde de Chinchón, al rey de España o una carta del presidente de la Audiencia de Panamá, Álvaro de Quiñones, al Virrey del Perú, hasta un informe del general Bernardino Hurtado de Mendoza, responsable de la flota, pasando por más de una veintena de testimonios de hombres embarcados, tanto en el *San José* como en la capitana, el galeón *Nuestra Señora de Loreto*. Gracias a estos documentos y a la minuciosa descripción de la costa realizada en el derrotero de Diego Ruiz, hemos podido reconstruir las circunstancias del naufragio.[3]

[2] A.G.I., Lima, 43 y A.G.I., Panamá 18 y 31 y A.G.I., Contaduría, 1485 A.

[3] Una herramienta esencial para el desarrollo de este trabajo ha sido el documento "*Relación verdadera y cierta de todo lo que hay en esta Mar del Sur en el distrito del gobierno de este reino de Tierra Firme*" redactado por el capitán Diego Ruíz Campos, piloto examinado y muy práctico de toda esta Mar del Sur, en el año 1631. B.N.M., Manuscritos de América, 9573.

Puerto del Callao (Lima, Perú) 31 de mayo de 1631

Eran las once de la noche, poco más o menos, cuando el General Bernardino Hurtado de Mendoza daba la señal de zarpar mandando largar el trinquete a las embarcaciones que formaban la flota. La capitana, *Nuestra Señora de Loreto*, con novecientas toneladas, había sido construida en el astillero de Guayaquil, portaba 44 piezas de artillería, con otros tantos artilleros, 70 marineros, 10 grumetes y los oficiales. Según el virrey del Callao aquella era “(...) la más hermosa y mejor nao de vela y fortaleza que de muchos años a esta parte se ha fabricado en entrambos mares”. La almiranta, el galeón *San Joseph*, con cuatrocientas toneladas, fabricado en Guayaquil por orden del marqués de Montesclaros, Antonio de Viamonte, en 1612, iba provista de 28 cañones, con sus correspondientes artilleros, 50 marineros, 12 grumetes y la plana mayor. Era un galeón viejo al que recientemente se le había embonado el casco, aumentando y reforzando la madera a la altura de la línea de flotación, para darle mayor estabilidad y mejor capacidad de maniobra. Aunque, según un mercader embarcado en la capitana, llamado Juan de Aravio, de 26 años, que había viajado en otras ocasiones en la vieja almiranta, en su testimonio dice que había oído decir a su capitán y maestre de plata que era un navío muy viejo que solo se tenía en pie por el embono que se le había hecho, y que ya el conde de Chinchón había ordenado, a “su vuelta de este viaje al Callao, echarle al través para aprovechar la clavazón, pernería y la madera”.[4] A ambos galeones les acompañaba una pequeña lancha de velas de gavia que navegaría por delante para avisar de la presencia de posibles peligros.

La travesía comenzaba en el puerto peruano del Callao y finalizaba en el de Perico, en Panamá, al que debían transportar un importante cargamento de plata esperado por la Corona española. El puerto del Callao quedaba entonces defendido únicamente por otros dos galeones, el *Jesús María* y el *San Felipe y Santiago*; dos pequeños pataches, el *San Bartolomé* y el *San Francisco;* y algunas lanchas de vigilancia y defensa. Este puerto, situado en una pequeña bahía protegida de los vientos por la isla de San Lorenzo, era la base de la Armada del Mar del sur, el puerto comercial de Lima y la salida natural de las regiones mineras del altiplano. Era un punto estratégico en las rutas del oro y la plata, sin embargo, sus defensas y su estructura

[4] Cita Testimonio de Juan de Aravio. A.G.I., Lima, 43.

portuaria eran entonces casi insignificantes. Las naves que arribaban no tenían más opción que fondear a cierta distancia de la costa ya que ni siquiera existía un muelle en el que atracar (PÉREZ-MALLAINA y TORRES RAMÍREZ, 1987). Bernardino Hurtado de Mendoza, capitán general de la Armada del Mar del Sur y del Callao, caballero de la Orden de Santiago y antiguo corregidor de la ciudad de San Marcos de Arica, en Perú, era el responsable de aquella travesía que tenía un total de unas 1.340 millas náuticas comprendidas entre los doce y los nueve grados de latitud. La ruta de ida no era complicada pues la costa siempre estaba a la vista y los vientos del sur y la corriente de Humboldt ayudaban a navegar en dirección norte. El trayecto de ida duraba unos veinte días y solía hacerse sin escalas, salvo alguna parada técnica para obtener noticias de la costa. El punto más complicado para la navegación era la entrada al golfo de Guayaquil, en el que había que extremar las precauciones para no colisionar con los bajos de Chanduy. Las verdaderas dificultades comenzaban siempre en el viaje de vuelta. Los vientos contrarios multiplicaban el tiempo de navegación, llegando a tardar más de cuatro meses desde Panamá al Callao.

Como se esperaba, con los márgenes otorgados a las inclemencias del tiempo meteorológico, el día 10 de junio la flota de Hurtado de Mendoza dejó atrás Guayaquil. Al doblar el cabo de San Lorenzo, el general identificó enseguida la ciudad de Manta. Un chinchorro llegado de Panamá, por orden misma del Virrey de Perú, había dejado en esta población la noticia de que no había enemigo alguno entre este puerto y Panamá. Bernardino envió un mensaje de respuesta al gobernador de Panamá informándole de su salida inmediata hacia las tierras del Istmo y ordenó partir sin más demora *a toda fuerza de vela*.

Entre la isla de La Galera y la punta Garachiné

A la altura de punta Tortuga, pusieron rumbo en línea recta hasta el cabo Corrientes. Tal y como declaró Bernardino, las dos naves navegaban “tan compañeras ambas naos que cada mañana hablaba la Almiranta con la Capitana y cada tarde pedía el nombre sin necesidad de arriar velas”.[5]

[5] Cita Testimonio de Bernardino Hurtado de Mendoza. A.G.I., Lima, 43.

Según su relato y el de varios testimonios de pasajeros y marinos embarcados, el 17 de junio, los dos barcos y la pequeña lancha, mandada por el capitán Romero, que navegaba por delante, avistaron a babor la isla de La Galera, a unas dos leguas, y a estribor la punta Garachiné, extremo sur del Golfo de San Miguel. Estas enfilaciones eran la señal inequívoca de que entraban en el Golfo de Panamá por el lugar correcto, dejando la zona de bajos peligrosos a la parte contraria de la isla de La Galera, hacia el oeste. Desde aquella enfilación ya solo quedaban 35 leguas para llegar a su puerto de destino.

Antes de sobrepasar la línea que une La Galera con la punta Garechiné, cuando comenzaba ya a atardecer, el piloto mayor del *Nuestra Señora de Loreto* ordenó al capitán de la lancha, que navegase por delante de la capitana para ir tomando la profundidad con la sonda. Al cabo de unas horas, las fuertes corrientes hicieron que la lancha se perdiera. Ante el temor de colisionar con algún bajo y a pesar de tener la seguridad de que la cartografía no marcaba ningún peligro en aquel paso, quiso Hurtado de Mendoza que ambas embarcaciones redujeran la marcha en espera de noticias del capitán Romero. Su intención era buscar una zona con una profundidad adecuada para fondear las naves y esperar hasta el día siguiente para entrar con buena visibilidad en el canal de acceso a la ciudad de Panamá. Los faroles de la capitana se encendieron al anochecer para dar señal a la almiranta, que venía a menos de media legua por popa hacia tierra firme. El viento estaba en calma, el mar se oscurecía por momentos y la corriente era algo más fuerte que durante la tarde. Procedió entonces el piloto mayor, Pedro de Torres, por orden del general, a sondar el fondo desde el mismo galeón para avanzar con seguridad. Al principio, la profundidad era tanta que no hallaban fondo y, según el testimonio del doctor Agustín de Medina, auditor general de la Real Armada, de 28 años, el piloto mandó a un ayudante, llamado Juan Fernández, que se mantuviera sondando todo el tiempo. Al cabo de un rato hallaron dieciocho brazas, una profundidad perfecta para fondear las naves. Un testigo interesante por su condición de autoridad, el general Francisco de Avendaño, procurador general del reino de Chile, de 42 años, embarcado en el galeón *Nuestra Señora de Loreto*, detalla que

> “a las 9.30 o 10 de la noche, poco más o menos, viniendo sondando el dicho piloto mayor y una persona con su orden con un escandallo en la mano que le venía refiriendo las

> brazas en que se iban hallando, y llegando a decir estaban en 18, oyó este testigo decir al piloto mayor "dale fondo". [6]

Efectivamente, a las nueve y media de la noche, la capitana disparó la *pieza de dar fondo,* avisando así de su maniobra a la almiranta. Ésta respondió de inmediato con su achote mientras su piloto tomaba con la sonda 25 brazas de profundidad. En seguida, el contramaestre mandó aferrar las velas de gavia navegando unos minutos más con el trinquete, a estribor de la otra nave. Entonces, todo quedó en calma y la capitana largó el ancla para fondear en el lugar elegido. El capitán Antonio de León y Carvajal, relata en su testimonio que, desde el *Nuestra Señora de Loreto,* estaban viendo lo que hacía la almiranta que "parecía venirse llegando". De repente, se oyó un disparo de cañón que provenía del San José. Aquel sonido sobrecogió a toda la tripulación del *Nuestra Señora de Loreto* pues no era habitual responder a la capitana con disparo en lugar de hacer señal con el achote. Mandó entonces el Hurtado de Mendoza echar el batel al agua sin perder un instante. Entonces, se escuchó un segundo disparo procedente de la almiranta. La tarea de echar el bote al agua no fue fácil ya que éstos eran tremendamente pesados y rompían con facilidad los aparejos de fuerza que se usaban para moverlos. Después de varios intentos, el batel tocó el mar por estribor.

A pesar de que los oficiales, temiendo mayores peligros a causa de las posibles corrientes, pidieron a Hurtado de Mendoza que no se embarcase, quiso el capitán general ser el primero en subir al bote. Le acompañaban dos buzos, el calafate, el carpintero, varios marineros con hachas y otras herramientas, un grupo de buenos remeros, el alférez y el capitán del *Nuestra Señora de Loreto,* Sebastián Duarte, que transportaba en la Almiranta parte de sus bienes personales. El padre Franciscano Alonso Cueto, que había hecho este viaje seis veces y el piloto mayor, que también embarcaron en el bote, insistieron a Bernardino para que embarcase un rezón de fondeo por si fuera necesario. Con todos en el bote, los remeros comenzaron a bogar en dirección hacia la almiranta que, según el capitán Antonio de León, estaba "aproada hacia la misma parte que ella".

[6] Testimonio de Francisco de Avendaño. A.G.I., Lima, 43.

El San José encallado en un bajo desconocido

El capitán Francisco Benítez, residente en Panamá, de 38 años, que venía embarcado en el *San José,* narra con detalle lo que sucedió mientras tanto en la almiranta. Según este testigo, el *San José* iba detrás de la capitana sondando el fondo, maniobra encargada al capitán Juan de Medina, hasta que el *Nuestra Señora de Loreto* disparó pieza de artillería. Todos los testimonios coinciden en que esto sucedió en torno a las nueve y media o diez de la noche. La almiranta respondió con el achote y amainó las velas para fondear. Según las palabras de otro testigo llamado, Antonio Ruiz de Ocharcoaga, de 37 años, que también venía embarcado en el *San José*, el piloto echó la sonda y “halló 25 brazas y apartado de la Capitana media legua poco más o menos”.[7] Pero fue justo en ese momento, cuando estaban recogiendo la sonda y tratando de aferrar el trinquete en la proa, cuando el galeón tocó el fondo en cinco brazas y quedó encallado. Entonces se disparó pieza artillera desde la almiranta para avisar a la capitana. Antonio Ruiz precisa que escuchó entones al piloto ordenarle al contramaestre que se echase un ancla al agua, tarea que cumplió, aunque, según el testigo, se demoró bastante tiempo. Y cuando estaba largando el cable del ancla la almiranta volvió a tocar el fondo por segunda vez con bastante más fuerza.

Según el testimonio de Francisco Benítez, el agua comenzó a entrar, el casco se abrió y el agua llegó en poco tiempo hasta las escotillas inundando las bodegas. El galeón estaba anegado. Antonio Ruiz describe que “la gente, por estar el agua sobre los castillos de popa y proa, se fue acomodando en el costado del dicho galeón y bauprés de él”.[8] Volvieron a disparar piezas de artillería y también descargas de mosquete para pedir socorro a la capitana. Entonces, decidieron cortar los mástiles y se dispusieron a echar un batel al agua. Esta tarea, como había ocurrido en la capitana, fue muy compleja, los cables alquitranados se resbalaban con las manos mojadas por los aguaceros que habían sufrido los últimos días de navegación. Al final lo consiguieron y el almirante ordenó al sargento que se embarcase en él y lo amarrase por popa. Mientras tanto, siguieron pidiendo ayuda. Según Antonio Ruiz “estuvieron haciendo señas a la dicha Capitana con achotes hasta cosa de las cinco de la mañana”.[9]

[7] Cita Testimonio de Antonio Ruiz. A.G.I., Lima, 43.
[8] Cita Testimonio de Antonio Ruiz.. *Op. Cit.*
[9] Testimonio de Antonio Ruiz...*Op. Cit.*

Fue entonces cuando llegó Hurtado de Mendoza. A las siete de la mañana del día 18. Los mástiles del *San José* estaban cortados para que no tirasen de la nave y flotando en el agua. La jarcia aún no había sido cortada totalmente. El general pidió al almirante que toda la gente del galeón se situase en el costado de estribor hasta que se hiciera de día ya que, en palabras de Antonio Ruiz, la almiranta estaba "caída hacia la banda de babor". Sin embargo, en una carta del propio Hurtado de Mendoza dice que cuando llegó por fin a la almiranta, toda la "gente estaba ya tendida por el costado de estribor, desnuda y esperando este socorro".[10] Según el testimonio del franciscano Alonso Cueto, dice que

> "oyó a los que allí estaban, clamando al cielo y pidiendo socorro al dicho general, a quien oyó en voz alta decir que les daría su fe y palabra en nombre de su S.M. y suya de arriesgar muchas vidas que tuviera hasta sacarlos y ponerles en salvo en la Capitana, animándolos y consolándolos lo mejor que pudo, ordenando embarcasen primero los enfermos, los sacerdotes y religiosos, como en efecto se hizo (…)".[11]

Al amanecer, entre el batel de la almiranta y el batel y la góndola del *Nuestra Señora de Loreto*, comenzaron a llevar a toda la gente hasta la capitana dejando el general en el *San José* a los hombres que venían con él, incluyendo al franciscano Alonso Cueto, quién quiso quedarse allí hasta que el último hombre del *San José* fuera rescatado. Los últimos en abandonar el galeón fueron el capitán, el almirante y el piloto. Tan solo se constató la muerte de un hombre, un sillero llamado Alonso de Palma que, según Hurtado de Mendoza, se arrojó al agua con un talego de reales sin que se pudieran hacer nada para rescatarle. En diversas declaraciones que hace el general subraya que la colisión del *San José* se produjo en "la parte sin ninguna sospecha de bajos, porque los que las cartas y derroteros avisan de La Galera caen de parte contraria".[12] También el general Avendaño relata en su testimonio que oyó decir al piloto, y a otras personas que habían navegado la Mar del Sur, que "habían traído siempre el rumbo y derrota presente, y barloventeado sobre el mismo paraje donde tocó la Almiranta, sin haber reconocido bajo alguno, ni reconocido por vista ni demarcación derrotero ni carta de marear (…)". Según este testimonio,

[10] Cita Testimonio de Bernardino Hurtado… *Op. Cit.*
[11] Testimonio de Alonso Cueto: A.G.I., Lima, 43.
[12] Cita Testimonio de Bernardino Hurtado… *Op. Cit.*

> "el dicho piloto mayor se embarcó en un batel y fue y sondó en redondo el paraje donde la dicha Almiranta estaba perdida, y de vuelta de dicha diligencia dijo que fuera de la parte en que dicha Almiranta estaba encallada, todo lo demás era fondable, que navío de su porte y otro mayor podía navegar".[13]

Para Diego Ruiz de Campos, piloto mayor de Panamá, quien describe y sitúa el bajo por primera vez después del naufragio, éste tenía cinco brazas en marea baja (9,1 metros) y siete en marea alta (12,7 metros). En la *Carta de la bahía de Panamá* levantada por los marinos ingleses Henry Kellet y James Wood, en 1846 y publicada en Madrid en 1868, el bajo tiene entre 27 y 9 metros, con una roca en la parte Sur-Este que marca 6,3 metros de profundidad, señalado como peligroso. En las cartas náuticas actuales, como la denominada *Gulf of Panama*, de 1928, con últimas correcciones en 2007, el bajo San José es un banco alargado, con orientación Noroeste-Sureste, con una profundidad que pasa de los 28 a los 12 metros en cuya parte Sur-Este presenta una roca denominada *Trollope* en la que apenas hay 2,7 metros de profundidad. Con esta batimetría es perfectamente posible que un galeón del siglo XVII de 400 toneladas en carga colisionase con la roca y rompiera el forro a su paso. Esta roca es relativamente pequeña y en la parte que da hacia el Este cae abruptamente hacia los 18 metros de profundidad, y de ahí, baja a los 34 metros que tiene el fondo en esta zona.[14]

En cualquier caso, es evidente que cuando el *San José* encalló, el bajo no estaba cartografiado, y que el general Hurtado de Mendoza, sus capitanes y sus pilotos no hicieron sino seguir las instrucciones que se daban en aquel momento para entrar en la bahía de Panamá acercándose al golfo de San Miguel entre la isla Galera y la Punta Garachiné. De hecho, el mismo Hurtado de Mendoza pide en una de sus declaraciones castigo para el piloto mayor por conocer el bajo desde hacía dos años y no ponerlo en los derroteros y cartas:

> "Es fuerza no negar que se perdió en el dicho no conocido bajo ni los dos años que el piloto mayor de esta costa Diego Ruiz de Campos publica ha que le conoce, el cual, si es

[13] Cita Testimonio del Francisco de Avendaño…*Op. Cit.*

[14] Aportamos también planos y mapas posteriores de la zona: *Mapa que representa el curso de los ríos que fertilizan la provincia de Sta. María del Darién año de 1774*; *Plano Ydrográfico y Geografico del Reyno de Tierra Firme*, del teniente general Martínez de la Vega (1778); *Carta esférica del Golfo de Panamá que elaboran las corbetas Atrevida y Descubierta* de la expedición Malaspina, en 1790.

así, merece castigo en no haberlo avisado para ponerlo en los derroteros y cartas, como ahora se pondrá con la diligencia que yo he hecho”.[15]

El casco del San José se despedaza

Con todos ya a salvo en la capitana el general dictó un bando para que nadie hurtase ninguna pertenencia bajo pena de muerte y acordó la Bula de la Cena en el sermón que predicó el jesuita, Alonso Mexía en el que, según testimonio del doctor Agustín de Medina, el padre hizo “una plática amonestando a todos la calidad del delito de hurto”.[16] De hecho, se llegó a detener a dos marineros que habían robado “un pedazo de cadena de oro que dijo don Antonio Enríquez ser suya”.[17] Al día siguiente, jueves 19, el general mandó a la capitana que siguiera el viaje hasta el puerto de Perico y él se embarcó con el piloto, el almirante y el capitán Antonio Pacheco para ir a señalar con una boya la nao perdida. El batel de la capitana les siguió con anclote, calabrote y boyas. Pero el jueves 19, el plan del galeón “con la primera andana de barraganetes” se desgajó y quedó bajo el agua mientras que el resto del navío, con las cubiertas, la artillería, el castillo y el alcázar, era empujado por las corrientes en dirección noroeste.

La capitana ya había comenzado a navegar en dirección a Perico. Francisco de Avendaño, embarcado en el *Nuestra Señora de Loreto,* dice que el día 19 vieron algo insólito: “las cubiertas de la nao perdida venían como siguiéndonos”.[18] Lo mismo atestigua el capitán Antonio de León, quien dice que las cubiertas de la almiranta se movían “como siguiendo a nuestra Capitana”.

Cuando se encontraban al norte de la Isla del Rey, desde la capitana enviaron la lancha para inspeccionar los restos flotantes del *San José*. Mientras tanto, el general había llegado al bajo en el que colisionó la almiranta, balizó con boyas el plan que estaba bajo el agua y sacó algunas barras de plata, concretamente 19, que recogieron un marinero y un grumete. Entonces planeó ir en el batel en busca de la capitana para traer cabos y después navegar hacia las cubiertas del *San José* para llevarlas a una zona limpia donde poder encallarlas y amarrarlas. En el bajo quedaron solo cinco hombres, un guardián y cuatro marineros con la gondolilla y una boya que señalaba las barras

[15] Testimonio de Bernardino Hurtado…*Op. Cit.*
[16] Cita Testimonio de Agustín de Medina. AGI. Lima, 43.
[17] Cita Testimonio de Agustín de Medina…*Op. Cit.*
[18] Cita Testimonio de Francisco de Avendaño… *Op. Cit.*

recogidas. Llevaban un anclote con un buen calabrote, un rezón, armas y bastimentos para aguantar allí ocho o diez días. El viernes día 20 por la mañana el batel llegó a la capitana y reconoció los restos flotantes del *San José*. Con el batel se trató de remolcar al galeón a otro paraje con mejor fondo. La capitana siguió entonces su navegación hasta el puerto de Perico para descargar su plata. Por delante navegó el chinchorro para avisar personalmente en Panamá de lo sucedido. El alférez Diego Fernández de Madrid, de 24 años, vecino de Panamá, que había venido embarcado en el *San José* y que ahora remaba en el chinchorro, fue quien habló directamente con el presidente de la Audiencia, Álvaro de Quiñones Ossorio, solicitándole la ayuda que el general le había pedido: “bergantines de remo, buzos, carpinteros y herramientas”.

En una hora, el presidente de la Audiencia de Panamá dispuso lo necesario para ir desde Panamá hasta el puerto de Perico, donde estaba fondeada la capitana y, desde allí fue, en un bergantín en dirección al bajo en el que colisionó la almiranta. El alférez y el escribano mayor de minas y registros de Tierra Firme, Manuel Maldonado, acompañaron al presidente hasta el bajo y, posteriormente, fueron hasta la isla de Contadora en la que estaban las cubiertas custodiadas por el general Bernardino Hurtado de Mendoza.

El día 21 al anochecer, según informa el general en una carta redactada el día 22 de junio, el “casco del galeón perdido, que arrancó del plan con las cubiertas”, remolcado por la lancha y el batel, llegó a la isla Saboga, junto a la Pacheca. En palabras del general

> “venimos confiados en la intercesión del bendito San Joseph que trae el navío en el tabernáculo de la popa, que no se ha de perder nada, para lo cual han ofrecido los interesados a uno por ciento para hacerle una fiesta y colocarle en su convento de San Agustín de esa ciudad.”[19]

El general insiste en que lo importante

> “es acudir con buenos buzos y bergantines de remos a la parte de las barras, que es donde desde luego se puede trabajar, y sacar los cajones de azogue y cuanto pueda quedar en el bajo, y donde tomó tierra el navío enviar cuantos carpinteros sea propósito y buzos de que acá tendremos hasta 6 u 8 buenos.”[20]

[19] Cita Carta de Bernardino Hurtado al Presidente de la Audiencia de Panamá. A.G.I. Lima, 43.
[20] Testimonio de Bernardino Hurtado de Mendoza. *Op. Cit.*

El presidente se quedó en Contadora con el alférez mientras el general fue de nuevo al bajo con el batel, la lancha y el navío que iba a dar aviso al Perú, que el mismo general obligó a ir con él para tratar de buscar más plata con ayuda de buzos de perlas de la zona. Entre Contadora y Saboga, o entre Contadora y Chapera, según otros testigos, donde se encontraban los restos del galeón, ya sin el castillo de proa ni el bauprés, estaban los cajones y talegas de reales del rey y de particulares; mientras que en el bajo quedaban, fundamentalmente, las barras de plata, piñas sueltas y plata labrada. En ambos puntos se irán extrayendo materiales y objetos desde el día 21 de junio al día 7 de julio.

El 25 de junio vuelve a Contadora el presidente con tres bergantines, una fragata y dos chinchorros acompañado por el auditor Juan Flores, el tesorero Diego Sánchez de Quiroga y el capitán y piloto mayor Diego Ruiz de Campos, a quien Hurtado culpó de la catástrofe, quien tomó sonda del lugar en el que estaban los restos: cinco brazas en bajamar y siete en pleamar. Al día siguiente partieron hacia el bajo en el que colisionó la almiranta llegando a la isla Galera el día 28, cuando eran las cuatro de la tarde. Desde allí buscaron el bajo y

> “habiendo hecho muchas diligencias para hallarle, se vio reventar un bajo, a donde llegaron su señoría con todas las personas referidas y bateles, y se halló una boya pequeña puesta en un pedazo de calabrote, que parecía jarcia de Chile.”[21]

El 2 de Julio, el presidente de la Audiencia de Panamá decide quemar los restos del *San José* que están varados junto a las peñas de Contadora tras una inspección del almirante Martín de Salcedo y el sargento mayor Martín de Vergara “quienes habiéndola visto y entrado dentro, hallaron no tener cosa más que la artillería de entrecubiertas del árbol mayor a popa.”[22] Esta medida se toma “para que se pueda sacar la parte que más se pudiere de la clavazón y quede libre para poder sacar la dicha artillería.”[23] Martin de Salcedo certifica, el día 7 de Julio, que hizo

> “quemar el dicho galeón Almiranta sin que corriesen riesgo alguno las 7 piezas de artillería que a la sazón tenía entre cubierta, las cuales cayeron al agua y se han sacado

[21] Cita Testimonio de Bernardino Hurtado...*Op. Cit.*
[22] Cita Carta de Martín de Salcedo al Presidente de la Audiencia de Panamá. A.G.I., Lima 43.
[23] Cita Carta de Martín de Salcedo…*Op. Cit.*

> todas 7, y se va recogiendo alguna parte de la clavazón y herraje que el dicho galeón fue despidiendo con la quema."[24]

Después de estar desde el día 23 de junio al 10 de Julio al frente de las tareas de rescate, entre el bajo en el que chocó el San José y la isla en la que finalmente quedó embarrancado, Álvaro de Quiñones, comenzó a dictar a su secretario una carta dirigida al Virrey de Perú. Era una carta bien elaborada, perfectamente tramada en la que se subrayan las diligencias realizadas para rescatar el tesoro del Rey quitándole, en parte, los méritos al general Bernardino Hurtado de Mendoza:

> "Partí dentro de una hora con bergantines y buzos, y fui con harto riesgo y descomodidad a estos parajes. Hiciéronse las diligencias que V.E. mandará ver por los autos que serán con esta. Volví a esta ciudad a diez de este, con un millón poco más o menos en barras y reales. Sacáronse 22 piezas de artillería y algunos cables y jarcia, y lo que venía en reales no tiene tan buen estado. Volví a despachar lo necesario para su cumplido efecto, hoy y no antes, porque eran aguas avivas y rompe con ellas aquel bajo mucho."[25]

Carta al rey de España

Dos días después de recibir la carta del presidente de la Audiencia de Panamá, el Virrey de Perú, conde de Chinchón, escribió al Rey de España, Felipe IV para darle cuenta de lo sucedido a la almiranta destacando en esta misiva la singularidad del naufragio y subrayando que jamás había habido durante su mandato en Perú un accidente de tal envergadura.

Apesadumbrado por lo acontecido, el Virrey trata de explicarle al Rey de España que había recopilado todos los testimonios del naufragio para efectuar el correspondiente juicio ante la Audiencia. En la misma carta, el Virrey habla de la pérdida material y de la compensación entre la carga registrada y la que iba sin registrar:

> "Espero que de lo que iba con registro la pérdida ha de ser poca o ninguna, según los que los buzos sacaban y habían descubierto, y algunos se alargan a presumir que aunque la haya podrá sanearse con lo que se llevaba sin él… que debe de ser considerable lo que se oculta."[26]

[24] Cita Carta de Martín de Salcedo…*Op. Cit.*
[25] Carta del Presidente de la Audiencia de Panamá al Virrey del Perú del 14 de julio de 1631. A.G.I., Lima, 43.
[26] Carta del Virrey del Perú al Rey de España del 23 de agosto de 1631. A.G.I., Lima, 43.

El cargamento declarado del *San José* estaba formado por 1.417 barras de plata, 416 cajones con pesos de a ocho, 73.436 reales de a ocho en talegas, 27 piñas de plata y 1.500 marcos de plata, además de las 28 piezas de artillería. En opinión de Juan Antonio Suardo, que describe la partida desde Lima, comenta que la almiranta llevaba uno de los cargamentos más ricos enviados a España y mucho oro y plata sin registrar.[27]

Sobre el galeón, el propio Virrey dice lo siguiente:

> "el buque, aunque estaba fuerte y bien reparado, había veinte años que servía y no le ayudó nada a resistir los embonos que se le hicieron, porque en efecto vienen a ser dos géneros de fábricas. Si ahora se tasara fuera en mucho menos de los que a V.M. le costara cualquier otro que se haga, pero durará más tiempo. Y de veintiocho piezas de artillería que llevaba, quedaban ya aboyadas o fuera del agua las veinticuatro, y muchas de sus balas y mosquetes, jarcia y pernería, que excusará buena parte de gasto si se hubiera de comprar, y juzgo que después se toparán otras cosas."[28]

El Virrey agradece a los buzos locales el rescate:

> "el daño de los vasallos de V.M. creería que será de consideración, porque por buena diligencia y fortuna que haya, la mar no dejará de quedarse con alguna parte, y en cualquiera otra de la del Sur, o de la navegación de la del Norte, tuviera dificultosísimo reparo, pues los negros buzos que hay, con ocasión de la pesquería de las perlas, han sido el verdadero. De forma que aunque Nuestro Señor ha querido castigarnos fue con la piedad de su liberal misericordia."[29]

Por fin, el 14 de agosto de 1631, un grupo de testigos declara ente un escribano que recoge los testimonios para el oidor de Panamá, Miguel de Mena. Gracias a estos relatos hemos podido hacer esta reconstrucción de los hechos, si bien es cierto que hay cierta confusión entre los diversos viajes que, tanto el general como el presidente de la Audiencia, hicieron a Contadora y al bajo. También nos quedan ciertas dudas sobre si ambos se encontraron en la isla Contadora y de qué forma compartieron la información y las tareas de rescate. Da la impresión de que los dos necesitaban ser protagonistas ante el rey de las acciones de recuperación de la valiosa carga.

A.G.I. Lima 43.

[27] J. Antonio Suardo, *Diario de Lima (1626-1639)*. Mayo 1631. Publicado en Lima en 1936 con prólogo de Rubén Vargas Ugarte.

[28] Cita Carta del Virrey del Perú… *Op. Cit.*

[29] Carta del Virrey del Perú…*Op. Cit.*

Si hoy tuviéramos que juzgar este accidente marítimo parece evidente que Hurtado de Mendoza actuó correctamente en todo momento y que la falta de cartografía de la zona fue la causa de la colisión. Desconocemos si, como dice el general, el piloto mayor de Panamá conocía la existencia de este peligroso bajo y no dio avisó para incluirlo en las cartas y derroteros. Lo que sí está claro es que este accidente obligó a Diego Ruiz de Campos a escribir un magnífico derrotero de las costas pacíficas de Panamá, publicado el mismo año del naufragio y conservado actualmente en la Biblioteca Nacional de Madrid, que estamos transcribiendo y estudiando actualmente para comprender mejor el paisaje marítimo panameño en el siglo XVII.

Si las indicaciones que aporta Diego Campos en su derrotero hubieran sido transmitidas antes a los galeones de la Armada del Mar del Sur, el *San José* habría llegado al Puerto de Perico sin ningún percance. La detallada descripción de la costa hecha por Campos y los mapas y croquis que acompañan su derrotero dejan claro el lugar por el que hay que pasar para llegar a Panamá y hace especial hincapié en que hay que navegar pegados a tierra firme y no a la isla Galera, exagerando incluso la cantidad de bajos que hay junto a esta isla:

> “La primera Ysla que está mas fuera de todas para la parte del sur es la que se llama La Galera y desde ella con la punta de Garachine que está en la tierra firme se empieza a formar la canal grande por donde como está dicho entran y pasan los navíos para venir a surgir en el Puerto de Perico de Panamá y tiene ancho la dicha entrada y canal desde la punta de Garachine que es la tierra firme mas cercana a la dicha Ysla de La Galera cinco leguas largas y viene corriendo la dicha canal la vuelta del noroeste veinte y una leguas hasta la Ysla que se llama La Pacheca que es la postrera en la salida de la otra canal de la parte noroeste y desde esta otra y la de La Pacheca a la Ysla de Chepillo que esta pegada a la tierra firme que es la boca de la (…) salida ay siete leguas y esta una ysla en otra en derrota de norte sur derechamente.
>
> Y para entrar por esta otra canal viniendo al (…) puerto de Perico se an de arrimar muy cerca de la Punta de Garachine que es muy fondable y desviarse de la Ysla de La Galera todo lo que pudieran porque por todas partes tiene baxos muy peligrosos que salen dos leguas a la mar y aunque por entre ellos y la otra isla ay canales fondables lo mas seguro y cierto es desviarse de ella y arrimarse como se esta dicho a la tierra Firme.”[30]

En el dibujo que acompaña el texto, el piloto mayor de Panamá dibuja, a modo de croquis, la Isla del Rey y las demás islas que forman el Archipiélago de las Perlas nombrando algunas de ellas (*Pacheca, Saboga, Contadora, La Mina, Viberos, Gaspar*

[30] Relación verdadera… *Op. Cit.* pp. 36-37.

Ramos, Pº González, Chuche, San Telmo y *Galera*) y la tierra firme con la punta Garchiné, punta Patiño, punta de San Lorenzo y todos los ríos que desembocan en el golfo. Campos traza una línea en la que comienza el canal de entrada a Panamá, con el texto “derrota del nornoroeste para entrar por esta canal”, también dibuja con puntos el bajo en el que colisionó el *San José* con la leyenda: “En este baxo se perdió la almiranta de su Majestad este año de 1631”;[31] y marca el punto en el que hay que cambiar el rumbo de nornoroeste a noroeste, pasada la isla Pacheca, frente a la desembocadura del río de la Maestra, para dirigirse al destino final del viaje, el puerto de Perico.

En definitiva, el naufragio del *San José* es el mejor testimonio arqueológico de los galeones de la Armada del Mar del Sur. Un accidente perfectamente evitable si el bajo con el que colisionó hubiera estado cartografiado y avisado antes de que el *Nuestra Señora de Loreto* y el *San José* surcasen aquellas aguas.

El galeón *San José*. Pasado, presente y futuro

Trescientos setenta años después de aquel fatídico naufragio un equipo español financiado por la Fundación Icasur y de acuerdo con el Instituto Nacional de Cultura de Panamá e informando en todo momento al Ministerio de Cultura español, buscó información de archivo sobre el *San José* y otros barcos históricos hundidos en las aguas de Panamá. Se localizaron en el Archivo General de Indias de Sevilla más de 84 naufragios españoles, ingleses y escoceses. El objetivo era inventariar este patrimonio y aportar al gobierno panameño la información necesaria para poder delimitar zonas de respeto al patrimonio cultural subacuático ante las amenazas de grupos de buscadores de tesoros que buceaban libremente por estos naufragios. La información recopilada permitió delimitar varias zonas con máxima concentración de barcos hundidos y fue la base para que, desde el INAC, se apostara por la ratificación de la Convención de la UNESCO sobre Patrimonio Cultural Subacuático. Los resultados de este proyecto se dieron a conocer en 2002 a través de la prensa española, que exageró y desvirtuó en parte el trabajo realizado, ya que, en ningún caso se realizaron intervenciones bajo el agua sino, únicamente, trabajo de archivo.[32]

[31] Relación verdadera…*Op. Cit.* pg. 50.
[32] https://www.abc.es/cultura/abci-descubren-naves-espanolas-hundidas-bajo-aguas-panama-desde-siglo-200212010300-147016_noticia.html

En el camino correcto y como era de esperar, el 26 de marzo de 2003, Panamá ratificó la Convención de la UNESCO. Sin embargo, aquel mismo año, entre los meses de junio y julio, la compañía de buscadores de tesoros Investigaciones Marinas del Istmo S.A. (IMDI), a la que había molestado especialmente la presencia de la fundación española y su vocación anti-buscadores de tesoros, firmó de forma apresurada un contrato con el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), para explorar, excavar y explotar naufragios históricos en todo el litoral panameño, entre ellos, el *San José*.

IMDI trabajó sin la supervisión efectiva del Instituto Nacional de Cultura y esto permitió que operasen sin metodología arqueológica alguna. Entre los socios y colaboradores de la compañía estaban Gassan Salama (presidente), ex-gobernador de la provincia de Colón, Gustavo Leal Cuervo, antropólogo panameño que no arqueólogo subacuático, Mike McDowel, aventurero australiano, Alberto Vázquez, ingeniero mexicano, Janio Lescure, abogado, Pat Croce, ex-propietario de un equipo de fútbol norteamericano y James Sinclair, conocido buscador de tesoros. Un equipo carente, a todas luces, de los profesionales adecuados para llevar a cabo un proyecto arqueológico bajo el mar.

En el año 2004 el contrato con IMDI se suspendió cautelarmente por violar la ley 58 del 7 de agosto de 2002 que regula el Patrimonio Histórico Nacional, pero en 2007, la compañía solicitó una prórroga a su contrato. La clave estaba en el debate acerca de si en un naufragio histórico hay bienes de con valor patrimonial y otros con valor, únicamente, comercial, algo que, no solo atenta gravemente contra el Patrimonio Arqueológico Subacuático, sino que es una excusa ya muy manida por los buscadores de tesoros para justificar los repartos de materiales procedentes de los naufragios, como se ha visto recientemente en el caso del navío del mismo nombre hundido en aguas de Colombia. En 2010, Dulcidio De La Guardia, entonces viceministro de finanzas, extendió el contrato de IMDI, que caducaba en 2008, hasta el año 2013. Entre 2012 y 2013 IMDI tuvo una gran actividad en el mar. Durante estos años, IMDI llegó a poner en marcha una página web en la que se comercializaban las monedas de plata y otros objetos procedentes del *San José*, seguramente mezcladas con objetos de otros naufragios panameños como los de la playa de las damas en Nombre de Dios, donde también habían estado prospectando. Al finalizar el año 2013 solicitan una nueva extensión del tiempo de contrato, pero esta vez se les deniega por la resolución nº807-

04-830-2015 de la Dirección de Bienes Patrimoniales del Estado. Ese mismo año la Contraloría General de la República solicita que el INAC revoque los permisos concedidos por la directora de la DNPH, Sandra Lineth a IMDI en 2013, recordándole que los bienes de carácter histórico no pueden ser objeto de concesión por parte del Estado. El 28 de marzo de 2015, en el transcurso de una conferencia sobre Patrimonio Arqueológico Sumergido, organizada por la Agencia Española de Cooperación Internacional y Desarrollo e impartida por el autor de este artículo, la periodista Mónica Guardia, del periódico *La Estrella de Panamá*, se interesó por el naufragio del *San José* y publicó al día siguiente dos páginas que pusieron este caso de nuevo en primera línea.[33] Al día siguiente, el blog español *Espejo de Navegantes* publicó un extenso artículo haciéndose eco del caso[34] y el 2 de abril ese mismo blog escribió también sobre este naufragio.[35]

Tal fue el alcance de este caso, que la UNESCO decidió enviar una misión a Panamá para evaluar la situación, noticia que dio a conocer a la prensa española el 28 de abril de 2015.[36] Entre los días 1 a 14 de julio y 21 a 29 de octubre de 2015, un equipo especializado de la UNESCO inspeccionó algunos puntos de la isla Contadora en los que había trabajado IMDI, donde parte de los restos del *San José* habían sido quemaos para rescatar la artillería y la clavazón en 1631. La inspección concluyó que los proyectos llevados a cabo por IMDI no se habían adecuado a las normas del anexo de la Convención de UNESCO, "no habían aportado información suficiente sobre su actividad bajo el agua, haciendo una simple recogida de objetos históricos sin metodología arqueológica alguna", y además, que podrían haber afectado a otros naufragios y sus contextos arqueológicos además del *San José*. El equipo de UNESCO determinó "que las acciones de IMDI habían originado la destrucción de un yacimiento arqueológico y la pérdida de su valor como documento histórico".[37]

La prensa española y la panameña reflejaron de inmediato en sus artículos publicados en 2015 la preocupación por la salvaguarda de este naufragio[38] y expusieron

[33] http://laestrella.com.pa/internacional/mundo/vende-tesoro-galeon-jose/23854288
[34] https://abcblogs.abc.es/espejo-de-navegantes/otros-temas/panama-permite-el-expolio-del-galeon-san-jose.html
[35] https://abcblogs.abc.es/espejo-de-navegantes/otros-temas/panama-riesgo-expolio-galeon-san-jose.html
[36] https://www.abc.es/cultura/20150428/abci-unesco-panama-jose-201504281941.html
[37] http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/STAB-Panama-ESP-publico.pdf
[38] https://www.prensa.com/cultura/UNESCO-degradacion-San-Jose-Panama_0_4366813410.html.

la postura española sobre este hundimiento histórico: “El galeón San José forma parte de la historia compartida entre España y Panamá. España desea que los objetos encontrados en el pecio se queden en Panamá para disfrute de los panameños y de todo el mundo.”[39] El domingo 3 de enero de 2016, la Estrella de Panamá amanecía con una nueva noticia sobre el caso. Según este periódico, Alberto Vázquez, socio de la compañía IMDI, había pasado por el Banco Nacional de Panamá y había retirado 3.000 monedas de plata extraídas del *San José* para intentar salir del país, pero cuando estaba depositando las monedas en el maletero de su vehículo fue identificado y arrestado. Una suerte parecida corría otro de los socios, Dan Porter, cuando con su barco, Sea Reaper III, utilizado por IMDI en alguna de sus campañas, retornaba a su puerto base en Florida con más de un centenar de monedas de plata.[40]

Hoy el caso no está cerrado, ni mucho menos. La esperanza de que estos delitos sean condenados y parte de los daños ocasionados al naufragio reparados es clave en el futuro del patrimonio cultural subacuático de Panamá. En nuestra opinión, un naufragio tan importante y trascendente para la historia marítima de Panamá y para el conocimiento de la Armada del Mar del Sur, como es el *San José*, debe servir de acicate para crear en el país las infraestructuras necesarias para el desarrollo continuado de la arqueología subacuática, la formación de personal especializado y la creación de espacios de conservación, restauración y exposición.

Hay que destacar que los restos del casco del galeón, tanto los que puedan quedar del plan en el bajo *San José*, con el que colisionó, como los que puedan estar en la isla Contadora, donde fue quemado definitivamente, no han sido localizados y si IMDI los encontró en el transcurso de sus exploraciones, no dio parte de su existencia. Además, la gran cantidad de naufragios históricos que aun yacen bajo el mar en las costas panameñas del Atlántico y el Pacífico aportarán sin duda nuevos datos para configurar el paisaje marítimo panameño a lo largo de los siglos.[41]

---

https://www.eluniversal.com.mx/articulo/cultura/patrimonio/2015/12/11/unesco-denuncia-saqueo-de-galeon-san-jose-hundido-en-panama.https://www.abc.es/cultura/20150429/abci-naufragio-jose-panama1631-201504282046.html.

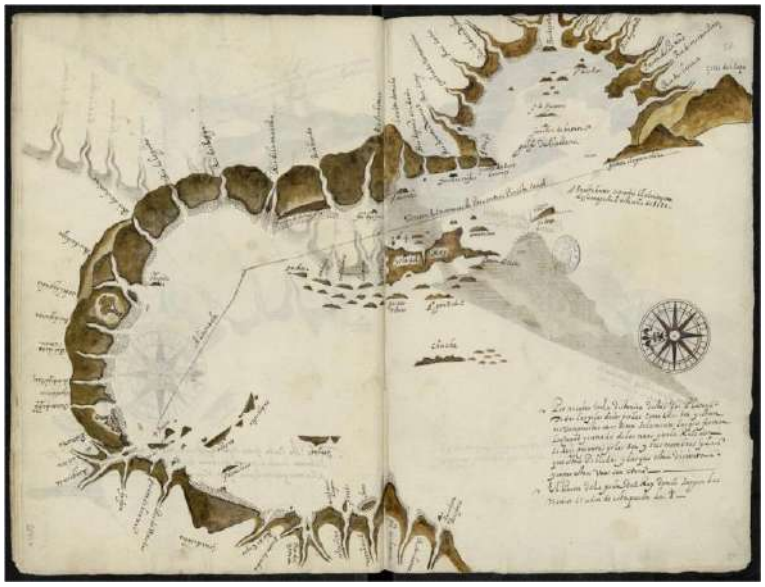
[39] Citahttps://www.prensa.com/cultura/UNESCO-degradacion-San-Jose-Panama_0_4366813410.html.

[40] http://laestrella.com.pa/estilo/cultura/saqueado-galeon-jose/23913582

[41]El Ministerio de Cultura español ha elaborado en 2018 un Inventario de Naufragios Españoles en América entre los siglos XV y XIX con más de 60 hundimientos y pérdidas correspondientes a las aguas de Panamá: https://elpais.com/cultura/2019/02/21/actualidad/1550773962_736429.html. https://canalhistoria.es/blog/mapa-del-tesoro-espana-600-barcos-hundidos-

Lista de imágenes

Imagen Nº1: Mapa de Diego Ruiz de Campos, piloto mayor de Panamá. Incluido en su derrotero de 1631.



Fuente: Biblioteca Nacional de España.

Imagen Nº 2: Detalle del bajo según Diego Ruíz de Campos en el que colisionó la almiranta San José.

Fuente: Biblioteca Nacional de España.

caribe/?cli_action=1567100612.062. http://mirada21.es/ocio-cultura/se-localizan-681-barcos-hundidos-en-el-caribe/.
También se está realizando un estudio para reconstruir los pasos del hundimiento con una modelización del momento en el que el *San José* colisiona con el bajo: https://elpais.com/cultura/2018/10/30/actualidad/1540898407_186545.html

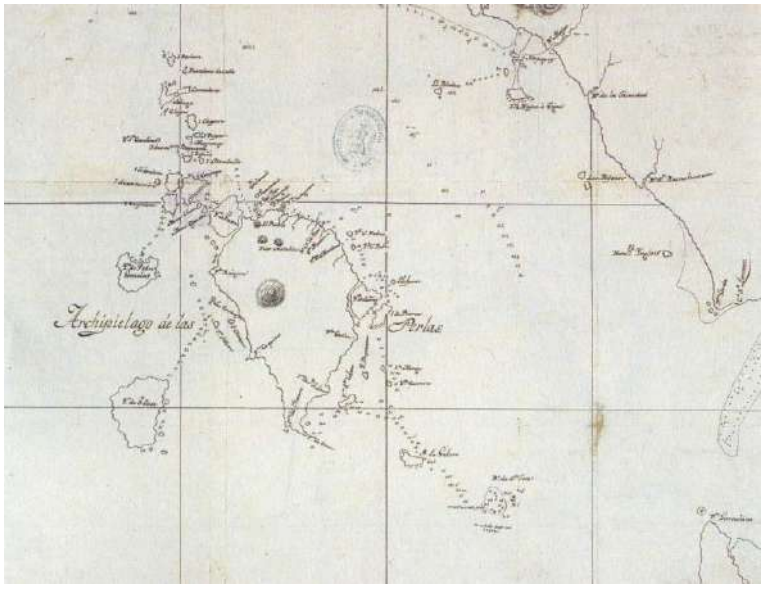
Imagen Nº 3: Detalle del Mapa que representa el curso de los Ríos que fertilizan la Provincia de Sta. María La Antigua en el Darién año de 1774.

Fuente: Museo Naval de Madrid.

Imagen Nº 4: Detalle del Plano Ydrográfico y Geográphico del Reyno de Tierra Firme y sus provincias de Veragua y Darién. Panamá y febrero de 1778.

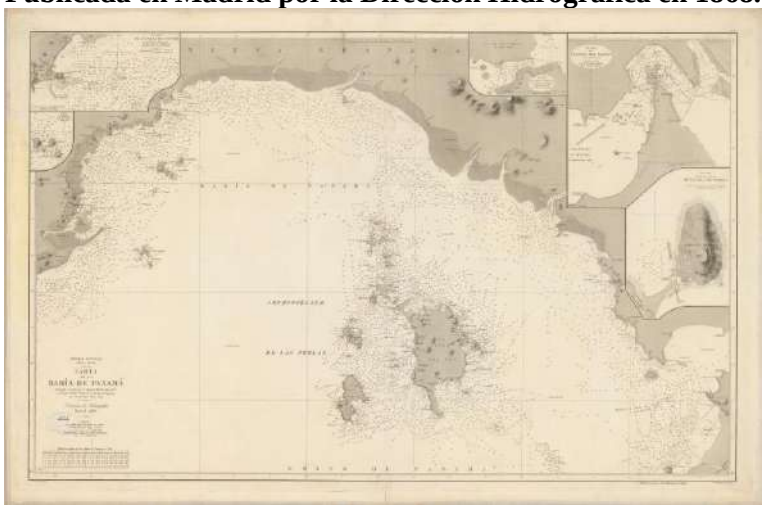
Fuente: Museo Naval de Madrid.

Imagen Nº 5: Detalle de la Carta Esférica del Golfo de Panamá comprendido desde la Punta de Garchiné hasta la de Chame con todas las Yslas del Archipiélago de las Perlas, nuevamente reconocido y levantado por las Corbetas de S.M. descubierta y Atrevida año de 1790.



Fuente: Museo Naval de Madrid.

Imagen Nº 6: Carta de la Bahía de Panamá, levantada en 1847 por el capitán Henry Kellett y el Comr. James Wood de la Marina Real Inglesa, con correcciones hasta 1684. Publicada en Madrid por la Dirección Hidrográfica en 1868.



Fuente: Museo Naval de Madrid.

Imagen Nº7: Vista aérea de la Isla del Rey

Fuente: Instituto Nacional de Cultura de Panamá.

Imagen Nº 8: Banner publicitario perteneciente a la página web de Investigaciones Marinas del Istmo en el que se muestran monedas de plata y otros objetos rescatados del galeón San José para su comercialización.

Fuente: Investigaciones Marinas del Itsmo (IMDI).

Imagen Nº 9: Embarcación *Sea Reaper* utilizada por IMDI, provista de propulsores o buzones para las hélices.

Fuente: Juan Méndez.

Imagen Nº 10: Cañón de bronce de 1628 recuperado en aguas de Panamá, sin conocerse la procedencia exacta, que podría pertenecer al galeón San José. Actualmente en las dependencias del Patronato de Panamá la Vieja.

Fuente: Carlos León.

Bibliografía

ANDERSON, C. L. G., (1914). *Old Panamá and Castilla del Oro*, Boston: Boston Page Co.

CASTILLERO CALVO, A., (2004). *Las rutas de la Plata. La primera globalización*, Madrid: Ediciones San Marcos.

CASTILLERO CALVO, A., (2006). *Sociedad, economía y cultura material. Historia urbana de Panamá la Vieja*, Panamá: Patronato Panamá Viejo.

DELGADO, J.; MENDIZÁBAL, T.; HANSELMANN, F. y RISSOLO, D., (2016). *The maritime ladscape of the isthmus of Panamá*, Gainnesville: University Press of Florida.

HERRERA DE LA CRUZ, J., (1926). *Panamá La Vieja. Resumen histórico y guía de sus ruinas*, Panamá: Ed. De la Academia.

LOHMANN VILLENA, G., (1946). *Historia Marítima del Perú, siglos XVII y XVIII*, Lima: Ansonia.

PÉREZ-MALLAINA, P. E. y TORRES RAMÍREZ, B., (1987). *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.

RUIZ DE CAMPOS, D., (1631/1892). “Relación verdadera y cierta de todo los que hay en esta mar del Sur en el distrito del gobierno de este reino de Tierra Firme, este año de 1631”. En A. B. CUERVO (Comp.), *Colección de Documentos Inéditos Sobre la Geografía y la Historia de Colombia* (T. III, p. 15). Bogotá: Vapor de Zalamea.

SOSA, J. B., (1919). *Panamá la Vieja*, Panamá: Imprenta Nacional.

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11 (Dossier)
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X

APRENDIZAJE EN INVESTIGACIÓN ARQUEOLÓGICA SUBACUÁTICA. LOS YACIMIENTOS ESCUELA DE LA BALLENERA, ARAPAL Y EL TIMONCILLO (CÁDIZ, ESPAÑA). UN EJEMPLO DE INVESTIGACIÓN MULTIDISCIPLINAR A TRAVÉS DE ESTUDIANTES DE POSTGRADO

Felipe Cerezo Andreo
Universidad de Cádiz, España

Recibido: 08/12/2019
Aceptado: 31/12/2019

RESUMEN

La demanda en formación académica en arqueología subacuática ha aumentado de forma considerable en los últimos años. Los alumnos, cada vez con un mayor grado de formación, buscan cursos y experiencias que les permitan obtener las destrezas y competencias necesarias para la investigación. A la largo del presente trabajo exponemos un breve recorrido a la experiencia formativa en arqueología subacuática en España pero, sobre todo, presentamos algunos casos de éxito llevados a cabo en el marco del Máster de Arqueología Náutica y Subacuática. Donde, a través de un potente programa formativo práctico, se busca involucrar al alumno en proyectos de investigación para que su formación sea práctica y directa con problemáticas reales de la arqueología subacuática.

PALABRAS CLAVE: Arqueología Subacuática; formación en arqueología subacuática; Universidad de Cádiz; formación de postgrado.

LEARNING ON UNDERWATER ARCHAEOLOGICAL RESEARCH. THE BALLENERA, ARAPAL AND TIMONCILLO (CÁDIZ, SPAIN) FIELD SCHOOL. AN EXAMPLE OF MULTIDISCIPLINARY RESEARCH THROUGH POSTGRADUATE STUDENTS

ABSTRACT

Demand in academic training on underwater archaeology has increased considerably in recent years. Students, with a higher level of training, look for courses and experiences that allow them to obtain the skills and competencies necessary for research. Throughout this work we present a brief tour of the training experience in underwater

archaeology in Spain but, above all, we present some case studies carried out within the framework of the Master of Nautical and Underwater Archaeology. Through intensive practical training program seeks to involve students in research projects so that their training is practical and direct with real problems of underwater archaeology.

KEYWORDS: Underwater Archaeology; training on Underwater Archaeology; Cadiz University; postgraduate training.

FELIPE CEREZO ANDREO es doctor en Historia por la Universidad de Murcia (2016) con una tesis sobre Los Puertos Antiguos de Cartagena: Un estudio desde la Geoarqueología, arqueología subacuática y Paisaje Marítimo, gracias a un contrato FPI del Ministerio de Ciencia e Investigación de España. Sus líneas de investigación se centran en el estudio de espacios portuarios y zonas de fondeo desde la arqueología subacuática y el paisaje marítimo desde una perspectiva diacrónica. Ha realizado estancias de investigación en Italia, Inglaterra, Turquía o México. Ha trabajado en el Museo Nacional de Arqueología Náutica y Subacuática (2009-2011) y como investigador en la Universidad de Murcia (2012-2016) y desde el año 2017 en la Universidad de Cádiz donde se encuentra contratado como investigador Postdoctoral con una beca Juan de la Cierva del Ministerio de Ciencia. Actualmente es coordinador de prácticas del Máster de Arqueología Náutica y Subacuática de dicha Universidad.
Correo Electrónico: felipe.cerezo@uca.es
iD ORCID: https://orcid.org/0000-0003-0025-1726

Cita sugerida:
CEREZO ANDREO, F., (2019). “Aprendizaje en investigación arqueológica subacuática. Los yacimientos escuela de La Ballenera, Arapal y el Timoncillo (Cádiz, España). Un ejemplo de investigación multidisciplinar a través de estudiantes de postgrado”. *Magallánica. Revista de Historia moderna*, 11 (6), pp. 152-180.

APRENDIZAJE EN INVESTIGACIÓN ARQUEOLÓGICA SUBACUÁTICA. LOS YACIMIENTOS ESCUELA DE LA BALLENERA, ARAPAL Y EL TIMONCILLO (CÁDIZ, ESPAÑA). UN EJEMPLO DE INVESTIGACIÓN MULTIDISCIPLINAR A TRAVÉS DE ESTUDIANTES DE POSTGRADO

La formación en arqueología subacuática es un aspecto que siempre ha preocupado en el desarrollo de la disciplina. Estas reflexiones sobre el aprendizaje de los presentes o futuros arqueólogos subacuáticos, reflejadas en algunos escritos de Lamboglia, Muckelroy, Bass, Gianfrotta o Nieto, siempre radicaban en dos ámbitos: la instrucción en buceo, necesaria para el desarrollo de la actividad; y la educación en investigación histórico-arqueológica. España no es una excepción, el binomio buceo-formación universitaria va ligado en el Libro Verde del Patrimonio Cultural Subacuático (MINISTERIO DE CULTURA, 2010; p.19), en el que ya se fija de forma clara la vinculación entre uno y otro cuando se habla de formación.

Aquella más simple y menos compleja es la instrucción técnica en buceo. Menos costosa y compleja en su aplicación a una disciplina de investigación histórica como es la arqueología. Aunque hay que marcar siempre una diferencia, porque no es lo mismo bucear como actividad recreativa, que bucear como actividad profesional o técnica de trabajo de una disciplina científica. Tampoco hemos de construir una bola de nieve con las competencias en buceo; al fin y al cabo, es solo una técnica más de las muchas que utilizamos bajo el agua y que nos permiten realizar la actividad arqueológica. De hecho, este exceso de fijación con el buceo a veces hace que el alumno o incluso los profesores o técnicos de instituciones, se obsesionen con una formación en buceo y olviden centrar la adquisición de competencias en las otras técnicas de la arqueología, ya sea subacuática o terrestre, como son las analíticas, las de registro y documentación, las bases de datos, el estudio de materiales diagnóstico, los equipos geofísicos, etc. Todo son técnicas que nos permiten acercarnos al estudio del Patrimonio Cultural Sumergido

(PCS), ninguna más importante que otra, y todas complementarias, entre ellas el buceo, una más.

Sobre la otra rama de la educación académica, es la que más tiempo requiere, esfuerzos y el desarrollo de habilidades y competencias específicas por parte del estudiante. La arqueología es una disciplina de interpretación histórica. No hemos de olvidarnos de eso, en ningún momento. Por tanto, como ciencia de interpretación tiene un método concreto y una serie de técnicas específicas que nos permiten acercarnos a las problemáticas a analizar. Al mismo tiempo, no se trata de una enseñanza simplemente técnica, sino también en un contexto histórico-cultural vinculado con la Historia Marítima, Naval o fluvial (dependiendo de las tradiciones), por desgracia, una historia que no se ve representada generalmente con las horas necesarias en los planes de estudio de los programas de grado en Historia o Arqueología.

Un tercer acercamiento lógico sería el de potenciar la figura del investigador y el pensamiento crítico dentro de las competencias a adquirir por los arqueólogos subacuáticos. Si no, corremos el riesgo de fomentar la tecnificación de la disciplina que, si bien es beneficiosa para el desarrollo y conformación de equipos multidisciplinares, puede coartar la visión más interpretativa de la misma, y por tanto, reducir la capacidad de los investigadores a plantearse de forma acertada complejas preguntas de investigación. Sin esta fase reflexiva o interpretativa, es imposible avanzar en el conocimiento y, por tanto, difusión del PCS. Con la tecnificación corremos el riesgo de convertir a la arqueología subacuática en una mera técnica de documentación, cuando, como repetiremos a lo largo del texto, se trata de una potente disciplina de interpretación histórica.

Hace unos años (2015), en el marco de un curso de doctorado de Arquitectura Naval, coordinado por el profesor Xavier Nieto, en la Universidad de Cádiz, se planteó una interesante pregunta, no sobre cómo debía ser la formación de un arqueólogo subacuático, sino cuáles debían ser las cualidades que un alumno debía reunir para convertirse en arqueólogo subacuático. Los profesores del curso, eminentes investigadores, algunos de ellos pioneros de la propia disciplina como Patrice Pommey, Francisco Alves, Çemal Pulak o el propio Xavier Nieto, discutieron sobre varios elementos. Para empezar, sobre si la formulación de la propia pregunta era adecuada, como sostenían Pommey o Pulak, ya que según ellos no es tanto qué predisposición

debía tener el alumno, sino qué era capaz de ofrecerle la institución formativa. Al mismo tiempo, otros profesores sostenían que, si bien se puede ofrecer un conocimiento al alumnado sobre la historia marítima, o la arquitectura naval, o incluso el comercio marítimo o navegación, es importante que en el transcurso de los programas formativos se fomente la discusión sobre aspectos marítimos y náuticos. Que se fomenten temas en los que se ponga de relieve la visión marítima de la historia. En definitiva, que seamos capaces de transmitir a los estudiantes un cambio de paradigma en el análisis histórico que permita, sin lugar a duda, contemplar a las sociedades humanas desde el mar. Dar un giro de 180º y no ver el mar desde la costa, como una limitación, sino la costa desde el mar, como un horizonte de oportunidades.

En todo caso, estos notables de la disciplina coincidieron en 3 puntos claves genéricos. Que son los que, en cierto modo, han marcado el desarrollo del programa formativo del Máster de Arqueología Náutica y Subacuática de la Universidad de Cádiz: La formación académica en arqueología, (técnicas de estudio y trabajo); La formación desde una perspectiva diacrónica, el patrimonio cultural subacuático es amplio en su tipología, cronología y variedad cultural, y un aspecto deseable del candidato, una clara vocación e interés por el mundo marítimo y náutico, que en todo caso, se ha de ver reforzada con la capacidad de transmisión de estos valores náuticos y marítimos en el análisis histórico de la humanidad.

La formación en arqueología subacuática en España, un recorrido hasta la situación actual

Desde los orígenes de la disciplina en España, de la mano de diversos pioneros no arqueólogos o historiadores, como Julio Más, Juan Bravo o Federico Foester entre otros, se ha potenciado una formación eminentemente práctica y autodidacta de los profesionales e investigadores que se han dedicado a la arqueología subacuática. La participación de voluntarios en las campañas de estos precursores de la disciplina permitió, a mediados de los años 60 y 70 del pasado s. XX que estudiantes de Historia de algunas universidades españolas comenzaran a entrar en contacto con el mundo de la arqueología subacuática. Destacan de estos años algunos seminarios teóricos o algunas conferencias (como el III Congreso Internacional en Arqueología Subacuática realizado en Barcelona en 1961).

En esta primera fase, la universidad no interviene de forma directa en el proceso formativo de los arqueólogos subacuáticos. El cambio se produce, según se desprende de la bibliografía (BLÁNQUEZ PÉREZ y MARTÍNEZ MAGANTO, 1993; NIETO PRIETO, 2009; MARTÍN BUENO, 2009) a partir de mediados de los años 80. La aprobación de la Ley de Patrimonio Histórico, unida a la creación de nuevos centros regionales de arqueología subacuática y la consolidación de otros en instituciones nacionales como el Museo Nacional de Arqueología Subacuática de Cartagena generaron una necesidad de técnicos formados y con competencias específicas en arqueología subacuática. Los propios centros organizan cursos de formación y especialización y proliferan los denominados yacimientos escuela. Campañas de excavación rodeadas de un aparato formativo en el que estudiantes universitarios comienzan a participar de forma directa en las intervenciones arqueológicas subacuáticas. Estos cursos a veces son apoyados por algunas universidades. Hemos de destacar el papel de cinco de ellas que gracias al empeño de sus profesores fueron, en su momento, el único referente para la formación universitaria sobre esta especialidad en España. Hablamos de la Universidad de Murcia, la Universidad de Zaragoza, la Universidad de Barcelona, la Universidad Autónoma de Madrid y a finales de los 90, la Universidad de Valencia. Todas ellas fueron organizando desde mediados de los años 80 hasta la primera década del s. XXI seminarios o conferencias de carácter teórico sobre arqueología subacuática. Esto favoreció la creación de unos espacios de discusión científica que hasta ahora no existían de forma clara en el ámbito universitario.

Por otro lado, los centros autonómicos o regionales dedicados al Patrimonio Cultural Subacuático organizaban de forma puntual cursos de especialización técnica que ayudaban a paliar la falta de formación práctica.

No obstante, toda esta oferta se vino realizando en cierto modo, de forma descoordinada entre la academia y los centros de gestión del patrimonio, creando una dualidad formativa que no satisfacía al alumno que generalmente o acababa desistiendo o terminaba por realizar una educación más específica y sostenida en el tiempo en el extranjero (NIETO PRIETO, 2009).

De otro modo, como dice el propio Libro Verde (MINISTERIO DE CULTURA, 2010), se estaba consolidando una formación autodidacta, entre los propios técnicos de los centros pero que no contaba con la Universidad para ofrecer una formación reglada.

La via universitaria, por tanto, ha sido una preocupación constante, pero tal vez no prioritaria, en la arqueología subacuática española (con las honrosas excepciones citadas anteriormente, principalmente Zaragoza, Murcia y Barcelona). Si atendemos al índice del libro verde elaborado por los directores de los Centros de Arqueología Subacuática de las CCAA españolas y algunos de sus técnicos, así como del Ministerio de Cultura español, vemos como la formación, no es ni mucho menos una de las prioridades, aunque si se habla de su importancia para el desarrollo del propio Plan Nacional de Arqueología Subacuática. Se sitúa siempre en el último o penúltimo lugar de la lista de prioridades. Esto se debe a una realidad innegable de la arqueología subacuática española: que no es una arqueología de investigación, sino de gestión. Tal vez este sea su condicionante principal y por eso han abundado las posturas autodidactas y regionales frente a una visión académica o de problemáticas de investigación. La arqueología subacuática española ha sido, (y lo sigue siendo en cierto modo) una disciplina que se ha consolidado en algunos centros de gestión patrimonial, pero sin que la investigación pura y formación (acciones lógicas en la universidad) sean prioridades de dichos centros, absorbidos por la tarea cotidiana de carta arqueológica e inventario y catalogación del patrimonio. A diferencia de Inglaterra, Francia, EEUU o incluso Italia o Croacia, en España no ha existido una clara vinculación entre arqueología subacuática e investigación desde la universidad. Por supuesto han existido excepciones, pero llevadas a cabo de forma puntual por investigadores aislados que no han generado equipos o grupos de investigación específicos dedicados a la arqueología subacuática dentro del Sistema Español de Ciencia e Investigación.

Deberemos de esperar hasta la reforma del plan Bolonia y la potenciación de la formación de posgrado para encontrar un espacio natural para el desarrollo de la arqueología subacuática en la universidad. Como algunos investigadores han sostenido (CRIADO BOADO y BÓVEDA LÓPEZ, 2000) es tal vez, el espacio de cursos de alta especialización que ofrecen los títulos de postgrado el más adecuado para que los estudiantes adquieran los conocimientos y competencias de la arqueología subacuática, tras haber cursado estudios universitarios preferentemente de historia o arqueología.

La primera experiencia se realizó entre el Centro de Arqueología Subacuática de Cataluña (CASC) y la Universidad de Barcelona, con un título propio de larga duración (2 módulos de 2 meses cada uno) titulado Arqueología Náutica Mediterránea. Realizado

en 2005, 2007 y 2008 tuvo un gran éxito de público, así como un gran nivel en su equipo docente. El modelo educativo que se siguió se basaba en clases teóricas magistrales impartidas por investigadores especialistas en arqueología subacuática o historia marítima, no todos ellos provenientes del ámbito académico sino de notables instituciones de gestión e investigación, tanto nacionales como internacionales. Uno de los mejores resultados de este título propio fue la Monografía 9 del CASC (CAU ONTIVEROS y NIETO PRIETO 2009), un auténtico manual de arqueología subacuática realizado por una selección de los profesores que participaron en dicho postgrado. Tal vez, el único complemento que no fue capaz de ofrecer este título fue la incorporación al plan de estudios de una formación práctica en diversas problemáticas vistas durante las sesiones teóricas. No obstante, muchos de los alumnos pudieron participar como voluntarios en las campañas del CASC durante dos semanas.

Con un carácter similar, pero de menor duración surge otro título propio de 16 ECTS (Créditos formativos europeos), con una duración de aproximadamente dos meses en la Universidad de Valencia. Realizado entre 2009 y 2016, este título servía para introducir a los alumnos en la arqueología subacuática y fijar unas bases sobre las que posteriormente podrían seguir especializándose.

Al margen de otros cursos de especialización internacionales como los realizados bajo el proyecto ANSER, el EuroMed o la UNESCO habremos de esperar hasta octubre de 2016 para que en España se ofrezca el primer Máster Oficial en Arqueología Náutica y Subacuática. La primera oferta formativa reglada que permite la formación de investigadores y técnicos especializados en arqueología subacuática, de la mano de la Universidad de Cádiz y numerosas instituciones colaboradoras entre las que destaca el Centro de Arqueología Subacuática del IAPH de Andalucía o la red de Universidades CEIMAR.

El Máster de Arqueología Náutica y Subacuática de la Universidad de Cádiz: Una oportunidad para el inicio de la carrera investigadora en arqueología náutica y subacuática

Desde octubre de 2016 se viene impartiendo de forma anual el que es el primer título oficial en arqueología subacuática ofrecido por una universidad española. Diseñado en su inicio por Xavier Nieto en colaboración con diversos profesores y

jóvenes investigadores de la Universidad de Cádiz, en el título se buscaban aunar los tres principios anteriormente enunciados. Una fuerte formación teórica y técnica, unida con un gran porcentaje de practicidad del alumno.

Figura Nº 1: Esquema de la estructura de estudios del Máster Oficial en Arqueología Náutica y Subacuática de la Universidad de Cádiz.

Fuente: Escuela Internacional de Doctorado en Estudios del Mar (EIDEMAR-UCA)

Como se puede observar en la **figura 1**, los alumnos han de cursar un módulo común, independientemente de su especialidad, donde, profesores especializados imparten clases magistrales o visitas de campo o laboratorio sobre aspectos específicos de la disciplina, desde posicionamientos historiográficos, pasando por contenido histórico, cultura material o técnicas de trabajo subacuático, para finalizar con aspectos de gestión, legislación, conservación o difusión.

Una vez terminado este módulo, que suma un total de 30 ETCS, el alumno comenzará su formación práctica, debiendo escoger los módulos de aplicación, ya sea en campo (en intervención arqueológica subacuática), en laboratorio (Laboratorios de

análisis e investigación de la UCA) o en archivos (Archivo Histórico Provincial de Cádiz), así como las instituciones de prácticas externas.

Estos módulos cumplen con los objetivos de poner en práctica ciertos conocimientos teóricos que los alumnos han visto a lo largo del bloque común, y fomentar el trabajo interdisciplinar y en equipo, mediante la participación en proyectos y actividades cotidianas de las entidades colaboradoras en el título a través de las prácticas externas.

Los trabajos de investigación (TFM)

A lo largo del año, y prácticamente desde las primeras semanas, los alumnos tienen que escoger un tema sobre el que realizar un trabajo de investigación original en el que demuestren la aplicación de los conocimientos teóricos y prácticos adquiridos durante el curso. Dicho ensayo puede ser de una temática propuesta por el estudiante, pero siempre en el marco de una amplia oferta de líneas de investigación que el profesorado del título ofrece al alumno. Será el propio equipo docente quien tutorice a los alumnos y les ayude en el desempeño de su investigación.

Desde el primer año se concibió el máster como un círculo completo en el que, aquellos estudiantes que así lo quisieran, podrían optar por hacer un TFM sobre temáticas vinculadas a los yacimientos arqueológicos subacuáticos investigados en los módulos de prácticas del título. Y es que este es uno de los pocos másteres que ofrecen 4 semanas de investigación práctica en un yacimiento arqueológico subacuático. Los alumnos que deseen escoger estos módulos de especialización son sumergidos en la dinámica total de un proyecto de investigación arqueológica subacuática, desde la preparación logística, hasta la extracción, estudio de materiales o conservación *in situ* de los mismos.

El objetivo es que el estudiante conozca y ponga en práctica todas las fases de trabajo que ha visto de forma teórica a lo largo del módulo común.

Pero de igual forma, se fomenta que los alumnos entiendan esas prácticas como el espacio ideal para realizar el componente práctico de sus TFM. Por ello, buscamos, como se refleja en algunos trabajos (CRIADO BOADO y BÓVEDA LÓPEZ, 2000) la experiencia investigadora como espacio de docencia.

Las prácticas de campo y su vinculación con los trabajos de investigación

Por supuesto, no todos los alumnos escogen esta opción a la hora de realizar su TFM. Algunos, de otras regiones o países, buscan lógicamente aplicar los conocimientos adquiridos a sus espacios de origen, mientras que otros prefieren realizar un estudio de carácter bibliográfico o analítico previo a la consolidación de un posterior doctorado. Las investigaciones de TFM sobre aspectos de los yacimientos investigados durante el máster han de ser muy acotados, sobre todo en lo referente a la temática. No se trata de ofrecer a un alumno el estudio de un pecio en su totalidad, algo ya no solo anacrónico para con el devenir de la disciplina, sino que realmente dificultoso de hacer en menos de un año de estudio. Más bien se trata de compartimentar diversas temáticas que permitan a los estudiantes desarrollar sus fortalezas y especializarse en aspectos que pueden, en un futuro favorecer su desarrollo ya sea en el mundo profesional o investigador.

Esta división de temáticas se realiza antes del inicio del curso, y generalmente viene propuesta por los investigadores que coordinan las prácticas, en este caso Felipe Cerezo Andreo y Raúl González Gallero. Una vez el estudiante ha elegido el tema, se planifican, a lo largo del año una serie de objetivos y se establecen acciones concretas a realizar durante las campañas prácticas en los yacimientos, para que éste pueda adquirir nuevos datos para el desarrollo de sus trabajos. De esta manera, no es que se “entregue” al alumno un tema, sino que se le hace responsable y partícipe de las decisiones de investigación. Al mismo tiempo, se intenta que varios estudiantes trabajen sobre aspectos diferenciados de un mismo pecio, de tal manera que se favorece crear un espíritu de equipo y trabajo común en aquellos aspectos generales de cada uno de los TFM, al mismo tiempo que las investigaciones de cada uno de los alumnos se retroalimentan de esta visión multidisciplinar.

Participación de los alumnos de postgrado en los yacimientos escuela

Hasta el momento son tres los pecios o yacimientos subacuáticos que están siendo estudiados o han sido analizados por varios alumnos del máster desde múltiples

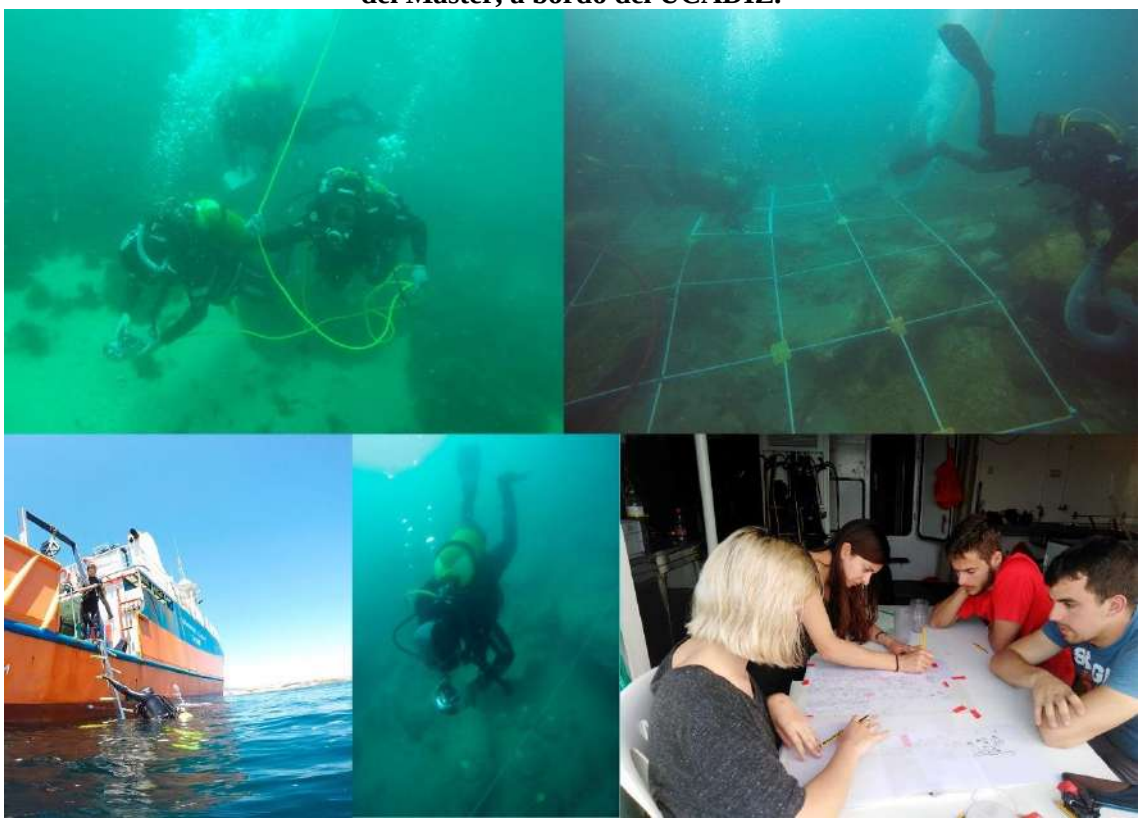
perspectivas, contando siempre, con la generosidad de los investigadores y tutores de los trabajos.[1]

La dinámica general de trabajo en todos los yacimientos y grupos de estudio busca, como hemos dicho, involucrar al alumnado y otorgarle diferentes grados de responsabilidad para favorecer su integración en el proceso de investigación.

Durante las campañas los alumnos realizan las tareas de montaje logístico del yacimiento, y el diseño de la campaña de documentación, excavación y a la extracción de materiales. Antes del inicio de la actividad, se dedican diferentes sesiones para planificar los objetivos y actividades de estudio. De esta manera, antes de comenzar los trabajos en el agua, los estudiantes conocen los objetivos y saben que podemos esperar de ellos y viceversa. Las campañas comienzan con una sesión de preparación (**figura 2**) logística de material de excavación, conservación preventiva, y material de buceo o trabajo subacuático. El primer día de trabajo en agua se dedica al montaje de la zona de investigación, desde los muertos para el posicionamiento del buque UCADIZ, hasta el montaje de las cuadrículas (en su caso), mangas de succión, evaluación de zonas de descarga, etc… Las actividades diarias se organizan por parte de los profesores responsables de las prácticas, mientras que los alumnos forman el equipo investigador. A primera hora de la mañana se realiza una reunión de trabajo donde se planificaban, por turnos y grupos los objetivos del día. Durante aproximadamente 7 horas se trabaja en el yacimiento a turnos, para a final de la mañana, durante la navegación de retorno y la comida, realizar una puesta en común de las actividades realizadas. Por la tarde, los alumnos guiados o coordinados por los profesores realizan el resto de las tareas habituales durante una campaña de investigación: Pasar a limpio croquis y dibujos; vaciado de documentación espacial en la Base de Datos GIS del proyecto; Realización de conservación preventiva en caso de extracción de materiales; Fotografiado de materiales e inventariado; procesamiento de fotogrametrías y el resto de documentación gráfica para su archivo (ver **figura 2**).

[1] Como el lector habrá podido adivinar, una pregunta habitual es quién y cómo se financian las analíticas o costes complementarios que pudieran desprenderse del trabajo de los alumnos. En este caso, son los tutores, a través de proyectos propios de investigación, quienes destinan recursos para que los alumnos así puedan realizar analíticas, adquirir material o visitar algún u otro archivo.

Figura Nº 2: Ejemplo de algunas de las actividades realizadas en los yacimientos escuela del Máster, a bordo del UCADIZ.



Fuente: Línea de Arqueología Náutica y Subacuática (UCA).

Igualmente, aquellas tardes en las que la carga de trabajo es menor, se aprovecha para realizar algunas sesiones teórico-prácticas en las que reforzar el aprendizaje de diversas técnicas, como la fotogrametría, el uso del GPS, la topografía o dibujo subacuático, etc.

Finalmente, al tratarse de proyectos que buscan siempre cumplir con las recomendaciones de la Convención UNESCO 2001, se realizan sesiones de participación social durante las campañas, con actividades que van desde las visitas con buceadores al yacimiento, hasta visitas al buque UCADIZ, o charlas en centros culturales de los municipios cercanos (Ver **figura 3**). En estas actividades también se involucra a los alumnos, para que sean conscientes de la importancia de revertir en la sociedad los resultados de un proceso de investigación sobre un patrimonio que es público. En este sentido, entendemos que la arqueología subacuática es una disciplina de interpretación histórica, pero con una función social, y si la actividad arqueológica

no es social, no es arqueología. En el caso de la disciplina que nos ocupa, la subacuática, esto es sin duda mucho más evidente.

Figura Nº 3: Algunos ejemplos de actividades de difusión entre los que destacamos las visitas a bordo del UCADIZ, visitas al yacimiento por parte de buceadores recreativos, o charlas y mesas redondas en los municipios del entorno.

Fuente: Línea de Arqueología Náutica y Subacuática (UCA).

Una vez finalizada la campaña de prácticas en agua, se invita a los alumnos que así lo quieran a participar en los trabajos de laboratorio realizados en la UCA (**Figura 4**), en el LABAP (Laboratorio de Arqueología y Prehistoria), donde se sigue avanzando en las tareas de conservación de materiales, trabajo con la documentación gráfica o planimétrica, así como la investigación y estudio de materiales lógico de cualquier investigación arqueológica. Si bien esta última fase es generalmente recomendada para los alumnos que hacen su TFM sobre los yacimientos estudiados, al final acaban participando de forma voluntaria buena parte de los estudiantes del máster. La poderosa capacidad del aprendizaje práctico y directo en un proyecto de investigación ayuda a

fijar conocimiento y fortalecer las competencias que adquieren los alumnos a lo largo de cualquier proceso formativo.

Figura Nº 4: Algunas actividades de conservación e investigación de materiales desarrolladas en el LABAP o a bordo de los laboratorios del UCADIZ.

Fuente: Línea de Arqueología Náutica y Subacuática (UCA).

La arqueología subacuática es una disciplina de trabajo de campo y gabinete (laboratorio), si el alumno no participa de forma práctica y directa en estos procesos, es muy difícil que lleguemos a salir de la fase autodidáctica. La participación interdisciplinar en investigaciones universitarias favorece la consolidación de las técnicas y metodologías de trabajo, que año a año se van innovando y modificando a raíz del componente experimental de los proyectos y, sobre todo favorecida por la participación de estudiantes con experiencias distintas que enriquecen, con sus opiniones o propuestas el trabajo a realizar.

Como se puede ver, el diseño del programa formativo en prácticas está centrado en facilitar la realización de proyectos interconectados entre los estudiantes y los profesores del máster. Igualmente, la implicación del alumno en las tareas técnicas de la investigación (planimetría, fotogrametría, GIS, archivo fotográfico, inventario…), favorece no solo que perfeccionen competencias, sino que la documentación sea lo más precisa posible, ya que serán ellos mismos los que la utilicen a posteriori en sus TFM.

Los proyectos que actualmente están en activo, así como los yacimientos investigados son los siguientes:

- **Pecio Arapal (2017):**

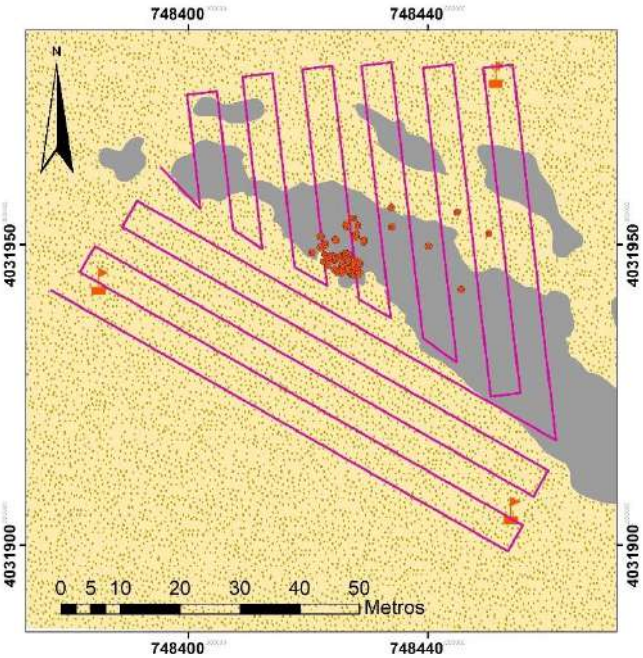
En Marzo de 2016, a resultas de un potente temporal, quedaron al descubierto, cerca de los entornos de la Isla de Sancti Petri en Cádiz, una serie de elementos arqueológicos que fueron comunicados por unos buceadores locales, Miguel Aragón y Juan Palacios. Una vez pudimos comprobar la entidad del yacimiento, se documentó de forma preliminar un gran cargamento de lingotes de cobre, probablemente de cronología romana, agrupados en un entorno relativamente reducido de unos 50 m2.

Entre rocas y arena, a unos 7 metros de profundidad, podían identificarse al menos 20 lingotes en un estado de conservación óptimo. El fondo, de carácter abrasivo había contribuido al deterioro de la superficie de muchos de ellos, pero en general solo en una cara de su superficie.

A finales de los años 70, Olga Vallespín (VALLESPÍN GÓMEZ, 1986), documentó y excavó en los entornos de Sancti Petri, un interesante pecio con un cargamento mixto de lingotes de cobre y plomo, fechados entorno al s. I d.C. Por tanto, la posibilidad de investigar un nuevo yacimiento con un cargamento de productos metalúrgicos ofrecía grandes oportunidades de investigación para el conocimiento de la zona y de la problemática de los cargamentos de *metalla*. El nuevo pecio, llamado Arapal (en honor a los apellidos de sus descubridores Aragón-Palacios), venía a completar una dinámica que ya había sido detectada en otros pecios, y es el papel centralizador del puerto de Cadiz, como redistribuidor de la producción metalífera del Suroeste peninsular hacia el Mediterráneo en época antigua.

Este fue el primer yacimiento elegido para realizar una campaña de prácticas con los alumnos, dada la profundidad a la que se hallaba el yacimiento, unido a la espectacularidad y alto grado de información que podían ofrecer los materiales (epigrafía, análisis químicos, dinámicas comerciales, análisis isotópicos…), así como la expectativa de documentar evidencias de la arquitectura naval del pecio bajo el sedimento arenoso. Estos, entre otros fueron los objetivos de investigación, de los que participaron los alumnos del máster durante el mes de septiembre de 2017.

Figura Nº 5: Resultados de prospección con GPS (recorrido lineal) y concentración de lingotes en superficie (puntos rojos).



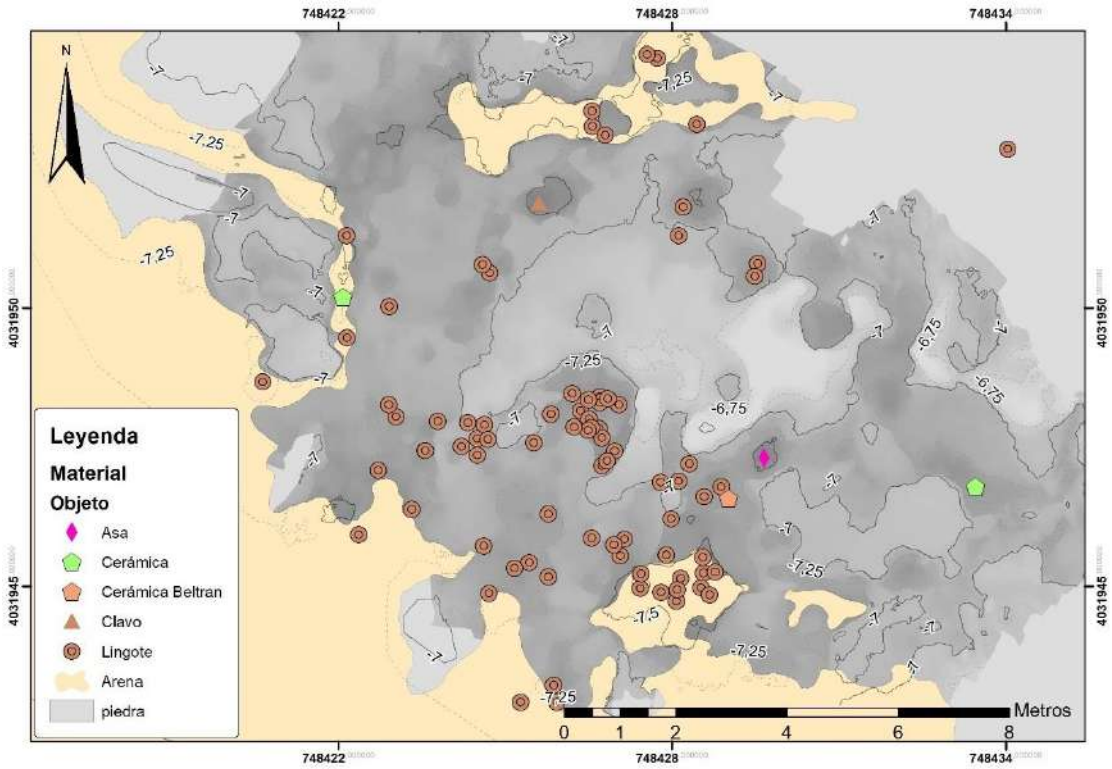
Fuente: Proyecto Arapal.

Los trabajos realizados consistieron en el análisis de la documentación previa, excavación y extracción de materiales debido al altor riesgo de expolio. En este sentido primero se realizó una prospección con GPS para ubicar la dispersión de materiales y poder decidir el lugar donde centrar las tareas de limpieza y excavación. Como se puede ver en la **figura 5**, los puntos rojos representan individualmente a cada uno de los lingotes identificados en superficie (previo a la excavación), observando la importante acumulación en un entorno de pequeñas dimensiones.

Se cuadriculó la zona de concentración y se establecieron las diferentes unidades de registro, numerando cada uno de los lingotes *in situ.* En total, tras la excavación de la zona delimitada, se documentaron 79 lingotes de cobre en diferente estado de conservación, así como otros elementos, en su mayoría intrusivos de otros pecios modernos del entorno. Solo una pared de ánfora romana, de probable tipo Beltran II, puede asociarse a los galápagos de cobre.

La documentación se realizó mediante dibujo planimétrico a escala y fotogrametría de detalle (ver **figura 6**), lo que nos permitió obtener un modelo digital de elevaciones con el que a posteriori se planteaban objetivos de investigación para analizar el proceso de formación de sitio. Posteriormente se extrajeron los lingotes para su conservación, estudio y análisis en el Laboratorio.

Figura Nº 6: Plano del sitio realizado a través de fotogrametría, obteniendo modelo digital de elevaciones, morfología del fondo y localización precisa de cada uno de los objetos documentados.



Fuente: Proyecto Arapal.

La colección se encuentra actualmente en los Laboratorios de Arqueología y Prehistoria de la UCA y ha sido objeto de tres proyectos de investigación. El principal es el proyecto “Lingotes de cobre del pecio ARAPAL (Sancti-Petri, Cádiz). Análisis arqueometalúrgico y arqueométrico de los *metalla* del SW ibérico” (CEIJ-C02.2), financiado por la fundación CEIMAR, que tiene como objetivo el estudio de la colección a través de análisis arqueométricos que permitan responder a cuestiones relativas a la pureza del mineral, las técnicas metalúrgicas, la procedencia y

composición química de los lingotes y las diferencias que pueden haber entre los mismos, así como, el estudio y publicación de las marcas epigráficas de valor o propiedad que se documentan en algunos lingotes.

Asociados a este proyecto se ha desarrollada un excelente trabajo de TFM bajo la dirección de los profesores Manuel Bethencourt y Luis Carlos Zambrano, y realizado por Rocío Morón, especialista en conservación de materiales de procedencia subacuática, titulado: “Caracterización y diagnóstico de los lingotes de cobre del pecio Arapal”. El trabajo, que obtuvo la máxima calificación en su evaluación, comprende el estudio tipológico, y principalmente la caracterización del metal mediante la combinación de diferentes técnicas analíticas: microscopios estereoscópico y metalográfico, SEM-EDX, DRX, FRX, IPC-MS y OES. Se aborda la problemática de alteración de los lingotes, aparentemente homogéneos en su composición, pero sometidos a distintas condiciones ambientales. Todo compone un estudio diagnóstico apoyado en análisis compositivos como base para realizar una propuesta razonada de intervención sobre el conjunto de lingotes de cobre del Pecio Arapal. Esto nos ha permitido establecer las estrategias de investigación generales para los próximos proyectos, principalmente en lo vinculado con las diversas técnicas analíticas a usar.

Por último, este trabajo de TFM, así como el proyecto Ceimar, sirven de base y paraguas para uno de mayor envergadura, una propuesta de tesis doctoral que actualmente se encuentra en sus primeros pasos de definición que pretende estudiar la colección desde una perspectiva centrada en la conservación y arqueometría de elementos en cobre de procedencia subacuática.

En este yacimiento solo se ha realizado una campaña, por lo que la actividad de investigación ha pasado a centrarse en la cercana Bahía de Algeciras, de una riqueza patrimonial y unos condicionantes sociales y marítimos más adecuados para el desarrollo de la arqueología subacuática y la formación de los alumnos.

- Pecio de El Timoncillo (2018-2019)

Localizado dentro del polígono de intervención en el fondeadero histórico de la Ensenada de Getares, este yacimiento fue descubierto por buceadores locales que comunicaron su hallazgo a finales de 2017. En una primera inmersión en el lugar

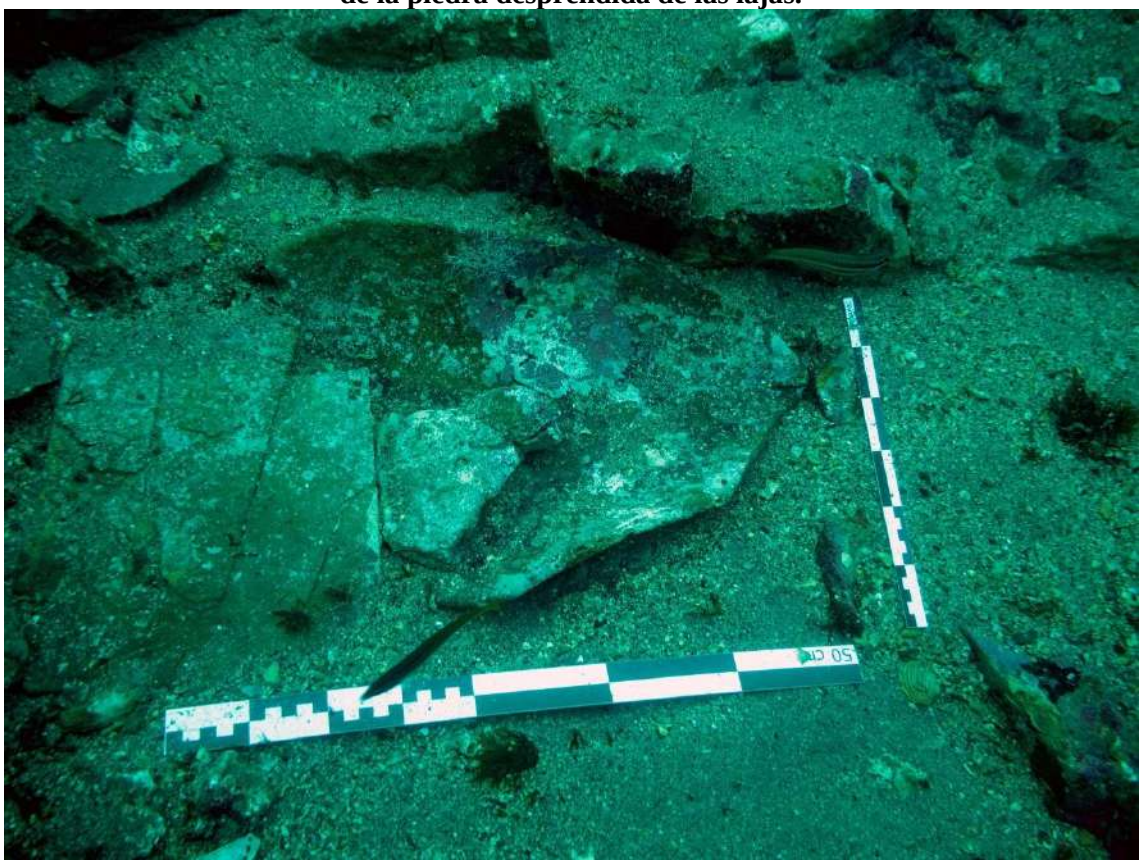
pudimos comprobar la existencia de material cerámico de cronología púnica en buen estado de conservación. El escaso material se encontraba encajado entre piedras y lajas de grandes dimensiones que se desperdigaban por el fondo marino. Esta morfología, es característica de la zona, donde las peculiares formaciones rocosas producidas por los pliegues tectónicos del Estrecho de Gibraltar han ido creando con el paso de los milenios, una serie de lajas verticales paralelas entre sí, que dejan un espacio aproximado de entre 20 o 30 metros entre una y otra. En esta área, el sedimento ha sido erosionado por la acción mecánica del mar produciendo una serie de pasillos en los que se ha quedado encajado el material arqueológico.

A una profundidad media de 15 metros, el yacimiento no presentaba una gran cantidad de material en su superficie, pero el hecho de no estar deteriorado y no presentar marcas de abrasión producida por el transporte del mar, nos hicieron pensar que bajo las rocas y los primeros centímetros de sedimento pudieran encontrarse la concentración del pecio (ver **figura 7**). Por otro lado, su cronología es de gran interés ya que los restos anfóricos, clasificados según la tipología de Ramon como T-11 y T-12, en diferentes subclases, fechan la colección material entre finales del s. V y el s. IV a.C.

Hasta la fecha los trabajos realizados han sido de documentación previa siendo un lugar idóneo para la formación en dibujo, uso del GPS para realizar la topografía del fondo, así como documentación fotogramétrica.

La campaña de 2018 consistió básicamente en la documentación y evaluación del estado de conservación del sitio, dedicando apenas 7 días de trabajo al mismo. Ha sido en la campaña de 2019 cuando hemos comenzado a analizar de una forma más intensa la dispersión del material sobre el fondo. Se han dedicado un total de 2 semanas a este yacimiento, realizándose tareas de documentación superficial y limpieza consistente en la retirada de la cobertura vegetal, mayormente compuesta por la invasora *Rugulopterix okamurae*, así como buena parte de la piedra y cascajo suelto que ocultaba la dispersión del material.

Figura Nº 7: Imagen donde se observa un gran fragmento de ánfora cubierto bajo restos de la piedra desprendida de las lajas.

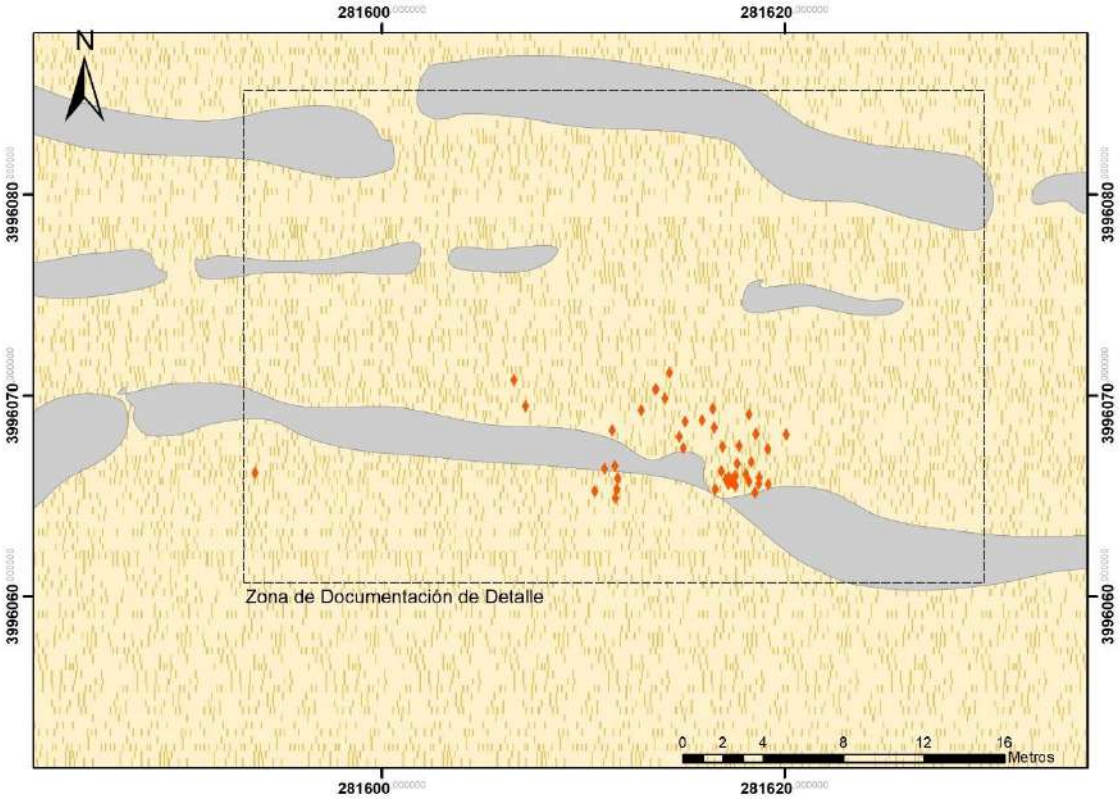


Fuente: Proyecto Pecio de El Timoncillo.

Tras esta tarea de limpieza, afortunadamente se ha podido constatar la continuidad del yacimiento que se encuentra oculto y “protegido” bajo grandes bloques de piedra, caídos a causa del desmoronamiento de las lajas en las que se encuentra encajado el material (ver **figura 8**).

Estas tareas han servido también para que los alumnos se familiarizaran con problemáticas vinculadas al transporte de pesos y flotación con globos en el fondo marino. La investigación por tanto se reduce prácticamente al estudio de la cerámica, que de momento no se ha extraído, solo aquella sometida a riesgo de expolio.

Figura Nº 8: Plano de localización de los materiales y topografía general del fondo.



Fuente: Proyecto Pecio de El Timoncillo.

En este sentido, se está realizando un TFM por el alumno Pablo Fraile y codirigido por el profesor Dario Bernal y Felipe Cerezo, centrado en el análisis arqueométrico y morfométrico de la cerámica para encuadrar cronológica y culturalmente de la forma más precisa el yacimiento.

En este caso, hemos optado por una investigación del sitio lo menos invasiva posible, pero aplicando estudios multiproxi que nos permitan obtener la máxima cantidad de datos posibles. No se trata de una intervención en área abierta, sino de análisis puntual de elementos diagnóstico que ayuden a clasificar el yacimiento.

- La Ballenera (2017-2018-2019)

Finalmente, el yacimiento en el cual estamos centrando la mayoría de los esfuerzos de investigación es el pecio de La Ballenera. Se trata de un yacimiento conocido y estudiado en parte en 1984 por el Dr. Manuel Martín Bueno, de la Universidad de Zaragoza (España) (CANCELA RAMÍREZ DE ARELLANO y

MARTÍN BUENO, 1991; MARTÍN BUENO, 2004). Ubicado en una zona de gran valor arqueológico y natural como es la ensenada de Getares, en Algeciras. Fondeadero histórico y zona de refugio frente a ciertos temporales, pero no exenta de peligros como son los bajos y lajas que hay en sus aguas. Producto de esa importancia náutica, en un cruce de caminos entre el Mediterráneo y el Atlántico y entre África y Europa, son los numerosos restos de diversas cronologías y procedencias culturales que se encuentran en sus aguas, mayoritariamente elementos de fondeo, pero también barcos hundidos.

Es el pecio de la Ballenera uno de los más interesantes ya que se trata probablemente de un mercante con un cargamento homogéneo de origen ligur, con las características producciones cerámicas del entorno de Montelupo, Pisa y Florencia, así como otros productos de materias primas (MARTÍ SOLANO, 2004).

En el sondeo de 1984 se extrajeron algunos materiales cerámicos que fueron posteriormente restaurados a finales de los años 90 y publicados en un pequeño catálogo de exposición en colaboración con el CAS-IAPH (ALONSO VILLALOBOS, 2004).

Nuestras campañas surgen a raíz de diversas preguntas todavía sin responder y que son de gran interés, relativas a su filiación cultural como embarcación (que no como cargamento), la precisión cronológica de la misma, el estudio de la carga comercial compleja (no solo la cerámica) y el análisis de los materiales de vida a bordo, que nos deberían permitir un acercamiento a la vida cotidiana en un barco mercante mediterráneo de finales del s. XVI.

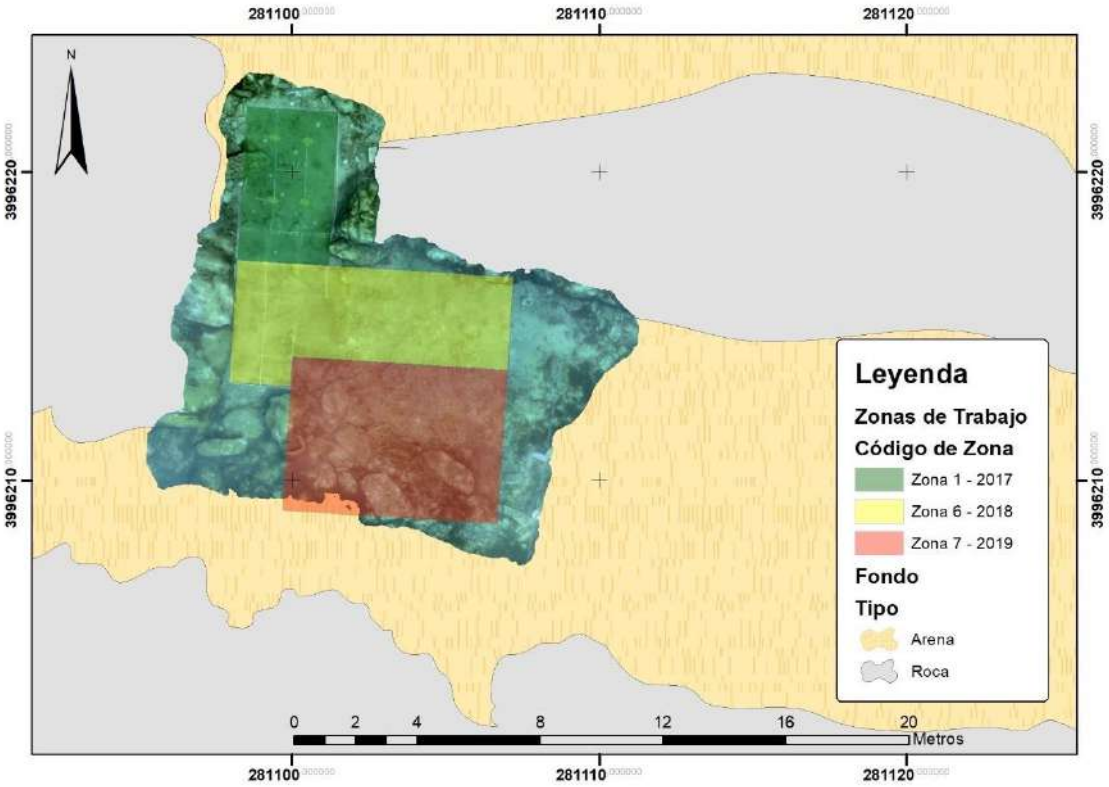
La intervención científica realizada por los alumnos ha sido coordinada y dirigida, como en los otros proyectos por el Dr. Felipe Cerezo Andreo y el arqueólogo Raul González Gallero, contando con la colaboración de la Autoridad Portuaria de Algeciras, el Ayuntamiento de Algeciras, el Museo Arqueológico Municipal, el Parque Natural del Estrecho y pequeñas empresas locales como el Centro de Buceo Caetaria o la FEDAS.

Producto de esta estrecha colaboración con la comunidad local es, entre otros, una importante participación en conferencias y charlas informativas donde se nos requiere que ofrezcamos resultados o expliquemos los trabajos realizados, en muchas de estas charlas, son los propios alumnos los que explican sus trabajos de investigación.

Volviendo a la investigación de la Ballenera, tras 5 campañas de 3 semanas cada una, actualmente contamos con un alto grado de conocimiento de este. El pecio, se

encuentra partido por la mitad a causa de su colisión (accidental) con una roca que actualmente se encuentra a -3,1 metros de profundidad. Tanto a un lado, como a otro de esta laja se documenta material, principalmente al norte (ver **figura 9**). Durante el primer año los trabajos se centraron en delimitar espacialmente el pecio, así como comprobar su potencialidad arqueológica mediante sondeos. Los resultados fueron esperanzadores, con una abundante cantidad de material cerámico, pero con objetos inéditas hasta la fecha, como botellas de vidrio, proyectiles de piedra y hierro para cañones y falconetes, cerámica común o incluso algún tipo decorativo nuevo de las producciones conocidas como Azul sobre Blanco o imitación *Ju-i*. Finalmente, una de las mayores sorpresas fue la documentación de elementos de la arquitectura naval del pecio.

Figura Nº 9: Plano delimitando las principales áreas de intervención sobre el yacimiento de La Ballenera.



Fuente: Proyecto La Ballenera.

Durante el segundo año (2018), se profundizó en el estudio del yacimiento, principalmente en la zona donde, bajo una gran cantidad de piedras, se comenzó a documentar un cargamento de cajas de madera donde se transportaba la cerámica y de barras de hierro que, al concrecionarse, habían conservado la materia orgánica de la madera metalizándola.

Durante la reciente campaña de 2019, se han alcanzado grandes objetivos, por un lado, se ha podido identificar la zona del barco donde estamos trabajando. En base al material, con gran abundancia de material de a bordo, así como elementos de prestigio (vajilla, botellas, elementos en peltre o armamento) y de uso náutico, (pisapapeles de cartas náuticas, compas de artillería, elementos de medición), creemos encontrarnos en la zona de popa, cercana a la camarilla de los oficiales o el patrón de la nave. Por otro lado, se han intensificado las prospecciones sistemáticas con GPS y magnetómetro portátil, lo que nos ha permitido localizar un ancla (romana), así como dos importantes piezas de artillería en hierro tipo falconete que debieron pertenecer a la embarcación.

Por desgracia, la arquitectura naval del pecio todavía no se ha documentado en un estado de conservación óptimo, ya que esta se encuentra, por el momento, muy deteriorada y en completa desconexión anatómica, lo que hace difícil su estudio e interpretación.

Ante esta importante y variada colección material, así como a la complejidad interpretativa del pecio, se han desarrollado una importante cantidad de estudios variados en formato TFM y proyectos de tesis Doctoral.

En orden cronológico los alumnos de máster y doctorado han realizado los siguientes trabajos de investigación:

Uno de los proyectos más destacados por el excelente estudio que se hace no solo de la colección cerámica, sino además del contexto histórico y comercial del momento, es el realizado por Julio Cruz, titulado “El cargamento Cerámico del Pecio de la Ballenera”, defendido en diciembre de 2018 obteniendo la máxima calificación. Este trabajo ahonda en el análisis de la colección cerámica proporcionando nuevos datos de los ya conocidos por los estudios previos de Martin Bueno (MARTÍN BUENO, 2004) y Josefa Martí (MARTÍ SOLANO, 2004). Actualizando la bibliografía y precisando la cronología del pecio, esta vez, reduciendo el arco cronológico a apenas 40 años. Nuevas

formas cerámicas, vinculadas con producciones de tipo común pero alguna nueva fuente en decoración Azul sobre Blanco, pueden ofrecer ahora mejores datos para fechar el yacimiento y analizar su importancia económica y mercantil.

Otro trabajo, realizado por el alumno Juan Carlos Arroyo, titulado “Objetos singulares del pecio de la Ballenera. Estudio e interpretación.” defendido en febrero de 2019, se ha centrado en el análisis e identificación, así como en la adscripción cronológica y cultural de los elementos singulares o relacionados con la vida cotidiana a bordo del buque y no tanto con su cargamento comercial. Destacan entre algunos elementos estudiados una importante colección de tapones en peltre de rosca y arandela asociados a botellas cuadradas de vidrio. Igualmente, se analizan en el trabajo algunas botellas de vidrio de forma globular o de cebolla, vasos de vidrio, proyectiles de diverso calibre y material, pesas y elementos de pesca a bordo, así como incluso lo que se ha interpretado como una ficha de juego. Este tal vez es uno de los trabajos que mayor continuidad pueden tener pues se trata de un primer acercamiento a una colección que se ha incrementado con la campaña de 2019 y que actualmente cuenta con nuevos elementos que pueden ayudar a perfilar y completar las conclusiones alcanzadas.

Dentro de los TFM realizados, destacan también aquellos que no son puramente de investigación arqueológica, sino que buscan potenciar las habilidades y destrezas de los alumnos que pudieran llegar al Máster con un perfil específico. Es el caso de Lidia Pérez Abanades, especialista en conservación y restauración de cerámica, precisamente de época moderna. Es por ello que su trabajo, pese a no haber podido contar finalmente con unas analíticas completas arqueométricas, ha sido de gran ayuda para proceder a la conservación de los materiales en el largo tiempo, tanto en el museo como *in situ*. El trabajo, titulado “Estudio de la cerámica marmorizada de La Ballenera”, propone un acercamiento desde la conservación y restauración, recapitulando diversas técnicas analíticas y resultados arqueométricos que sirven para definir, por un lado, los correctos procedimientos de conservación y riesgos de esta producción cerámica, así como los hornos o áreas de producción en Italia.

Otro trabajo de gran interés y también relacionado con una alumna de perfil en Conservación y restauración ha sido el realizado por Sofia de León Verdasco, “Estudio comparativo de productos de moldeo en conservación arqueológica subacuática” que, tutelada por Luis Carlos Zambrano, ha realizado un experimento de conservación de

material super frágil *in situ*, y extracción mediante moldes de silicona. Todo ello en el yacimiento de La Ballenera, donde pudo plantear la parte experimental durante las prácticas de excavación y con inmersiones puntuales posteriores realizar un seguimiento de los experimentos.

Finalmente, uno de los trabajos más novedoso e interesantes por su componente interdisciplinar es el que se está realizando en el presente curso y que se encuentra en vías de finalización. La alumna, Rocío Pérez Jaén, especialista en ciencias del mar y estudios de impacto medioambiental, su proyecto de TFM se centra en la evaluación de la vida marina de la zona de intervención (recordemos que estamos en un Parque Natural, con sus correspondientes grados de protección), el grado de afección de las diferentes actividades arqueológicas (desde la prospección, documentación o excavación), identificando posibles aspectos de mejora y con el objetivo de proponer un protocolo de actuación sobre el Patrimonio Cultural Subacuático en zonas protegidas que cumpla con la norma 10 y 29 del anexo de la Convención Unesco 2001.

Conclusiones

Todos estos trabajos, y otros que están proceso de formulación ayudan a consolidar un grupo de investigadores, con un grado de aplicación práctica en el proceso de investigación y estudio que les ayudan enormemente en su desempeño profesional.

Son los alumnos los que forman el grupo de trabajo, y como tal, son ellos (bajo la dirección de los profesores e investigadores responsables de los proyectos) los principales interesados en realizar una investigación sólida y competente.

El trabajo multidisciplinar y en equipo es una faceta capital de la arqueología subacuática, y solo trabajando de manera directa sobre problemáticas reales, se consigue que el alumno sea capaz de comprender de forma clara el significado de esa interdisciplinariedad. Romper la membrana del aprendizaje teórico abre al estudiante un mundo de posibilidades que se ven posteriormente reflejadas en la variedad de propuestas de TFM o trabajos de investigación. De hecho, es muy habitual que sea durante estas prácticas que varios alumnos deseen cambiar sus proyectos de TFM por otros vinculados a los pecios estudiados durante las prácticas. Lógicamente, realizar esos cambios tan tarde en el cronograma del máster no les permitiría terminarlo a

tiempo, pero este interés es indicativo de la poderosa herramienta de aprendizaje, experimentación y razonamiento crítico que supone la actividad de campo para un alumno.

El estudio genera conocimiento y amplía oportunidades para nuevos temas. Estos trabajos, sucintamente recopilados en este texto, no hacen más que abrir nuevos puertos a futuros alumnos que quieran navegar en la interdisciplinariedad de una investigación práctica. Para nosotros, profesores e investigadores, es una suerte contar con estudiantes que cada año renuevan energías y aportan nuevas ideas desde las que afrontar el estudio de algo tan viejo como es la relación del ser humano con el mar.

Bibliografía

ALONSO VILLALOBOS, C., (2004). *Bajo el mar. La restauración de las cerámicas de La Ballenera (Algeciras, Cádiz)*, Sevilla: Junta de Andalucía.

BLÁNQUEZ PÉREZ, J. y MARTÍNEZ MAGANTO, J., (1993). “Historia de la arqueología subacuática en España”. En L. SERGIO MARTÍNEZ y J. BLÁNQUEZ PÉREZ (Eds.), *II Curso de Arqueología subacuática* (pp. 15-54). Madrid: Universidad Autónoma de Madrid.

CANCELA RAMÍREZ DE ARELLANO, Mª L. y MARTÍN BUENO, M. (1991). “El fondeadero de Getares (Algeciras)”. *Gerión*, 3, pp. 371-83.

CAU ONTIVEROS, M. A. y NIETO PRIETO, X. (Eds.), (2009). *Arqueologia nàutica mediterrània. Monografies del CASC 9*, Gerona: Museu d’arqueologia de Catalunya.

CRIADO BOADO, F. y BÓVEDA LÓPEZ, Mª. M., (2000). “La formación de postgrado en arqueología y gestión del patrimonio: La experiencia del Laboratorio de Arqueología y Formas Culturales”. *Treballs d’Arqueologia*, 6, pp. 176-204.

MARTÍ SOLANO, J., (2004). “Los materiales del pecio de la Ballenera”. En C. ALONSO VILLALOBOS (Ed.), *Bajo el mar: La restauración de las cerámicas de la Ballenera (Algeciras, Cádiz)* (pp. 19-42). Cádiz: Junta de Andalucía.

MARTÍN BUENO, M., (2004). “El fondeadero de Getares (Algeciras, Cádiz)”. En C. ALONSO VILLALOBOS (Ed.), *Bajo el mar: La restauración de las cerámicas de la Ballenera (Algeciras, Cádiz)*, (pp. 13-19). Cádiz: Junta de Andalucía.

MARTÍN BUENO, M., (2009). “La universidad y la arqueología subacuática”. En M. A. CAU ONTIVEROS y X. NIETO PRIETO (Eds.), *Arqueologia nàutica mediterrània. Monografies del CASC 9.* (pp. 27-32). Gerona: Museu d’arqueologia de Catalunya.

MINISTERIO DE CULTURA (Ed.), (2010). *Libro Verde del Plan de Protección del Patrimonio Subacuático*, Madrid: Ministerio de Cultura.

NIETO PRIETO, X., (2009). “La arqueología subacuática en España”. En M. A. CAU ONTIVEROS y X. NIETO PRIETO (Eds.), *Arqueologia nàutica mediterrània. Monografies del CASC 9* (pp. 17-26). Gerona: Museu d’arqueologia de Catalunya.

VALLESPÍN GÓMEZ, O., (1986). “The Copper Wreck (Pecio Del Cobre)”. *International Journal of Nautical Archaeology*, 15 (4), pp. 305-22.

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11 (Dossier)
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X

LAS NUEVAS PERIFERIAS AMERICANAS EN LA CIRCULACIÓN DE CÁÑAMO Y JARCIA PARA LA CONSTRUCCIÓN NAVAL MILITAR ESPAÑOLA EN EL SIGLO XVIII

Manuel Díaz Ordóñez
Universidad de Sevilla, España

Recibido: 08/12/2019
Aceptado: 31/12/2019

RESUMEN

Desde hace años los historiadores que han trabajado en comprender mejor el proceso de formación de los estados modernos han coincidido en destacar que un factor muy importante del éxito de estas instituciones pasó siempre por sus mejores o peores capacidades a la hora de movilizar recursos estratégicos. Por esta razón es razonable dedicar este trabajo para analizar la importancia del cáñamo como un producto estratégico por el que el Imperio español estableció un abastecimiento desde España que garantizara el dominio y la defensa de los nuevos espacios ultramarinos. Y, al mismo tiempo, la monarquía realizó un gran esfuerzo en fomentar el cultivo cannabáceo en América provocando con ello el establecimiento de rutas de circulación de esta fibra por los diferentes mercados regionales de consumo en la costa del Pacífico.

PALABRAS CLAVE: cáñamo; Imperio español; América; comercio, guerra.

THE NEW AMERICAN PERIPHERIES IN THE CIRCULATION OF HEMP AND RIGGING FOR THE SPANISH MILITARY SHIPBUILDING IN THE XVIII CENTURY

ABSTRACT

For years, historians has worked to better understanding the process of formation of modern states, and they have agreed that a very important factor in the success of these institutions has always gone through their best or worst capabilities in mobilizing strategic resources. For this reason, it is reasonable to dedicate this work to analyze the importance of hemp as a strategic product whereby the Spanish Empire established a supply from Spain that would

guarantee the dominance and defense of the new overseas spaces. Moreover, at the same time, the monarchy made a great effort to promote cannabaceous cultivation in America, thereby causing the establishment of routes of circulation of this fiber through the different regional consumer markets on the Pacific coast.

KEYWORDS: hemp; Spanish Empire; America; trade; war.

MANUEL DÍAZ ORDÓÑEZ es Profesor Ayudante Doctor de Historia Económica en la Universidad de Sevilla y es Codirector del Máster en Historia y Humanidades de la Universidad Pablo de Olavide. Ha sido investigador de proyectos competitivos de ministerios españoles y de la UNAM en México y, en la actualidad, es research fellow del proyecto European Research Council-Starting Grant GECEM (Global Encounters between China and Europe: Trade Networks, Consumption and Cultural Exchanges in Macau and Marseille, 1680-1840) ERC - StG 679371. Sus investigaciones se centran en la industria naval española en la época moderna, la producción y circulación del cáñamo como producto estratégico, el *contractor state* y la movilización de recursos para la guerra, todo ello en el marco de la historia comparada y el enfoque global. Sus últimos trabajos son la coordinación del dossier “Política imperial y administración de industrias estratégicas: la Armada española en el largo siglo XVIII”, *Espacio, tiempo y forma*. Serie IV, Historia moderna 2019 y “Radiografía de un fracaso angloespañol: el cáñamo, un producto que debería de haber llegado de América durante los siglos XVI-XIX”, *Obradoiro*, 2018.
Correo electrónico: mdiazord@us.es
iD ORCID: https://orcid.org/0000-0002-3492-6210

Cita sugerida:
DÍAZ ORDÓÑEZ, M., (2019). “Las nuevas periferias americanas en la circulación de cáñamo y jarcia para la construcción naval militar española en el siglo XVIII”. *Magallánica. Revista de Historia moderna*, 11 (6), pp. 181-202.

LAS NUEVAS PERIFERIAS AMERICANAS EN LA CIRCULACIÓN DE CÁÑAMO Y JARCIA PARA LA CONSTRUCCIÓN NAVAL MILITAR EN EL SIGLO XVIII

Parece bastante asentado en la literatura científica la idea de que Inglaterra fue capaz de disputar al Imperio español el dominio de los mares, cuando la primera fue capaz de desplegar una enorme y muy profesional fuerza naval militar, con la que ejerció la violencia contra las rutas marítimas, los puertos y las costas hispanas (REYNOLDS, 1974; HOWARTH, 2003; RODGER, 2006; WILSON, 2014). Sin embargo, desde hace años algunos autores, definidos bajo el paraguas conceptual del llamado *Contractor State*, han comenzado a destacar nuevas variables que consideran podrían coadyuvar en comprender mejor el proceso de hegemonía británica, al mismo tiempo que podrían explicar con mayor profundidad el paulatino hundimiento del otrora poderoso Imperio español (BOWEN y GONZÁLEZ-ENCISO, 2006; TORRES SÁNCHEZ, 2007, 2012, 2013 y 2016; RIVAS IBÁÑEZ, 2009). En opinión de esta línea de reflexión historiográfica, el triunfo de los grandes imperios marítimos de época moderna se explica mejor si analizamos los factores de los mecanismos de éxito en sus posibilidades de movilizar los recursos militares necesarios para su defensa. Un concepto que fue definido por Richard Harding cuando defendió que el triunfo británico del siglo XVIII se sostuvo sobre sus capacidades económicas y logísticas para mantener sus fuerzas militares desplegadas en los distantes teatros de operaciones a nivel global (HARDING, 2000: 212).

Sin embargo, esta línea explicativa, que ofrecería una solución para identificar algunas de las razones por las que los británicos habrían triunfado en su carrera por la hegemonía imperial del siglo XVIII, sirve simultáneamente para explicar el porqué de que el Imperio español se defendiera de sus rivales europeos durante los siglos modernos. En estos trescientos años, España pudo mantener la conexión y una relativa estabilidad en la

comunicación con sus dominios ultramarinos y, si pudo hacerlo, solo se puede explicar porque durante este tiempo había sido capaz de desplegar las suficientes fuerzas militares que defendieron habitualmente a las rutas y puertos. Escuadras, flotas y guarniciones a las que, por supuesto se les dotaría del abastecimiento, más o menos, regular de los materiales estratégicos (armas, munición, barcos, madera, cáñamo, jarcia, pólvora, etc.) que necesitaban para ser efectivas. De hecho, muchos autores han identificado que la puesta en marcha de estas medidas, pero, también, la planificación y la gestión de los recursos necesarios para la guerra se insertó en un importante proceso de formación de un auténtico aparato logístico, con el que los estados modernos se garantizaron su expansión y defensa (STUBBS y CLARENCE-SMITH, 2007; HAZAREESINGH y CURRY-MACHADO, 2009; CURRY-MACHADO, 2013).

En este sentido se comprende mejor que la disponibilidad de hierro, cobre, madera, brea, cáñamo u otros insumos, que eran imprescindibles para el armamento de los buques o su reparación después de las acciones navales de combate de la época, se convirtiera en un capítulo central de la acción política de los imperios. Parece sugerente desarrollar una reflexión en la que destacamos la idea de que, de forma similar a los conflictos actuales, las cadenas básicas de productos empleados, o relacionados con el esfuerzo militar, se revelan como agentes fundamentales en la interpretación de las decisiones geoestratégicas de las estructuras imperiales (HOPKINS y WALLERSTEIN, 1986). Con esta idea central, el objeto de esta aportación se centra en facilitar perspectivas de debate poniendo en cuestión la importancia de la circulación estratégica del cáñamo, y sus derivados industriales, entre España y sus posesiones americanas, y la propia circulación de este vegetal en el espacio americano, entre las zonas productoras y las consumidoras, después de que los españoles se vieron obligados a migrar la planta desde Europa ya que no lograron encontrarla en los nuevos paisajes.

El cáñamo un producto estratégico de primer orden durante los siglos modernos

Los grandes y pequeños buques que comenzaron a conectar el mundo entre los siglos XVI a XVIII se propulsaban con complejos aparejos formados por la manobra conjunta de

decenas de velas y de cientos de cabos y cables. Tanto las primeras denominadas lonas en la documentación, como las segundas, llamadas jarcias, estaban confeccionados de forma mayoritaria con la planta del cáñamo (*cannabis sativa*). Este vegetal, originario con bastante certeza del Asia central, viajó hacia la Europa del Este de la mano de los grupos humanos prehistóricos que la utilizaron para un sinfín de utilidades que comprendieron, desde el mismo uso textil que destacamos en este artículo, como usos medicinales o alimentarios. A su favor en la producción textil y cordelera, contaba con una fácil manipulación que permitía que, de forma manual cualquier persona la retorciera y trenzara hasta obtener hilos o cordones muy resistentes. La planta se adaptó con relativa facilidad al clima y a las características edafológicas de las zonas más orientales de Europa y se constata su presencia en amplias zonas de las actuales Ucrania, Bielorrusia, Polonia, bien de forma silvestre, o planificada a través de la acción de colectivos humanos. Después, y de la mano de los navegantes griegos y fenicios y, más tardíamente por los romanos, el cáñamo acabó extendiéndose por las zonas europeas occidentales de construcción y reparación naval, consolidándose *de facto* como la fibra hegemónica en los aparejos navales de la época antigua y medieval. De forma que, a partir del siglo XIV, la navegación europea se basó en la hegemonía material del cáñamo que se empleaba no solo en los propios aparejos, sino que servía para impermeabilizar los cascos, dotar de habitabilidad los buques y asegurar la artillería a bordo, cuando ésta última comenzó a formar parte del equipamiento regular de los buques de guerra.

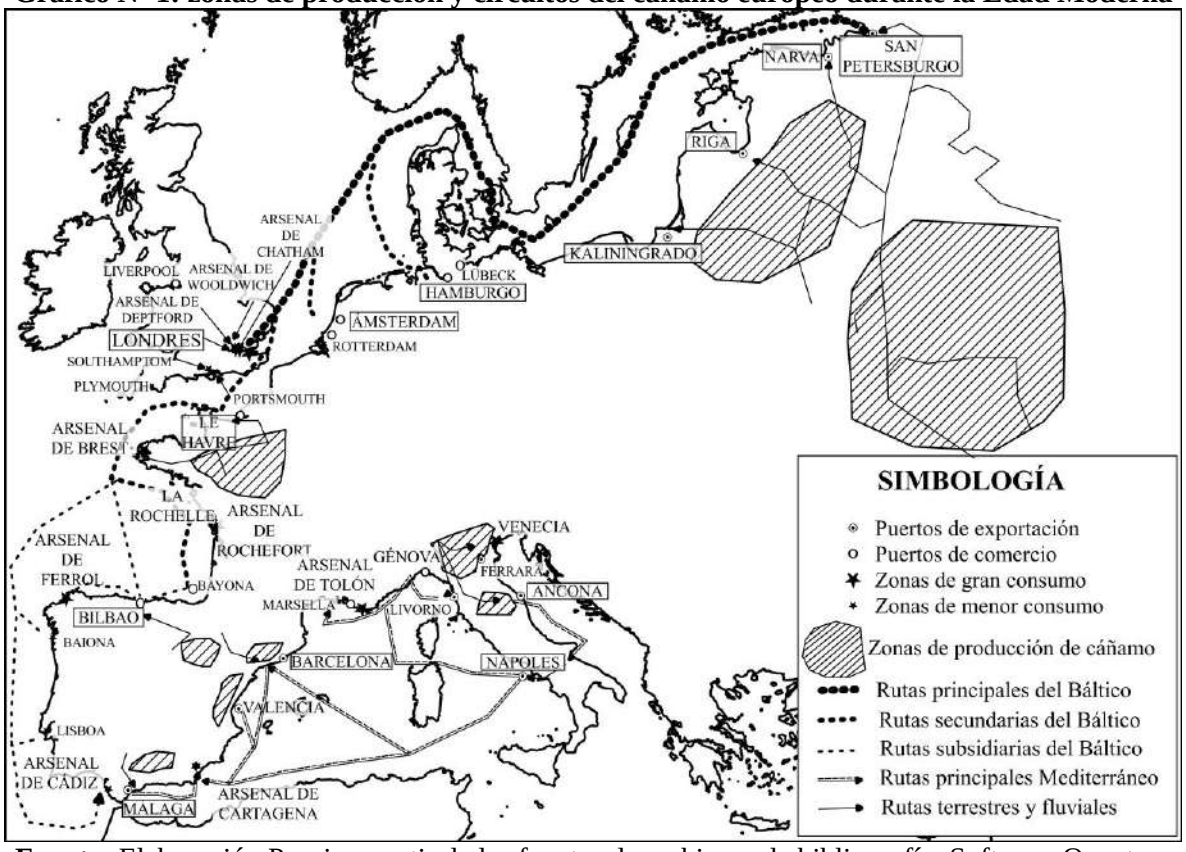
Sin embargo, la época dorada de la explotación agroindustrial del cáñamo europeo se desarrollaría a partir de la gran expansión de las flotas mercantes y militares que se produjo como consecuencia de la aceleración de los intercambios comerciales en el ámbito regional del propio Viejo continente pero que, además, experimentó una importante aceleración a partir del establecimiento de las grandes rutas transoceánicas desde el 1500. Los imperios ibéricos de Portugal y Castilla comenzaron a desplegar importantes flotas de comercio para enlazar con las rutas asiáticas, en el primer caso, y con la importación de la plata americana en el segundo caso (YUN, 2019a, 2019b). Siendo de gran importancia esta ampliación de los espacios globales de intercambio en el proceso de expansión del comercio mundial, el fenómeno de crecimiento de las flotas mercantiles respondió a la propia construcción del

capitalismo mercantil que se estaba construyendo en aquella época y que afectaba, principalmente, a los negocios que implicaban el trasiego de productos y plata suficiente por los puertos europeos. Se explicaría así que los datos disponibles apunten a que, entre 1670 y 1780, la flota mercante europea había aumentado más de un 278%. De forma que el tonelaje total habría pasado de cifrarse en poco más de un millón de toneladas, hasta situarse, en la última fecha, por encima de los tres millones de toneladas (ROMANO, 1962: 575; UNGER, 1992: 248; VAN ZANDEN, 2000: 82; ALDCROFT y SUTCLIFFE, 2005: 36). Y, si la mayor parte de este crecimiento del desplazamiento mercante se produjo como consecuencia de la aceleración de los flujos comerciales de la propia Europa, no es menos cierto que el hecho de que ahora las grandes potencias que pretendían consolidarse como imperios marítimos globales se enfrentaban a un nuevo escenario en el que la distancia entre el viejo y el nuevo continente se convertía en un factor de preocupación muy relevante. Es decir, crecimiento mundial del arqueo naval y la expansión global del comercio enfrentaban a los actores institucionales modernos a nuevos retos que necesitarían de innovadoras respuestas o reformas importantes de sus formas de funcionamiento.

Nos importa aquí destacar que el imponente fenómeno de crecimiento de la capacidad de carga total de las escuadras europeas de comercio requirió de un proporcional incremento en las fuerzas militares navales que debían defenderlas, y que debían asegurar también la circulación comercial mundial, más allá de la siempre difícil y peligrosa navegación oceánica. Así, progresivamente, de la mano de estos profundos cambios en el comercio marítimo mundial, el mar acabó poblándose de la típica imagen que tenemos de la navegación clásica a vela, representada por aquellos enormes y majestuosos edificios de madera que eran impulsados por centenares de miles de kilómetros cuadrados de telas y que eran maniobradas con millones de kilómetros de cuerdas, cabos e hilos. La centralidad de esta realidad material, es decir la enorme demanda de centenares de miles de toneladas de cáñamo procesado y manufacturado, nos aproxima *de facto* al eje central de la importancia geoestratégica en la producción de esta planta durante la época moderna (KIPPING, 1850: 78). Como es evidente, la necesidad de un abastecimiento de cáñamo continuo, regular, de calidad y, especialmente, barato en grandes cantidades se convirtió en una de las

preocupaciones cardinales de la planificación militar y comercial de las grandes potencias mundiales.

Gráfico Nº 1: zonas de producción y circuitos del cáñamo europeo durante la Edad Moderna



Fuente: Elaboración Propia a partir de las fuentes de archivo y de bibliografía. Software Quantum GIS 3.4 (QGIS) con SRC EPSG: 3785

Algunos textos contemporáneos de la época y, posteriores aproximaciones historiográficas, han incidido en la idea de que el cáñamo, con destino a la producción de velas y jarcias para el sector naval civil y militar, tuvo una distribución muy peculiar durante los siglos XVI a XIX en Europa, tal y como se puede observar en el Gráfico 1 (HIGGINSON, 1630; QUINCY, 1765; GEE, 1767: 1; MARSHALL, 1772; TOOKE, 1799; SERRERA CONTRERAS, 1974; MERINO NAVARRO, 1975; DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2006, 2009 y 2016). En los trabajos mencionados se acentúa el papel hegemónico del Imperio

ruso como el productor predominante de la mayor parte de la gran demanda cannabácea europea durante la época moderna y que la agroindustria rusa, desde los grandes puertos del Báltico (Narva, Riga y San Petersburgo), se distribuía hacia la Europa occidental (MARSHALL, 1772: 180; ODDY, 1805: 69; SOCIETY FOR THE ENCOURAGEMENT OF ARTS, MANUFACTURES, AND COMMERCE 1764, vol IV: 106; ANANICH, 2006: 395; KAPLAN, 1995: 71; WERF, 1994; BOUBY, 2002; CELETTI, 2013).

América: ¿una buena solución para una enorme necesidad geoestratégica europea?

De hecho, los países europeos se encontraban desde el siglo XVI muy condicionados por la hegemonía productora rusa de fibra, un problema que fue muy denunciado por algunos de los autores más importantes de aquella época (RUTHERFURD, 1761: 15; BLACK, 1706: 11; GEE, 1753: 94-95; GEE, 1767: 1; DE UZTÁRIZ, 1742). Y, aunque esta dependencia, era mucho más grave para para los británicos que, por ejemplo, para España, en cuyo caso sí que poseía zonas de producción cañamera en Cataluña, el Levante mediterráneo y algunas zonas del interior peninsular (DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2009); no era menos cierto que el precio de estas cosechas internas era muy poco competitivo, en comparación con los que tenía el cáñamo de procedencia rusa. En este contexto, la llegada de los españoles a América pudo suponer la apertura de un nuevo entorno de oportunidades que Kenneth Pomeranz definió como la ampliación de los suelos agrícolas que las metrópolis europeas adquirieron a medida que estas fueron sometiendo en los nuevos espacios ultramarinos (POMERANZ, 2000:201-202).

Unidades políticas como España, Portugal y, años después, Inglaterra y Francia, fueron tomando conciencia de la geografía desconocida americana, y comprendieron que, si eran capaces de dominarla adecuadamente, serían capaces de conseguir su explotación agraria, ganadera y minera obteniendo así unos importantes réditos y mejorando sus respectivos ritmos de crecimiento económicos que podrían distinguirlos de otros competidores europeos. Y, siendo muy sustancial esta última consideración, a partir de la cual se revelaría la radical importancia que tendría la defensa de todos estos nuevos espacios sometidos porque, a medida que pasó el tiempo, los europeos comprendieron que

la defensa imperial no tendría que centrarse precisamente en el ejercicio de la coerción sobre los colectivos indígenas, sino que los verdaderos enemigos se encontrarían en los mares, en la disputa de la hegemonía mundial y en la defensa de las rutas de comercio y comunicaciones. Estratégicamente este contexto obligaría a que todos los imperios europeos en formación tuvieran que desarrollar sistemas de organización que garantizaran la producción o contratación, y la distribución de los productos indispensables para la guerra y que estos llegaran regularmente a las fuerzas desplegadas en todos los espacios en disputa. De forma que, a partir de la llegada de los españoles al continente ya en las primeras décadas del 1500, uno de los puntos esenciales para la Monarquía hispánica fue establecer un sistema de abastecimiento de materiales fundamentales (comida, líquidos, ropa, armas, munición, vivienda, etc.), independientemente de que las fuerzas desplegadas sobre el terreno fueran terrestres, o fueran navales o fluviales. El cáñamo, como ya se ha dicho, estaba significado como la materia prima preferente para velas y cabos de los barcos, pero es que, además, las armas de fuego cortas (arcabuces fundamentalmente), o las largas (culebrinas y piezas de artillería), necesitaban de cuerda mecha para accionar sus mecanismos de fuego.

La demanda militar urgente de materiales vitales que garantizaran la operatividad de las tropas españolas en América enfrentó a las autoridades a la pesadilla logística que supuso mantener unas líneas de abastecimiento seguras y regulares a más de 10.000 kilómetros. Es prudente pensar que, la lejanía y la gran complejidad del tránsito trasatlántico en las primeras décadas del siglo XVI, provocaron que el Imperio español desarrollara medidas urgentes en un tremendo esfuerzo de contemporizar. Los contingentes militares y los funcionarios del rey tuvieron que observar la propia naturaleza que les rodeaba para analizar las zonas americanas donde podría existir plantaciones de cáñamo preexistentes. Sin embargo, esta opción de encontrar cáñamo en la biota americana fue perdiendo valor, a medida que los españoles fueron penetrando el continente y recorrieron los amplios espacios centroamericanos y sudamericanos; en un tremendo esfuerzo que acabó saldándose con un fracaso total, ya que los exploradores fueron incapaces de encontrar el menor rastro de cultivos cannabáceos silvestres o que fueran explotados por los americanos. A pesar de ello, los decepcionantes resultados que se obtuvieron durante la

búsqueda de cáñamo americano en México, Centroamérica, Venezuela, Colombia, Ecuador y Perú no implicaron que se hubiera resuelto la carencia de fibra para utilizar en usos militares, y ante la necesidad de seguir contemporizando, y como elude la estoica frase “hacer de la necesidad virtud”, los españoles comenzaron a estudiar los vegetales propios de la biota americana, con el objetivo de identificar aquellas especies que pudieran tener características físicas similares al cáñamo europeo y, en consecuencia, pudieran servir para su transformación en consumibles para sus armas y aparejos. En definitiva, se trataba de aumentar el bagaje de fibras sustitutivas que pudieran utilizarse provisionalmente entre las largas temporadas en que los buques españoles provenientes de Europa pudieran abastecerlos de velas, jarcias y cuerda mecha. Las fuentes y los textos de la época muestran como los exploradores investigaron el uso prehispánico de bejucos y lianas trepadoras en las islas caribeñas para su uso en textiles, amarres y en la pesca. Se destacó el empleo de magüeys (*Agave fourcroydes*) y de damahagua o majagua- (Malvacea del género *hibiscus*) (LÓPEZ DE VELASCO, 1894: 95; SÁNCHEZ VALVERDE, 1862: 66). En México, los cronistas destacaron el empleo del *metl* mexica o el maguey (*agave americana*) (DE ZORITA, 1909: 128; GARCÍA, citando a MOTOLINIA, 1858: 244); los mismos vegetales cuyo uso entre los nativos también fue observado en Ecuador, donde también se utilizaba de forma tradicional la pita, la cabuya o la chambira (*Astrocaryum chambira*) (DE VELASCO, 1844: 41-61) o en Paraguay donde sus habitantes utilizaban la caraguatá (*Bromelia hieronymi*) (DE CHARLEVOIX, 1910: 42).

Los archivos españoles y americanos están cuajados de informes en los que se realizan completos testeos de las características de estas otras plantas, y que suelen coincidir en que el cáñamo europeo era bastante superior. En ellos se ponderaba la mayor flexibilidad y resistencia de los hilos y cuerdas realizados con esta planta, respecto a la que ofrecían las fibras americanas. Pero el factor que más se destaca en estas pruebas se la capacidad resistiva del cáñamo a la acción destructiva del agua marina y de las sustancias salitrosas que esta contiene, muy superiores según se desprende a la resistencia de las pitas o henequenes americanos. De las resultas de estas pruebas los españoles comprendieron que el suministro de los derivados cannabáceos a sus fuerzas ultramarinas solo se podría realizar sobre la base de la articulación de un sistema de abastecimiento trasatlántico, o en

la migración de este vegetal desde Europa y extender su plantación por los dominios americanos; una solución esta última que, para desgracia de su imperio, se relevaría como muy compleja y muy limitado éxito.

El suministro de velas, jarcias y cuerdas mecha a América desde España

Prácticamente desde el inicio del dominio español en América el suministro de cáñamo, jarcias, velas, cuerdas mechas y otros transformados cannabáceos dependió del sistema que España mantendría con el nuevo continente. De forma que, en las primeras armadas o registros sueltos de los primeros años del 1500, hasta la composición de la Carrera de Indias y las flotas anuales de mediados del siglo XVI, los artículos de cáñamo viajarían entre España y América a bordo de estos barcos. Independientemente del momento cronológico que escojamos los productos cannabáceos embarcados no suelen ser parte del propio cargamento del buque, sino que suelen ser parte de sus reservas de repuestos. Acabada la singladura, maestres o patrones realizan la venta de velas o jarcias en función de cómo se había dado la navegación.

Es compresible que este mercado coyuntural de productos del cáñamo, muy asociado al ritmo de las arribadas de embarcaciones españolas no sería lo suficiente como para garantizar un buen funcionamiento militar en América. Las necesidades de construcción naval en los nuevos espacios trasatlánticos sobrepasarían este mercado coyuntural y obligaría a que la monarquía pusiera en marcha nuevas medidas. Lo que explica que ya desde 1502 se autorizará el embarque en cargamento de materiales estratégicos para armar y reparar barcos en América.[1] El ejemplo más evidente de este envío específico de cargamentos de productos de cáñamo para cubrir las necesidades españolas sobre el terreno se producirá a partir de 1520 cuando se intentaba progresar en el descubrimiento de la costa del pacífico americano. A partir de este año, Gil González compró estos materiales en La Española y costeó su transporte a Darién para construir embarcaciones según la

[1] Archivo General de Indias (en adelante AGI), Indiferente, 418, L.1, F.75 v. (2); Orden de compra de materiales; Sevilla, 9 de enero de 1502.

capitulación que había realizado con la monarquía para explorar aquellas costas pacíficas (GARCÍA REGUEIRO, 1985: 13).

La plantación de cáñamo en la América española

El problema principal, que ha sido ya tratado en varios trabajos, es que los españoles tuvieron muy poco éxito en el fomento agrícola cannabáceo americano (SERRERA CONTRERAS, 1974; DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2006, 2009, 2016, 2017, 2018). Al respecto, las investigaciones han determinado que América no acabó de suministrar la fibra necesaria para las flotas inglesas y españolas por diversas razones: competencia con cultivos coloniales muy demandados por la clientela europea, resistencias mercantilistas de las propias metrópolis para defender los intereses agroindustriales nacionales y los altos precios de producción y, especialmente, de los costes de transporte hacia Europa (CROSBY, 1965; SERRERA CONTRERAS, 1974; ELEJALDE, 1975; ROBINSON, 1996; DEITCH, 2003). A estas razones se han sumado algunos recientes enfoques que apuntan a que determinadas limitaciones físicas del propio vegetal podrían haber determinado una escasa rentabilidad de su cultivo en América (DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2005, 2018 y 2019). Lo cierto es que las dificultades de extensión del cultivo cannabáceo en el continente acabaron obligando a que ingleses y españoles enviaran los materiales que sus contingentes necesitaban para seguir la exploración, dominio y explotación de los territorios.

Lo cierto es que, durante los siglos XVI y XVIII, el Imperio español realizó una enorme demostración de una firme voluntad de implantar el cultivo de esta fibra en sus dominios americanos. De forma que, desde los primeros años del 1500, la monarquía redactó diferentes instrucciones y órdenes para que los indios fueran destinados a la plantación de cáñamo, toda vez que también puso en marcha medidas para garantizar el suministro de semillas, herramientas, y la comunicación del cómo se debía realizar la siembra, cosecha y los cuidados de abono y de defensa contra las plagas que demandaba

esta actividad.[2] En este ambiente los funcionarios reales, como Sebastián Ramirez de Fuenleal en Nueva España en 1530, obedecieron y fomentaron el cultivo en sus jurisdicciones (TORQUEMADA, 1615: 664).

Pasado el siglo XVI, los españoles solo consiguieron implantar el cultivo de cáñamo de forma rentable en un espacio muy reducido cerca de Santiago de Chile, en torno a las localidades de Quillota y La Ligua. Algunos trabajos han desarrollado el cómo evolucionó esta agroindustria en territorio chileno y han destacado como se convirtió en una actividad con un importante carácter de mercado regional cannabáceo en el que la producción se expedía desde los puertos de Coquimbo, Valparaíso y Papudo en dirección hacia las zonas de mayor consumo en el Virreinato del Perú (DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2005, 2007, 2009, 2017, 2018 y 2019). De forma que las cosechas chilenas se convirtieron, pasando el tiempo, en los únicos núcleos donde esta actividad agroindustrial se acabó consolidando.

Por último, a finales del siglo XVIII la Monarquía volvió a insistir en la implantación de los cultivos, a través del gran plan del ministro José de Gálvez de fomento de cáñamo en Nueva España, Venezuela y La Luisiana estudiado en su día por Jose M. Serrera Contreras (SERRERA CONTRERAS, 1974). Aunque, de nuevo, el proyecto acabó siendo un importante fiasco, no es menos cierto que como hijo subsidiario de él se produjo un postrer éxito en las campañas de plantación en la California estadounidense actual (MOSK, 1939). Es preciso, pues, determinar cómo estas zonas productoras acabarían conectadas de forma regional entre la América Central y del Sur y, a la vez, articulada con las rutas de abastecimiento que venían desde la propia España.

Las rutas comerciales del cáñamo en las nuevas periferias europeas en América

He tomado el concepto de nuevas y antiguas periferias de un trabajo escrito por Klas Rönnbäck hace unos años porque son términos que reflejan bien el cambio de una situación estratégica, en el que los imperios europeos dependían secularmente de los recursos navales ofrecidos por Rusia y, que de pronto a partir del siglo XVI, la progresiva exploración,

[2] AGI, Indiferente, 1962, L.5, F. 273v-276v, Orden de aviso sobre el capitán Perea y otros asuntos; Valladolid, 26 de octubre de 1537; Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN), Códices, L.729 – 83.

ocupación y sometimiento de los territorios americanos podría haber permitido, especialmente a España e Inglaterra, el aprovechar los ingentes recursos naturales y las enormes superficies de suelo cultivable que ofrecían los nuevos espacios para obtener estos productos tan importantes (RÖNNBÄCK, 2010). Con estos conceptos en el centro de nuestro argumento hemos construido un mapa con una aproximación a la circulación del cáñamo o de sus derivados en el continente americano, incluyendo también algunas noticias a este tipo de movimientos de materiales estratégicos en la América inglesa. Se ha utilizado el software Quantum GIS y como Sistema de referencias de Coordinadas (SRC) se ha empleado Proyección Google Pseudo-Mercator (WGS84) de EPSG: 3785.

En el Gráfico nº 2 se representan la forma de los circuitos internacionales de cáñamo que unieron Europa y América durante el siglo XVIII. Las dos grandes rutas que articularon las respectivas metrópolis de los imperios español y británico se conformaron con el envío regular de miles de toneladas de cordaje y velas que se emplearon, primero, en el propio abastecimiento y reparación de los buques que realizaban la singladura trasatlántica, segundo, para proveer de estos artículos a los buques de comercio regional en el continente americano y, tercero, para suministrar a las fuerzas militares que defendían el territorio. Por esta razón los puertos de expedición de jarcia y lona en Europa fueron para Inglaterra: Londres, Portsmouth o Liverpool con destino al sector marítimo civil y los astilleros de Chatham, Plymouth, Deptford y Wooldwich como abastecedores de la Marina Real británica; para España, los puertos principales estarán asociados durante gran parte del siglo a Cádiz, debido a su condición de sede de la Casa de Contratación y, además, por la cercanía del gran arsenal de la Real Armada.

Gráfico Nº 2: Producción de cáñamo y sus circuitos comerciales europeos en el siglo XVIII

Fuente: Elaboración Propia a partir de las fuentes de archivo y de bibliografía. Software Quantum GIS 3.4 (QGIS) con SRC EPSG: 3785.

Las cordelerías y velas fueron distribuidas por el comercio o buques militares dependiendo del destino civil o bélico que se hubiera dispuesto. En el caso inglés la mayoría de los productos manufacturados se comercializaron en los grandes puertos atlánticos estadounidenses de Nueva Inglaterra donde, desde el siglo XVII, se habían iniciado actividades de construcción naval (Nueva York o Boston). En el caso español los circuitos comerciales estuvieron siempre fijados a la geografía del propio sistema de flotas de la Carrera de Indias, por lo que las manufacturas de cáñamo acabarían distribuidas por los puertos finales de la misma en La Habana, Veracruz, Portobelo y Nombre de Dios. Y, desde estos dos últimos puertos, sedes a su vez de importantes ferias comerciales, el cordaje era enviado por el río Chagres y el camino de Cruces hacia la ciudad de Panamá permitiendo el abastecimiento de las flotas mercantes españolas del Pacífico. Además, el Imperio español que se extendía hacia Asia a través del Galeón de Manila, debía garantizar el suministro de estos artículos, tanto para los propios barcos que realizaban este trayecto, como para los buques de comercio y militares (Cavite) que defendían las Filipinas. Razón por la que los artículos cannabáceos europeos eran descargados de los barcos de la Carrera en Veracruz y enviados por vía terrestre a través de los caminos reales novohispanos hacia Acapulco. Por último, el crecimiento de la importancia económica del Río de la Plata obligó a que España enviara también hacia aquel espacio cordelería y lona suficiente para abastecer la demanda regional de estos productos. Por último, a partir de 1775, en las cercanías de Ciudad de México se realizaron importantes experimentos para extender el cultivo del cáñamo, pero el volumen cannabáceo cosechado fue muy limitado, por lo que su aportación a los circuitos comerciales de la fibra en América fue, igualmente, muy escaso (SERRERA CONTRERAS, 1974).

Como hemos dicho, el sistema defensivo naval del Imperio español en la zona americana quedó íntimamente ligado al gobierno de la estructura y funcionamiento de las flotas y los registros sueltos de la Carrera, pero, evidentemente, las instalaciones militares de construcción naval del Atlántico o el Caribe (los astilleros de La Habana o Coatzacoalcos) siempre se encontraron con una posición más ventajosa, en comparación con la situación material de los ubicados en el Pacífico (ANDRADE MUÑOZ, 2006). De hecho, esta situación de desabastecimiento en la costa pacífica de la América española

propició un mayor esfuerzo imperial por fomentar el cultivo del cáñamo en la región. Diversos estudios apuntan a que en zonas muy concretas de Chile (Quillota, La Ligua, etc.) se obtuvieron cosechas de cáñamo suficiente como para permitir la construcción de un sistema interregional de comercialización de productos manufacturados con esta fibra. (DÍAZ-ORDÓÑEZ, En prensa) De forma que los cáñamos cosechados en los suelos chilenos fueron exportados por los puertos de Valparaíso, Papudo y Coquimbo, y se distribuyeron por los grandes puertos comerciales del Pacífico americano español. Entre los que despuntaron, por su gran demanda del sector minero, Lima y Quito, aunque, simultáneamente, se garantizaba el suministro de cordaje y velas para los astilleros de El Callao, Guayaquil y, más al Norte, El Realejo. En estos lugares los productos manufacturados con cáñamo americano se vendían a precios, incluso, superiores a los que alcanzaban los que provenían de la fibra rusa y habían sido transformados en España (JUAN Y ULLOA, 1826). La última zona de difusión de cáñamo americano para el Imperio español se situó en la California estadounidense, principalmente, en las zonas de Los Ángeles, San Francisco y Monterrey, en el último cuarto del siglo XVIII (MOSK, 1939; DÍAZ-ORDÓÑEZ, 2018). Las autoridades novohispanas orientaron la producción californiana a abastecer las necesidades de los buques militares del apostadero de San Blas y, en segundo término, a proveer las necesidades de los barcos que iban o venían de las Filipinas.

Conclusión

El Imperio ruso fue el gran productor de cáñamo en el siglo XVIII y este vegetal fue fundamental para abastecer con miles de toneladas de jarcia y vela a las flotas mercantes y militares europeas. La cuestión es fundamental porque en un contexto de pugnas imperiales, especialmente entre España e Inglaterra, el que una, en detrimento de la otra, pudiera garantizarse suministros fundamentales para el ejercicio de la defensa y coerción parecen relevantes para comprender mejor el definitivo triunfo británico al adquirir la hegemonía imperial durante este siglo.

Para finalizar, los circuitos cannabáceos trasatlánticos se asentaron en la circulación de artículos ya manufacturados, como velas, jarcias o cuerda mecha, producidos en las fábricas y obrajes de Inglaterra y España y que se consumirían en los puertos y astilleros principales de la fachada atlántica americana (Nueva York, Boston, La Habana, Veracruz, Cartagena de Indias o Portobelo). El Imperio español distribuyó estos productos aprovechando el sistema de la Carrera, en el que las flotas y los buques los llevaban y los comercializaban en los puertos principales del sistema. Pero, la zona del Pacífico siempre dependió de las manufacturas que llegaban desde España, en costosos transportes por los caminos reales de Panamá o Nueva España para atravesar el continente. Una problemática situación que el Imperio español solucionó con el fomento del cultivo en zonas chilenas, novohispanas o californianas y éstas, a su vez, provocaron la puesta en marcha de circuitos interregionales de distribución de esta fibra americana por los puertos del Pacífico español, y a mucha distancia el aprovisionamiento de estos artículos al archipiélago filipino.

Bibliografía

ALDCROFT, D. H. y SUTCLIFFE, A., (2005*). Europe in the international economy, 1500 to 2000*, Cheltenham: Edward Elgar.

ANANICH, B. V., (2006). “The Russian economy and banking system”. En D. LIEVEN (Ed.), *The Cambridge history of Russia. Imperial Russia*, 1689-1917. (pp. 394–428). Cambridge: Cambridge University Press.

ANDRADE MUÑOZ, G. L., (2006). *Un mar de intereses: la producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII*, México D. F.: Instituto Mora.

BLACK, D., (1706). *Essay upon industry and trade: shewing the necessity of the one, the conveniency and usefulness of the other, and the advantages of both* ... Edinburgh: James Watson.

BOUBY, L., (2002). “Le chanvre (Cannabis sativa L.): une plante cultivée à la fin de l’âge du Fer en France du Sud-Ouest?”. *Comptes Rendus Palevol*, 1 (2), pp. 89-95.

BOWEN, H. V. y GONZÁLEZ ENCISO, A., (2006). *Mobilising resources for war: Britain and Spain at work during the early Modern Period*, Pamplona: Ediciones Universidad de Navarra.

CELETTI, D., (2013). “Le chanvre face à la crise Les cas italien, français et russe (17e-19e siècles). Crises and Alternative Agriculture in an European Perspective”, Trabajo presentado a *3èmes Journées d’Histoire des Campagnes Européennes de Trévise*, 3-4 diciembre de 2013. Trévise.

CROSBY, A. W., (1965). *America, Russia, hemp, and Napoleon: American trade with Russia and the Baltic, 1783-1812*, Columbus: Ohio State University Press.

CURRY-MACHADO, J. (Ed.), (2013). *Global histories, imperial commodities, local interactions*, New York: Palgrave Macmillan.

DEITCH, R., (2003). *Hemp: American history revisited: the plant with a divided history*, New York: Algora Pub.

DE CHARLEVOIX, P. F. X., (1910). *Historia del Paraguay*, Madrid: Librería General de Victoriano Suárez.

DE TORQUEMADA, J., (1615), *Iª [IIIª] parte de los veynte y un libros rituales y monarchia Indiana*, Sevilla: Matías Clavijo.

DE VELASCO, J., (1844 [1789]). *Historia del Reino de Quito en la América Meridional*, Quito: Imprenta del Gobierno, por Suarez de Valdés.

DE ZORITA, A., (1909). *Historia de la Nueva España*, Madrid: Librería General de Victoriano Suárez.

DE UZTÁRIZ, G., (1742). *Theorica y practica de comercio, y de marina: en diferentes discursos*, Madrid: Imprenta de Antonio Sanz.

DÍAZ-ORDÓÑEZ, M., (En prensa). “European Imperialism, War, Strategic Commodities, and Ecological Limits. The Diffusion of Hemp in South America and its Ghost Fibers”. En B. YUN CASALILLA, I. BERTI y P. M. O. SVRIZ WUCHERER (Eds.), *American Globalization. On the Introduction of Old World’s Goods in the Americas (c.1492-1898)*. Nueva York: Routledge.

DÍAZ-ORDÓÑEZ, M., (2001). “El Reformismo Borbónico y el suministro de jarcia para la Armada española. 1720-1740”. En VV. AA., *Actas XII Congreso Internacional de AHILA*. (pp. 277–288). Oporto: AHILA.

DÍAZ-ORDÓÑEZ, M., (2003). “El riesgo de contratar con el enemigo. Suministros ingleses para la Armada Real española en el siglo XVIII”. *Revista de Historia Naval*, 80 (21), pp. 65–74.

DÍAZ-ORDÓÑEZ, M., (2005). “El cáñamo y la Corona española en Ultramar: América y Filipinas (siglos XVI-XVIII)”. *Revista de Historia Naval*, 90, pp. 45–60.

DÍAZ-ORDÓÑEZ, M., (2006). “Si en la comisión de Marina te vieres...: las dificultades salariales y de promoción de un técnico comisionado de la Armada Real en el setecientos”, *Revista de Historia Naval*, 95 (24), pp. 71–88.

DÍAZ-ORDÓÑEZ, M., (2009). *Amarrados al negocio: reformismo borbónico y suministro de Jarcia para la Armada Real (1675-1751)*, Madrid: Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica.

DÍAZ-ORDÓÑEZ, M., (2016). “La comisión del cáñamo en Granada. Sustituir la dependencia báltica como estrategia defensiva del Imperio español en el siglo XVIII”. *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 16, pp. 93-123.

DÍAZ-ORDÓÑEZ, M., (2017). “Los pros y los contras de la guerra como motor de la globalización del cáñamo en América en el siglo XVII”. En A. J. RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, J. ARROYO VOZMEDIANO y J. A. SÁNCHEZ BELÉN (Eds.), *Comercio, guerra y finanzas en una época en transición (siglos XVII-XVIII)* (pp. 61–90). Valladolid: Ediciones Castilla.

DÍAZ-ORDÓÑEZ, M., (2017). “Reflexiones en torno a la integración del mercado europeo del cáñamo en el siglo XVIII”. *XII Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica.* Salamanca.

DÍAZ-ORDÓÑEZ, M., (2018). “Radiografía de un fracaso angloespañol: el cáñamo, un producto que debería de haber llegado de América durante los siglos XVI-XIX”. *Obradoiro de Historia Moderna*, 27, pp. 263-289.

DÍAZ-ORDÓÑEZ, M., (2019). “El abastecimiento militar de cáñamo para el imperio español (1665-1808): globalización, estado y empresarios en el largo Siglo XVIII”. *Espacio, tiempo y forma. Serie IV, Historia moderna*, 32, pp. 45-72.

ELEJALDE, B. R., (1975). “Marihuana and Genetic Studies in Colombia: The Problem in the City and in the Country”. En V. RUBIN (Ed.), *Cannabis and Culture* (pp. 327-343). La Haya: Mouton Publishers.

GARCÍA, J., (1858). *Colección de documentos para la historia de México*, T. I, México: Librería de J. M. Andrade. (Dentro Motolinia, T. *Historia de los indios de Nueva España*).

GARCÍA REGUEIRO, O., (1985). “Oro y descubrimiento: La expedición de Gil González Dávila”. *Cuadernos hispanoamericanos*, 418, pp. 5-33.

GEE, J., (1753). *Consideraciones sobre el comercio, y la navegación de la Gran Bretaña: escritas en inglés*, Madrid: J. de San Martin.

GEE, J., (1767). *Considerations on the expediency of a bounty upon hemp and flax of home growth*, London: s.n.

HARDING, R., (2000). *Seapower and Naval Warfare, 1650-1830*, Londres: Routledge.

HAZAREESINGH, S. y CURRY-MACHADO, J., (2009). “Commodities, empires, and global history (Guest Editorial, Special issue of the Journal of Global History)”. *Journal of Global History*, 4 (1), pp. 1-5.

HOPKINS, T. K. y WALLERSTEIN, I., (1986). “Commodity Chains in the World-Economy Prior to 1800”. *Review: a journal of the Fernand Braudel Center for the Study of Economies, Historical Systems and Civilizations*, 10 (1), pp. 157–170.

HOWARTH, D., (2003). *British sea power: How Britain became sovereign of the seas*, New York: Carroll & Graf Publ.

JUAN, J. y ULLOA, A. de, (1826). *Noticias secretas de América*, Londres: Imprenta de R. Taylor.

KAPLAN, H. H., (1995). *Russian overseas commerce with Great Britain during the reign of Catherine II*, Philadelphia: American Philosophical Society.

LÓPEZ DE VELASCO, J., (1894). *Geografía y descripción universal de las Indias, desde el año de 1571 al de 1574*, Madrid: Establecimiento tipográfico de Fortanet.

MARSHALL, J., (1772). *Travels Through Holland, Flanders, Germany, Denmark, Sweden, Lapland, Russia, The Ukraine, and Poland in the years 1768, 1769 and 1770*, Londres: J. Almon.

MERINO NAVARRO, J. P., (1975). “Cultivos industriales: el cáñamo en España (1750-1800)”. *Hispania: Revista española de historia*, 131 (35), pp. 567-584.

MOSK, S. A., (1939). “Subsidized Hemp Production in Spanish California”. *Agricultural History*, 13 (4), pp. 171-175.

ODDY, J. J., (1805). *European commerce, shewing new and secure channels of trade with the continent of Europe with a general view of the trade, navigation, produce and manufactures, of the United Kingdom of Great Britain & Ireland*, London: W.J. & J. Richardson.

POMERANZ, K., (2000). *The Great Divergence*, Princeton: Princeton UP.

QUINCY, E., (1765). *A treatise of hemp husbandry; ... with some introductory observations, upon the necessity which the American British Colonies are under, generally to engage in the said production, etc.*, Boston: Green & Ruffell.

REYNOLDS, C. G., (1974). *Command of the sea: the history and strategy of maritime empires*, New York: Morrow.

RIVAS IBÁÑEZ, I., (2009). “Mobilizing resources for war: The British and Spanish intelligence systems during the war of Jenkins’ Ear (1739-1744)”. (Tesis doctoral en Historia). Londres: University College London.

ROBINSON, R., (1996). *The Great Book of Hemp: The Complete Guide to the Environmental, Commercial, and Medicinal Uses of the World’s Most Extraordinary Plant*, Rochester: Park Street Press.

RODGER, N. A. M., (2006). *The command of the ocean: a naval history of Britain 1649-1815*, Londres: Penguin Books.

ROMANO, R., (1962). “Per una valutazione della flotta mercantile europea alla fine del secolo XVIII”. En A. GIUFFRÉ (Dir.), *Studi in Onore di Amintore Fanfani* (pp. 573–591). Milán: Giuffré.

RÖNNBÄCK, K., (2010). “New and old peripheries: Britain, the Baltic, and the Americas in the Great Divergence”. *Journal of Global History*, 5 (3), pp. 373-394.

RUTHERFURD, J., (1761). *The importance of the colonies to Great Britain with some hints towards making improvements to their mutual advantage: and upon trade in general*, Londres: Impreso por J. Millan.

SÁNCHEZ VALVERDE, A., (1862). *Idea del valor de la isla española de Santo Domingo*, Santo Domingo: Imprenta Nacional.

SERRERA CONTRERAS, R. M., (1974). *Cultivo y manufactura de lino y cáñamo en Nueva España, 1777-1800*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano/Americanos de Sevilla.

SOCIETY FOR THE ENCOURAGEMENT OF ARTS, MANUFACTURES, AND COMMERCE, (1764). *Museum Rusticum Et Commerciale, Or, Select Papers on Agriculture, Commerce, Arts, and Manufactures*, London: R. Davis.

STUBBS, J. y CLARENCE-SMITH, W., (2007). *British Academy Research Project Commodities of Empire*. https://commoditiesofempire.org.uk/ Fecha de consulta: 4 de octubre de 2018.

TOOKE, W., (1799). *View of the Russian Empire during the reign of Catharine the Second and to the close of the present century*, London: Printed for T.N. Longman, O. Rees, and J. Debrett.

TORRES SÁNCHEZ, R. (Ed.), (2007). *War, State and development: fiscal-military states in the eighteenth century*, Pamplona: Ediciones Universidad de Navarra.

TORRES SÁNCHEZ, R. (Ed.), (2013). “El negocio de la guerra. La movilización de recursos militares y la construcción de la Monarquía española, siglos XVII y XVIII”. *Studia historica. Historia moderna*, 35, pp. 23-32.

TORRES SÁNCHEZ, R., (2016). *Military entrepreneurs and the Spanish contractor state in the eighteenth century*, Oxford: Oxford University Press.

TORRES-SÁNCHEZ, R., (2012). “La Política de abastecimiento de cáñamo a la Armada en la segunda mitad del siglo XVIII”. *Revista de Historia Naval*, 116, pp. 47-71.

UNGER, R. W., (1992). “The tonnage of Europe’s merchant fleets, 1300–1800”. *The American Neptune*, 52, pp. 247-261.

VAN ZANDEN, J. L., (2000). “Early modern economic growth: a survey of the European Economy (1500-1800)”. En M. R. PRAK (Ed.), *Early modern capitalism* (pp. 69-87). Londres: Routledge.

WILSON, B., (2014). *Empire of the deep: the rise and fall of the British Navy*, Londres: Phoenix.

YUN, B., (2019a). *Iberian World Empires and the Globalization of Europe 1415-1668*, Singapur: Palgrave.

YUN, B., (2019b). *Los imperios ibéricos y la globalización de Europa (siglos XV a XVII)*, Barcelona: Galaxia Gutemberg.

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11 (Dossier)
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X

UNA MIRADA CRÍTICA A LA ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA EN COLOMBIA: APUNTES SOBRE ALGUNOS PECIOS Y RESTOS DE LA BATALLA POR CARTAGENA DE INDIAS EN 1741[1]

Juan G. Martín
Universidad del Norte, Colombia

José M. Espinosa
Universidad del Norte, Colombia

Frederick Hanselmann
University of Miami, Estados Unidos de Norteamérica

Juan F. Pérez
Fundación Proyecto Navío, Colombia

Recibido: 08/12/2019
Aceptado: 31/12/2019

RESUMEN

La arqueología marítima en Colombia es todavía una disciplina reciente y en pleno desarrollo. Si bien es cierto que en los últimos años el número de investigaciones llevadas a cabo en este tema se ha incrementado de manera significativa, todavía se advierten importantes falencias técnicas y metodológicas en algunos de esos proyectos, fruto del proceso de aprendizaje seguramente y también del particular contexto colombiano en lo que respecta a la concepción, proyección e investigación del patrimonio cultural sumergido. Muchas de esas particularidades quedan patentes, por ejemplo, en el modo en que desde la disciplina se ha abordado un hito tan significativo como el ataque inglés a Cartagena de Indias de 1741, un evento histórico que además se ha vuelto recurrente para la arqueología marítima del país desde hace ya dos décadas.

PALABRAS CLAVE: Arqueología marítima; patrimonio cultural sumergido; Cartagena de Indias.

A CRITICAL LOOK AT MARITIME ARCHEOLOGY IN COLOMBIA: NOTES ON SOME SHIPWRECKS AND REMAINS OF THE BATTLE BY CARTAGENA DE INDIAS IN 1741

[1] Este artículo hace parte del proyecto *The Construction of Early Modern Global Cities and Oceanic Networks in the Atlantic: An approach via Ocean's Cultural Heritage*, financiado por el EU H2020-MSCA-RISE-2017 research and innovation programme, bajo el grant agreement Nº 777998.

ABSTRACT

Maritime archeology in Colombia is still a recent discipline and in full development. And although it is true that in recent years the number of interventions carried out has increased significantly, there are still significant shortcomings in some of these projects, the result of the learning process and also of the particular Colombian context as regards to the submerged cultural heritage. Many of these particularities are evident, for example, in the way in which since the discipline a significant milestone such as the English attack on Cartagena de Indias of 1741 has been addressed, which has also become recurrent for the maritime archeology of the country since, already, two decades.

KEYWORDS: Maritime archaeology; Underwater cultural heritage; Cartagena de Indias.

JUAN GUILLERMO MARTÍN es Antropólogo de la Universidad Nacional de Colombia, con doctorado en patrimonio histórico y natural de la Universidad de Huelva, España. Desde 2015, es reconocido como investigador Senior por Colciencias. Fue coordinador del Proyecto Arqueológico Panamá Viejo entre 2000 y 2010, así como co-investigador del proyecto arqueológico en el Archipiélago de las Perlas desde 2007. Actualmente adelanta proyectos arqueológicos en Colombia y Panamá. Ha dirigido proyectos de arqueología subacuática en Colombia con financiación internacional. Becario de la National Geographic Society, la Secretaría Nacional de Ciencia y Tecnología de Panamá y del European Research Council. Obtuvo la Senior Latin American Scholar Award en 2016 del Smithsonian Tropical Research Institute y fue nominado al Research Award del Shangai Archaeology Forum (2017). Actualmente es profesor asociado, coordinador de la especialización en arqueología y director del museo MAPUKA de la Universidad del Norte, en Barranquilla, Colombia.
Correo electrónico: jgmartin@uninorte.edu.co
iD ORCID: https://orcid.org/0000-0002-8791-5793

JOSÉ MANUEL ESPINOSA FERNÁNDEZ es Licenciado en Historia por la Universidad de Sevilla, año 2000, y doctor en Historia por la Universitat Jaume I en Castellón, 2010, ambas en España. Especialista en historia colonial del Caribe. Ha participado en proyectos de investigación y escrito sobre: Puerto Rico, Cuba, Colombia, las Reformas Borbónicas, la guerra en el Caribe durante el siglo XVIII o las independencias americanas, entre otros temas. En los últimos años ha comenzado a formar parte de equipos multidisciplinares en proyectos de arqueología marítima. Fue becario predoctoral del programa de Formación de Investigadores (FPI), adscrito a la Escuela de Estudios Hispano-Americanos / CSIC (España) entre 2003 y 2007. Desde 2011 es profesor tiempo completo de la Universidad del Norte, en Barranquilla.
Correo electrónico: jmespinosa@uninorte.edu.co
iD ORDIC: https://orcid.org/0000-0003-4822-3951

JUAN FELIPE PÉREZ es Antropólogo de la Universidad Nacional de Colombia - sede Bogotá (2003); magister en antropología, área de arqueología de la Universidad de los

Andes-Bogotá (2010); candidato a doctor en Historia y Artes de la Universidad de Granada- España. Con estudios especializados en la protección y conservación del patrimonio cultural sumergido (Cartagena/Colombia – 2001), protección jurídica del patrimonio arqueológico (Cartagena/Colombia – 2004) y experto en gestión y conservación del patrimonio (Granada/España – 2013). Consultor de entidades estatales colombianas (ICANH) y empresas privadas multinacionales, en los procesos vinculados a la formulación, implementación y aseguramiento de la calidad de los programas de arqueología preventiva exigidos por la normatividad cultural colombiana para la realización de proyectos de infraestructura. Actualmente, dirige y es investigador de la Fundación Proyecto Navío, entidad sin ánimo de lucro que desarrolla investigaciones culturales desde el año 2004.
Correo electrónico: jfelipeperez@gmail.com
iD ORCID: https://orcid.org/0000-0002-4930-7965

FREDERICK H. HANSELMANN es director del programa de arqueología y exploración subacuática en la Rosenstiel School of Marine and Atmospheric Sciences en la University of Miami. Autor del libro *Captain Kidd’s Lost Ship: The Wreck of the Quedagh Merchant* y co-autor del libro *The Maritime Landscape of the Isthmus of Panamá*. El Dr. Hanselmann ha dirigido proyectos arqueológicos subacuáticos en Latinoamérica y el Caribe por 15 años. Dirigió la primera expedición arqueológica en la desembocadura del Río Chagres y la costa Caribe de Panamá, con el proyecto Las Naves Perdidos de Henry Morgan. Fue uno de los investigadores principales del proyecto de los Naufragios Monterrey, el cual fue una investigación con ROV de pecios del siglo XIX en el Golfo de México a una profundidad de 1,800 metros. Fue co-investigador del proyecto Arqueología Marítima en la Bahía interna de Cartagena de Indias, Colombia e investigador principal del proyecto Arqueología Subacuática de Spring Lake. Ahora es co-director del proyecto Los Buques Perdidos de Cortés en México, co-director de la Prospección Arqueológica de los Quicksands en el Florida Keys National Marine Sanctuary, co-director del proyecto Adaptación y Resistencia Prehistórica a Cambio Climático en el sureste de Puerto Rico, investigador del proyecto de prospección aérea de los naufragios en el Carysfort Reef. Él es buzo técnico y de cuevas, tutor de la Nautical Archaeology Society y miembro del Explorer’s Club. Se ha presentado en programas del National Geographic Channel, Sundance Film Festival, South by Southwest Film Festival y el Travel Channel entre otros.
Correo electrónico: fhanselmann@rsmas.miami.edu
iD ORCID: https://orcid.org/0000-0002-8815-8341

Cita sugerida:
MARTÍN, J. G.; ESPINOSA, J. M.; HANSELMANN, F.; PÉREZ, J. F., (2019). “Una mirada crítica a la Arqueología Marítima en Colombia: apuntes sobre algunos pecios y restos de la batalla por Cartagena de Indias en 1741”. *Magallánica. Revista de Historia moderna*, 6 (11), pp. 203-237.

UNA MIRADA CRÍTICA A LA ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA EN COLOMBIA: APUNTES SOBRE ALGUNOS PECIOS Y RESTOS DE LA BATALLA POR CARTAGENA DE INDIAS EN 1741

Anotaciones para el lector

Este artículo tiene como objeto identificar algunas de las principales características y factores de contexto que han marcado el desarrollo de la disciplina en el país, así como advertir de algunas de las amenazas, que a juicio de los autores, ponen en riesgo la consolidación y correcto desarrollo de la arqueología, tanto en lo académico, profesional, como en lo institucional. Por tales motivos se ha hecho una revisión de los principales estudios desarrollados en el Caribe colombiano, incluyendo los proyectos de arqueología preventiva, así como algunos de los ejercicios de formación a los que se ha tenido acceso. Igualmente, se ilustra el contexto legal en el que se desarrolla esta disciplina en Colombia, específicamente en lo que concierne al marco legal sobre patrimonio cultural sumergido, diseñadas por el gobierno de Juan Manuel Santos, para el saqueo del galeón San José. Se concluye, centrándonos en uno de los hitos de estudio más recurrentes para la arqueología marítima del país y tomando como base la propia experiencia investigativa de los autores sobre el mismo, proponiendo nuestras consideraciones sobre las características, carencias y retos que se enfrentan para el buen desarrollo de esta disciplina.

Este es un trabajo grupal, porque a la fuerza tenía que serlo, dado lo ambicioso de los planteamientos y si se quería que realmente las conclusiones propuestas contaran el respaldo de diversas experiencias adquiridas con el tiempo. Es también multidisciplinar, porque tal vez la arqueología marítima también está obligada a serlo. Es un texto crítico, porque la academia nunca debería dejar de serlo, sin embargo y, hablando con propiedad, convendría decirse que es autocrítico mejor, debido a que los autores, para bien o para mal, también han hecho parte de esa cadena de aciertos y errores que han marcado el curso de la arqueología marítima colombiana hasta la fecha.

La arqueología marítima en Colombia

La práctica de la arqueología marítima en Colombia es relativamente reciente y acumula todavía cierto rezago en comparación con otros países de su entorno. Algo a destacar si tenemos en cuenta que se trata de un país bañado por dos océanos y con un enorme potencial en cuanto a su patrimonio cultural marítimo, sumergido e inmaterial.[2]

Los primeros esfuerzos serios por desarrollar el campo de la arqueología marítima en Colombia se remontan a 1991, con la creación de un programa de arqueología submarina auspiciado por el Banco de la República de Colombia y con la participación de la Universidad de los Andes, el Museo Naval del Caribe y algunas dependencias de la Armada Nacional. El programa constó de varias fases, incluyendo trabajo de campo, pero tuvo que ser suspendido antes de su finalización por diversos problemas de índole logística, presupuestal y metodológica, sin que se llegaran a completar sus objetivos (PÉREZ, 2019). Es más, a día de hoy ni siquiera quedan registros oficiales ni se conserva copia alguna del informe final de investigación de lo actuado sobre el yacimiento de Salmedina I, como se denominó al pecio intervenido entonces, localizado en las afueras de la bahía de Cartagena de Indias (URIBE, 2006).

Después de esta primera experiencia académica-institucional, Colombia tuvo que esperar una década más, para encontrar otro ejercicio similar a inicios ya del nuevo milenio. En 2001 se llevó a cabo un nuevo curso, esta vez sobre protección y conservación del patrimonio cultural sumergido, organizado por el Ministerio de Cultura de Colombia, la Armada Nacional y el Museo Naval del Caribe. Estuvo destinado a estudiantes de antropología y restauración de distintas universidades del país, así como a miembros de la Armada que recibirían tanto formación teórica como práctica.[3] El trabajo de campo se realizó en un pecio localizado previamente por la Armada en el interior de la bahía de Cartagena de Indias y a diferencia de lo sucedido en 1991, esta vez sí se completaron los objetivos programados. Seguramente sea en este

[2] Solo en lo que respecta al patrimonio sumergido y nada más para la costa del Caribe colombiano, desde el golfo de Maracaibo hasta el de Urabá, están documentados al menos 119 naufragios, entre los siglos XVI y XIX (ROMERO y PÉREZ, 2005).

[3] Dentro de las primeras actividades de formación académica impartidas a los estudiantes se contó con un ciclo de ponencias introductorias sobre protección y conservación del patrimonio cultural sumergido. Resulta llamativo que dentro del selecto grupo de ponentes se encontrarán James Sinclair y Eugene Lyon, reconocidos cazatesoros que, como tantos otros, traspasaron hace tiempo los límites éticos de la ciencia. Sus ponencias fueron incluidas en las memorias del curso (DEL CAIRO y GARCÍA, 2002).

curso en el que se encuentren los verdaderos orígenes de la arqueología marítima en Colombia y de hecho buena parte de las primeras publicaciones con las que contamos en el área provienen de las actividades relacionadas con el mismo (DEL CAIRO y GARCÍA, 2002) o se trata de las propias tesis de grado y posgrado de algunos de los estudiantes involucrados en él (PÉREZ Y ROMERO, 2003; GARCÍA, 2004; DEL CAIRO, 2004; GARCÍA, 2009; DEL CAIRO, 2009 y PÉREZ, 2013a), con las implicaciones y problemas que acarrea, por otra parte, que en cierto modo la disciplina en el país descanse en trabajos que son ante todo formativos, como veremos más adelante.

Después del curso de 2001, algunos de los participantes crearán dos entidades que a la larga terminarán recogiendo el testigo de la arqueología marítima en el país, las Fundaciones Terra Firme y Proyecto Navío[4], las cuales surgieron de la escisión de una primera fundación, denominada Argos (2003-2005). Dichas instituciones fueron concebidas como plataformas desde las que se podían generar y gestionar proyectos de corte académico relacionados con el patrimonio cultural sumergido. Es de destacar que la fundación Terra Firme ha tenido un papel protagónico en los proyectos de arqueología preventiva que se han ido desarrollando desde entonces en el país relacionados con el espacio marino y el sistema fortificado de Cartagena de Indias (i.e. GARCÍA, 2007; DEL CAIRO, 2008, 2011b; 2012 y 2015; GARCÍA, 2010).

Siguiendo el orden cronológico, también por los primeros dos mil John McBride estuvo realizando un proyecto en Cartagena de Indias para inventariar sitios arqueológicos de la bahía y analizar comparativamente sus actuales condiciones de deterioro, saqueo y alteraciones por sedimentación. Como parte del mismo, se realizaron una serie de prospecciones, de carácter no intrusivo, hechas mediante inmersiones sistemáticas que cubrieron una extensa zona de la bahía en las que solo se clasificaron los sitios que eran observables a simple vista. En términos generales, los sitios arqueológicos registrados consisten principalmente en basureros dispersos, producto de fondeos, baterías de cañones y naufragios (McBRIDE, 2003).

Posteriormente, y también centrado en la bahía de Cartagena de Indias, el historiador Ricardo Borrero adelantó a lo largo de 2011 la investigación titulada

[4] Catalina García, Clara Fuquen, Adriana Páez y Carlos Del Cairo, conformaron Terra Firme, y Juan F. Pérez y Omar Peña, crearon la fundación Proyecto Navío.

“Procesos de formación de sitios arqueológicos sumergidos en la Bahía de Cartagena de Indias. Estudio preliminar sobre degradación de materiales orgánicos empleados en la construcción naval y/o contenidos en los fletes coloniales”. Este trabajo, efectuado para obtener el título de magister de antropología de la Universidad de los Andes, fue un proyecto de corte experimental, que buscaba entender los procesos de formación de sitios arqueológicos sumergidos y conocer los agentes naturales que intervienen en la degradación de las materias existentes en un naufragio (BORRERO, 2011).

Siguiendo en la misma zona de estudio, para 2012, desde la Universidad del Norte (Barranquilla) se inició un proyecto sobre el paisaje cultural marítimo de la bahía de Cartagena de Indias, específicamente relacionado con el ataque inglés a la ciudad de 1741 (MARTÍN ET AL., 2013). El proyecto fue financiado con un fondo compartido de la National Geographic y el Waitt Institute (Grant w276-13) y más allá de su objetivo concreto aspiraba también a consolidar un programa permanente de investigaciones, así como un espacio de capacitación, para lo que se contó inicialmente con el apoyo del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH) y el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), aunque esto último desafortunadamente no pudo concretarse.

Si se concretó una capacitación organizada por parte del ICANH, el CIOH, la Universidad Externado de Colombia y la UNESCO en 2015, sobre la normativa del Patrimonio Cultural Sumergido en Colombia, los procedimientos y recomendaciones de la UNESCO -claramente en contravía de la legislación colombiana, como luego veremos-, una introducción a la arqueología subacuática, historia de la navegación, técnicas de registro, batimetría y sensores remotos, entre otros. Este curso estaba abierto a un público general, no especializado, y de hecho buena parte de sus participantes eran buzos profesionales que no tenían formación ni experiencia en arqueología.

Estas capacitaciones, positivas desde luego, hay que entenderlas y valorarlas sin embargo en el contexto legal del país y en la obligatoriedad de realizar estudios arqueológicos en aquellas obras que puedan afectar de algún modo al patrimonio de la nación, la llamada arqueología preventiva o de contrato. Para el caso particular del patrimonio cultural sumergido, este tipo de estudios ha sido muy demandado en los últimos años como consecuencia de las numerosas labores de adecuación de la

infraestructura portuaria llevadas a cabo, así como el dragado de canales de acceso o la exploración de hidrocarburos en mar abierto (offshore).[5]

La arqueología de contrato o preventiva aplicada al ámbito marino ha supuesto la aparición de nuevas oportunidades laborales y por supuesto la ocasión de continuar con la labor de prospección, identificación e intervención de potenciales yacimientos, evitando además su destrucción, pero también se ha convertido en un arma de doble filo para la disciplina en el país. Realizada en la mayoría de los casos al margen de las universidades y centros de investigación y al tener unos objetivos bien delimitados, muchos de sus resultados quedan sin publicar, archivados como informes en la biblioteca especializada del ICANH en Bogotá, pero sin la debida difusión entre la comunidad científica y fuera de todo debate académico. Fuera también casi de cualquier tipo de control sobre quienes los llevan a cabo, pues si bien es cierto que según la normativa actual (Decreto 1080 de 2015) este tipo de trabajos debe ser efectuado por personal "idóneo", en ningún lado de la normativa colombiana se precisa el concepto de idoneidad. Y ante la proliferación en los últimos años de investigadores e instituciones interesadas en estudiar el patrimonio cultural subacuático del país, lamentablemente no se puede asegurar que todos los profesionales que desarrollan arqueología subacuática cuenten con formación suficiente ni especializada en el tema, pues se puede justificar dicha idoneidad simplemente con haber asistido a algún curso o participado como auxiliar en proyectos arqueológicos de patrimonio cultural sumergido.[6]

No obstante, y puestos a ver el lado positivo, la diversificación de proyectos y personal, con la incorporación de equipos multidisciplinares, ha supuesto la consideración de nuevos paradigmas y preguntas de investigación, así como la

[5] Según el Decreto 1080 de 2015, para realizar dichos estudios arqueológicos subacuáticos se debe contar con una autorización de intervención arqueológica emitida por el ICANH. De igual forma la obra debe contar con las respectivas autorizaciones del Ministerio del Medio Ambiente y la DIMAR. Y si los proyectos de infraestructura se encuentran en sitios de importancia arquitectónica, histórica o patrimonial, el Ministerio de Cultura debe avalar previamente los alcances del mismo para que el ICANH pueda aprobar la propuesta de intervención arqueológica.

[6] No es el propósito de este artículo elaborar un estado del arte detallado de los programas de arqueología preventiva del país vinculados con intervenciones sobre espacios marítimos. Sin embargo, para contextualizar las aseveraciones de este párrafo y para aquellos interesados en profundizar en la materia, se recomienda consultar en la biblioteca especializada del ICANH los informes de autores como: Tatiana Santa Ríos, Ana Cristina Cuello, Marcela Bernal Arévalo, Diana Patricia Muñoz, Lilian Tatiana Gómez, Catalina García, Lorena Palacio, Ángela María Rodríguez, Katherine Montaguth, Diana Villada, John McBride, Carlos Del Cairo, René Romero, Juan Guillermo Martín, Víctor Pérez, Eduardo Roa, Yuri Romero Picón, Sebastián Fajardo, Carlos Castaño Uribe, Javier Enrique Gutiérrez, Wilhelm Londoño, Eduardo Forero, Felipe Pérez, entre otros.

implementación de nuevas técnicas y análisis de muestreo no intrusivos. El uso de la geofísica en las prospecciones, con el sonar de barrido lateral, la ecosonda y los magnetómetros, para detectar todo tipo de anomalías de interés se ha vuelto cotidiano en los últimos proyectos realizados (DEL CAIRO y PALACIO, 2014; DEL CAIRO ET AL., 2015a; 2015b; DEL CAIRO, 2014; MARTÍN, 2015, 2017b, 2017c; PÉREZ ET AL. 2012; PÉREZ y ROA, 2016). Y está dando además excelentes resultados, como en el caso del proyecto realizado por Del Cairo y Palacio en el canal de Bocachica -la entrada a la bahía de Cartagena- que permitió localizar evidencias relacionadas con fortificaciones y restos pertenecientes a dos naufragios, supuestamente del siglo XVIII, y varios cañones (DEL CAIRO y PALACIO, 2014).

Mientras la disciplina ha ido progresando durante este tiempo de manera lenta y en cierto modo empujada por la necesidad que generan las obras de infraestructura portuaria, la actividad de cazatesoros y los casos de expolio en el país también han sido continuos y bien conocidos desde hace décadas, ya sea a manos de particulares o con el concurso de auténticas empresas constituidas a tal efecto. Un ejemplo muy claro del primer caso es el pecio del vapor alemán Prinz August Wilhem, hundido frente al muelle de Puerto Colombia en 1918 y ampliamente desmantelado por la población local dada su fácil accesibilidad (YIDI y MENDOZA, 2014). Otras veces, las labores de saqueo adquieren formas más sutiles, revestidas incluso de cierta cientificidad, lo que las hace más peligrosas aún por el amparo que pretenden y a veces consiguen obtener. Así, por ejemplo, en los años noventa –cuando recién empezaba la arqueología marítima en Colombia, recordemos--, el ingeniero e historiador aficionado Daniel de Narváez daba cuenta del hallazgo de un conjunto de cañones en los cayos de Serranilla, en el archipiélago de San Andrés y Providencia, mientras realizaba trabajos de exploración en la zona (PADILLA, 2011). Los restos se identificaron como pertenecientes a un naufragio colonial y después de una búsqueda en el Archivo General de Indias de Sevilla, se llegó a la conclusión de que posiblemente se tratara de los restos de parte de la Flota de Tierra Firme de Luis Fernández de Córdoba quien perdió cuatro de sus buques en 1605. Narváez trató de conseguir que el Estado colombiano reconociera su hallazgo, pero su localización en aguas disputadas con Nicaragua frenó el proceso. No obstante, una compañía norteamericana, la Pacific Geographic Society, terminaría ganando en 1994 una licitación para rescatar los restos de esos mismos cuatro barcos

hundidos de la flota de 1605. Desgraciadamente, de esta intervención no se conocen informes, la relación de elementos extraídos, la metodología de trabajo o la forma cómo se encontraron y dejaron los yacimientos arqueológicos.

Lo anterior no ha impedido que Daniel de Narváez haya alcanzado a partir de entonces un amplio reconocimiento en el país, tanto a nivel mediático como político, siendo catalogado como uno de los pocos "expertos" del país en patrimonio cultural sumergido, dándole incluso el título de "historiador náutico" (PADILLA, 2009, EFE, 2016), con contactos al más alto nivel como veremos luego. Y es que es muy difícil desarraigar del imaginario colectivo la irresistible atracción que ejerce todo lo relacionado con los naufragios y el sempiterno mito de los tesoros hundidos en el fondo del mar. Una visión mercantilizada de nuestra disciplina que podría ser incluso entendible hasta cierto punto cuando hablamos del público generalizado, pero que tristemente parece guiar también la toma de ciertas decisiones políticas y lo que es más difícil de digerir, también comienza incluso a normalizarse entre algunos sectores de la academia. El pleito y las circunstancias que rodean la búsqueda, hallazgo y explotación del pecio del San José, hundido en 1708 en las cercanías de Cartagena de Indias y que se prolonga por más de tres décadas, no solo no ha ayudado en nada, sino que se ha convertido en ejemplo claro de todo lo anterior. Condicionando, además, el contexto legal en el que debe practicarse la disciplina en Colombia o más bien, mantenerse a flote, pues a día de hoy la ley que regula el patrimonio cultural sumergido en el país, se ha convertido en su principal amenaza.

Los cazatesoros imponen su criterio en Colombia: La Ley 1675 de 2013

La relación del Estado colombiano con empresas cazatesoros se remonta al año 1979, cuando la Sociedad Glocca Morra Company Inc le solicitó a la Dirección General Marítima (DIMAR) un permiso para adelantar una exploración submarina de la plataforma continental para localizar el galeón San José. Luego de cumplir los requisitos, la DIMAR expidió la resolución 0048 de enero 29 de 1980, autorizando la operación de esta empresa. Dos años más tarde, acumulando nuevas prórrogas (resolución 0753 de octubre 13 de 1980, resolución 0066 de febrero 4 de 1981, resolución 0025 de enero 29 de 1982 y resolución 0249 de abril 22 de 1982) y con una

inversión aproximada a los doce millones de dólares, esta empresa denunció ante la DIMAR el hallazgo de un tesoro (como lo reconocía en su momento la legislación colombiana), mediante un reporte confidencial que ubicaba su hallazgo ligeramente al oeste del meridiano 76. En ese sentido y, de acuerdo con la legislación del momento, solicitó de inmediato se le confiriera la titularidad de todos los privilegios. Posteriormente, para el año 1983, la DIMAR mediante la resolución 204 del 24 de marzo, autorizó la cesión de todos los derechos de Glocca Morra Company Inc a la Sea Search Armada (SSA).

Teniendo en cuenta el derecho de preferencia adquirido legalmente, la SSA recibió de parte de la DIMAR, el 2 de noviembre de 1984, una minuta para el rescate de especies náufragas, limitando la ganancia de la empresa de cazatesoros al 5% de los tesoros (originalmente era del 50%)[7] y negándole también el derecho de preferencia para el rescate. Aunque los términos habían cambiado, SSA decidió aceptarlos, pero a partir de ese momento el Estado colombiano traslada de la DIMAR a la Presidencia de la República este tema y suspende toda comunicación con dicha empresa.

El 13 de enero de 1989, la SSA demandó a la Nación, buscando reestablecer su dominio sobre el 50% de los tesoros denunciados, demandando también ante la Corte Constitucional los artículos que habían sido modificados en 1984, reduciendo la participación al 5% del descubridor y denunciante de tesoros. Al final esta corte, mediante sentencia del 10 de marzo de 1994 (C-102/94), declaró inexequibles los artículos demandados y reestableció el dominio de la SSA sobre la mitad de la carga del galeón San José. Sin embargo, un año antes de esta sentencia, el gobierno colombiano celebró un contrato sobre el San José (544-93) con el consorcio encabezado por Roberto Ávila Garavito, Columbus Exploration Limited Partnership y Columbus America Discovery Group Inc, de propiedad de Thomas Thompson[8] y representado en Colombia por el industrial Fabio Echeverri Correa, quien desde este momento jugó un papel decisivo en el tema.

[7] Remitirse a la Ley 2324 de 1984, artículos 188 y 191, que reformaron el artículo 701 del código civil colombiano.

[8] Vale la pena anotar que Thompson se encuentra en prisión en los EEUU, cumpliendo una condena por estafa y otros delitos cometidos contra la casa de subastas Christie`s, así como a inversores que le financiaron en 1988 el supuesto rescate del Central America.

Esta decisión del gobierno colombiano, de firmar un nuevo contrato, llevó a la SSA a solicitar en los tribunales el embargo del galeón San José, el cual obtuvo en primera instancia el 12 de octubre de 1994. Esta sentencia fue ratificada el 7 de marzo de 1997, por parte del Tribunal Superior de Barranquilla, en donde además se precisó que cuando se realizara el rescate de los tesoros, sin importar quién esté a cargo de esta actividad, debe depositarse todo lo extraído en el Banco de la República de Cartagena de Indias, con el fin de adelantar las diligencias legales del secuestro. Estos antecedentes tendrán implicaciones en el diseño de la legislación colombiana, como se verá más adelante.

Por otro lado, y en el ámbito constitucional, la legislación colombiana ha ido evolucionando en el tiempo. La normativa en torno al patrimonio cultural y arqueológico de la Nación, se remonta a los artículos 12º y 14º de la Ley 163 de 1959, reglamentada por el Decreto 264 de 1963. Se refuerza años más tarde con el decreto 1397 de 1989. A partir de la Constitución Política de 1991, se hace más específica con los artículos 7º, 8º, 63º, 70º, 71º y 72º. Posteriormente, la denominada Ley General de la Cultural (Ley 397 de 1997), precisa nuevos aspectos del patrimonio arqueológico y su gestión. Posteriormente surge el decreto 833 del 26 de abril de 2002, la Ley 1185 de 2008, las disposiciones de Título IV del decreto 763 del 10 de marzo de 2009, decreto 1530 de 2016 y, recientemente, el decreto 138 de 2019 (RIVERA y MARTÍN, 2018).

Un aspecto que se mantiene y reafirma constantemente en la legislación colombiana es, sin embargo, que el patrimonio arqueológico pertenece a la Nación, es imprescriptible, inembargable e inalienable. En términos específicos sobre el patrimonio cultural sumergido, la Ley 397 de 1997 (Título II, Artículo 9), es la primera que precisa el concepto, cobija las especies náufragas constituidas por los pecios y su dotación, incluyendo específicamente su carga (bienes muebles yacentes dentro de estos) y sin limitar la época del naufragio. En ese mismo aparte aclara que es el Ministerio de Cultura quien dispondrá de los permisos para su intervención, siempre y cuando se cuente con personal especializado, acreditado por el propio ministerio. Es decir, el patrimonio cultural subacuático de Colombia, estaba protegido desde 1997, cuatro años antes de la Convención de UNESCO de 2001, que el gobierno de Colombia no ha ratificado.

Es así como en el año 2011, la ministra de cultura de Colombia, Mariana Garcés, inicia el trámite de una ley sobre patrimonio cultural sumergido, buscando abrir legalmente la operación a empresas de cazatesoros en el país. El director encargado del Instituto Colombiano de Antropología e Historia en ese momento, Carlo Emilio Piazzini, se rehusó a respaldar esta iniciativa, por lo que tuvo que presentar su renuncia (PIAZZINI, 2013). Esto llevó a que fuera Fabián Sanabria, profesor de la Universidad Nacional de Colombia, quien asumiera la dirección del ICANH y facilitara la tramitación de la ley, con el acompañamiento de su recién nombrado en la subdirección técnica, Ernesto Montenegro Pérez (EL TIEMPO, 2012).

El trámite de la ley contó con innumerables contradictores, nacionales e internacionales, quienes presentaron contundentes argumentos científicos, técnicos y legales en contra de ese proyecto legislativo. Sin embargo, cazatesoros como Bruce Webber y seudo historiadores como Daniel De Narváez tuvieron el camino fácil, con acceso a los borradores de la ley, incluso antes de que los especialistas pudieran leerla (OQUENDO, 2012). Muchos detalles del texto sancionado por el presidente Juan Manuel Santos retoman aspectos que De Narváez ya había hecho públicos años atrás (DE NARVÁEZ, 1999).

Una revisión ligera de la Ley 1675 de 2013, no encontraría nada malo. Sin embargo, en el parágrafo del artículo 2, sale la verdadera esencia de la misma: qué no considera el Estado colombiano como parte integral del patrimonio cultural. Fuera de la categoría patrimonial quedaron: 1. Las cargas comerciales constituidas por materiales en su estado bruto, cualquiera que sea su origen, tales como perlas, corales, piedras preciosas y semipreciosas, arenas y maderas, 2. Los bienes muebles seriados que hubiesen tenido valor de cambio o fiscal tales como monedas y lingotes y 3. Las cargas industriales. De igual forma esta ley permite que a través de la figura jurídica de Asociación Público Privada -APP- se puedan adelantar exploraciones y rescates con la posibilidad de pagarle a los cazatesoros con el 50% de lo que Colombia no considera patrimonio. El fundamento para ello, comunicado en su momento por la Ministra de Cultura, Mariana Garcés, era que el país no tenía tecnología ni el personal especializado para este tipo de proyectos. Paradójicamente, en ese mismo año 2013, en la bahía de Cartagena de Indias se estaba desarrollando un proyecto de investigación de arqueología subacuática con la participación de la Universidad del Norte, la Texas State University,

el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas -CIOH-, con el apoyo de especialistas del National Park Service de los EEUU, bajo la autorización del ICANH (AIA 4368) y financiación de la National Geographic Society y el Waitt Institute (Grant W276-13) contradiciendo la afirmación de la Ministra de Cultura, que hacía llegar de manera interesada a la opinión pública, la supuesta incapacidad de los investigadores colombianos o la falta de medios en el país (MARTÍN *et al*., 2013).

La ley 1675 de 2013 fue demandada ante la Corte Constitucional. Con la Sentencia C264-14 se resolvió por un lado declarar inexequibles los numerales 1 y 2 del artículo 3, es decir aquellos relacionados con la representatividad y singularidad. De otro lado declaró exequible el criterio de repetición, del inciso cuarto del artículo 3, aclarando que el Estado deberá reservar una muestra representativa, sin llegar a precisar qué es una muestra de este tipo, involucrando de manera directa al Consejo Nacional de Patrimonio Cultural en la decisión de lo que, en un eventual hallazgo, debería o no considerarse patrimonio nacional. Desafortunadamente esta sentencia dejó abierta la posibilidad de comercializar bienes seriados, desestimando que "las diferentes actividades de comercialización con monedas provenientes de naufragios traicionan los principios éticos fundamentales de la investigación y preservación del patrimonio cultural" (CIARLO, 2016:46).

Posteriormente se tramitó la redacción del decreto 1698 de 2014, que reglamentó la nueva ley de 2013. El objetivo de la reglamentación era limitar las posibilidades para que empresas cazatesoros pudiesen contratar con el estado colombiano. Para esta tarea el director del ICANH, Ernesto Montenegro, contrató la asesoría profesional, a través de la Fundación Trenza, de Juan Guillermo Martín, profesor asociado de la Universidad del Norte. Para ello J.G. Martín recibió un borrador inicial de parte del director del ICANH el 25 de febrero de 2014. La búsqueda de normativas similares llevó al estudio de dos que podrían servir de referencia para el caso colombiano, las de los estados de Carolina del Sur y la Florida (EEUU). Fue así como se diseñó un decreto que dificultaba la actividad de cazatesoros en varios puntos fundamentales: 1. Los proyectos presentados debían ser de carácter científico y contar con investigación de archivo (y evaluados por pares académicos); 2. Las áreas máximas de exploración no podían ser superiores a los 50 Km^2; 3. La presentación y dirección del proyecto debía estar a cargo de un especialista en la materia, con los títulos que así lo acreditaran, previa convalidación de

los mismos ante el Ministerio de Educación de Colombia (si los títulos hubiesen sido obtenidos en el extranjero); 4. El equipo extranjero debería adelantar los trámites migratorios pertinentes (permisos de trabajo) y 5. Los especialistas debían acreditar su experiencia profesional en proyectos científicos. La última revisión del texto del decreto de reglamentación fue el 25 de abril del mismo año, sin embargo, el texto sancionado por el presidente Santos el 5 de septiembre de 2014 fue otro, eliminando los puntos mencionados anteriormente y modificando el texto de manera sustancial.

Esta situación, resulta evidencia clara de que el gobierno de Juan Manuel Santos, asesorado por los funcionarios de sus entes culturales (Ministra de Cultura y director del ICANH), había encontrado la fórmula legal para que quien intervenga el patrimonio cultural subacuático en Colombia pueda obtener un aprovechamiento económico a cambio de su supuesto interés científico. El caso del galeón San José, hundido en 1708, demuestra cómo los intereses personales y privados, apoyados por toda la maquinaria del Estado, planificaron una ruta de trabajo para modificar, tanto a nivel académico[9] y legal, los sustentos básicos de los conceptos de patrimonio cultural y arqueológico de la República de Colombia (MARTÍN, 2017).

Arqueología en la bahía de Cartagena de Indias: el ataque inglés de 1741

De entre las características y particularidades de la arqueología marítima colombiana desde sus orígenes hasta hoy, hay una que destaca y no es nada menor: su elevada concentración espacial de estudios en la bahía de Cartagena de Indias. Y es que esta ciudad y su entorno han acaparado la casi totalidad de los proyectos, contratos preventivos y también cursos de formación. A la fecha, son muy pocas excepciones las que se salen de este puerto colonial. En el Caribe, por ejemplo, se destacan la investigación de maestría de Juan F. Pérez en el puerto fluvial de Mompox (PÉREZ, 2013a), junto con dos proyectos de arqueología preventiva offshore, en aguas

[9] En 2019, como parte del proceso legal que adelanta el exmagistrado César Augusto Duarte en contra de la Nación, el Ministerio de Cultura y el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (Acción Popular No. 25000234100020180054000), ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, se pudieron constatar los pagos de la empresa de cazatesoros MACS a distintos profesionales y reconocidas instituciones. En los documentos legales aportados por el Estado colombiano, se confirma la participación del arqueólogo español Claudio Lozano y del profesor de arqueología de la Universidad Externado de Colombia, Carlos Del Cairo Hurtado, durante la fase exploratoria del proyecto, así como el pago de 1´277.787.60 dólares americanos a Woods Hole Oceanographic Institution.

profundas, también a cargo del mismo investigador (PÉREZ, 2013b y 2013c); una prospección llevada a cabo en el golfo de Urabá, coordinada desde la Universidad del Norte, con un equipo internacional y el apoyo del ICANH, tratando de ubicar los restos de lo que fue el puerto de Santa María la Antigua del Darién (MARTÍN *et al*.,2015) y un proyecto alrededor del pecio del Prinz August Wilhem, en la bahía de Puerto Colombia, liderado y también financiado por la misma Universidad del Norte (MARTÍN *et al*., 2017a) y, para la cuenca del Pacífico, los programas de arqueología preventiva adelantados por la fundación Apalaanchi en los puertos de Buenaventura y Tumaco (PÉREZ *et al*., 2017a; 2017b; y 2017c).

El innegable protagonismo de Cartagena de Indias y su entorno marítimo puede ser hasta cierto punto comprensible, dado su enorme potencial patrimonial, aunque desde luego no es del todo deseable. Ligada al comercio desde su fundación, durante el periodo colonial la ciudad se convirtió en un puerto fundamental dentro del comercio atlántico, escala obligada en la denominada Carrera de Indias para aquellos buques que conectaban la península Ibérica con sus posesiones suramericanas. Será objeto del deseo para piratas y enclave geoestratégico vital en la pugna por el control de las rutas comerciales que mantendrán Gran Bretaña, Francia y España durante siglos (ZAPATERO, 1990). De aquel mundo que fue y sus glorias ajadas, siguen siendo testigos su conjunto de fortificaciones, su opulenta arquitectura urbana y un buen número de naufragios en sus aguas circundantes, pero el próspero pasado colonial tampoco explica por sí solo el desmedido interés de la arqueología en la ciudad. El desarrollo urbano ligado al turismo y un puerto que sigue siendo fundamental para el país por su actividad, han multiplicado las obras en la costa y hacia el interior de la bahía en trabajos de adecuación portuaria, con lo que ello supone de demanda para la arqueología preventiva.

Más allá de esta significativa concentración espacial, también se echan de menos trabajos que se ocupen de una temporalidad distinta a la colonial. Lo prehispánico y lo contemporáneo están aún por explorar y solo los trabajos realizados en Puerto Colombia escapan a esa tónica. Dentro de los abrumadoramente mayoritarios trabajos realizados en torno a Cartagena y su bahía, estos a su vez han demostrado un innegable interés por un episodio histórico en concreto, el ataque inglés de 1741, reduciendo todavía más el horizonte. Y lo que es peor, sin terminar de aprovechar la cantidad de esfuerzos y

tiempo empleados en construir una explicación sólida, de conjunto y bien contextualizada del mismo. Aunque aquí seguramente estaríamos entrando ya en otro debate, desde ciertas perspectivas, acerca de si la arqueología histórica tendría que tratar de contribuir al conocimiento histórico o no (MONTÓN Y ABEJES, 2015).

Como quiera, tanto el curso de 2001, como los trabajos de pregrado y maestría de Carlos Del Cairo (DEL CAIRO, 2004 y 2009) se realizaron sobre sitios relacionados con el ataque inglés a Cartagena de Indias en 1741. De esta forma en 2001 se bucearon y documentaron arqueológicamente los restos de lo que se identificó como El Conquistador, barco de la armada española hundido intencionalmente en el interior de la bahía durante la confrontación. Adicional a ello, Carlos Del Cairo en sus tesis de grado y posgrado trabajó en dos de las baterías situadas en Tierra Bomba, la de Chamba y la de San Felipe –aunque en realidad la que excavó fue la de Santiago, como veremos--, ambas arrasadas durante el ataque, igual que el Castillo de San Luis de Bocachica, parte de cuyos vestigios supuestamente se encontraron en 2012 (DEL CAIRO, 2013). En 2014 se encontraron restos hundidos de naves, en el marco de un proyecto de arqueología preventiva en el canal de acceso de Bocachica, los cuales se relacionaron con este mismo ataque.

No hay duda de que los sucesos de 1741 fueron un formidable generador de sitios arqueológicos tanto en tierra como bajo el mar, por eso precisamente se puede echar de menos una visión mucho más integradora de los mismos que las que se han venido dado comúnmente, más si tenemos en cuenta que dicho episodio también dejó un formidable rastro en la documentación histórica y se podría aprovechar la conjunción de ambos tipos de evidencias de manera muy ventajosa, o al menos para tratar de evitar errores de bulto y desechar concepciones mayoritariamente asumidas, pero no por ello más ciertas ni comprobadas.

Sobre el ataque inglés a Cartagena de Indias y la consecuente defensa de la ciudad se ha escrito mucho, muchísimo (BELTRÁN y AGUADO, 2018). Sin embargo, todavía nos quedan muchos vacíos por llenar y aspectos que conocer. Los hechos forman parte del imaginario colectivo de al menos tres países, los actuales herederos de quienes se hicieron con la victoria: Colombia y España, pero también, en parte, de la derrotada: Gran Bretaña. Lejos de ayudar, esto tiende a envolver los sucesos históricos de entonces en un cierto halo legendario, demasiado tentador, que ha engendrado relatos actuales

excesivamente proclives a la heroicidad y la exaltación nacional. Aunque, a decir verdad, el afán panegírico y cierto sesgo tendencioso ya inundaban las narraciones de los mismos protagonistas de los hechos. Básicamente, la relación de los acontecimientos es como sigue.

El intento de toma de la ciudad se produjo en el marco de la Guerra del Asiento o de la Oreja de Jenkins, como es conocida por la historiografía británica, conflicto que había estallado en 1739 fruto de la rivalidad que mantenían los imperios de España y Gran Bretaña por el control del comercio en América. Dentro de los planes británicos, el objetivo principal consistía en tratar de estrangular el circuito comercial que comunicaba España con sus colonias y para ello contaban con apoderarse de dos de los puertos clave de la ruta hacia Suramérica: Portobelo y Cartagena de Indias, puntos de llegada obligada de la Flota de Tierra Firme. Portobelo cayó en noviembre de 1739 sin oponer demasiada resistencia y en 1740, marzo y mayo, hubo sendos intentos sobre Cartagena, aunque realmente no muy serios y los dos con un resultado infructuoso.

Finalmente, entre el 13 de marzo y el 20 de mayo de 1741, se produciría el definitivo ataque inglés sobre la ciudad, después de meses reuniendo y pertrechando una imponente flota en sus bases del Caribe. Las operaciones las dirigiría el almirante Edward Vernon, el mismo vencedor de Portobelo. Por parte española, la defensa estaría encabezada por Sebastián de Eslava, virrey del recién creado Virreinato de la Nueva Granada,[10] y el teniente general Blas de Lezo, que estaba al mando de los buques de la armada anclados en el puerto. El enfrentamiento se desarrollaría por fases y sectores, como consecuencia de la defensa por líneas y en profundidad planteada en torno a la plaza. La ciudad, totalmente amuralla y prácticamente rodeada de agua, era inexpugnable desde el lado de mar abierto y solo podría ser forzada desde el interior de la bahía, una vez eliminadas las defensas que desde la parte de tierra la protegían, pero para ello había que entrar primero dentro de la bahía superando las defensas dispuestas en su acceso (**Figura 1**).

[10] Aunque creado de forma permanente en 1739, el Virreinato ya había tenido una efímera existencia anteriormente, entre 1717 y 1723.

Figura 1. Plano de Cartagena de Indias, su puerto y península de Tierrabomba hasta Bocachica.

Fuente: Plano de Cartagena, su Puerto y Península de tierra bomba hasta boca chica, en estado de ofensa y defensa por disposición del Ex[celentísimo] S[eño]r D[o]n Blas de Lezo, Commandantte General de los presentes navíos galeones de S[u] M[ajestad] Catholica". España, Ministerio de Cultura y Deporte, Archivo General de Indias, ES.41091.AGI/27.20//MP-PANAMA,140.

La estrategia defensiva propuesta por los sitiados consistía en una combinación de fuerzas terrestres y navales que descansaba sobre todo en la capacidad de resistencia de las baterías y castillos que jalonaban el perímetro de la plaza y su acceso desde la bahía, convenientemente apoyados por la capacidad de fuego de los buques de la armada fondeados en el interior de la misma. La defensa española estaba en una manifiesta inferioridad numérica con respecto a los atacantes, pero a su favor jugaba la geografía, pues a la enorme bahía de 84 Km^2 en realidad solo se podía acceder desde un estrecho canal navegable situado en uno de sus extremos: Bocachica. Sería allí donde se desarrollaría el grueso de las acciones durante las primeras semanas y donde con más empeño se emplearían defensores y atacantes. Los ingleses no pudieron forzar la entrada en el canal hasta el día 5 de abril, tras haber arrasado las baterías de Santiago y San Felipe, que defendían la cara de mar abierto, y una vez tomado el fuerte de San Luis, sobre el mismo canal y que hacía fuego cruzado a su vez con la batería de San

José, colocada del otro extremo y abandonada cuando ya todo se consideraba perdido. Los buques de la armada San Carlos, San Felipe, África y Galicia, que habían estado dando apoyo artillero a las defensas de tierra desde el interior del canal también fueron abandonados y se trataron de utilizar para cegar la entrada echándolos a pique, pero solo los tres primeros pudieron ser hundidos y ante lo precipitado de la acción tampoco pudieron conseguir su objetivo, el Galicia, por su parte, fue apresado por los ingleses antes de que pudiera ser inutilizado.

Una vez conseguido el acceso a la bahía, la segunda línea de defensa se colocó en torno al estrechamiento que daba acceso al fondeadero y ya dejaba expedita la entrada al puerto y por tanto la ciudad. El punto lo defendía de un lado el castillo grande de Santa Cruz y del otro el fuerte de Manzanillo, entre uno y otro y bloqueando el acceso por mar, se colocaron los dos buques de guerra restante, el Dragón y el Conquistador, más los navíos mercantes atracados en puerto y una serie de embarcaciones menores. Al igual que se había intentado en Bocachica, la estrategia consistía en resistir lo máximo posible y llegado el caso, hundir las embarcaciones para obstaculizar el paso de los navíos enemigos. Pero igual que había sucedió en el caso anterior, la estrategia no dio resultado, pues al echar a pique las naves, una de ellas, el Conquistador, quedó a medio hundir y pudo ser desplazada por los ingleses dejando libre el camino. Para el día 11 de abril, parecía que la toma de la ciudad ya solo sería cuestión de tiempo. Sin embargo, todavía quedaba por sortear un último escollo, el ejército atacante debía hacerse con el castillo de San Felipe de Barrajas, que desde una colina tierra adentro dominaba y defendía la ciudad. Después de haber desembarcado en el interior de la bahía, los ingleses lanzaron su ataque definitivo sobre el castillo el día 20 de abril, pero el intento se saldó con un rotundo fracaso. Todavía hasta el día 30 habrá algunas escaramuzas y tímidos intentos más, tratando de recuperar la iniciativa por parte de los atacantes, pero el signo de la batalla está ya decidido. El día 30 cesan los bombardeos y el ejército sitiador comienza a organizar la retirada, antes de hacerla efectiva desmantelará todas y cada una de las defensas que habían logrado tomar, castillos y baterías. Y finalmente, el 20 de mayo los últimos barcos ingleses se alejan de las inmediaciones de Cartagena.[11]

[11] De la parte española, los principales relatos de los acontecimientos, narrados por sus propios protagonistas, son: Diario de lo acaecido en Cartagena de Indias desde el día 13 de marzo de 1741 hasta el 20 de mayo del mismo año que remite a S.M. D. Blas de Lezo. Año de 1741. Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, 2335; Diario de lo ocurrido en la expugnación de los fuertes de Bocachica y sitio de la ciudad de Cartagena de las Indias, formado de los pliegos remitidos a S.M. (que Dios guarde)

Podemos reconstruir el desarrollo de las operaciones casi que día a día, se conservan diarios y relaciones varias de los hechos, tanto por parte inglesa como española, una representación cartográfica considerable, que nos permite ubicar e ilustrar todo lo relacionado con el mismo, y por supuesto, abundantes restos materiales. En el caso de las fuentes escritas su profusión se debe primero y obviamente a lo relevante de los hechos, las autoridades españolas se apresuraron a dar noticias de los acontecimientos para glorificar el éxito de las armas hispanas –incluso se produjo una versión impresa-[12] y en el caso inglés, igualmente corrieron ríos de tinta tratando de explicar lo difícilmente explicable, el fracaso de una operación cuando la victoria ya parecía asegurada.[13] Además de ello, en el caso del bando ganador, se produjo una circunstancia más que reseñable que elevó sobre manera la producción escrita al respeto de la defensa de Cartagena.

Durante la preparación de la defensa y en el transcurso de la batalla, las dos cabezas visibles del ejército defensor habían vivido en una permanente confrontación por cuenta de la estrategia a seguir. El mando de las operaciones le correspondía claramente a Eslava, que era el virrey, pero Lezo en tanto que responsable de la Armada tenía mucho que decir o al menos eso entendía él. La disputa iba más allá de las personas de Lezo y Eslava y podría entenderse, en realidad, como un pulso entre las dos ramas del Ejército, los hombres de tierra y los de mar, por ver a quién correspondía la iniciativa. La consecución de la victoria no consiguió hacer olvidar el desencuentro ni apagar los recelos entre uno y otro, es más, en cuanto las últimas velas inglesas desaparecieron del horizonte cartagenero ambos se aprestaron para hacer llegar a la Corte su particular versión de los hechos, con el respaldo adicional de las declaraciones e informes de hombres de su confianza.[14] La defensa se había resuelto con un incontestable éxito de las armas españolas, pero hay que tener claro que no fue ni fruto

---

por el virrey de Santa Fe D. Sebastián de Eslava con D. Pedro de Mur, su ayudante general (1741). AHN, Estado, 2335; Relación de la defensa que hizo el Castillo de Bocachica desde el día 20 de Marzo hasta el 5 de Abril a los ataques de la Escuadra Inglesa comandada por el Almirante Vernon. Carlos Desnaux, Cartagena, 3 de mayo de 1741. Archivo General de Indias (AGI), Santa Fe, 572.

[12] Diario de lo ocurrido en la expugnación de los fuertes de Bocachica y sitio de la ciudad de Cartagena de las Indias, formado de los pliegos remitidos a S.M. (que Dios guarde) por el virrey de Santa Fe D. Sebastián de Eslava con D. Pedro de Mur, su ayudante general. AHN, Diversos-colecciones, 28, N. 5.

[13] Beltrán y Aguado (2018), demuestran que es un falso mito que en Gran Bretaña se impusiera una ley del silencio sobre los hechos tratando de acallar los ecos de la derrota.

[14] Una lista pormenorizada de la documentación enviada por uno y otro bando a la Corte buscando ganar su favor en: (MARTÍN *et al*., 2013). El desarrollo del pleito entre ambos bandos y sus consecuencias en: (BELTRÁN y AGUADO, 2018).

de una brillante estrategia, simplemente el ejército atacante no pudo sostener por más tiempo el ataque, ante las bajas y los problemas logísticos que comenzaban a tener, ni se había conseguido a un precio menor, sobre todo para la gente de mar, pues todos los barcos de la Armada y los particulares amarrados en puerto habían acabado en el fondo de la bahía, además para nada, porque no habían conseguido evitar el avance del enemigo en realidad.

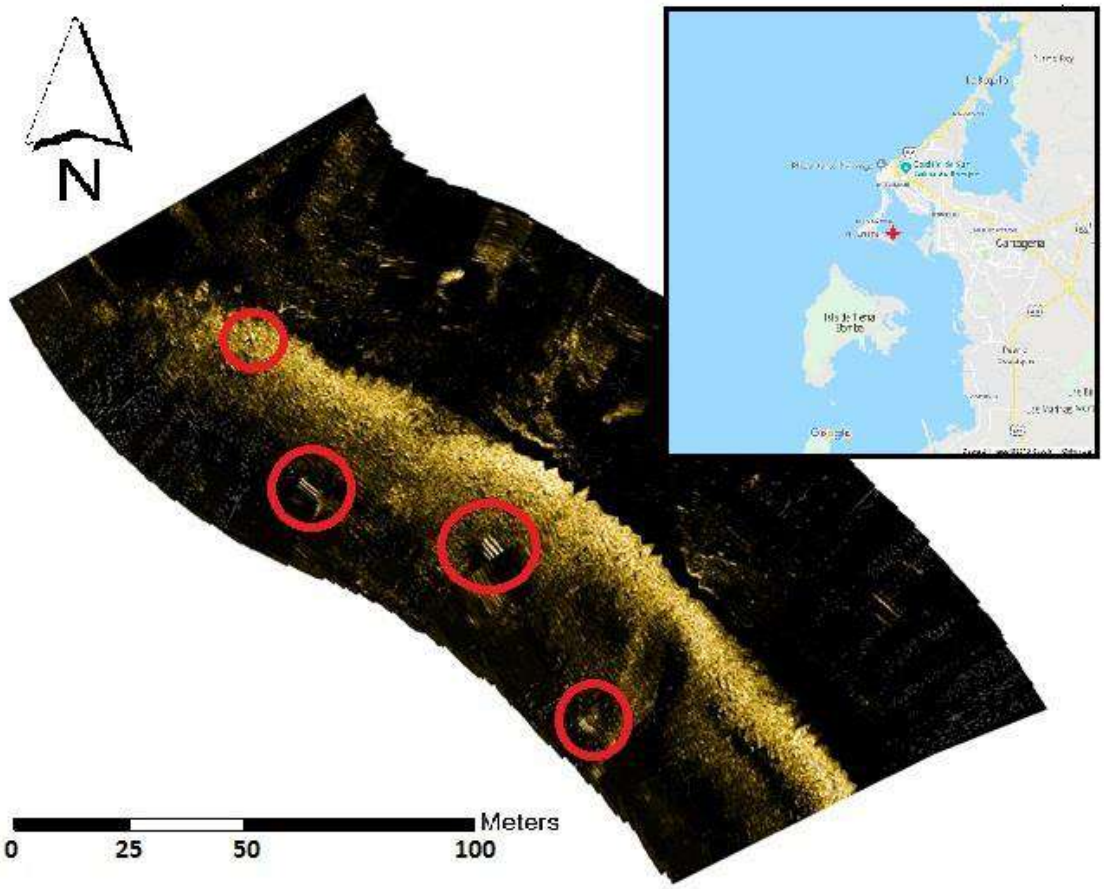
Más allá de todos los tópicos recurrentes de los que se suele echar mano a la hora de tratar el tema, a la altura de 2012 quedaban todavía muchas incógnitas que resolver al respecto. Y así, en ese año, un grupo de trabajo multidisciplinar e internacional, compuesto por arqueólogos e historiadores, se embarcó en un proyecto que trataba de superar algunas de las falencias detectadas en gran parte de lo trabajado y publicado sobre los acontecimientos de 1741 y sus yacimientos asociados. Este proyecto serviría además para aplicar por primera vez en Colombia procedimientos geofísicos en el reconocimiento subacuático, mediante el empleo de sensores remotos (sonar de barrido lateral -SBL- y magnetómetro). Desde el punto de vista histórico, se acometería un exhaustiva investigación de archivo que permitiera reunir y contrastar las diversas versiones de los acontecimientos, al menos desde el lado español, tratando con ello de esclarecer las circunstancias en que fueron hundidos los buques de la Armada y también los mercantes, hasta entonces totalmente olvidados en el relato histórico y también los trabajos arqueológicos, tratando de ponerles nombre y, sobre todo, contexto a su presencia en el puerto de Cartagena de Indias de 1741.

Durante la primera temporada de campo, la idea fue retomar el esfuerzo iniciado en 2001 (DEL CAIRO y GARCÍA, 2002) con la implementación de la nueva tecnología que estaba a nuestra disposición y sumando a ello la investigación documental exhaustiva, para tratar de corroborar las conclusiones a las que se había llegado tras los trabajos de entonces. Los datos del sonar de barrido lateral[15] del área ya trabajada en 2001 (**Figura 2**) mostraron con claridad la presencia de cuatro grupos de anomalías, entre las que se observan con claridad varios cañones (Figura 3). Luego de la prospección remota, se llevó a cabo la verificación y demarcación de anomalías

[15] El equipo utilizado en este proyecto fue el KLEIN 3000, con una frecuencia 500 KHz, que nos garantizaba la máxima resolución de imágenes y un rango promedio de 50 m. Paralelamente se utilizó un equipo de posicionamiento DGPS TRIMBLE DSM 132, con el fin de contar con información geo-referenciada. La recolección de la información se hizo mediante Hypack Max2012a, con el módulo Hyscan.

mediante buceos de inspección. A pesar de la escasa visibilidad, se pudieron detectar varias acumulaciones de cañones, un caldero y presencia abundante de lastre incluso como para pensar que se podría tratar de más de una nave.

Figura 2. Detalle de los resultados de sonar de barrido lateral adelantado en diciembre de 2012 por personal del CIOH y apoyo de C.N. Juan Carlos Acosta.

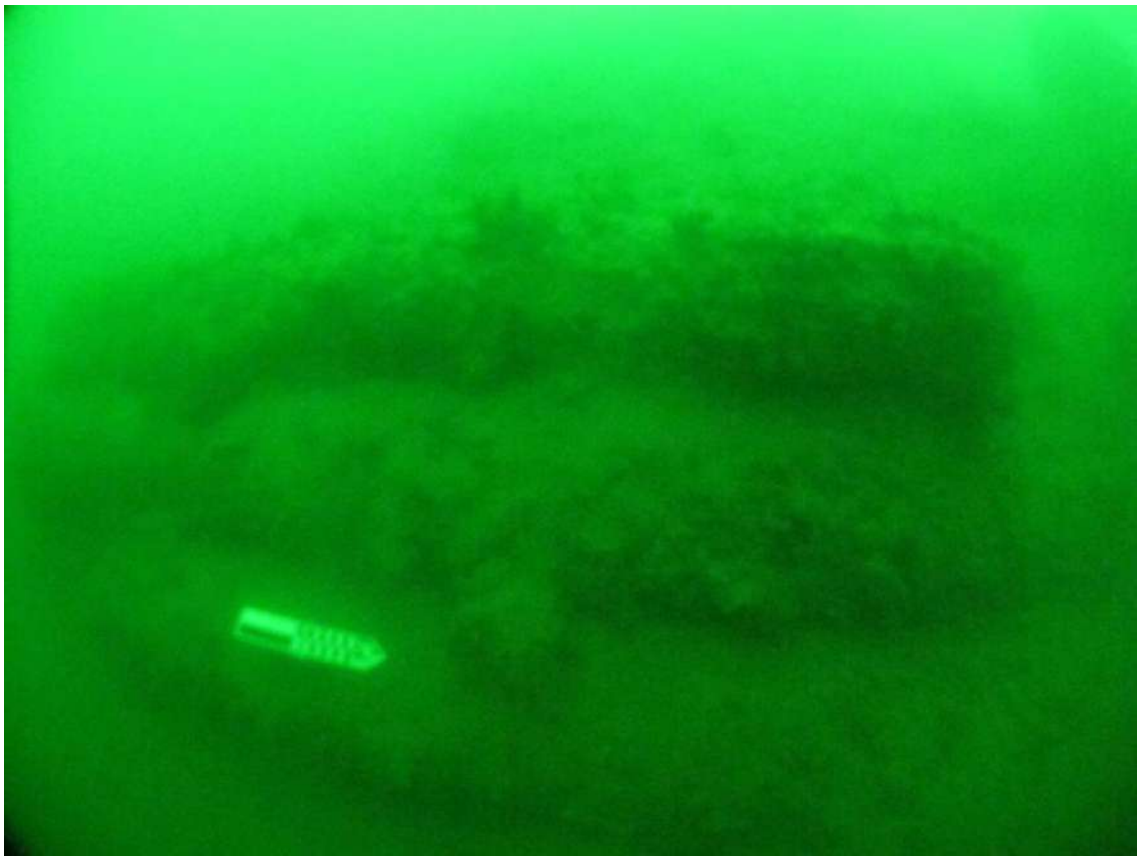


Fuente: Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas – CIOH (2013)

La comparación entre los datos obtenidos por el SBL y el dibujo realizado en 2001 arroja claras diferencias sobre la posición de los restos, muy apreciables en las concentraciones de cañones, no obstante, podrían haber sufrido desplazamientos por el paso del tiempo y las circunstancias e intervenciones y dragados en la bahía. No se pudo encontrar evidencia alguna, sin embargo, que permitiera identificar fehacientemente el pecio con los restos del Conquistador. En realidad, sabíamos lo mismo que en 2001, la

identificación se hizo entonces con base en las fuentes documentales que indican que el Conquistador se hundió en la zona de Castillo Grande: "Los enemigos han metido dentro de la bahía dos fragatas, y dos bombardas franqueando ese paso abrazándolas al Conquistador, un navío de 70 cañones y suspendido su Popa con un pescante arrimándolo hacia Castillo grande".[16]

Figura 3. Verificación mediante buceo de algunos de los cañones identificados mediante el SSS.



Fuente: Foto de F. Hanselmann.

Claro que en esa misma zona también se encontraba el Dragón e incluso un mercante artillado, el Trechuelo, pues como se señaló anteriormente, como último recurso para evitar la entrada de los enemigos en el fondeadero se había decidido acordonar la bahía desde Castillo Grande a Manzanillo: "se determinó hechar a pique en

[16] Diario de lo acaecido en Cartagena de Indias desde el día 13 de marzo de 1741 hasta el 20 de mayo del mismo año que remite a S.M. D. Blas de Lezo. Año de 1741. AHN, Estado, 2335.

el Canal del Castillo Grande de Sta. Cruz, los Navios de S. M. nombrados el Dragón y el Conquistador, con otros marchantes de Galeones".[17]

Hay muchas probabilidades de que sea el Conquistador, es cierto, aunque tal cantidad de lastre tal vez no casaría muy bien con un buque que se queda a medio hundir precisamente por la falta de este: "el accidente de haver quedado voyante el Conquistador por falta de correspondiente lastre, dio motivo a que los enemigos con aparejos, lanchas y la fuerza de un navío, desbiasen un poco más la popa que dexo descubierta".[18] De todos modos, no era según parece lastre de piedra el que le faltaba, sino de hierro: "Que por el defecto del fierro o enjuques sacados del Conquistador, no pudo guardar la línea en que se le puso y fácilmente le estrageron los enemigos".[19]

Además de la mucha o poca existencia de lastre, también podría plantear algunas dudas la posición del navío, pues si la orientación que se determinó en 2001 es correcta, sería muy complicado que la popa del Conquistador hubiese quedado orientada hacia el interior de la bahía, pues eso significaría que no habría sido arrastrado a la hora de apartarlo sino empujado, ya que fue por la propia popa que se alzó para ser desplazado. Como quiera, se estará de acuerdo en que hay muchas interrogantes todavía y que a falta de mayores indicios es un poco aventurado asegurar que el pecio en cuestión se trata del Conquistador. Y sin embargo, desde la primera a la última publicación que sobre arqueología subacuática han aparecido en el país (DEL CAIRO y GARCÍA, 2002; PÉREZ, 2019), todas han asumido dicha identificación sin cuestión.

De otra parte, para la segunda temporada de campo del proyecto realizada en 2013, se contó con el apoyo adicional de personal del National Park Service de los Estados Unidos y se estuvo trabajando en el exterior de la bahía, justo al frente de la isla de Tierra Bomba. En un sitio ya conocido por los lugareños por la presencia de cañones y anclas. Se llevó a cabo una primera fase de prospección remota[20] y posteriormente labores de documentación y registro subacuático preliminar. Se prospectaron un total de 16 transectos con una intensidad de 20 m, con un largo estimado de 500 m. Las profundidades oscilaron entre los 30 y 100 pies. En esta área se detectaron 8 anomalías.

[17] Carta de Sebastián de Eslava a Jose de la Quintana, Cartagena, 9 de mayo de 1741. AGI, Santa Fe, 572.
[18] Carta de Sebastián de Eslava a José de la Quintana. Cartagena, 9 de mayo de 1741. AGI, Santa Fe, 572.
[19] Pedro de Mur a Sebastián de Eslava, Madrid, 6 de noviembre de 1741. AGI, Santa Fe, 572.
[20] Se utilizó un equipo Marine Magnetics Explorer y paralelamente se recuperó información de posición geográfica a través de un GPS con corrección diferencial.

Mediante las labores de buceo se pudo constatar la presencia de restos diseminados a lo largo de un área aproximada de 900 m^2, identificándose siete anclas y diecisiete caños de gran tamaño (entre dos y tres metros). No se pudieron obtener pruebas que ayudaran a identificar los restos, pero sabemos que en la zona fueron hundidos varios navíos ingleses durante este mismo ataque de 1741:

> "Mompox, y marzo 28 de 1741 (…). Por acá hay la novedad de las muchas velas que están a la vista de Cartagena (…) dicen habían cargado toda la fuerza los enemigos a Bocachica, a donde hacían fuego sin cesar, pero que habían logrado los nuestros con la artillería que tenían en los fortines que habían hecho a la vera del agua, pues con dicha artillería habían echado a pique tres navíos de los grandes".[21]

En cuanto al trabajo meramente de archivo, se logró determinar el número de los barcos mercantes que también terminaron hundidos en la bahía durante la batalla y las circunstancias de su presencia en el puerto cartagenero. Se trataba de embarcaciones que habían arribado a la ciudad con la flota de 1737, la misma en la que había llegado el propio Blas de Lezo, que la comandaba, y curiosamente también el navío Conquistador, como parte de su escolta.[22] Que los navíos llegados con la flota de 1737 estuvieran todavía en Cartagena cuatro años después, ciertamente se puede considerar una anomalía dentro del normal funcionamiento del sistema. Para eso años, sin embargo, el sistema de flotas había perdido ya parte de su regularidad y se encontraba en franca decadencia, sobre todo en lo que atañía a la Flota de Tierra Firme, la que tenía como destino Suramérica, donde los mercados estaban cada vez más saturados y las poderosas corporaciones comerciales criollas, además, habían ido ganando peso e independencia frente a sus homónimas peninsulares.

Así las cosas, aunque la flota llegó a Cartagena de Indias en 1737, para cuando estalló la guerra aún se seguía esperando que los comerciantes y los capitales del Perú llegaran a Portobelo para poder realizar la feria. Con la guerra de por medio, los buques mercantes ya nunca saldrían de su refugio cartagenero y allí les sorprendería el ataque

[21] Testimonio del cuaderno de las cartas, órdenes e instrucciones que se han expedido a los gobernadores, corregidores, alcaldes ordinarios y oficiales de milicia del distrito del Nuevo Reino en razón de alistar milicias y bastimentos para la guerra contra la nación inglesa. AGI, Santa Fe, 304.
[22] AGI, Contratación, 3248.

sobre la ciudad.[23] Los buques hundidos en la bahía son: San Francisco de Paula; Nuestra Señora del Rosario y San Francisco Javier; Nuestra Señora de la Concepción; San Miguel y San Cayetano; San Jorge, alias Infanta; Nuestra Señora de los Dolores, alias el Rayo, y Santísima Trinidad y Santiago, además de un bergantín y un navío francés, ambos sin identificar.[24] Aunque con la flota de 1737 había llegado un mercante más, el Nuestra Señora de los Dolores, alias la Princesa, este sin embargo había regresado a la península en 1738 antes del inicio del conflicto.[25]

Hoy día, no obstante, algunos de los interrogantes que teníamos en 2012 se han ido resolviendo, sobre todo desde la perspectiva de la historia. Y se podría haber avanzado mucho más, si por ejemplo los esfuerzos que se han seguido realizando en la bahía desde la arqueología se hubieran orientado más hacia una lógica de explicación que trascendiera el puro ejercicio técnico. Algo que no siempre sucede. El proyecto de 2012 fue un intento de abordar la arqueología marítima de la bahía de Cartagena de Indias desde una perspectiva multidisciplinar, conjugando restos materiales y fuentes documentales en busca de respuestas que aportaran al conocimiento histórico. Sin embargo, no parece haber cundido el ejemplo. Seguramente la arqueología preventiva no deje mucho margen de maniobra. Pero tampoco se aprecia mucha intención explicativa en otro tipo de proyectos que han abordado también estos mismos temas. Incluso escasean los trabajos que tratan de dar una visión de conjunto de la bahía y de los sucesos de 1741, inmersos en su propia dinámica histórica, a pesar de lo mucho que se han trabajado sitios y pecios de manera individual. En alguno de los casos en que se ha hecho el resultado, además, es francamente decepcionante.

Las relaciones entre la arqueología y la historia es verdad que han sido y son complicadas (LANGEBAEK, 2004). Entre la arqueología disciplina auxiliar de la historia y usar las fuentes documentales en los proyectos de arqueología simplemente como recurso de consulta puntual media un mundo, pero en realidad son los dos extremos de un mismo error. Error de consecuencias especialmente graves si tenemos en cuenta que estamos hablando de trabajos de arqueología histórica. Y no saber

[23] Sobre pleito entre el comercio y don Pedro Lince en nombre de los maestros de naos que fueron a Cartagena con Don Blas de Lezo en 1737. AGI, Consulado 500.
[24] Carta de Antonio Parra del Castillo a D. Francisco García Padín. Cartagena, 2 de noviembre de 1741. AGI, Consulado, 767.
[25] José Lasquetti a Don Miguel Lazo de la Vega, Cádiz 16 de junio de 1738. AGI, Consulado, 418.

interpretar o desdeñar alguno de los tipos de fuentes de información que tenemos a nuestra disposición se vuelve un pecado capital. En lo que respecta a los trabajos realizados sobre la bahía de Cartagena hay ejemplos tanto de lo uno -no saber interpretar- como de lo otro -desdeñar- y en cualquier caso el resultado es igual de calamitoso, impropio de un trabajo científico.

Uno de los primeros trabajos que se ocupó del ataque inglés a Cartagena de Indias de 1741 desde la arqueología fue el realizado por Carlos Del Cairo para la obtención de su título de maestría. En él se ocupaba de las estructuras defensivas de Tierra Bomba: el fuerte de San Luis de Bocachica, la batería de Chamba, la de San Felipe y la de Santiago. Ninguna de ellas sobrevivió el ataque inglés de 1741, no obstante, siguieron localizándose en algunos mapas e incluso hoy día todavía son visibles algunos de sus restos. Del Cairo centró su trabajo en la batería de San Felipe, que excavó y explicó atendiendo a su papel en los acontecimientos de 1741, como referente teórico utilizó los paradigmas de la arqueología de la guerra, que ya por entonces comenzaba a estar consolidada. El trabajo mereció ser publicado (DEL CAIRO, 2009) y en cierta medida es un referente dentro de la arqueología marítima y de la guerra dentro y fuera de Colombia (LANDA, 2013), sin embargo, Del Cairo confundió la batería que estaba estudiando e identificó como San Felipe la que en realidad era la de Santiago (DEL CAIRO, 2011a).

El origen del error seguramente esté en las fuentes consultadas, pues en los mapas y cartas levantados por el ingeniero Antonio de Arévalo entre 1758 y 1759, cuando las baterías ya estaban arruinadas, los nombres aparecen intercambiados[26] respecto de los mapas realizados cuando las baterías aún estaban en pie, por ejemplo los confeccionados por Blas de Lezo en 1739, para dar cuenta del estado de las defensas de la bahía.[27] Las relaciones de la defensa de 1741 hechas por los protagonistas, de las que es fácil deducir la ubicación de cada una de ellas, confirman el error de Arévalo e igualmente en los mapas ingleses de la época también se identifican las baterías al

[26] Plano del Canal de Boca Chica, Cartagena de Indias, 1758. AGI, MP-Panamá, 342; Plano del Canal de Boca Chica, 1758. AGI, MP-Panamá, 342BIS; Plano general de la playa del costado del norte de la Canal de Boca Chica y parte de esta entrada de los navíos a la Bahía de Cartagena, 1759. AGI, MP-Panamá, 344; Plano de la Canal de Boca Chica y terrero inmediato, para conocimiento de los efectos del mar en la playa norte desde 1757, 1769. AGI, MP-Panamá, 346.

[27] Plano de Cartagena, su Puerto y Península de tierra bomba hasta boca chica, en estado de ofensa y defensa por disposición del Ex[celentísimo] S[eño]r D[o]n Blas de Lezo, Commandantte General de los presentes navíos galeones de S[u] M[ajestad] Catholica, 1739. AGI, MP-Panamá, 140.

contrario de como se ha venido publicando desde 2009.[28] El ejemplo anterior es muestra de los riesgos, pero también de las enormes oportunidades que ofrece la arqueología histórica en general y marítima en este caso particular que nos ocupa. La posibilidad de sumar fuentes y cruzar información ya son una práctica habitual, ojalá también en el futuro se fuera generalizando cada vez más la suma de preguntas, métodos y perspectivas de análisis. Un aspecto, desde el que la arqueología marítima podría marcar la diferencia como disciplina y no solo en lo que concierne a la arqueología y la historia, sino también al diálogo con otras áreas de conocimiento.

¿Tiene futuro la arqueología marítima colombiana?

Con este artículo se ha querido ofrecer un panorama general del desarrollo de la arqueología marítima en Colombia, el contexto legal e institucional en el que se lleva a cabo su práctica y los resultados que ha ido brindando. A la luz de todo ello y con base especialmente en los trabajos que hasta la fecha se han ido -hemos ido- realizando, podrían sintetizarse una serie de particularidades que caractericen a la arqueología marítima del país, aunque algunas seguramente no sean privativas de ella. Queríamos también poner de manifiesto y alertar sobre algunos de los males que a nuestro juicio más amenazan a la disciplina en Colombia, como único medio a través del que poder construir un futuro con fundamentos mucho más sólidos para la misma.

La práctica de la arqueología marítima en Colombia es relativamente reciente. Apenas cuenta con dos décadas de trayectoria y no posee agenda académica definida, más proclive a satisfacer necesidades puntuales y situaciones coyunturales (DEL CAIRO Y GARCÍA, 2002; McBRIDE, 2003; URIBE, 2006).

Ha tenido que lidiar con un contexto legal, la institucionalidad y un estado de opinión pública en dónde la mercantilización del patrimonio cultural sumergido, enmascarado con un sentimiento hispanofóbico, está totalmente naturalizado y en algunos, escasos casos, ha conseguido permear incluso la academia (GARCÍA CALERO, 2019).

[28] A plan of Fort St. Louis, St. Joseph, St. Jago & of St. Philip scituated at ye entrance of Cartagena Harbour or Boca-Chica with ye parts adjacent and also of the attacks made against the said forts. Library of Congress Geography and Map Division Washington, D.C. 20540-4650 USA dcu.

El incremento de su práctica se ha visto fuertemente impulsado por la arqueología preventiva, desarrollada a partir de los dragados, la creciente infraestructura porturia y la exploración de hidrocarburos costa afuera, que plantean unos objetivos muy específicos, evidenciando un desbalance (¿o confusión?) entre el diseño metodológico y las técnicas de investigación implementados en cada proyecto. Ahora contamos con la tecnología avanzada que facilita la exploración detallada de los fondos marinos, pero se pierde de vista el análisis de contexto y la aproximación a otras fuentes de información, más allá de los recursos geofísicos. Se trata de trabajos que responden a necesidades prácticas que no encuentran articulación alguna entre unos y otros, en buena medida debido a la ausencia de un sistema de información arqueológica funcional que, desde la autoridad en el tema, debería gestionarse aprovechando los millonarios recursos que destina la empresa privada y el Estado colombiano para tal fin.

Hay una excesiva concentración espacial de los estudios arqueológicos de corte marítimo en el país. La bahía de Cartagena ha venido monopolizando los mayores esfuerzos y recursos, haciendo énfasis además en la época colonial. ¿Qué pasó con los pueblos prehispánicos y sus relaciones con el mar? Los tesoros y los eventos históricos de gran magnitud, siguen imponiendo, si es que la hay, la agenda de investigación (ie. MUÑOZ, 2019).

Se echa de menos el desarrollo de proyectos multidisciplinarios, teniendo en cuenta que la aproximación a la comprensión y/o explicación de procesos del pasado, convoca la presencia y participación obligatorias de diversos especialistas. Se hace poca investigación de archivo y las fuentes documentales y cartográficas son tratadas de manera superficial (¿tal vez ingenua?), cuando se recurre a ellas. Es menos cuestión de grandes alardes teóricos, como de los que algunos autores hacen gala, que de practicar el mínimo sentido crítico exigido a la hora de abordar una fuente (DEL CAIRO Y GARCÍA, 2002; DEL CAIRO, 2009; DEL CAIRO Y PALACIO, 2014).

Al final, y sin una producción científica que garantice su calidad, se difunden resultados sin sustento o haciendo uso superficial tanto de las fuentes históricas como del registro arqueológico, para alcanzar una noticia pasajera que termina desinformando a la opinión pública, poniendo en evidencia la falta de rigurosidad científica, con afirmaciones sin sustento ni contrastación de las fuentes, en contravía de lo que es una disciplina científica como la arqueología.

Como cierre, Colombia navega en un océano de inseguridad jurídica frente a su patrimonio cultural sumergido. Se aventuró en un viaje a contracorriente buscando favorecer capitales privados que han demostrado su desdén por el pasado. Y es más lamentable aún, que se presten algunos pocos profesionales para avalar estos proyectos con argumentos que se caen por su peso. La ética en la arqueología tiene unos límites claros y no puede ser negociada bajo ninguna circunstancia. En el futuro inmediato se sabrá si las políticas colombianas en esta materia se concibieron para construir y reforzar un patrimonio nacional o si, por el contrario, fueron diseñadas, como todo parece indicar, para satisfacer la codicia de aquellos que piensan que lo que se encuentra en el mar no tiene dueño.

Bibliografía

BELTRÁN, M. y AGUADO, C., (2018). *La última batalla de Blas de Lezo*, Madrid: EDAF.

BORRERO, R., (2011). *Procesos de formación de sitios arqueológicos sumergidos en la Bahía de Cartagena de Indias estudio experimental sobre degradación de materiales orgánicos empleados en la construcción naval y/o contenidos en los fletes coloniales*. (Trabajo de grado para optar al título de magíster en antropología). Universidad de los Andes: Bogotá.

CIARLO, N., (2016). “La Comercialización Del Patrimonio Arqueológico numismático Sumergido: Reflexiones En Torno Al Criterio De Monedas Repetidas y Otros Anacronismos”. *Latin American Antiquity*, 27 (1) pp. 36-50.

DE NARVÁEZ MACALLISTER, D., (1999). “Protección a tesoros hundidos”. *El Tiempo*, 25 de julio de 1999. https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-897235

DEL CAIRO HURTADO, C., (2004). *Arqueología subacuática de los restos de una construcción militar del siglo XVII en Tierrabomba (Cartagena de Indias): Batería de la Chamba*. (Trabajo de grado para optar al título de Antropólogo), Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

DEL CAIRO HURTADO, C., (2009). *Arqueología de la guerra en la Batería San Felipe: Isla de Tierra Bomba, Cartagena de Indias, siglo XVIII*, Bogotá: Universidad de los Andes.

DEL CAIRO HURTADO, C., (2011). “Tácticas defensivas y tácticas ofensivas: arqueología de una batalla en la isla de Tierra Bomba, Cartagena de Indias, siglo XVIII”. *Revista de Arqueología Histórica Argentina y Latinoamericana*, 5, pp. 11-34.

DEL CAIRO HURTADO, C., (2011). *Estudio arqueológico Ciénaga la Estancia, Isla de Barú, Cartagena de Indias,* Isla de Barú: Fundación Hernán Echavarría- Fundación Terra Firme.

EL CAIRO HURTADO, C., (2012). *Estudio Arqueológico en el fuerte de San Fernando y la Batería de San José,* Bocachica, Cartagena de Indias.

DEL CAIRO HURTADO, C., (2019). “El Galeón San José, un patrimonio de los colombianos para los colombianos y para la humanidad”, *El Espectador*, 16 de abril de 2019. https://www.elespectador.com/opinion/el-galeon-san-jose-un-patrimonio-de-los-colombianos-para-los-colombianos-y-para-la-humanidad-columna-850864

DEL CAIRO, C. y GARCÍA, M. C. (Comps.), (2002). *Memorias Curso de protección y conservación del patrimonio cultural sumergido,* Bogotá: Ministerio de Cultura.

DEL CAIRO C. y PALACIO, L., (2014). *Prospección arqueológica y plan de manejo arqueológico para la modificación de la licencia ambiental para el dragado de profundización del canal de acceso a la Bahía de Cartagena de Indias, Colombia*, Medellín: Aqua & Terra Consultores S.A.S.

EFE, (2016). “El galeón San José se hundió sin mediar ataque, según experto”. *EFE: Agencia EFE,* 11 de enero de 2016. https://www.efe.com/efe/america/cronicas/el-galeon-san-jose-se-hundio-sin-mediar-ataque-segun-un-experto/50000490-2808057

EL TIEMPO, (2012). “Arqueólogos seguirán oposición a proyecto de patrimonio sumergido. 11 de diciembre de 2012”. https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-12442908

GARCÍA CALERO, J., (2019). “El arqueólogo ‘enviado’ por Bogotá cobró de los cazatesoros”, *ABC*, 3 de abril de 2019. https://www.abc.es/cultura/abci-arqueologo-enviado-bogota-cobro-cazatesoros-201904022355_noticia.html

GARCÍA CHÁVEZ, M. C., (2004). *Mapa arqueológico e histórico de la bahía de Cartagena: Una propuesta metodológica para la gestión del patrimonio cultural subacuático.* (Trabajo de grado para optar al título de Antropólogo). Universidad Nacional de Colombia: Bogotá.

GARCÍA CHÁVEZ, M. C., (2007). “Arqueología histórica e historias arqueológicas en tierra y agua”. *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, 7, pp. 1-5.

GARCÍA CHÁVEZ, M. C., (2009). *La territorialización del espacio marítimo en Colombia: una construcción de nación a través de los puertos del Caribe en el Siglo XIX.* (Trabajo de grado para optar al título de Magister de Historia), Bogotá: Universidad de Los Andes.

GARCÍA CHÁVEZ, M. C., (2010). “A la pesca de Langosta y Galeones: Apropiación y valoración de los recursos naturales y culturales marítimos en comunidades pesqueras de la Isla de Tierra Bomba”. *Cuadernos de Antropología-Etnografía*, 6, pp. 83-115.

LANDA, C., (2013). “Arqueología de campos de batalla en Latinoamérica: apenas un comienzo”. *Arqueología*, 19 (2), pp. 265-286.

LANGEBAEK, C. H., (2004). “Historia y arqueología. Encuentros y desencuentros”. *Historia Crítica*, 27, pp. 111–134.

MARTÍN, J. G.; HANSElMANN, F.; ESPINOSA, J. M.; ACOSTA, J.C.; HORREL, C.; DÍAZ, A.; HO, B. y PÉREZ, J.F., (2013). *La ciudad invencible: paisaje cultural de la bahía de Cartagena de Indias,* Barranquilla: Universidad del Norte.

MARTIN, J. G. y ROA, E., (2015). *Prospección arqueológica subacuática para el plan de dragado de profundización de la zona de maniobras y atraques de CONTECAR S.A. a 16.5 y 17.5 metros de profundidad, Bahía de Cartagena,* Barranquilla: Universidad del Norte.

MARTÍN, J. G.; ESPINOSA, J. M. y SARCINA, A., (2015). “¿El primer puerto español en Tierra Firme? Arqueología en Bahía La Gloria, Colombia”. *Arqueología Iberoamericana,* 28, pp. 62-69.

MARTÍN, J. G.; ESPINOSA, J. M.; ROA, E.; BLANCO, E. y BLANCO, J., (2017a). “Arqueología subacuática en Puerto Colombia. Avances sobre el vapor Prinz August Wilhelm”. *Arqueología Iberoamericana*, 36, pp.60-65.

MARTÍN, J.G., (2017b). *Prospección arqueológica y formulación del Plan de Manejo Arqueológico para la ampliación del canal de acceso (variante) a la bahia de Cartagena,* Barranquilla: Universidad del Norte.

MARTÍN, J.G. y QUIJANO, J.D., (2017c). *Prospección arqueológica subacuática y formulación del Plan de Manejo Arqueológico para el Estudio de Impacto Ambiental para el dragado del terminal marítimo de COMPAS, Bahía de Cartagena, Bolívar*, Barranquilla: Universidad del Norte.

MARTÍN, J.G., (2017). “¿Ciencia detrás del galeón San José?” *Las 2 Orillas,* 15 de agosto de 2017. https://www.las2orillas.co/ciencia-detras-del-galeon-san-jose/

MCBRIDE, J., (2003). *Proyecto Bajo la Cota Cero. Prospección e Inventario de los Recursos Culturales Sumergidos en la Bahía de Cartagena de Indias. Avance de Investigación*, Cartagena de Indias: Astrolabio Editores.

MONTÓN, S. y ABEJES, L. J., (2015). “¿Qué es esa cosa llamada arqueología histórica?”, *Complutum*, 26 (1), pp. 11-35.

MUÑOZ, H., (2019). *Galeón Señor San José. Patrimonio indivisible,* Bogotá: Panamericana.

OQUENDO, C., (2012). “Piden retirar proyecto de Ley de Patrimonio Sumergido”, *El tiempo*, 6 de noviembre 2012. https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-12358844

PADILLA, N. F., (2011). “Proponen al Gobierno rescate del galeón San Roque”, *El Espectador,* 19 de febrero de 2011.

https://www.elespectador.com/noticias/investigacion/proponen-al-gobierno-rescate-del-galeon-san-roque-articulo-251973.

PADILLA, N. F., (2009). “Cazatesoros miran a Colombia”, *El Espectador,* 6 de junio de 2009

https://www.elespectador.com/impreso/hallazgo-arqueologico/articuloimpreso144368-cazatesoros-miran-colombia

PADILLA, N. F., (2016). *El galeón San José y otros tesoros. Relatos de intrigas y conspiraciones*, Bogotá: Aguilar.

PÉREZ, J., (2013a). *Evidencias comerciales de Santa Cruz de Mompox (1540-1823). Dimensionando sus capacidades portuarias y su rol en la economía del Reino de*

Granada. (Trabajo de grado para optar al título de Magister de Antropología), Bogotá: Universidad de Los Andes.

PÉREZ, J., (2013b). *Estudio histórico – arqueológico de carácter no intrusivo para el AIPE Tayrona, en su AMI Nazareth, Pozo Uchuva 1 – Bloque Tayrona. Mar caribe colombiano (Proyecto Offshore)*, Bogotá: Petrobras Colombia Limited.

PÉREZ, J., (2013c), *Estudio histórico de carácter no intrusivo para el Aipe Jarara, Bloque Tayrona, Mar Caribe Colombiano (Proyecto Offshore)*, Bogotá: Petrobras Colombia Limited.

PÉREZ, J., (2019). "Naufragios coloniales del caribe colombiano. Consideraciones investigativas, políticas y patrimoniales". *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, 38, 7-45.

PÉREZ, J. y ROMERO, L., (2003). *Naufragios y puertos marítimos en el Caribe colombiano*. (Trabajo de grado para optar al título de Antropólogo), Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

PÉREZ, J. y ROMERO, L., (2005). *Naufragios y puertos marítimos en el Caribe colombiano*, México D. F.: Siglo XXI.

PÉREZ, V.; BRYNILDSEN, E.; PONCE DE LEÓN, A.: PEÑA, W.; SÁNCHEZ C.; CABAS, D. y HERRERA, A, (2017a). *Prospección y formulación del plan de manejo arqueológico para el estudio y diseño de profundización del canal de acceso y depósito de materiales en el municipio de Buenaventura, departamento Del Valle del Cauca*, Bogotá: Fundación Apalaanchi (Autorización de intervención Arqueológica No. 6574).

PÉREZ, V.; BRYNILDSEN, E.; PONCE DE LEÓN, A.; PEÑA, W.; SÁNCHEZ C. y HERRERA, A, (2017b). *Programa de arqueología prevé subacuática y formulación del plan de manejo arqueológico para el dragado del estero san Antonio para las zonas de depósito de material municipio de Buenaventura, valle del Cauca*, Bogotá: Fundación Apalaanchi (Autorización de intervención Arqueológica No. 6149).

PÉREZ, V.; BRYNILDSEN, E.; PONCE DE LEÓN, A.; PEÑA, W.; SÁNCHEZ C. y HERRERA, A., (2017c). *Formulación del plan de manejo arqueológico para el programa de arqueología preventiva en la modalidad de prospección subacuática para las áreas de depósito de sedimentos para el dragado del canal de acceso al puerto de Tumaco, municipio de San Andrés de Tumaco, en el departamento de Nariño*, Bogotá: Fundación Apalaanchi (Autorización de intervención Arqueológica No. 6253).

PIAZZINI, C. E., (2013). "Patrimonio cultural sumergido: una ley infame". *Razón pública*, 14 de julio de 2013. https://www.razonpublica.com/index.php/econom-y-sociedad-temas-29/6953-patrimonio-cultural-sumergido-una-ley-infame.html

RIVERA, J. y MARTÍN, J.G., (2018). "La patrimonialización de la arqueología en Colombia". En A. ESCOVAR WILSON-WHITE y D. CÁRDENAS (Eds.), *Historia del Patrimonio en Colombia* (pp.416 – 461). Bogotá: Penguin Random House.

URIBE, C., (2006). "Los inicios de la arqueología submarina en Colombia: Salmedina I". En DEL CAIRO, C y GARCÍA, M. C. (Comps.), *Historias sumergidas: hacia la protección del patrimonio cultural subacuático en Latinoamérica* (pp. 49-70). Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

YIDI, E. y MENDOZA, A., (2014). *De la gloria al olvido: el hundimiento del vapor Prinz August Wilhelm en Puerto Colombia, 1918*, Puerto Colombia: Fundación Puerto Colombia.

ZAPATERO, J. M., (1990). *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, Madrid: Servicio Histórico y Museo del Ejército.

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11 (Dossier)
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X

ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA HISTÓRICA EN ARGENTINA: INVESTIGACIONES DE NAUFRAGIOS ACAECIDOS ENTRE LOS SIGLOS XVII y XX

Dolores C. Elkin
CONICET (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas), Argentina

Recibido: 08/12/2019
Aceptado: 31/12/2019

RESUMEN

Este artículo presenta un panorama de investigaciones arqueológicas sobre sitios de naufragios históricos en Argentina en base a una selección de siete casos de estudio. Las embarcaciones consideradas son de distinto tipo y se asocian a contextos cronológicos y culturales diversos. La distribución geográfica de los sitios abarca desde el río de la Plata en la ciudad de Buenos Aires hasta el extremo austral de Tierra del Fuego. Se sintetizan los objetivos, la metodología y los resultados obtenidos en cada uno de los casos destacando el aporte de la disciplina al conocimiento del pasado marítimo en el sur del continente americano.

PALABRAS CLAVE: arqueología; naufragios; río de la Plata; Patagonia; Tierra del Fuego; Argentina.

MARITIME ARCHAEOLOGY IN ARGENTINA-INVESTIGATIONS ON SHIPWRECKS FROM THE 17TH TO THE 20TH CENTURIES

ABSTRACT

The work presents an overview of archaeological investigations on shipwreck sites in Argentina based on a selection of seven case studies. The vessels considered are of different types and are associated to various chronological and cultural contexts. The geographical distribution of the sites ranges from the La Plata river in Buenos Aires city to the southernmost tip of Tierra del Fuego. The goals, methodology and results obtained in

each of the cases are summarized, highlighting the contribution of the discipline to the knowledge of the maritime past in the south of the American continent.

KEYWORDS: archaeology; shipwrecks; Río de la Plata; Patagonia; Tierra del Fuego; Argentina.

DOLORES ELKIN Doctorada en Arqueología en la Universidad de Buenos Aires, es Investigadora del CONICET (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas) con lugar de trabajo en el INAPL (Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano). Desde su creación en 1995 tiene a su cargo en el INAPL el Programa de Arqueología Subacuática. Ha dirigido diversos proyectos de investigación arqueológica vinculados con naufragios históricos en la costa atlántica argentina. Desde el año 2014 es Profesora Titular del Seminario de Investigación y Gestión en Arqueología Marítima en la Universidad de Buenos Aires. Desde 2010 integra el Consejo Consultivo Científico Técnico Asesor de la UNESCO para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático y desde 2016 es miembro de la Comisión Nacional de Monumentos, Lugares y Bienes Históricos de la República Argentina.
Correo electrónico: lolielkin@hotmail.com; proas@inapl.gob.ar
iD ORCID: https://orcid.org/0000-0002-4606-1285

Cita sugerida:
ELKIN, D., (2019). "Arqueología marítima histórica en Argentina: investigaciones de naufragios acaecidos entre los siglos XVII y XX". *Magallánica. Revista de Historia moderna*, 11 (6), pp. 238-275.

ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA HISTÓRICA EN ARGENTINA: INVESTIGACIONES DE NAUFRAGIOS ACAECIDOS ENTRE LOS SIGLOS XVII y XX

Introducción

Aceptando la definición de arqueología como una ciencia social que investiga sociedades pasadas basándose en las manifestaciones materiales de la conducta humana, adjetivarla como marítima e histórica requiere algunas consideraciones. En cuanto a lo primero, hoy en día se reconoce que el concepto puede incluir ambientes estuariales y fluviales, o incluso lacustres, en particular al tratar sobre rutas de navegación que unían océanos con aguas interiores (BASS, 2011:4). En este trabajo adoptamos dicho enfoque amplio.

En cuanto a la arqueología histórica, es sabido que tampoco hay consenso global para definirla, y es objeto de un debate más complejo que el relativo a la arqueología marítima. A menudo se asocia a la arqueología histórica con sociedades para las cuales, además de restos materiales, se cuenta con testimonios escritos o iconográficos -incluso orales- que permiten estudiar su pasado. Ello a su vez puede vincularse con el origen y configuración del mundo moderno, como lo explicita la Sociedad de Arqueología Histórica (https://sha.org/), o con el pasado post-prehistórico (ORSER y FAGAN, 1995: 14) o con el arribo y la expansión de la cultura europea a partir del siglo XV (DEETZ, 1996: 5). Se ha señalado que este tipo de definiciones conllevan una serie de limitaciones, como ser que el contacto europeo con otras sociedades fue muy variable en su modo de manifestarse y en su cronología, que hubo influencias europeas previas a su establecimiento efectivo fuera de dicho continente, o que se trata de una visión que privilegia la historia occidental (ver, por ejemplo, CONNAH, 2007). En ese sentido nos parece operativa una definición que en esencia es la de Robert Schuyler (1970) quien expresa que la arqueología histórica es "El estudio de la manifestación material de la expansión de la cultura europea dentro del mundo

no europeo" (SCHUYLER, 1970: 88). Para el contexto geográfico y cultural aquí considerado, el sector más austral del continente americano, la presencia y manifestación europea llega con la expedición de Magallanes-El Cano que se inicia en España en 1519 (PIGAFETTA, 1954 [1522?]).

Por último, señalamos que el tipo de evidencia arqueológica histórica que constituirá el foco del trabajo son las embarcaciones naufragadas -o pecios- y su contexto material asociado. Por razones de espacio y la consiguiente necesidad de síntesis, hemos optado por acotar los casos de estudio considerados a aquellos pecios localizados en la costa marítima del actual territorio argentino (incluyendo el estuario y río de la Plata) y solo en cuanto a aquella información de índole cultural.[1] También decidimos minimizar las referencias a los pecios en los cuales las investigaciones arqueológicas son muy preliminares y a los materiales de origen náutico que no constituyen sitios arqueológicos sino que se encuentran dispersos y sin asociaciones contextuales claras.

A continuación, pasaremos a los casos de estudio seleccionados para este trabajo y cuya localización geográfica se indica en la **Figura 1**. La presentación seguirá un orden cronológico que abarca segmentos de la etapa pre-colonial, colonial y republicana.

Siglo XVII: El *jaacht* holandés *Hoorn*

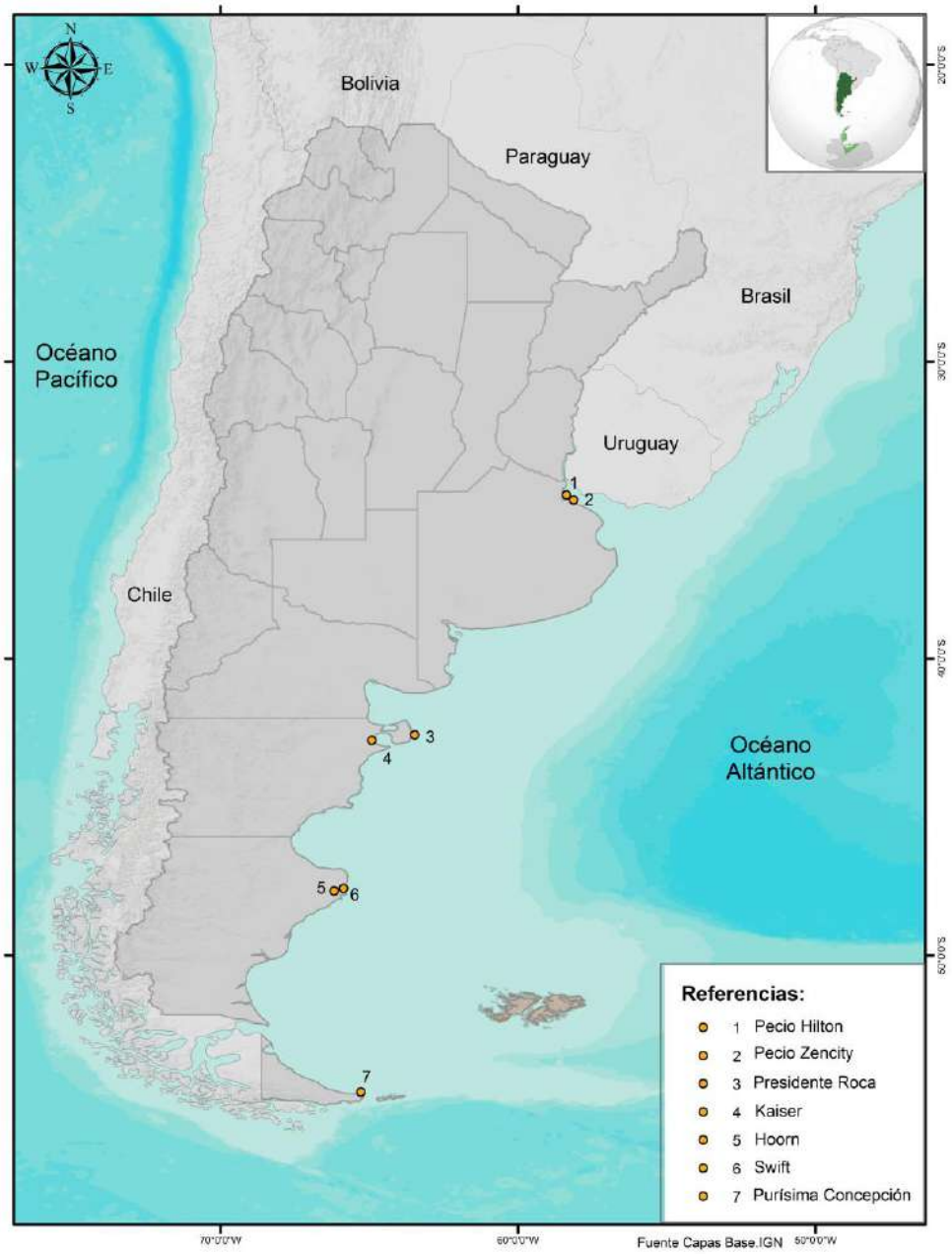
El único pecio hallado hasta la fecha que corresponde al período de exploración temprana de la región es el correspondiente al *jacht Hoorn*,[2] una de las dos naves de la expedición holandesa liderada por los empresarios marítimos Jacob Le Maire y Willem C. Schouten. Ellos buscaban un nuevo paso interoceánico hacia las codiciadas Islas de la Especiería, dado que la Compañía de Indias Orientales (Vereenigde OostIndische

[1]Esta aclaración es pertinente dado que omitiremos los estudios de procesos de formación natural de sitios de naufragio, tema que ha sido tratado por distintos investigadores en algunos de los casos considerados. Aquí solo se hará referencia a los procesos culturales de formación de sitios.

[2] El supuesto hallazgo de la nao Santiago de Hernando de Magallanes se ha reportado en distintos medios en más de una oportunidad. Sin embargo, en ningún caso se presentó evidencia respaldatoria o información fidedigna, por lo cual consideramos que no se justifica su tratamiento en este trabajo. Para mayor información ver Elkin (2007).

Compagnie, más conocida por su sigla VOC) tenía el monopolio comercial de la ruta del Estrecho de Magallanes, así como la del Cabo de Buena Esperanza.

Figura 1: Mapa de la República Argentina con la ubicación de los sitios de naufragio considerado.



Fuente: Área de Geomática, Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano.

Las dos embarcaciones que conformaban la pequeña flota eran la *Eendracht* y la *Hoorn*. Representaban a la denominada Compañía Austral y llevaban en conjunto una tripulación de 87 hombres (LE MAIRE, 1622; SCHOUTEN, 1618). Partieron del puerto de Hoorn en junio de 1615 y para diciembre se encontraban en la ría Deseado.[3] Allí, unos kilómetros aguas arriba de la desembocadura, vararon ambas naves con el objeto de carenarlas. Mientras realizaban este procedimiento en la *Hoorn* se produjo un incendio que la dejó inutilizada, por lo que toda la carga y tripulación de ambas naves debió continuar viaje a bordo de la *Eendracht*. Fue en esta travesía que lograron descubrir el paso hacia el océano Pacífico por el estrecho que llevaría el nombre de Le Maire y el cabo Hoorn[4] en honor a la ciudad holandesa de la cual partió la expedición.

En el año 2003 se inició un proyecto arqueológico destinado a localizar e investigar los restos del *Hoorn* bajo la dirección de Damián Vainstub y Cristian Murray, en representación del PROAS[5]-Argentina y Martijn Manders, del Servicio Nacional de Patrimonio (ROB)[6] de Holanda.

La metodología de trabajo (MURRAY *et al.*, 2007; MURRAY *et al.*, 2008; VAINSTUB y MURRAY, 2006) comprendió, por un lado, la recopilación y análisis de documentos históricos relacionados con la expedición del *Hoorn* y su contexto. Estos incluyeron fuentes como los diarios de navegación de Schouten (1618) y Le Maire (1622) así como fuentes cartográficas e iconográficas pertinentes.

También se realizó una interpretación minuciosa de las características geomorfológicas de la costa a fin de identificar sectores donde una nave como la *Hoorn* pudo haber sido varada a fin de carenarla. Precisamente en una de estas áreas se hallaron tiestos cerámicos entre los guijarros, los cuales fueron posteriormente asignados al contexto cronológico-cultural en estudio. El área inicial de prospección terrestre se seleccionó entonces en base a los referidos hallazgos.

---

[3] Actual provincia de Santa Cruz, Argentina.
[4] Cabo de Hornos en español.
[5] Programa de Arqueología Subacuática del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano.
[6] Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (Servicio Nacional del Patrimonio Arqueológico de Holanda).

El trabajo, inicialmente focalizado en la zona intermareal, se realizó por medio de una prospección visual superficial asistida con detectores de metales. También se realizaron sondeos estratigráficos en áreas que presentaban mayor densidad de materiales arqueológicos en superficie. En uno de estos sectores se halló una serie de rocas de apariencia alóctona, luego confirmado por medio de análisis petrográficos, lo cual sugirió que se trataba de lastre (MURRAY et al., 2007; VAINSTUB y MURRAY, 2006). Otros hallazgos producidos tanto en superficie como en los sondeos incluyeron fragmentos metálicos fundidos que podrían haber estado asociados al fuego producido durante el carenado.

A raíz de los distintos hallazgos mencionados se infirió que el depósito arqueológico primario, asociado al carenado e incendio del *Hoorn*, había sido localizado. Sin embargo, al no hallarse partes estructurales del barco en la prospección terrestre se decidió continuar la misma bajo el agua. Esto comenzó con una serie de buceos de reconocimiento en la franja submareal adyacente a la zona de costa previamente relevada, registrando variables tales como topografía, características sedimentarías, visibilidad y corrientes (MURRAY *et al*., 2007; VAINSTUB y MURRAY, 2006). En la temporada de campo siguiente se prospectó un área mayor por medio de sensores remotos (sonar de barrido lateral y magnetómetro), combinado con buceos puntuales en donde se detectarán anomalías, a fin de inspeccionarlas visualmente (MURRAY *et al*., 2007: 353).

Los principales resultados surgidos del proyecto arqueológico *Hoorn* son los siguientes:

Se identificó el sitio donde el fuego destruyó la nave, cumpliendo así con el principal objetivo planteado. Los materiales asociados consisten esencialmente en fragmentos metálicos de plomo fundido (algunos de estos últimos con semillas y carbón en su interior), de plata, de aleaciones de peltre y otros metales, y clavos de cobre. Todo ello se encontró asociado a las rocas alóctonas atribuidas a lastre (MARCONETTO *et al*., 2005, VAINSTUB y MURRAY, 2006). Adicionalmente, dispersos a lo largo de la franja de alta marea, se hallaron unos 170 tiestos cerámicos muy desgastados y rodados. Muchos poseían inscripciones y sellos asignados a la cerámica *stoneware* -o lozapiedra- de tipo *Raeren*,

Frechen y *Westerwald* (ELKIN y MURRAY, 2008). Esta cerámica constituyó un fuerte indicador cronológico cultural, compatible con el contexto del *Hoorn*, y también fue determinante para acotar el área de trabajo (MURRAY *et al*., 2007).

La madera y las semillas carbonizadas que se hallaron dentro de los fragmentos de plomo fundido fueron analizadas por especialistas (MARCONETTO *et al*, 2005). En el primer caso se identificó roble y pino, en tanto que las semillas correspondieron a lentejas. Ello permitió conocer la materia prima utilizada en la construcción del barco y aportar información sobre la alimentación a bordo.

En cuanto a los restos metálicos, hay consistencia entre los hallados en el sitio y los que se mencionan en las fuentes históricas (LE MAIRE, 1622), lo cual refuerza la identificación del sitio *Hoorn*.

Las prospecciones subacuáticas complementarias posibilitaron el hallazgo de concreciones ferrosas. Estudios de estas concreciones por rayos X revelaron improntas de artefactos de hierro que habían sufrido corrosión, tales como clavos, herrajes y pernos (CIARLO, 2006; MURRAY *et al*., 2007).

En ninguna de las prospecciones se hallaron restos de madera. Es probable que ello sea producto de una combinación de factores, como ser los procesos naturales de formación de sitios allí operantes (debe tenerse presente que se trata de un ambiente sumamente dinámico), así como el salvamento de madera tanto por parte de la tripulación misma como por parte de la población local que habitó la zona tanto en la época de la pérdida del *Hoorn* como en tiempos posteriores, dado que este es un recurso escaso en ambientes esteparios como el aquí considerado.

El resultado principal del proyecto fue cumplir con el objetivo de localizar el sitio. Como indicamos es el más antiguo identificado hasta la fecha en aguas argentinas.

Siglo XVIII: Un barco mercante español en el puerto de Buenos Aires

En diciembre del año 2008 se produjo de forma casual el descubrimiento de los restos de una embarcación de madera en el contexto de las excavaciones asociadas a la construcción del complejo edilicio Zen City en la ciudad de Buenos Aires (ver **Figura 1**). La obra se localizaba en un sector aledaño al dique uno de Puerto Madero,[7] una zona de la ciudad que fue objeto de relleno para ganar tierra al río a fines del siglo XIX (VALENTINI y GARCÍA CANO, 2011; WEISSEL *et al*., 2011).

A raíz de este hallazgo intervino la Dirección de Patrimonio e Instituto Histórico del Ministerio de Cultura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, acordándose con la empresa privada que se implementaría un trabajo de rescate y excavación del pecio en un plazo de cuatro meses (VALENTINI y GARCÍA CANO, 2011).

La estructura del pecio, que se halló enterrada a unos diez metros de profundidad, medía casi 22 metros de largo y estaba asociada a una importante cantidad de otros materiales culturales que al menos en parte correspondían a la carga del barco (GARCÍA CANO y VALENTINI, 2013: 252-253). En breve haremos referencia a estos materiales.

La primera tarea consistió en el relevamiento exhaustivo del sitio por medio de distintos recursos gráficos (JOHNSON, 2011). Seguidamente se procedió a la remoción del casco, para lo cual se desarrolló un exoesqueleto de perfiles de acero que lo protegió durante el proceso. Previamente al izado, el pecio fue cubierto con un geotextil sintético que también fue utilizado para forrar el interior del foso donde fue reenterrado. Esto último se realizó en un predio de la ciudad de Buenos Aires que brindaba las condiciones adecuadas a tal fin y donde sería monitoreado mediante sensores (GARCÍA CANO y VALENTINI, 2013: 254-6). Es digno de mención que el reenterramiento del casco del pecio de Zen City constituyó la primera acción en su tipo en toda Latinoamérica

[7] Este es el puerto cuya construcción se realizó entre 1887 y 1897 (Rocca 2008). Puerto Madero reemplazó al antiguo puerto de la ciudad que estaba ubicado en un lugar cercano, la boca del Riachuelo, un curso de agua que desemboca en el río de la Plata. Los puertos de la ciudad de Buenos Aires siempre tuvieron el problema de la gran sedimentación, poca profundidad, y creciente aumento del tamaño y calado de las embarcaciones. Una década después Puerto Madero también quedó obsoleto por esos motivos y fue reemplazado por el denominado Puerto Nuevo.

La etapa siguiente consistió en el estudio en laboratorio de los distintos materiales asociados, entre los que se destacan numerosos contenedores cerámicos de una arroba y de media arroba, restos de toneles o barriles, utensilios tales como azuelas, hachas, cuchillos y cucharas, cuatro cañones y una carga de platinas de hierro. Los investigadores señalan que muchos de estos materiales fueron encontrados en su posición de estiba en la bodega (GARCÍA CANO y VALENTINI, 2013: 253).

Otros objetos recuperados incluyen clavos de hierro, pernos con y sin chaveta, tachuelas, aros y argollas, varios metros lineales de cabos, 12 toneladas de piedras de lastre, más de 200 fragmentos de cerámica indígena y un número similar de fragmentos de lozas y mayólicas, 29 restos de pipas de cerámica y caolín, y gran cantidad de restos óseos animales (GARCÍA CANO y VALENTINI, 2013:253; VALENTINI, 2012). Estos últimos incluyen huesos de mamíferos y apófisis córnea de vacunos, aunque no estarían asociados contextualmente al pecio (SILVEIRA, *com. pers*. 2019).

El procesamiento de los datos relevados *in situ* y el análisis posterior de materiales arrojó resultados de interés. Se constató que el casco no tenía más de 30 m de eslora, con bodega completa de proa a popa y un diseño de máximo aprovechamiento para la carga de espacio bajo la misma (GARCÍA CANO, 2011: 30).

Los restos de botijas cerámicas, ubicadas en los sectores de estiba de la bodega del barco, superan los 200 ejemplares. Uno de ellos contenía restos de aceitunas (CASTRO, 2011). Constituyen una de las mayores colecciones de Argentina de este tipo de artefactos utilizados en el comercio ultramarino entre España y el puerto de Buenos Aires en el período colonial. Hay piezas enteras y fragmentadas de distintas capacidades, la mayoría de ellas con cocción oxidante (DE GRANDIS y ROEL, 2011).

Entre los otros tipos cerámicos se encuentra una cerámica blanquecina de pasta muy delgada, representada en pequeños contenedores tipo jarritas y cuencos. Fueron estudiados a la luz de bibliografía especializada y de fuentes iconográficas, pudiendo concluirse que se trata de recipientes que eran usados para mantener el agua fresca que incluían las llamadas “alcarrazas”, “tallas” y un posible “cantarillo” de mayor tamaño que las anteriores. Se presume que pudieron haber sido utilizadas a bordo, haber constituido parte de la carga

para ser comerciada en el Puerto de Buenos Aires, o bien haber cumplido ambas funciones (VALENTINI, 2012: 87-88).

Las pipas fueron estudiadas por SPORTELLI (2011). La muestra se compone de 27 ejemplares -solo 2 enteros- e incluye piezas de cerámica, de caolín y una de tradición africana. Algunas están decoradas.

El estudio de los elementos de fijación reveló su utilización tanto para la construcción de la nave como para operaciones de mantenimiento. Se analizaron muestras de tachuelas, clavos y pernos revelando características particulares en el proceso de manufactura respectivas. Todos los elementos son de hierro forjado, producidos a mano según la tecnología de fabricación habitual del siglo 18 y de manera consistente con las técnicas españolas reportadas (VALENTINI y GARCÍA CANO 2011: 55-59).

Paralelamente a la investigación arqueológica se realizaron análisis de anatomía vegetal y estudios dendrocronológicos. En el primer caso, pudo determinarse que la madera con la cual fue construido el barco es un tipo de roble. En secciones más pequeñas de la estructura se observó la presencia de una madera diferente, de características afines al género Cedrela, cuya distribución geográfica tiene lugar en América tropical y subtropical. Se interpreta que podría reflejar reparaciones hechas a esta nave en puertos que no son los de origen (CASTRO, 2011).

El estudio dendrocronológico se hizo en base a 26 secciones transversales de distintas partes de la embarcación (MUNDO, 2011). Mundo señala que el fechado ubica la construcción del barco[8] hacia mediados del siglo 18 (MUNDO, 2011: 83).

El navío de registro *Purísima Concepción*-Perdido en Tierra del Fuego

El 12 de enero de 1764 partieron del puerto de Cádiz hacia los mares del sur y El Callao dos navíos mercantes: *Nuestra Señora del Buen Consejo* (alias *Los Placeres*), de fabricación portuguesa, y el *Purísima Concepción* (alias *Los Pasages*), de fabricación

[8] En realidad se trataría de la fecha de corte de la madera, no necesariamente la de construcción del barco.

española y comandado por José Joaquín de Ostolaza.[9] Ambas embarcaciones eran buques de registro, es decir que tenían privilegios reales y eran los únicos que podían comerciar entre España y sus colonias de América.

Tras haber pasado por el puerto de Montevideo, a principios de diciembre la fragata *Purísima Concepción* continuó su ruta hacia el sur. De las fuentes documentales con las que se cuenta hasta la fecha se destaca el diario de navegación de la nave,[10] donde se relata en detalle lo acontecido previa y posteriormente al accidente. La entrada correspondiente al 9 de enero de 1765 indica que a mediodía no pudo observarse el sol por estar cerrado el horizonte y que estimaban hallarse a una latitud de 53° 37'. A las 8 de la noche aún no habían avistado tierra y continuaron navegando de noche. Súbitamente, a las 2.30 de la madrugada del 10 de enero se encontraron "varados y sin que todavía se viese tierra en la Isla que llaman del Fuego".[11]

Las 193 personas que viajaban a bordo de la *Purísima Concepción* sobrevivieron al naufragio debido a que el varamiento se produjo cerca de la costa y a que gradualmente todos pudieron llegar a tierra firme. Se establecieron en una pequeña bahía ubicada a pocas leguas del lugar del naufragio,[12] donde convivieron en armonía con los pobladores nativos durante casi tres meses. Este lapso fue destinado a la construcción de una nueva embarcación, para lo cual utilizaron madera del bosque aledaño y elementos que pudieron rescatar del pecio. Finalmente, el 2 de abril de 1765, se botó exitosamente una goleta bautizada *Nuestra Real Capitana San Joseph y las Animas del Buen Suceso*, a bordo de la cual los náufragos de la *Purísima Concepción* regresaron al río de la Plata.

---

[9]En el Archivo General de Indias (en adelante A.G.I) encontramos la siguiente documentación relativa a estos dos navíos mercantes: A.G.I. Contratación, legajo 1755, "Registros de ida de navíos al Mar del Sur…" (1764); y A.G.I. Contratación, Legajo 5507, N.3, R. 3, por Juan Gregorio Jalavera, quien tiene carga de "su cuenta y riesgo" en el navío nombrado La Concepción, Los Plaseres, su maestre Joseph Lezcano.Vease también: "Diario de la pérdida del navío nombrado La Concepción", escrito por D. Pedro José de Ayesta, Archivo del Museo Naval de Madrid (A.M.N). Ms. 0328-11, fechado en Buenos Aires, 28 de abril de 1765.

[10] "Diario de navegación y acaecimientos del Navío nombrado *La Purísima Concepción, cn (a) los Pasages, de Cádiz al mar Pacífico, que dio principio en 12 de Enero de 1764. Se perdió en la Tierra del Fuego*", Ms., Documento anónimo (an.), fechado en 1764. El documento se localizó en el archivo bibliográfico del Museo del Fin del Mundo de Ushuaia (M.F.M).

[11] M.F.M.,"*Navío Purísima…..*", Ms., an., folio 135 (*passim*).

[12]En coincidencia con lo expresado por algunos autores (cf. CORNEJO,1987), consideramos que esta bahía corresponde a la actualmente llamada Caleta Falsa, ubicada en la zona oriental de la costa atlántica de la Isla Grande de Tierra del Fuego.

Esta asombrosa hazaña representa desde hace décadas un hito relevante en la historia fueguina y ha sido objeto de diversas publicaciones (BELZA, 1974; RATTO, 1930; 1940). De cualquier manera, hasta hace pocos años no existía evidencia material vinculada con suficiente fundamento ya sea al pecio o al campamento de los náufragos. El único antecedente era un cañón de hierro hallado en el año 1981 en la costa atlántica de Tierra del Fuego, a pocos kilómetros de Caleta Falsa, en el marco de una expedición organizada por el Museo del Fin del Mundo.[13] Desde el momento de su hallazgo se presumió que este cañón provenía de la fragata *Purísima Concepción*.

Las investigaciones arqueológicas asociadas a la Purísima Concepción comenzaron en el marco de un proyecto más amplio consistente en el relevamiento de un segmento muy extenso de la costa atlántica de Tierra del Fuego (alrededor de 200 kilómetros) en busca de restos de origen náutico.[14]

Las prospecciones se realizaron en la franja intermareal y supramareal, sin realizar sondeos o excavaciones. En la temporada de campo de 2014 se produjeron hallazgos muy promisorios que permitieron postular la probable localización de la *Purísima Concepción* en la zona de Caleta Falsa, en el extremo oriental de la isla grande de Tierra del Fuego (ver **Figura 1**): Allí, en los alrededores de la estancia Policarpo, se encontró un fragmento de cerámica de pasta gruesa con vidriado verde oscuro en una de sus caras y una cubierta tipo engobe en la cara opuesta (**Figura 2a** y **2b**). Poseía indicadores de haber sido manufacturada con torno y por su tipología se la interpretó preliminarmente como un posible fragmento de botija de estilo español. A unos kilómetros de distancia, en un sector costero presumiblemente coincidente con aquel donde se había hallado el cañón referido, se encontraron varios proyectiles esféricos, de hierro, que podían provenir del armamento de la Purísima Concepción o de otra embarcación histórica de época similar (ELKIN y MURRAY, 2014, ELKIN *et al.*, 2017).

[13] Por entonces denominado Museo Territorial.

[14] En el año 2010 se dio inicio al Programa Arqueológico Costa Atlántica (PACA), impulsado por el Museo del Fin del Mundo de la ciudad de Ushuaia (Tierra del Fuego, Argentina) y coordinado por el arqueólogo Lic. Martín Vázquez. El PACA tuvo por meta efectuar un relevamiento de yacimientos arqueológicos prehistóricos, así como de restos de naufragios históricos, en una franja de alrededor de 200 kilómetros de la costa atlántica de Tierra del Fuego, entre Cabo Peñas, al norte, y Cabo San Diego, al sur (VÁZQUEZ *et al.*, 2010).

Figura Nº 2: Cerámica tipo terracota, con vidriado verde oscuro en una de sus caras (izquierda) y engobe verde oliva en la otra (derecha). Sitio Purísima Concepción, Provincia de Tierra del Fuego.

Fuente: PROAS-INAPL.

A partir de estos hallazgos se planificó una temporada de campo con los objetivos principales de localizar tanto el sitio de naufragio de la fragata como del campamento donde se establecieron los náufragos durante su tiempo de permanencia en el lugar. Para el cumplimiento de dichos objetivos se propuso oportunamente una metodología de trabajo acorde con los mismos y se tuvieron en cuenta, además de los hallazgos recién mencionados, bibliografía y otras fuentes distintas fuentes relevantes para el presente estudio (CORNEJO, 1987, entre otros).

Las prospecciones en busca del campamento se centrarían en la zona de la caleta Falsa donde se había hallado el fragmento de cerámica descripto más arriba. En cuanto al lugar del naufragio, cabe recordar que la *Purísima Concepción* varó en la costa, por lo cual era esperable que los (escasos) restos que habrían permanecido en el lugar estuvieran a poca profundidad y consistieran en elementos no rescatados por los náufragos. Por ende la búsqueda del pecio se centró en la localización subacuática del conjunto de cañones de hierro con los cuales habría estado artillada la fragata y que se presumía compondrían los

vestigios más significativos (ELKIN 2017).[15] A tal fin se decidió utilizar un magnetómetro como instancia previa a la actividad de buceo.

La zona elegida para la prospección subacuática fue delimitada de antemano teniendo en cuenta los hallazgos arqueológicos que se habían realizado en el año 2014 en la zona intermareal, ubicándola de manera adyacente a este sector. La nueva campaña se realizó en diciembre del año 2017 bajo la dirección de la autora y la co-dirección del Lic. Martin Vázquez (CONICET-CADIC).[16]

En relación a la prospección subacuática, esta comprendió 26 transectas separadas entre sí por 15 metros de distancia a fin de asegurar una cobertura efectiva del área seleccionada. Cada transecta tenía una longitud de 336 metros, sumando un largo total de 8,724 metros. La prospección pudo completarse en 20 de las transectas mencionadas, área dentro de la cual se registró un total de 12 anomalías magnéticas, 9 de ellas agrupadas en un conjunto que muy probablemente represente a los cañones de hierro mencionados. La mala visibilidad y las adversas condiciones de buceo impidieron corroborarlo.

De manera complementaria a la prospección subacuática se volvió a realizar una inspección del sector intermareal donde se habían hallado los proyectiles y otros restos arqueológicos en 2014. Se prestó especial atención a la localización de material arqueológico que pudiera haber quedado entrampado en las grietas y depresiones rocosas que abundan en la restinga.

En esta oportunidad se hallaron más proyectiles de hierro de las mismas características que los encontrados en el año 2014.También se encontraron diversos fragmentos cerámicos. Varios de ellos consisten en loza decorada con una combinación de colores que incluyen tonos de verde, ocre y castaño, y corresponden a tipologías de origen inglés comúnmente utilizadas en el siglo 18 (ELKIN, 2018). Otros corresponden a una cerámica ordinaria, de pasta gruesa tipo terracota, análoga a la que se había hallado dentro de la Caleta Falsa en 2014. Como se expresó, se consideró que este tipo de tiestos podrían

[15] La *Purísima Concepción* habría sido artillada con 20 cañones de hierro (A.G.I, Contratación, 1764). Se estima que la mayoría de ellos habrían permanecido en el lugar del naufragio.
[16] Centro Austral de Investigaciones Científicas y Técnicas.

provenir de un recipiente tipo botija, como los que transportaban los barcos mercantes españoles en la época que nos ocupa.

En la restinga también se hallaron otros artefactos, incluyendo pequeñas piezas de vidrio formatizadas a modo de gemas para engarce, tachuelas metálicas con forma de domo y de tipo tapicería, fragmentos de vidrio sin decoración y muy erosionados, y trozos de piezas planas de metal -al menos una de ellas de plomo y que podría haber sido destinada a recubrimiento del casco-, y un compás de bronce que pudo haber sido destinado a su uso en navegación o carpintería.

Dentro de la Caleta Falsa el trabajo consistió fundamentalmente en la realización de varios sondeos estratigráficos con el fin de determinar la presencia de materiales atribuibles al campamento de los náufragos de la *Purísima Concepción* y al contacto que éstos tuvieron con la población indígena. Se seleccionaron dos sectores para la realización de sondeos. Uno de ellos está ubicado en una pequeña planicie o explanada natural y en la cual se halló el fragmento de cerámica de estilo español en 2014. Es un área dentro de la caleta que posee varias condiciones apropiadas para el establecimiento de un campamento como el de los náufragos de la *Purísima Concepción* (CORNEJO, 1987, ELKIN, 2017). El otro sector se encuentra dentro del bosque que circunda esta misma explanada, en la cual ya se conocía la existencia de sitios arqueológicos indígenas aunque se requería la realización de información estratigráfica.

En la planicie se realizaron 5 sondeos (ELKIN, 2018, VÁZQUEZ y ZANGRANDO, 2018), de los cuales los principales hallazgos consisten en un pequeño conjunto de tablas de madera colocadas de manera adyacente entre sí a modo de piso, varios fragmentos de loza fina monocroma y polícroma de estilo inglés, y, nuevamente, fragmentos de cerámica tipo terracota con clara evidencia de haber sido manufacturados con torno. Como ya se señaló, su tipología remite a las botijas españolas frecuentemente utilizadas en la época colonial para transportar productos como vino y aceite de oliva (ver GOGGIN, 1960 y MARKEN, 1990, entre otros). Análisis de activación neutrónica efectuados sobre una muestra de este conjunto permitió constatar que efectivamente, el origen de la cerámica es español (GLASCOCK *et al.*, 2018).

Los sondeos efectuados en el bosque, por su parte, también arrojaron evidencia de sumo interés para la presente investigación. Se destaca el hallazgo de una punta de proyectil y una cuenta de collar, ambos de vidrio, en un contexto arqueológico tipo conchero de características netamente indígenas (VAZQUEZ y ZANGRANDO, 2018). Teniendo en cuenta que esta materia prima es de origen europeo, su mera presencia es indicio de acceso a la misma por parte de la población nativa. También apunta, aunque no de manera concluyente, al probable contacto entre indígenas y europeos. A la luz de toda la evidencia obtenida, estos europeos serían los náufragos españoles de la fragata *Purísima Concepción.*

La presencia británica-la corbeta de guerra HMS *Swift*

La corbeta HMS (His Majesty´s Ship) *Swift* era una nave de guerra de la Armada Británica que en 1769 integraba una pequeña escuadra apostada en las islas Malvinas.[17] En marzo del año siguiente, en el contexto de un reconocimiento geográfico de la región y con casi 100 tripulantes a bordo, naufragó en la ría Deseado (ver **Figura 1**) tras haber encallado en una roca oculta por la alta marea. Tras más de dos siglos bajo el mar, el pecio fue descubierto en 1982 por buzos locales, dando inicio a lo que se convertiría en un proyecto pionero en arqueología subacuática en la Argentina (MURRAY, 1993, ELKIN, 2002).

Ya desde las primeras inmersiones en el sitio realizadas por sus descubridores pudo constatarse que el mismo se hallaba en un extraordinario estado de preservación. Tras una serie de intervenciones protagonizadas por distintas personas e instituciones, a mediados de la década de 1990 se solicitó al equipo de arqueología subacuática del Instituto Nacional de Antropología que tomara a su cargo la investigación arqueológica del pecio *Swift*.

En el diseño de proyecto elaborado a tal fin se propusieron diversas líneas y temas de trabajo: aspectos constructivos del barco, relación entre los artefactos hallados a bordo y jerarquías sociales -enmarcado a su vez en los avances tecnológicos que caracterizaron al

[17] Este archipiélago fue descubierto en el siglo XVI en el marco de los viajes de exploración al Atlántico Sur protagonizados por distintas unidades políticas europeas. Fueron llamadas *Malouines* por los franceses, Malvinas por los españoles y *Falkland* por los británicos.

siglo XVIII en Europa- vida a bordo de la nave, y procesos de formación del sitio. A medida que transcurrieron las sucesivas temporadas de campo, determinados hallazgos generaron la apertura de nuevas líneas de estudio a las cuales nos referiremos oportunamente.

Los primeros años de trabajo fueron destinados al análisis minucioso de uno de los principales testimonios documentales disponibles: el diario escrito por el teniente Gower (GOWER, 1803), el cual describía los hechos acontecidos antes, durante y después del naufragio. Paralelamente se fueron recopilando distintos tipos de fuentes primarias en archivos británicos, tales como los planos,[18] correspondencia,[19] y la corte marcial que tuvo lugar oportunamente.[20]

La excavación se inició en el año 2002, una vez seleccionados los sectores del pecio destinados a ello en función de los temas y preguntas de investigación planteados. Los resultados generados a partir de entonces fueron volcados en decenas de publicaciones e informes inéditos, por lo que se remite al libro que los compila en detalle (ELKIN *et al*, 2011), y a las referencias bibliográficas allí incluidas. A continuación presentaremos el caso de manera sucinta en función de limitaciones de espacio.

Uno de los temas analizados desde el comienzo de los trabajos de campo es el referido a aspectos constructivos de la nave. El interés fue especialmente motivado por la discordancia presentada entre dos planos originales de la *Swift*: En tanto el plano de cubiertas ilustra la nave arbolada con dos palos,[21] el plano de líneas lo hace con tres.[22] A poco de iniciar el relevamiento subacuático pudo constatarse que al momento del naufragio la Swift estaba arbolada con tres palos. Por su parte el documento denominado *Progress and Dimension Books: Swift 1762-1769*[23] provee un dato que podría contribuir a esclarecer por qué el plano de cubiertas muestra a la nave con dos palos. Aquí se consigna una costosa

[18] National Maritime Museum, Greenwich (N.M.M), ZAZ 4672: Lines & Profile, Swift and Vulture, 1763; y ZAZ 4724: Decks, Vulture Class, 1762.
[19] La correspondencia en: The National Archives, Reino Unido (en adelante TNA), ADM, 1/1789: Captain's Letters; George Farmer, 17 de Noviembre de 1769, 19 de febrero de 1770 y 22 de septiembre de 1770.
[20] TNA, ADM 1/5304: Courts Martial: Loss of HMS Swift, 29 September 1770.
[21] NMM ZAZ 4724 (*passim*).
[22] NMM ZAZ 4672 (*passim*).
[23] TNA, ADM 180/3.

modificación efectuada al casco -sin especificar cuál-, y es posible que la misma haya incluido el agregado de un tercer palo. Otro hallazgo de interés es una bomba de plomo portátil hallado en el sitio, la cual posee la inscripción G.R.3 (por *George Rex* tercero), y el año 1769. Esta fecha coincide con la de trabajos de mantenimiento realizados a la *Swift* en el arsenal de Deptford,[24] por lo que probablemente fue colocada en ese momento.

En cuanto a la relación entre cultura material y las jerarquías sociales representadas en la tripulación del barco, se observó que la mayoría de los artefactos asociados a los oficiales (hallados en las dependencias de popa en la cubierta principal de la nave) en general poseen una buena calidad de manufactura, e incluyen cerámica inglesa, porcelana china, y elementos de plata, bronce, peltre y vidrio. Uno de los artefactos destacables forma parte de las piezas relacionadas al servicio de té halladas en el sitio (**Figura 3**). Se trata de una tetera con una decoración geométrica en relieve que sólo podía lograrse con el uso de un torno mecánico que efectuaba movimientos sincronizados en distintas direcciones. La bibliografía consultada indica que estos tornos eran costosos y que pocas fábricas disponían de ellos y de los torneros especializados que se requerían para operarlos; en consecuencia, se habrían utilizado en pocos lugares de Inglaterra, y recién a partir de la década de 1760 (HAWKINS, 1999). Este tipo de tetera sería entonces ilustrativa de avances tecnológicos de la época, asociado a su vez con un estatus social alto en cuanto a su propietario.

Para los elementos asociados a los marineros comunes disponemos de menos información arqueológica, aunque se hallaron platos de madera en el área de la cocina que podrían haber integrado sus pertenencias o bien los elementos utilizados por ellos en caso de que fueran propiedad de la Armada.

La alimentación a bordo es un aspecto en el cual la investigación arqueológica contribuyó de manera significativa. Seguramente gracias la baja temperatura del agua y las condiciones anaeróbicas del sitio, se han preservado e identificado pasas de uva, semillas de zapallo y de alguna variedad de ají, mostaza, nuez moscada y dos especies de pimienta. El caso de la mostaza es digno de notar, dado que el capitán de la *Swift*, George Farmer,

[24] TNA, ADM 180/3 Swift 1762-1769.

había solicitado al Almirantazgo la provisión de este producto pero recibió una respuesta negativa,[25] por lo cual se interpreta que lo consiguió de manera extraoficial.

Figura Nº 3: Arriba a la izquierda: Tetera inglesa esmaltada en color verde y ocre con decoración en relieve; arriba a la derecha: tetera inglesa con decoración estilo chinesco; abajo a la izquierda: taza de loza inglesa con decoración floral; abajo a la derecha: taza de porcelana china con decoración oriental. Sitio Swift, Provincia de Santa Cruz.

Fuente: PROAS-INAPL.

También se hallaron restos de huevos de pingüino Rey, lo cual debe haber constituido un complemento dietario particularmente apreciado en largas travesías marítimas y con recursos alimenticios muy poco variados. La mayoría de los elementos mencionados se

[25] TNA. ADM 111/65, 16/10/1769. Victualling.Board and Comities. 1769.

hallaron en el sector ocupado por los oficiales; es de esperar una mayor cantidad y variedad de elementos en las bodegas y ciertos sectores de la cocina destinados a almacenamiento de comida, los cuales aún no fueron excavados.

Los únicos restos faunísticos hallados hasta la fecha que podrían relacionarse con la alimentación consisten en huesos de cerdo, y son muy escasos. Esto último es esperable dado que habitualmente los desperdicios se arrojaban al mar y la carne seca o salada se transportaba ya sin hueso.

Con respecto a las bebidas, la presencia de botellas cerradas permitió efectuar algunos análisis químicos del contenido. Una de las botellas cilíndricas halladas en el sitio contenía en su interior un vino blanco tipo jerez. Es posible que esto refleje la provisión de vino de Madeira mencionada para la *Swift* en alguna de las fuentes.[26] En el caso de las llamadas habitualmente “botellas de ginebra”, de sección cuadrada y en ocasiones de considerable mayor tamaño que las cilíndricas, solo pudo identificarse la presencia de etanol (es decir que casi con seguridad contenían algún tipo de bebida alcohólica) pero la filtración de agua de mar impidió efectuar mayores precisiones.

Otros recipientes de gran interés, dado que en muchos casos se hallaron cerrados, corresponden a lo que muy probablemente era un arcón medicinal. Los contenedores son en su gran mayoría frascos pequeños vidrio. Los análisis químicos efectuados sobre el contenido revelaron la presencia de sustancias que se habrían utilizado para el tratamiento de distintas enfermedades y dolencias: mercurio, habitual (y erróneamente) empleado en esa época para combatir la sífilis; extracto de antraquinona, el cual se consideraba apropiado para el tratamiento del escorbuto, y copal, sustancia recomendada para afecciones de la garganta y las encías, así como para quemaduras y otros trastornos de salud que podían afectar al sistema nervioso central.

En la temporada de campo del verano 2005-2006 se produjo el hallazgo de un esqueleto humano completo, el cual fue estudiado desde el punto de vista bioantropológico, así como en función de los materiales que se hallaron adheridos y/o asociados al cuerpo. En el primer caso, los estudios revelaron que el cuerpo corresponde a un individuo masculino

[26] TNA. ADM 3/77. Board´s minutes. 16/08/1769 y 19/10/1769.

de alrededor de 25 años de edad, probablemente diestro y que gozaba de buena salud general. También se determinó que su muerte no fue producto de un trauma, lo que sugiere que debió haberse ahogado al no poder escapar a tiempo del barco que se inundaba de agua. El buen estado de preservación de los huesos permitió la extracción de ADN, pero al tratarse del tipo mitocondrial, ello constituye una gran limitación para el rastreo genealógico dado que éste se transmite por línea femenina y han transcurrido numerosas generaciones desde 1770 hasta la actualidad.

Los huesos tampoco permiten estimar la edad en un grado de precisión estadística suficiente como para asociar el cuerpo a alguna de las personas fallecidas en el naufragio.

Lo que sí permitió avanzar en la identificación del individuo considerado fueron pequeños restos de tela adheridos a algunos huesos de la parte superior del esqueleto. Pudo determinarse que se trataba de lana roja teñida con una sustancia obtenida de la planta conocida como *madder* (*Rubia tinctorum*). A su vez ello permitió deducir que ello debía ser parte de la chaqueta roja que vestían los soldados del grupo de marines que viajaban a bordo. Otros restos asociados al esqueleto (botones, hebillas y fragmentos de polainas) también apuntan a un uniforme militar y no a la indumentaria utilizada por los marineros comunes. A partir de todas esas líneas de evidencia se concluye con alto grado de certeza que el cuerpo hallado en el sitio *Swift* corresponde a uno de los dos infantes de marina reportados como desaparecidos en el naufragio: Robert Rusker o John Ballard.

Desafortunadamente, las muestras de ADN obtenido del esqueleto no han permitido hasta la fecha precisar a cuál de estas personas corresponde. Se trata de ADN mitocondrial, transmitido por línea femenina y por ende particularmente difícil de rastrear genealógicamente a través de tantas generaciones.

Siglo XIX y principios del siglo XX. La ciudad de Buenos Aires: el pecio Hilton

En el año 1998 durante el proceso de construcción del hotel Hilton de la ciudad de Buenos Aires en el Dique 3 del barrio de Puerto Madero se hallaron los restos de una embarcación de madera. Al momento de notificación del hallazgo al arqueólogo del instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, el pecio ya había sido severamente

dañado por las maquinarias que realizaban la excavación de la obra (WEISSEL, 1998).Por tratarse de restos de un naufragio, el Dr. Weissel convocó al equipo del Programa de Arqueología Subacuática del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano.[27]

Las circunstancias y la ubicación de este hallazgo son muy similares a lo ocurrido con el pecio de Zen City, con la salvedad de que en el caso del “pecio Hilton”, como fue bautizado, no había sido promulgada la ley de protección del patrimonio arqueológico que contemplaba a los restos de tiempos históricos.

Gracias al apoyo de la Defensoría del Pueblo de la Nación y la Prefectura Naval Argentina, se realizó la restitución de algunos restos y una intervención arqueológica de rescate en el sitio, aunque solo durante unos pocos días. Los materiales recuperados en el sitio consistían principalmente en restos asociados a por lo menos una embarcación y a la actividad portuaria; se destacaban piezas estructurales de madera, herrajes y cadenas de hierro y probables piezas de lastre. Se interpretó que la embarcación era de porte pequeño y correspondía al siglo XIX. Por otra parte, los materiales hallados antes de la intervención arqueológica se componían de botellas y fragmentos de botellas, una bombilla de mate, fragmentos de loza inglesa y un fragmento de mandíbula animal. En base a su técnica de manufactura de botellas y otros recipientes se interpretó que correspondían al siglo XIX y, uno de ellos anterior a 1850. Algunos fragmentos de loza, tipo *pearlware*, habrían sido fabricados entre 1750 y 1830 (WEISSEL*et al*. 1998).

Por distintas circunstancias el estudio de los materiales del pecio Hilton recién fueron retomados años después, constituyendo el tema central de la tesis de licenciatura en arqueología de Ana Castelli (CASTELLI, 2017), fuente de lo que se expresa a continuación.

Los principales objetivos de la investigación fueron caracterizar el diseño y la tecnología empleados en la construcción de la embarcación y precisar su función en el contexto cronológico, cultural y geográfico considerado. El material analizado consistió fundamentalmente en los escasos y fragmentados restos de la embarcación, constituidos por

[27] Por entonces Instituto Nacional de Antropología (Secretaría de Cultura de la Nación).

elementos de madera y metal (en el último caso solo clavazón). Para cumplir con los objetivos planteados se realizó un análisis arquitectónico, buscando determinar las dimensiones y otras características principales de la embarcación. También se realizaron observaciones que permitieran reconocer las principales técnicas empleadas en la construcción y se recabó información acerca de las materias primas utilizadas (tanto madera como metal). Los restos disponibles para el estudio permitieron inferir el ángulo con el cual las varengas parten de la quilla, indicando que el fondo de la embarcación era casi plano. También hay indicios de la presencia de un mástil y una botavara, lo cual se asocia con propulsión a vela. Entre los restos disponibles no hay evidencia de propulsión a vapor o de la existencia de un motor.

Las dimensiones del barco se estimaron a partir de distintas vías, infiriéndose una manga máxima de alrededor de tres metros, una eslora de entre nueve y 15 metros y un puntal inferior a dos metros. En el conjunto de materiales disponibles también pudieron identificarse durmientes de bao y tablas asociadas a una bita que posiblemente correspondan a la estructura de una cubierta o media cubierta. Todas estas características son coherentes con una balandra, embarcación frecuentemente representada en fuentes iconográficas del siglo XIX y también mencionada en los documentos históricos. Estas pequeñas embarcaciones eran destinadas al comercio de cabotaje y al trasbordo de cargamento y pasajeros.

Los estudios botánicos de este pecio permitieron identificar maderas duras y de buena calidad provenientes de la selva paranaense y de la región chaqueña. Lo que no puede precisarse es si el barco fue construido allí -o en una zona cercana- o si la materia prima llegó como mercancía a los astilleros de Buenos Aires, probablemente transportada río abajo. Por otro lado, se considera que los elementos de fijación pudieron haber llegado en cargamentos desde el exterior, posiblemente Inglaterra o Estados Unidos; o bien haber sido obtenidos mediante barras de hierro trabajadas por herreros locales.

Para este tipo de embarcaciones no se dispone de tratados constructivos u otras fuentes que echen luz sobre la forma de trabajo de los carpinteros de ribera y demás artesanos involucrados, y probablemente los conocimientos se transmitían de manera oral

de generación en generación. En el caso del pecio Hilton el estudio de Castelli permitió determinar que en la construcción se utilizaron sierras y azuelas y mejoraron las terminaciones con herramientas como cepillos. Utilizaron taladros manuales para realizar orificios de diámetro levemente menor al de los pernos, que eran forzados mediante martillado. También se hicieron algunos calados decorativos, aunque sencillos y algunas piezas visibles, como la bita de amarre, fueron pintadas.

Los clavos de máquina constituyen un importante indicador cronológico, ya que antes de 1830 no estaban disponibles en el país. Ello apunta a que el barco probablemente fue construido después de esta fecha, y necesariamente antes de las obras del dique 3, inaugurado en 1892. A su vez, la frecuencia de estos clavos sugiere que corresponden a la construcción original, en tanto que la presencia de clavos pequeños de cable, más modernos y de localización acotada apuntan a reparaciones.

La explotación de recursos marinos: El ballenero de Bahía Galenses

En el marco del Proyecto "Investigación y Puesta en Valor del Patrimonio Cultural Subacuático de Península Valdés, (Provincia del Chubut) dirigido por quien suscribe y co-dirigido por el arquitecto Cristian Murray, comenzó a relevarse en el año 2004 un sitio consistente en una estructura plana de madera que asomaba del sedimento en la zona intermareal de una playa de la ciudad de Puerto Madryn conocida históricamente como Bahía Galenses.[28] A cierta distancia de esta estructura, en el sector submareal solo descubierto con grandes bajantes de marea, se encuentra otra que, al menos en su parte visible, es de menores dimensiones.

Las primeras inspecciones se focalizaron en la estructura mayor -denominada BG 2- y sugirieron que podrían corresponder a una embarcación de tamaño mediano construida entre los siglos XVIII y XIX (ELKIN y MURRAY 2004, 2005). Relevamientos posteriores que incluyeron sondeos y trincheras en sectores diagnósticos permitieron determinar que los restos consistían, efectivamente, en una porción de una embarcación de madera

[28]El topónimo hace referencia al lugar de desembarco de los primeros galeses que llegaron a la Patagonia en 1865.

representada por una estructura continua de 28 m de largo y 4,20 m de ancho constituida principalmente por cuadernas y tracas del forro externo e interno. Se observaron también cabillas (cilíndricas y facetadas), pernos de aleación de cobre y clavos de latón. Asimismo, se halló un zapato de cuero que podría estar en asociación contextual con la estructura, de estilo análogo a otros hallados en contextos norteamericanos del siglo XIX (MURRAY *et al.*, 2009).

Durante el proceso de investigación posterior se realizó la determinación botánica de la madera, revelando que las cuadernas y el recubrimiento del forro fueron construidas con roble europeo y pino, en tanto que las cabillas eran de falsa acacia. Los dos primeros tipos de madera son de origen europeo pero el pino se introdujo en Norteamérica en tiempos coloniales; el caso de la falsa acacia es inverso: originariamente proviene del SE de Estados Unidos pero ya se encontraba disponible en Europa en el siglo XVIII.

Las principales conclusiones referidas a este sitio surgidas del análisis detallado de los aspectos constructivos y otras líneas de evidencia como las mencionadas fueron que se trataría de una nave mercante o de pesca, probablemente propulsada a vela y construida en el siglo XIX en una nación anglosajona del hemisferio norte (MURRAY *et al*., 2009).

Más recientemente la investigación arqueológica del sitio fue retomada bajo la dirección del arquitecto Murray y la Dra. Mónica Grosso, ambos del Programa de Arqueología Subacuática del INAPL. Su trabajo consistió en una evaluación integral no sólo de la estructura BG2 sino también de otros restos que podrían asociarse a ella, en particular la segunda estructura que se encuentra en la zona submareal -denominada BG1- y un recipiente metálico tipo caldero que había sido observado en contadas ocasiones. Esta nueva etapa de investigaciones incluyó excavaciones subacuáticas en ambos lugares y permitió constatar que las dos estructuras corresponderían a la misma embarcación. Asimismo, pudo apreciarse que el recipiente metálico no estaba aislado, sino que se hallaba junto a otro similar, y que a su vez se encontraban asociados a un conjunto de ladrillos. Los recipientes parecían ser tipológicamente compatibles con los calderos utilizados en barcos balleneros del siglo XIX, por lo cual se recopiló mayor información sobre las características constructivas de este tipo de embarcaciones y su equipamiento.

En la última publicación referida al conjunto arqueológico de Bahía Galenses (MURRAY, 2019) se señala que las estructuras BG1-BG2 probablemente corresponden a un barco ballenero construido en Norteamérica en la primera mitad del siglo XIX. En cuanto a los calderos, su forma y tamaño son efectivamente compatibles con las de aquellos típicamente utilizados en el siglo XIX a bordo de los barcos balleneros para la obtención de aceite a partir de la grasa de cetáceos. Los ladrillos podrían ser parte del fogón que se construía alrededor de los calderos y que contenía los hornos de combustión.

Grandes vapores en Patagonia: *Presidente Roca* y *Kaiser*

En varias partes del mundo -en particular en Occidente- el desarrollo tecnológico que tuvo lugar durante la segunda mitad del siglo XIX fue muy significativo. De la mano de la segunda revolución industrial, tuvo un impacto directo o indirecto en muchos aspectos de la cultura. Para el ámbito náutico, el período se caracterizó por dos hitos destacables: la transición de la vela al vapor como medio de propulsión, y el uso intensivo del hierro y el acero por sobre la madera en la construcción de embarcaciones de cierto porte. Las decisiones y cambios tecnológicos de la época también tienen que ver con la respuesta al creciente tamaño de los cascos y el gran peso de las máquinas de vapor (BAISTROCCHI, 1930).

A pesar de la indudable relevancia que posee el estudio arqueológico de estas embarcaciones de fines del siglo 19 y principios del 20, no se les ha prestado la debida atención sino hasta recientemente. A continuación, presentamos dos interesantes casos en Argentina.

El vapor Presidente Roca

Este barco fue construido en 1896 en Inglaterra para la empresa naviera alemana Hamburg Südamerikanische. Con una eslora y manga de 91 y 12, 55m respectivamente, era propulsado por una máquina de triple expansión con dos calderas de tipo escocesas. También tenía velas para propulsión auxiliar. En 1904 el barco fue transferido a la empresa

Hamburgo Sudamérica-Delfino en Argentina con el propósito de cubrir rutas de cabotaje conectando los emergentes puertos de Patagonia (KLUDAS, 1976).

En Febrero de 1909 el *Presidente Roca* comenzó su viaje de rutina desde el puerto de Ushuaia (Tierra del Fuego) con destino final San Antonio Oeste, al sur de la Provincia de Buenos Aires. La carga principal consistía en rollizos de madera y fardos de lana. Los pasajeros incluían grupos familiares, viajeros individuales, esquiladores de ovejas, y un grupo de convictos con condena cumplida en la cárcel de Tierra del Fuego. A poco de dejar atrás la localidad de Puerto Madryn, en la provincia de Chubut, en la madrugada del 18 de Febrero se produjo un accidente con una lámpara de aceite que inició un incendio en el comedor. El fuego no pudo ser controlado, en gran medida por la cantidad de fardos de lana altamente inflamables (ABEIJON, 1977; BARBA RUIZ, 2000). Eventualmente el capitán pudo llevar la nave hasta la costa y encallarla, pero hasta que ello ocurrió se perdieron muchas vidas.

El lugar donde yace el pecio del *Presidente Roca* se ubica unos 65 km al NE de Puerto Madryn, en la costa atlántica de la Península Valdés (**Figura 1**). Los restos se concentran en el sector intermareal, pero alcanzan la franja submareal somera y supramareal.

El estudio arqueológico de este sitio se inició hace más de una década en el marco del proyecto Relevamiento del Patrimonio Cultual Subacuático de Península Valdés, comenzando por un relevamiento preliminar del mismo (ELKIN y MURRRAY, 2005). Hasta el día de hoy el sector principal del sitio consiste en la parte baja del casco, destacándose una de las dos grandes calderas de vapor aun emplazada en su lugar original (**Figura 4a** y **4b**). Alrededor del casco hay un gran número de restos dispersos cubriendo una extensa superficie.

Figura Nº 4: Vista panorámica del sitio Presidente Roca (izquierda) y detalle de la caldera de babor (derecha). Provincia de Chubut.

Fuente: PROAS-INAPL.

En años recientes el pecio del *Presidente Roca* y de otras embarcaciones de casco metálico de la misma época fueron objeto de estudios detallados protagonizados por Guillermo Gutiérrez respecto a aspectos tecnológicos y de procesos culturales de formación de sitios con foco en actividades de salvamento (GUTIÉRREZ y ELKIN, 2010; GUTIÉRREZ, 2013, 2017, 2018).

La metodología de trabajo fue diseñada en virtud de los objetivos buscados. Para la evaluación de aspectos tecnológicos se relevaron elementos diagnósticos y se tomaron muestras para análisis metalográficos; a su vez ello se estudió a la luz de manuales y reglamentos de construcción naval contemporáneos al período considerado.

Para el estudio de procesos culturales de formación del sitio se evaluaron variables tales como la cantidad y diversidad de materiales presentes, su potencial de reutilización, e indicadores de intervención humana en el sitio y su entorno. También se revisaron archivos documentales que pudieran brindar información de utilidad.

Las calderas escocesas son representativas del desarrollo tecnológico de la época y para inicios de la primera guerra mundial alcanzaron gran difusión.

Pudo constatarse que el *Presidente Roca* fue construido en acero, material que durante las décadas de 1870 y 1880 fue reemplazando al hierro debido a que poseía mayor

dureza que este último. De hecho en 1877 la sociedad marítima Lloyd´s Register of Shipping estableció que algunos componentes del casco podían realizarse con 20% menos de espesor si se utilizaba acero en lugar de hierro, lo cual generaba importantes beneficios económicos (GUTIÉRREZ, 2018 y referencias allí incluidas).

El diseño constructivo corresponde a un sistema transversal, con una sobrequilla continua de la cual parten las cuadernas hacia ambos lados. Probablemente la elección de este sistema constructivo se relacione con la presencia de velas para propulsión auxiliar. El sistema transversal era un sistema eficiente para contener los esfuerzos ejercidos por las velas, aunque en los cascos de gran porte tendía a generarse una deformación longitudinal. Ya para la época en la cual los vapores dejaron de tener velas los sistemas de construcción solían ser mixtos, con una distribución longitudinal en la base del casco y una trasversal en las bandas (BAISTROCCHI, 1930). Esto era más eficiente para soportar el gran peso de las máquinas y calderas de vapor (GUTIÉRREZ, 2018).

También pudo comprobarse que el *Presidente Roca* poseía doble fondo (GUTIÉRREZ, 2013). Este formaba un tanque en la parte baja del casco, en la cual solía utilizarse agua como lastre. El doble fondo era de tipo celular, es decir compartimentado (WALTON, 1908). Esto representaba un avance tecnológico relevante dado que facilitaba el movimiento del lastre dentro del barco según las necesidades, al tiempo que constituía un factor de seguridad en caso de una perforación en la parte externa del casco (BAISTROCCHI, 1930).

La contrastación de la evidencia arqueológica y la documental permitió avanzar en otro aspecto constructivo del Presidente Roca. Fuentes fotográficas indican que originalmente la cubierta principal de la nave tenía un saltillo en la proa, un puente en el sector medio y una toldilla en la popa que no están presentes en los restos arqueológicos. Estos revelan una cubierta continua desde el centro de la nave hasta la popa, lo que se interpreta como una modificación que permitiera aumentar la capacidad de transporte de pasajeros (GUTIÉRREZ, 2017: 174-175).

Por último, el pecio del *Presidente Roca* revela intensas operaciones de salvamento, con la extracción de partes de la estructura y del equipamiento y el uso de oxicorte. Una de

las calderas fue cortada en varias partes, probablemente para facilitar el transporte a través de la playa, e incluso se implementó un sistema de poleas y rieles para llevar estos y otros elementos hasta la cima del acantilado de rodea la playa (GUTIÉRREZ, 2013).

El vapor Kaiser

EL *Kaiser* era un barco mercante de acero construido en Hamburgo en 1891 y su primer propietario fue la empresa Deutsche Ost-Afrika-Linie (DOAL). Con una eslora de 101,14 m y una manga de 12,04 m, tenía, al igual que el *Presidente Roca*, una máquina de vapor de triple expansión y velas auxiliares.

Inicialmente fue utilizado para el transporte de carga y pasajeros entre Europa y Africa y luego entre Sudáfrica y la India. En 1912 la DOAL vendió la nave a la Sociedad Anónima de Importación y Exportación (SAIyE), la cual operaba en la Patagonia chilena y argentina.

En 1915, cuando el *Kaiser* se encontraba en Puerto Madryn cargando mercadería, se desató un incendio en la bodega que se propagó muy rápidamente, dejando la nave inutilizada (SANABRA, 2009). Días después ésta fue encallada en su localización actual, en la zona intermareal de una playa ubicada en los suburbios de la ciudad de Puerto Madryn (**Figura 1**).

El pecio del *Kaiser* se compone actualmente de la parte inferior de la embarcación, en la cual se aprecia el doble fondo y un sistema de construcción transversal, tal como es el caso del *Presidente Roca*. Se preserva una porción de la banda de babor, con 160 cuadernas visibles, parte de la estructura de proa, la sobrequilla, placas del forro interno y externo y algunos otros componentes estructurales (GUTIÉRREZ, 2017).

Luego de su abandono el *Kaiser* fue objeto de al menos dos operaciones de salvamento, una entre 1916 y 1919 para recuperar parte del sistema de propulsión y otra en 1944 para obtener acero. Es pertinente señalar que la fecha de este último evento es coincidente con la escasez de acero generada por la segunda guerra mundial (GUTIÉRREZ, 2017).

Tal como sucede en el caso del *Presidente Roca*, hay evidencia de uso de oxicorte para la recuperación de materiales, y se considera que el salvamento de ambas naves fue producido de la manera que Gibbs (2006) denomina sistemático, es decir planificado, intensivo, de larga duración e incluso acompañado de cierta infraestructura, por contraposición a un salvamento oportunístico, el cual es menos intensivo, breve, y se focaliza en la recuperación de solo algunos elementos.

Palabras finales

Puede apreciarse que, pesar de su escaso número, los casos de estudio expuestos han aportado valiosa información cultural.

El hallazgo del pecio *Hoorn* permitió determinar el lugar preciso en el cual se perdió la nave y constituye el testimonio más antiguo de un naufragio histórico hallado en aguas del territorio argentino. Reveló, además, aspectos vinculados a la materia prima utilizada en su construcción y a la alimentación de los tripulantes.

El pecio de Zen City se destaca por posibilitar un mayor conocimiento del comercio ultramarino entre España y el Río de la Plata en el siglo XIII y aspectos de la vida a bordo de la nave.

Sobre la *Purísima Concepción* puede decirse con muy alto grado de certeza que se localizó el campamento de los náufragos y muy probablemente, también el sitio del naufragio. Los restos de loza inglesa, así como materiales de origen europeo pero cuyo contexto cronológico-cultural todavía no pueden precisarse, pueden haber formado parte de la mercadería transportada a bordo.

La corbeta *Swift* es un sitio arqueológico sumamente rico y que pudo ser objeto de minuciosas investigaciones desarrolladas a lo largo de varios años. En consecuencia, ha echado luz sobre una gran diversidad de temas relativos a la nave en sí, a su equipamiento, a las actividades y costumbres de sus tripulantes e incluso a aspectos bioantropológicos. Es un testimonio, además, la presencia inglesa en un contexto histórico de disputas sobre la soberanía de los territorios del Atlántico Sur.

Uno de los principales aportes de la arqueología de naufragios históricos es la información es que brinda información sobre embarcaciones menores y poco documentadas en las fuentes escritas o iconográficas. Es el caso del pecio Hilton, un pequeño barco de madera, probablemente una balandra, que habría sido destinada a la navegación de cabotaje por el Río de la Plata y otras zonas de la cuenca. Esta investigación además demuestra el grado de conocimiento que puede generarse a partir del estudio minucioso de unos pocos restos desarticulados y fragmentados.

El pecio de Bahía Galenses constituye un caso de gran interés por ser el testimonio de una actividad marítima que tuvo un gran desarrollo en el siglo XIX y principios del XX en la Patagonia: la caza de cetáceos y mamíferos marinos. A las numerosas fuentes documentales referidas a este tema se suma ahora la primera evidencia material, la cual seguramente brindará más información a medida que avancen los estudios arqueológicos e interdisciplinarios.

Finalmente, los vapores *Kaiser* y *Presidente Roca* representan a la primera generación de embarcaciones que implementaron las innovaciones tecnológicas surgidas en el contexto de la Segunda Revolución Industrial y que en el transporte de larga distancia gradualmente reemplazaron a las que caracterizaban a los barcos propulsados a vela. Ambos pecios también fueron objeto de salvamento intensivo, actividad que cobra particular sentido en una región remota como la Patagonia y en una época en la cual escaseaban gran cantidad de productos y materiales.

Confiamos que el presente trabajo haya ilustrado cómo los estudios arqueológicos de embarcaciones naufragadas están contribuyendo significativamente a una comprensión más integral de la historia marítima del extremo sur americano.

Agradecimientos

Se agradece a todo el equipo y colaboradores del Programa de Arqueología Subacuática del INAPL por tantos años de trabajo compartido. Dada la imposibilidad de enumerar a todas las instituciones y personas que apoyaron las investigaciones aquí

sintetizadas, se remite a las publicaciones citadas en la bibliografía en las cuales se expresan los reconocimientos respectivos.

Archivos

M.F.M.: Museo del Fin del Mundo, Ushuaia (Argentina)

A.G.I: Archivo General de Indias, Sevilla (España)

A.M.N.: Archivo del Museo Naval de Madrid (España)

TNA: The National Archives, Londres (Reino Unido)

ADM: Archivos del Almirantazgo (en TNA)

N.M.M: The National Maritime Museum, Greenwich (Reino Unido)

Bibliografía

ABEIJÓN, A., (1977). *Los recién venidos. Memorias de un carrero patagónico,* Buenos Aires: Galerna.

BAISTROCCHI, E., (1930). *Arte Naval*, Buenos Aires: Gustavo Gili.

BARBA RUIZ, L., (2000). *Acontecimientos históricos de Península Valdés*, Rawson: Publicación de la Comisión por Monumentos a las Gestas Españolas del Chubut.

BASS, G., (2011). "The development of maritime archaeology". En A. CATSAMBIS, B. FORD and D. HAMILTON (Eds.) *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology* (pp. 3-22). Oxford: Oxford University Press.

BELZA, J. E., (1974). *En la isla del fuego*, Tomo 1, Buenos Aires: Instituto de Investigaciones Históricas Tierra del Fuego.

CASTELLI, A., (2017). *Obra viva: estudio de la construcción y contexto de uso de una embarcación naufragada en el Río de la Plata en el siglo XIX*. (Tesis para optar por el grado de Licenciatura en Antropología con orientación en Arqueología), Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

CASTRO, A., (2011). "Análisis de las estructuras vegetales". En M. VALENTINI, y J. GARCÍA CANO (Comps.), *Un mercante español en el puerto de Buenos Aires. Historias y Hallazgos en Puerto Madero* (pp. 87-92). Buenos Aires: Patrimonio e Instituto Histórico.

CIARLO, N. C., (2006). "Metodología de estudio de artefactos ferrosos corroídos en un medio subacuático. Un caso de estudio: las concreciones del sitio Hoorn". *La Zaranda de Ideas*, 2, pp. 87-106.

CONNAH, G., (2007). "Historical archaeology in Africa: an appropriate concept?" *African Archaeological Review*, 24 (1-2), pp. 35-40.

CORNEJO, A. E., (1987). *Análisis del lugar donde encalló el navío español La Purísima Concepción (a) los Pasajes y el de construcción de la goleta San Joseph y las Animas (a) Buen Suceso*, Buenos Aires: MSenarchivo-INAPL.

DEETZ, J., (1996). *In Small Things Forgotten- An archaeology of early American life*, New York: Anchor Books/Doubleday.

DE GRANDIS, N. y ROEL, L., (2011). “La cultura material – los contenedores cerámicos”. En M. VALENTINI y J. GARCÍA CANO (Comps.). *Un mercante español en el puerto de Buenos Aires. Historias y Hallazgos en Puerto Madero* (pp.45-52). Buenos Aires: Patrimonio e Instituto Histórico.

ELKIN, D., (2002). “Water: A new field in Argentinian Archaeology”. En C. V. RUPPÉ and J. F. BARSTAD (Eds.). *International Handbook of Underwater Archaeology* (pp. 313-332).New York: KluwerAcademic-PlenumPublishers.

ELKIN, D., (2007). *Estudio arqueológico marítimo en el Parque Nacional Monte León*, Buenos Aires: INAPL.

ELKIN, D. y MURRAY, C., (2005). *Segundo Informe del Proyecto: Relevamiento del patrimonio cultural subacuático de Península Valdés (Provincia del Chubut)*, Buenos Aires: INAPL.

ELKIN, D. y MURRAY, C., (2008). “Arqueología subacuática en Chubut y Santa Cruz”. En I. CRUZ, X. SENATORE, S. CARACOTCHE y B. LADRON de GUEVARA (Eds.), *Arqueología de la costa patagónica – Perspectivas para su conservación* (pp. 109-124). Río Gallegos: Universidad Nacional de la Patagonia Austral.

ELKIN, D., (2017). *Proyecto Arqueológico Purísima Concepción – Informe de Avance*, Ushuaia: Museo del Fin del Mundo.

ELKIN, D. y MURRAY, C., (2014). *Relevamiento de restos de naufragios - Informe de la cuarta etapa de trabajo de campo (Proyecto Arqueológico Costa Atlántica)*, Buenos Aires: INAPL.

ELKIN, D.; MURRAY, C. y GROSSO, M., (2017). “Arqueología de naufragios históricos en la costa atlántica fueguina”. En M. VÁZQUEZ, D. ELKIN y J. ORÍA (Eds.), *Patrimonio a orillas del mar. Arqueología del litoral atlántico de Tierra del Fuego* (pp. 207-237). Ushuaia: Cultural Tierra del Fuego.

GARCÍA CANO, J., (2011). “¿Por qué un mercante español?” En M. VALENTINI y J. GARCÍA CANO (Comps.), *Un mercante español en el puerto de Buenos Aires. Historias y Hallazgos en Puerto Madero* (pp. 25-31). Buenos Aires: Patrimonio e Instituto Histórico.

GARCÍA CANO, J. y VALENTINI, M. P., (2013). “Lo que quedó de un naufragio. Arqueología, rescate y conservación de un mercante español en el puerto de Nuestra Señora de los Buenos Aires”. En F. X. NIETO PRIETO y M. BETHENCOURT NÚÑEZ (Coords.), *Actas del I Congreso Nacional de Arqueología Náutica y Subacuática Española* (pp. 273-282). Cartagena: ARQUA.

GIBBS, M., (2006). “Cultural site formation processes in maritime archaeology: Disaster response, salvage and Muckelroy 30 years on”. *The International Journal of Nautical Archaeology*, 35, pp. 4-19.

GLASCOCK, M.; KLESNER, C.; MACDONALD, B., (2018). *Analysis of two sherds recovered froman underwater site along the Atlantic Coast of Terra del Fuego, Argentina*, Buenos Aires: INAPL.

GOGGIN, J., (1960). "The Spanish Olive Jar: An introductory study". *Yale University Publications in Anthropology*, 62, pp. 1-50.

GUTIERREZ, G., (2013). *Arqueología de embarcaciones modernas. El naufragio del vapor Presidente Roca (Península Valdés, Chubut)*. (Tesis de Licenciatura en Antropología, especialización en Arqueología). Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

GUTIERREZ, G., (2017). "Análisis tecnológico del casco del pecio Kaiser (Puerto Madryn, Provincia del Chubut)". *Cuadernos del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano*, 4 (4), pp. 89-99.

GUTIÉRREZ, G., (2018). *Embarcaciones de fines del siglo XIX e inicios del XX: características tecnológicas y procesos de formación de sitios en Península Valdés y Ciudad de Puerto Madryn (Provincia del Chubut)*, Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras-Universidad de Buenos Aires.

GUTIÉRREZ, G. y ELKIN, D., (2010). "Barcos a vapor en la Patagonia. Primeras aproximaciones al naufragio del Presidente Roca (Península Valdés, Chubut)". En R. BÁRCENA y H. CHIAVAZZA (Ed.), *Arqueología Argentina en el Bicentenario de la Revolución de Mayo* (pp. 2039-2044). Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo.

GOWER, E., (1803). *An Account of the Loss of His Majesty's Sloop 'Swift', in Port Desire, on the Coast of Patagonia, on the 13th of March, 1770; and of the other Events Which Succeeded, in a Letter to a Friend*, Londres: Winchester and Son.

HAWKINS, J., (1999). "Staffordshire Engine Turned Pottery, 1760 – 1780". *Bulletin of the Society of Ornamental Turners*, 100 (20), pp. 213-220.

JOHNSON, R., (2011). "Recursos gráficos para el registro". En M. VALENTINI y J. GARCÍA CANO (Comps.), *Un mercante español en el puerto de Buenos Aires. Historias y Hallazgos en Puerto Madero* (pp. 39-43). Buenos Aires: Patrimonio e Instituto Histórico.

KLUDAS, A., (1976). *Die Schiffe Der Hamburg-Sud: 1871-1951*, Hamburg: Stalling Maritime.

LE MAIRE, J.; SCHOUTEN, W. C.; ENGELBRECHT, W. A.; VAN HERWERDEN, J., (1945 [1622]). *De ontdekkingsreis van Jacob le Maire en Willem Cornelisz. Schouten in de jaren 1615-1617: journalen, documenten en andere bescheiden*, La Haya: Nijhoff.

MARCONETTO, B.; PICCA P.; DE ROSA, H. y MURRAY, C., (2005). "El naufragio del Hoorn -1615- Materiales de un sitio intermareal (Santa Cruz - Argentina)". En F. MORELLO (Ed.), *Arqueología de Fuego - Patagonia. Levantando piedras, desenterrando huesos... y develando arcanos* (pp. 343-349). Punta Arenas: CEQUA.

MARKEN, M. W., (1994). *Pottery from Spanish shipwrecks, 1500-1800*, Gainesville: University Press of Florida.

MUNDO, I., (2011). "Desde la interdisciplina. Análisis dendrocronológico el pecio de n situ que nos dicen los anillos de crecimiento de sus maderas". En M. VALENTINI y J.

GARCÍA CANO (Comps.), *Un mercante español en el puerto de Buenos Aires. Historias y Hallazgos en Puerto Madero* (pp. 81-85). Buenos Aires: Patrimonio e Instituto Histórico.

MURRAY, C. (Coord.), (1993). *Corbeta de guerra HMS Swift (1763). Historia, naufragio, rescate y conservación. Comité argentino del ICOMOS*, Buenos Aires: Museo Provincial Mario Brozoski y Municipalidad de Puerto Deseado.

MURRAY, C., (2019). “Sitio Bahía Galenses (Puerto Madryn, Chubut). Nuevos aportes al estudio de las prácticas de construcción naval en el siglo XIX”. En J. GÓMEZ OTERO, A. SVOBODA y A. BANEGAS (Eds.), *Arqueología de la Patagonia: el pasado en las arenas* (pp. 155-166). Puerto Madryn: IDEAUS-CONICET.

MURRAY, C.; VAINSTUB, D.; MANDERS, M. y R. BASTIDA, (2007). “El naufragio del Hoorn -1615- Prospecciones costeras y subacuáticas en la ría Deseado”. En F. MORELLO (Ed.), *Arqueología de Fuego - Patagonia. Levantando piedras, desenterrando huesos... y develando arcanos* (pp. 351-355). Punta Arenas: CEQUA.

MURRAY, C.; VAINSTUB, D.; MANDERS, M. y BASTIDA, R., (2008). *Tras la estela del Hoorn; arqueología de un naufragio holandés en la Patagonia*, Buenos Aires: Vázquez Mazzini.

ORSER, CH. E y FAGAN, B. M., (1995). *Historical archaeology*, New York: Harper Collins.

PIGAFETTA, A., (1954 [1522?]). *Primer viaje en torno al globo*, México D. F.: Espasa-Calpe.

RATTO, H., (1930). “Relato del naufragio del registro Purísima Concepción y construcción de la goleta Nuestra Real Capitana San José y las Animas. Puesta en gradas en Tierra del Fuego en 1765”. En H. RATTO (Ed.), *Actividades Marítimas en la Patagonia durante los siglos XVII y XVIII* (pp. 51-66). Buenos Aires: Ministerio de Marina - Dirección General de Navegación y Comunicaciones.

RATTO, H., (1940). "Diario del naufragio del Registro la Concepción en la Tierra del Fuego recivido por el Príncipe S.n Lorenzo en Nov.re de 1766". *Anuario de la Sociedad de Historia Argentina*, pp. 411-428. (Cfr. Archivo General de Indias, Sevilla, Audiencia de Buenos Aires. Exp. a instancia de partes. Año 1771 a 76 Estante 124. Cajón 1. Leg. 14).

ROCCA, E. J., (2008*). Historia Del Puerto De Buenos Aires, 1536-1930: Hablan Sus Protagonistas*, Buenos Aires: Editorial Dunken.

SANABRA, F., (2009). *Naufragios y algo más*, Puerto Madryn: Centro de Estudios Históricos y Sociales de Puerto Madryn.

SCHUYLER, R., (1970). “Historical and Historic Sites Archaeology as Anthropology: Basic Definitions and Relationships”. *Historical Archaeology*, 4, pp. 83-89.

SCHOUTEN, W. C., (1945 [1618]). “Journal ofte Beschryvinghe van de wonderlicke reyse ghaedaen door Willem Cornelisz Schouten van Hoorn”. En J. LE MAIRE, W. C. SCHOUTEN, W. A. ENGELBRECHT and J. van HERWERDEN (Comp.). *De Ontdekkingsreis van Jacob Le Maire en WillemCorneliszSchouten in de jaren 1615-1617* (pp. 139-218), La Haya: Nijhoff.

SOCIETY FOR HISTORICAL ARCHAEOLOGY., https://sha.org/. Acceso Julio 2019.

SPORTELLI, P., (2011). “Y recorrieron el mundo… Pipas de puerto Madero”. En M. VALENTINI y J. GARCÍA CANO (Comps.), *Un mercante español en el puerto de Buenos Aires. Historias y Hallazgos en Puerto Madero* (pp. 61-67). Buenos Aires: Patrimonio e Instituto Histórico.

VAINSTUB, D. y MURRAY, C., (2006). “Proyecto Hoorn: Un naufragio holandés en la Patagonia”. En A. AUSTRAL y M. TAMAGNINI (Comps.). *Problemáticas de la Arqueología Contemporánea. Actas del XV Congreso Nacional de Arqueología Argentina* (pp. 397-404), Río Cuarto: Universidad Nacional de Río Cuarto.

VALENTINI, M. y GARCIA CANO, J. (Comps.), (2011). *Un mercante español en el puerto de Buenos Aires. Historias y Hallazgos en Puerto Madero*, Buenos Aires: Patrimonio e Instituto Histórico.

VALENTINI, M., (2012). “Refrescando el agua. Las “alcarrazas”en el pecio de Zencity”. *Revista de la Escuela de Antropología*, 18, pp. 79-89.

VÁZQUEZ, M.; ÁLVAREZ, M.; BARBERENA, R.; BORRAZZO, K.; BORRERO, L. A.; ELKIN, D.; GROSSO, M.; MURRAY, C.; ORÍA, J.; SALEMME, M. y SANTIAGO, F., (2010). “Programa arqueológico costa atlántica: hacia la preservación del patrimonio arqueológico costero en Tierra del Fuego”. En R. BÁRCENA y H. CHIAVAZZA (Eds.), *Arqueología en el Bicentenario de la Revolución de Mayo. XVII Congreso Nacional de Arqueología Argentina* (pp. 557-562). Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo.

VAZQUEZ, M. y ZANGRANDO, F., (2018). *Informe de campaña Caleta Falsa (Diciembre 2017) -Tareas de prospección y sondeos arqueológicos*, Buenos Aires: INAPL.

WALTON, T., (1908). *Steel ships: Their construction and maintenance. Charles Griffin and Company*, Londres: Griffin.

WEISSEL, M.; CANO, J. y VALENTINI, M., (2011). “Arqueología de un barco en Buenos Aires”. En A. CAMPOS, M. T. de HARO, A. M. ROCCHIETTI, M. A. RUNCIO y O. H. de LARA (Eds.), *Perspectivas de la Educación Intercultural desde la Antropología y la Arqueología* (pp. 31-40). Buenos Aires: Centro de Investigaciones Precolombinas.

WEISSEL, M., (1998). *Informe de tareas realizadas en el dique 3 del barrio de Puerto Madero. Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires: INAPL.

WEISSEL, M.; ELKIN, D.; ARGÜESO, A. y DELLINO, V., (1998). *Informe Preliminar. Hallazgos Arqueológicos en Puerto Madero. Dique 3 (Obra: South Convention Center)*, Buenos Aires: INAPL.

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11 (Dossier)
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X

PESQUISAS SOBRE EL DESCUBRIMIENTO DE LA ANTÁRTIDA: TRAS LAS ESTELAS DEL *SAN TELMO* Y DEL *WILLIAMS* (1819-1821)

Arnaud Cazenave de la Roche
Instituto de Historia, CSIC, España

Recibido: 08/12/2019
Aceptado: 31/12/2019

RESUMEN

Este artículo es la síntesis de un trabajo de investigación iniciado en los años 90 sobre el naufragio del *San Telmo*, navío de guerra de 74 cañones español que desapareció en 1819 al Sur del Cabo de Hornos en su viaje de Cádiz a Lima. Su objetivo es la realización de un examen crítico de las fuentes británicas que se refieren a los viajes del bergantín *Williams* y de los testimonios del capitán William Smith para esclarecer las circunstancias aún oscuras de uno de los grandes naufragios de la Marina Española. Se trata también, en un segundo plano, de arrojar luz sobre unos acontecimientos históricos de gran transcendencia ya que están ligados al descubrimiento de la Antártida.

PALABRAS CLAVE: San Telmo; naufragio Antártica; descubrimiento Antártica; William Smith; Williams of Blyth; Rosendo Porlier.

RESEARCH ON THE DISCOVERY OF ANTARCTICA: IN THE WAKE OF *SAN TELMO* AND *WILLIAMS* (1819-1821)

ABSTRACT

This paper is the synthesis of a research initiated in the 90s on the shipwreck of San Telmo, a Spanish 74-cannon warship that disappeared in 1819 South of Cape Horn on its voyage from Cádiz to Lima. Its purpose is to carry out a critical examination of the British sources referring to the voyages of the brig *Williams* and the testimonies of Captain William Smith in order to clarify the still unclear circumstances of one of the great shipwrecks of the Spanish Navy. It also aims, in the background, to shed light on historical events of major significance since they are linked to the discovery of Antarctica.

KEYWORDS: San Telmo; shipwreck Antarctica; discovery Antarctica; William Smith; Williams of Blyth; Rosendo Porlier.

ARNAUD CAZENAVE DE LA ROCHE es Investigador contratado Marie Curie del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) en Madrid. Ha dedicado los últimos 20 años al estudio de la arquitectura naval del periodo moderno que culminó con una tesis de doctorado en la Universidad de Paris-Sorbonne. En la actualidad desarrolla el proyecto “The structures of the Early Modern Mediterranean Shipbuilding” del programa europeo Marie-Curie (MSCA - Horizon 2020). Es autor, de varias publicaciones entre las que destacan: “The Mortella II & III Wrecks: premiminary observations on two 16th-century archaeological sites discovered in Saint-Florent Bay, Corsica, France”, International Journal of Nautical Archaeology, 2010. « La construction navale au XVIème siècle en Méditerranée » *Revue d’Histoire Maritime*. Presses de l'Université Paris-Sorbonne (PUPS), Paris, 2019. *The Mortella III wreck: a spotlight on Mediterranean Shipbuilding in the 16th century*. British Archaeology Report-BAR (en prensa).
Correo electrónico: arnaud.cazenave@cchs.csic.es
iD ORCID: https://orcid.org/0000-0002-1602-6075

Cita sugerida:
CAZENAVE DE LA ROCHE, A., (2019). “Pesquisas sobre el descubrimiento de la Antártida: tras las estelas del San Telmo y del Williams (1819-1821)”. *Magallánica. Revista de Historia moderna*, 11 (6), pp. 276-317.

PESQUISAS SOBRE EL DESCUBRIMIENTO DE LA ANTÁRTIDA: TRAS LAS ESTELAS DEL *SAN TELMO* Y DEL *WILLIAMS* (1819-1821)

Introducción

Con más de 14 millones de km2, el continente antártico es una inmensa tierra congelada situado en los confines del mundo.[1] Su lejanía de las zonas pobladas y su clima hostil lo han dejado al margen de la actividad humana hasta hace poco: tan sólo han pasado dos siglos desde su descubrimiento. Desde entonces, su conquista ha sido un verdadero desafío afrontado por hombres y mujeres cuya audacia ha permitido su exploración.

Es justo mientras se escribe este artículo, septiembre de 2019, que se celebra el bicentenario del descubrimiento del sexto continente. La revelación de su existencia es el último episodio de la historia de los "grandes descubrimientos", tres siglos después de los aportados por el Renacimiento. Hay que decir, sin embargo que a diferencia de los que hicieron célebres a Vasco de Gamma, Cristóbal Colón o Magallanes, el de la Antártida permanece poco conocido. Está también sujeto a confusiones y aproximaciones que nublan su asombrosa historia, y contribuyen a dejar en el olvido a aquéllos que formaron parte de ella.

Esta historia fue escrita por varias naciones, entre ellas la española. En efecto, fue en esta región donde en septiembre de 1819, el buque de guerra de 74 cañones, el *San Telmo,* probablemente naufragó en las Islas Shetland del Sur, primeras costas de la *Terra Australis Incognita*. Al quedar atrapado en una tormenta en el *Cabo de Hornos,* y habiendo roto su timón, derivó al Sur y desapareció con 644 hombres a bordo.

Unos meses antes, sin embargo, en febrero de 1819, el capitán británico de la marina mercante William Smith había observado estas mismas costas a bordo de su bergantín el *Williams* de Blyth. Pero no pisará esta tierra hasta el 16 de octubre del

[1] A efectos comparativos, Oceanía tiene alrededor de 8 millones km2 y América del Sur 17,8 millones de Km2.

mismo año, casi un mes y medio después de la desaparición del *San Telmo*, cuyos vestigios los descubrió de forma extraordinariamente casual en la playa donde desembarcó.

Este estudio es el resultado de la confrontación y del análisis de documentos ubicados en archivos -principalmente anglosajones- en el curso de un proyecto de investigación llevado a cabo durante estos últimos veinte años. Tiene un doble objetivo: el primero, aprovechando la celebración del bicentenario, documentar y arrojar luz sobre los acontecimientos históricos que llevaron al descubrimiento de la Antártida. El segundo, vislumbrar la probable zona de naufragio de este gran buque de guerra, cuya desaparición sigue siendo aún hoy día, uno de los grandes misterios de la historia de los naufragios de la Armada Española.

Cabe señalar que este artículo está desprovisto de todo deseo de glorificación nacional y no busca determinar qué nación –la española o la británica- fue la primera en llegar a estas tierras. Así mismo, es importante no olvidar el paso de los rusos con la expedición de Fabian Gottlieb von Bellingshausen, en enero de 1820, al otro lado del continente antártico, desconocido hasta entonces, pocos meses después de que Smith alcanzara las islas Shetland del Sur. Sin embargo, nuestro estudio se centra en la historia del navegante británico y en la pérdida y localización del *San Telmo*.

Por último, en cuanto a este navío, cabe destacar que se trata de una extraordinaria máquina flotante. Un buque de guerra que es la culminación tecnológica de la construcción naval anterior a la llegada del vapor.[2] Desde este punto de vista, el interés arqueológico y científico de este navío junto con la importancia histórica del descubrimiento del continente antártico, lo convierten en un estudio de investigación de gran trascendencia.

Una breve reseña histórica sobre el *San Telmo* y el descubrimiento del continente antártico

El intento de resolver el "enigma del *San Telmo*" requiere un análisis detallado de los documentos presentes en los archivos y bibliotecas anglosajones. Este es el objetivo

[2] Sobre el navío de 74 cañones, ver el libro de Jean Boudriot, *Le Vaisseau de 74 canons. Traité pratique d'Art Naval* (BOUDRIOT, 1977).

principal de este artículo. No obstante, es necesario presentar brevemente el navío y la situación geopolítica de España que la llevó a organizar una flota militar que será a su vez el origen de su pérdida.

El último viaje del San Telmo

La creación de la "División del Mar del Sur"

Durante las dos primeras décadas del siglo XIX, España experimentó probablemente la mayor crisis política, económica y social de su historia. Las conspiraciones políticas, la ocupación napoleónica (1808-1813) y las guerras de independencia que llevaron a la pérdida de su imperio americano (1809-1825), perturbaron el orden establecido y llevaron al país a una época de profunda decadencia.

Bajo este contexto turbulento, el rey Fernando VII, presionado por los gobernadores de las provincias españolas del Pacífico que luchaban por contener la independencia y las tendencias insurreccionales, concibió en 1817 el proyecto de enviar una flota militar para ayudar a las fuerzas "ultramarinas" aún leales a la Corona. Sin embargo, el envejecimiento y la disminución significativa de la Armada Española tras la batalla de Trafalgar en 1805 contra los ingleses complicaron la tarea.[3] Aprovechando un ingreso de 400.000 libras esterlinas pagadas por los ingleses tras el tratado de abolición de la esclavitud firmado el 27 de septiembre de 1817,[4] Fernando VII intentó reforzar su flota comprando barcos a Rusia. Sin embargo, los cinco navíos que España compró a Rusia en 1818 estaban en malas condiciones y sólo aumentaron la obsolescencia de su Armada.

Será a principios de 1819 cuando se formó un escuadrón con el propósito mencionado anteriormente. Se denominó "División del Mar del Sur" y quedó bajo el

[3] Durante la batalla de Trafalgar (octubre de 1805), la flota franco-española opuesta a la inglesa sufrió grandes pérdidas. De los 15 navíos españoles involucrados en el conflicto, 10 serán capturados o hundidos. Ver Michèle Battesti, 2004, *Trafalgar, les aléas de la stratégie navale de Napoléon*, Ed. Económica.

[4] Zamora y Coronado, José María, 1844-1846, *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético*, Madrid: Imprenta de Alegría y Charlain, vol. III, p.122-124.

mando del Brigadier[5] Rosendo Porlier y Asteguieta. Esta división se componía de cuatro navíos:

El *San Telmo*, nave capitana de la "División", cuyo Capitán fue Don Joaquín de Toledo y Parra. Navío de guerra de 74 cañones construido en el Ferrol en 1788. Fue el segundo de una serie de ocho "74 cañones" llamados "Ildefonsinos" construidos en El Ferrol y Cartagena entre 1785 y 1794. Sus formas y diseño fueron confiados a José Romero Fernández de Landa, Ingeniero General de la Armada Española (JUAN-GARCÍA DE AGUADO, 1998). Tenía una eslora de 190 pies (53 metros), una manga de 52 pies (14,5 metros) y 25 pies de puntal (7 metros). Antiguo buque emblemático de la flota de guerra española, en 1819 era un barco con una antigüedad superior a 30 años.

El *Alejandro I*, cuyo Capitán fue Don Antonio Tiscar y Pedrosa. Buque de guerra de 74 cañones construido en San Petersburgo en 1813, formó parte de los barcos comprados a Rusia en 1818. Aunque no era tan antiguo como el *San Telmo*, el fondo de su casco estaba bastante deteriorado.

La *Prueba*, cuyo Capitán fue Don Manuel del Castillo. Fragata de 50 cañones construida en los astilleros ferrolanos en 1804.

La *Primorosa Mariana*, cuyo Capitán fue Don Melitón Pérez del Camino. Fragata de comercio armada de 48 cañones.

La pérdida del San Telmo

La escuadra de la “División del Mar del Sur” salió de Cádiz el 11 de mayo de 1819 con una dotación de 1.400 hombres, encabezada por el Brigadier Rosendo Porlier y Asteguieta, marinero de origen peruano y veterano de la batalla de Trafalgar. Al cruzar el Trópico de Capricornio, el *Alejandro I*, cuyo casco hacía agua, tuvo que regresar a España. Después de poco menos de cuatro meses de navegación y una escala en Río de Janeiro y otra en Montevideo, la escuadra reducida a tres barcos llegó al nivel del Cabo de Hornos.

[5] El grado de «brigadier» de la Armada Española ha sido definido en 1704 bajo el reinado de Felipe V, y estaba situado entre el grado de coronel y de general.

Los temporales sucesivamente encontrados terminaron por separar los barcos. El *San Telmo* fue visto por última vez por la *Primorosa Mariana* el 2 de septiembre. Su cuaderno de bitácora especifica la posición: 62º de latitud sur y 70º de latitud oeste (meridiano de Cádiz). La fragata llegó al puerto del Callao el 8 de octubre. La información que ella reportó fue que el *San Telmo*, atrapado en la tormenta, fue dañado en su timón, jarcia y proa.[6] A partir de esta fecha, no se recibirán más noticias del barco español. Un Real Decreto del 6 de mayo de 1822, oficializó la pérdida del *San Telmo* y de los 644 hombres que estaban a bordo.[7]

Los viajes de W. Smith a las Islas Shetland del Sur y el descubrimiento de la Antártida a partir de las fuentes documentales

Fuentes documentales

La presencia de tierras en el Polo Sur ha sido presentida desde la antigua Grecia, con Aristóteles y Eratóstenes (250 a.C.) en particular, ubicando Ptolomeo (90-168) la *Terra Incognita* en su mapa mundial. Siglos más tarde, después de la primera circunnavegación con la expedición de Magallanes (1519-1522), esta intuición fue confirmada por los testimonios de varios navegantes que entre los siglos XVI y XVIII reportaron haber observado tierras en estas regiones australes. Está más allá del alcance de este artículo hacer un inventario de estos testimonios, tan sólo nos centraremos en los viajes de William Smith, que fueron el origen probado de la primera observación conocida y la llegada a tierras antárticas.

William Smith era un capitán de la marina mercante de Blyth, una ciudad del condado de Northumberland en la costa noreste de Inglaterra. Nació en 1790, hijo de

[6] El documento AGMAB 67.012 “*Expediciones a Indias*” especifica “*Que en Lima no se tienen noticias del San Telmo (26 de enero 1820). -En 62º S. y 70º W. se separó de su conserva la fragata mercante Primorosa Mariana, que llegó al Callao el 8 de octubre. Parece que tenía averías de timón, arboladura y tajamar*».

[7] AGMAB 70.44. La mayor parte de la información sobre la historia del *San Telmo* se conserva actualmente en la subsección "Expediciones a Indias" del Archivo General de la Marina "Álvaro de Bazán" entre las signaturas 63 y 71. Una parte de estos documentos han sido puestos en línea por el Ministerio de Defensa Español, en la WEB de su biblioteca virtual: http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/estaticos/contenido.cmd?pagina=estaticos/presentacion

Mary Sharp y William Smith Sr.[8] Smith comenzó a navegar a la edad de 14 años, comerciando con carbón y luego cazando ballenas en Groenlandia.[9] A partir de 1817 se especializó con su barco, el bergantín *Williams*, en el comercio entre Buenos Aires (Argentina), Montevideo (Uruguay) y Valparaíso (Chile).

En febrero de 1819, mientras viajaba entre Buenos Aires y Valparaíso, después de haber desviado su navegación al sur del *Cabo de Hornos* a raíz de un temporal, descubrió tierras al sur del 62º paralelo. Esta primera observación de las tierras antárticas fue el punto de partida de una serie de cinco viajes que Smith realizó en los meses y años siguientes, siendo su primer desembarco conocido en *King George Island*,[10] en octubre del mismo año. El cuaderno de bitácora del *Williams*, la principal fuente de información sobre sus tres primeros viajes a las Islas Shetland del Sur, se ha perdido. Sin embargo, existen copias que se publicaron de forma más o menos completas, logrando recopilar siete de ellos:

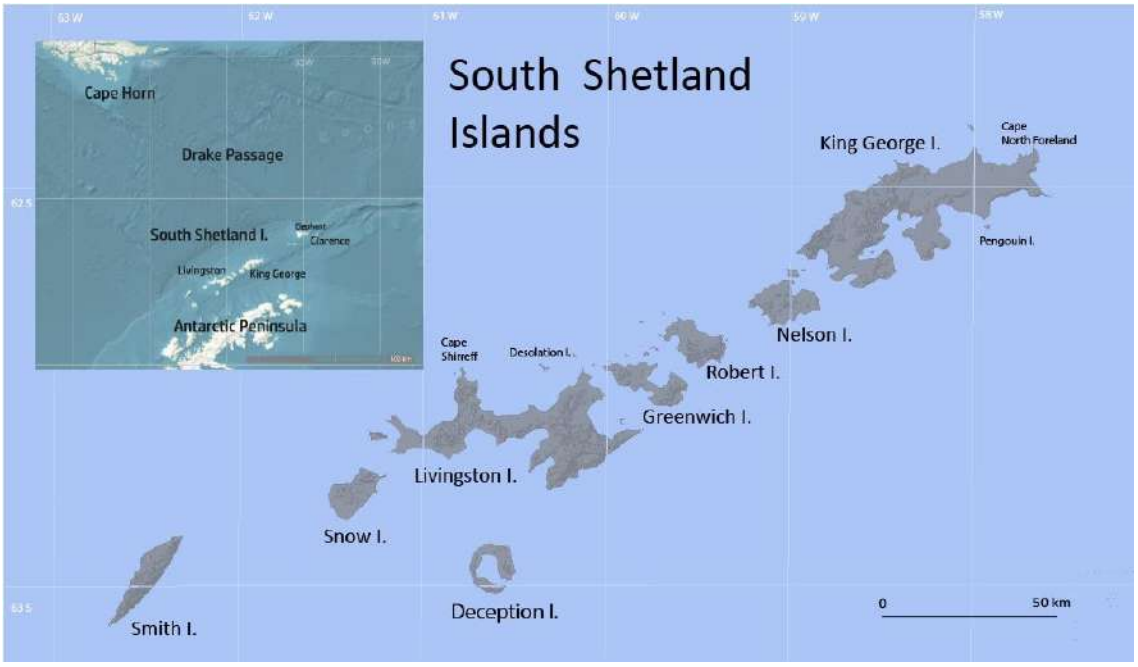
1 - Una copia del cuaderno de bitácora de W. Smith enviada por William H. Shirreff[11] en 1819 al Almirantazgo Británico bajo el título "*Extract from the William's Log Book from Buenos Ayres to Valparayso beginning February 19th 1819*." (SHIRREFF, 1819).[12]

2- Un artículo de John Miers[13] que contiene extractos del cuaderno de bitácora de Smith publicado en 1820 en el *Edinburgh Philosophical Journal* bajo el título *"Account of the Discovery of New South Shetland, with observations on its importance in a Geographical, Commercial, and Political point of view: with two plates"*.

---

[8] Una relación biográfica de William Smith puede ser consultada en el artículo de A. G. E. Jones publicado en *The Geographical Journal* (JONES, 1975, 445-461).
[9] Este hecho ha sido explicado por John Miers (MIERS, 1820, 370).
[10] Buena parte del presente artículo siendo basada sobre el estudio de la toponimia de las Islas Shetland del Sur, hemos optado por mantener los nombres de las islas y de su geografía con sus nombres en inglés.
[11] William Henri Shirreff (1785-1847) era el capitán de HMS *Andromache*. Estaba destinado en Chile en el momento del descubrimiento de William Smith, como representante y comandante de la Armada Británica en el Pacífico.
[12] TNA ADM 1/2548.
[13] John Miers (1789-1879) era hijo de un joyero londinense. Fue a Chile bajo la invitación de Lord Cochrane donde se lanzó a la explotación del cobre. Su vínculo con William Smith proviene del hecho que él lo contrató para realizar el transporte de las maquinarias hasta su empresa situada en Concon (Norte de Valparaíso).

Figura Nº1: Mapa actual de las principales islas de las Shetland del Sur.



Fuente: Mapa elaborado por Arnaud Cazenave, en base a imágenes satelitales.

3- Un artículo en la *Literary Gazette & Journal of Belles Lettres*, del 14 de octubre 1820.

4- Un *"Memorial"* de William Smith donde también recapitula brevemente la información de su tercer viaje en un manuscrito sin fecha pero sellado y fechado por el Almirantazgo el 31 de diciembre de 1821.[14] Transcrito en el Registro *Polar, No. 5*, 1950, pp. 565 - 575.

5- Una memoria de John Purdy[15] fechada en 1822: *"Memoir descriptive and Explanatory, to accompany the New Chart of the Ethiopic or Southern Atlantic Ocean etc"*, R.H. Laurie, Londres.

6- Fragmentos citados por James Weddell en su libro publicado en 1825, *A voyage towards the South Pole performed in the years 1822-24*, Longman, p.129-13.

7- Y finalmente, John William Norie[16] publicó extractos del cuaderno de bitácora en relación con el tercer viaje de Smith: "*Piloting Directions for the East and West*

[14] TNA ADM 1/5029
[15] John Purdy (1773-1843) era un hidrógrafo inglés. Trabajaba para el grabador y editor Laurie y Whittle.

Coast of South America from the River Plate to Panama etc., also for the South Shetland, Falkland, Galapagos, and other islands etc., London” (p. 10-11).

Estos documentos son bastante fidedignos sobre el curso de los acontecimientos. Su estudio permite reproducir el contenido del texto original con un grado satisfactorio de fiabilidad. De estos siete textos, sin embargo, sólo el del capitán Shirreff parece ser una reproducción textual del original. De hecho, es el más antiguo de ellos, y el único que se escribió en primera persona, todos los demás fueron escritos en tercera persona. Como tal, nos parece que el texto transmitido por Shirreff al Almirantazgo Británico es el único al que se le puede atribuir el valor de fuente primaria. Sin embargo, omite el registro diario de posición específica de un cuaderno de bitácora, que es probablemente la razón por la que se define como un *"extract"*.

Por otro lado, este valor de fuente primaria no puede atribuirse al *"Memorial"*, a pesar de ser escrito por W. Smith. Este texto que se escribió dos años después de su tercer viaje no tenía como propósito aportar un relato preciso de los acontecimientos, sino solicitar una recompensa por los servicios prestados. De hecho, este texto es escaso en detalles, conteniendo varios errores que dejan pensar que fue redactado más bien sobre la base del recuerdo que sobre los documentos escritos.[17] Este carácter de fuente primaria no puede tampoco atribuirse a los otros textos ya que su fuente de información no siempre es clara. Hay que añadir, de todas formas, que el informe más completo y detallado sobre los viajes de Smith es, sin lugar a dudas, el de John Miers. Éste da algunos detalles que no aparecen en ninguno de los otros textos, ni siquiera en el de W. H. Shirreff. Podríamos suponer que el vínculo entre Smith y Miers, que era un hombre de gran curiosidad, le permitió obtener información verbal privilegiada de Smith y que por esta razón no apareció en los otros relatos.

Por último, cabe añadir que pueden identificarse algunas diferencias entre los relatos, debido en particular a errores de transcripción. R. J. Campbell realizó un análisis comparativo detallado (CAMPBELL, 2000, 66-68), donde pone de relieve estas diferencias permitiéndonos la mayoría de las veces corregirlas.

---

[16] John William Norie (1772-1843) era un matemático e hidrógrafo miembro del Naval Academy.
[17] Smith, por ejemplo ortografía mal el nombre del capitán Shirreff (« Sherriff ») y sitúa su desembarco en King George Island el 17 octubre cuando los otros textos coinciden en la fecha del 16 octubre.

Fue probablemente en su tercer viaje cuando William Smith descubrió los restos del *San Telmo*. Sin embargo, su cuaderno de bitácora no proporciona ninguna información al respecto. Las únicas referencias que se hacen sobre el naufragio del barco español son las de dos fuentes secundarias, la de Robert Fildes y la de James Weddell, a las que volveremos en detalle más adelante. Es importante destacar que el estudio de las copias del Cuaderno de bitácora de Smith sigue siendo esencial, ya que la confrontación de la información que este aporta respecto al de las fuentes secundarias permite desvelar la situación geográfica en la que se observaron los restos del *San Telmo*.

Los cinco viajes de Smith a las Islas Shetland del Sur

Para ofrecer una visión clara y sintética de los viajes de W. Smith a las Shetland del Sur, hemos optado por recopilar la información y las fechas esenciales en forma de tabla:

Tabla 1: Los cinco viajes de William Smith a la Antártida

El primer viaje: el descubrimiento visual (Enero - marzo 1819)	
16/01/1819	El capitán William Smith Zarpa de Buenos-Aire con el *Williams* de Blyth para con destino a Chile con un cargamento comercial destinado a la empresa Mac Neill, Dixon & Co. de Valparaíso (HAMISH I. STEWART, 2014).
19/02/1819	Smith descubre tierras al Sur del Cabo de Horno por 62°40'S y 60°O. Debido a un fuerte temporal, pone rumbo al Norte por la noche y vuelve al Sur por la mañana.
20/02/1819	A las 9h AM, con tiempo claro, el *Williams* avista una "punta de tierra prominente" a 12 millas de distancia. Se encuentra entonces en la posición 62°17'S 60°12'O. Se trataría probablemente de la actual *Williams Point* ubicada al N.E. de la isla Livingston (JONES, 1975: 451). Temiendo la vuelta del mal tiempo, a las 4hPM, pone rumbo al Norte y prosigue su viaje a Valparaíso.
11/03/1819	Llegada del *Williams* a Valparaíso. Smith da cuenta de su descubrimiento a William Henry Shirreff, capitán del HMS *Andromache* y representante naval británico para la zona del Pacífico de América del Sur. Pero su hallazgo no convence y Smith no tiene credibilidad alguna.

El segundo viaje: el viaje abortado (Mayo - junio 1819)	
16/05/1819	Salida del *Williams* para Montevideo con carga mercante y con el objetivo de volver a pasar por las tierras descubiertas en febrero.
15/06/1819	A la altura de 62°12'S 67°O, William Smith ve el mar con mucho hielo. Para evitar que su barco sea inmovilizado, decide poner rumbo al Norte y proseguir hacia Montevideo. Esta experiencia le enseña la imposibilidad de llegar a las Shetland en temporada de invierno.

El tercer viaje: el primer desembarque en la Antártida (Septiembre - noviembre 1819)	
Final de sept. 1819	Smith zarpa de Montevideo con carga para Chile y pone rumbo hacia las islas Shetland del Sur con 22 personas a bordo.
15/10/1819	William Smith avista tierra en 62°30' y 60° a las 6hP.M. Se cree que lo que ve en esta ocasión es *Desolation Island* (JONES, 1975). Su distancia de tierra es de 4 millas. Al atardecer, pone rumbo al Norte para pasar la noche.
16/10/1819	El *Williams* se acerca nuevamente a la costa y orilla las islas hacia el Este hasta encontrar la última punta de *King George Island* que bautiza "North Foreland", lugar donde fondea con su barco. Se envía la chalupa a la costa y por primera vez pisa tierra. Se toma posesión de estas tierras en el nombre del entonces rey de Inglaterra Jorge III.
17/10/1819	El *Williams* pone rumbo al Oeste y sigue la costa Norte de las islas hasta *Smith Island*. De ahí pone el rumbo hacía el Noroeste en dirección de su puerto de destino.
24/11/1819	Llegada a Valparaíso

Cuarto viaje: viaje con E. Bransfield. Reconocimiento y toma de posesión oficial (Dic. 1819 - Abril 1820)	
11/1819	El Capitán Shirreff encarga a Edward Bransfield, primer oficial del Andromache, la realización de un reconocimiento y estudio costero de las Islas Shetland del Sur. Viajará en compañía de W. Smith cuyo bergantín Williams será fletado para ello. Bransfield tomará posesión de estas tierras en nombre de la Corona Británica.
20/12/1819	El *Williams* sale de Valparaíso a las 5 de la tarde del 19 de diciembre. La ausencia de viento lo obliga a fondear. La salida se pospone al día 20 con viento en contra. El 30 de diciembre se encuentra en el sur de Valparaíso.
16 /01/1820	El *Williams* llega a la bahía de Barclays en una punta llamada *Start Point*. Habiendo perdido agua debido a fugas en los barriles, tratan de desembarcar para reabastecerse. La lancha ballenera será botada y W. Smith intentará buscar sin éxito un fondeadero seguro para el *Williams*: el fondo es profundo y la costa con numerosas rocas peligrosas. Se decide ir hacia el Norte, pero la niebla se espesa hasta el punto que el

	barco se ve obligado a fondear. Cuando la niebla se aclara, levantan el ancla, la pierden y se dirigen al Norte.
01/1820	El *Williams* rodea las islas por el lado Este, pasando por el *Cape North Foreland.* Pasan por *Deception Island* y orillan la península de la Trinidad.
22/01/1820	Desembarco en el lado Sur de *King George Island* sobre un islote que bautizan *Penguins Island*. Bransfield toma posesión en nombre del rey Jorge III de Inglaterra. El 28 de enero, el explorador ruso Fabian Gottlieb von Bellingshausen avista tierras por el lado oriental de la Antártica.
02/1820	Exploración de la zona. El 29 de enero se avista por primera vez las tierras del continente antártico. El 4 de febrero se desembarca al sur de la *Clarence Island* y el 13 de febrero se desembarca por tercera vez en un islote llamado *Seals Island* ubicado al Norte de *Elephant island*.
03/1820	El 18 de marzo, el *Williams* llega de nuevo a la altura del *Cape Shirreff*. Charles W. Poynter nota en su diario que Bransfield tenía pensado realizar allí un cuarto desembarco, pero que las corrientes contrarias frustraron este plan. El 29 de marzo, al nivel del 80º grado de latitud O., ponen rumbo al Norte para volver a Chile.
16/04/1820	Llegada a Valparaíso

El quinto viaje: la campaña de casa de focas (Diciembre 1820 - septiembre 1821)	
12/1820	Salida del *Williams* de Valparaíso con 43 personas a bordo. Rumbo a las Shetland del Sur con el objetivo de cazar lobos marinos.
	A la llegada del *Williams a las* islas, Smith tiene la sorpresa de encontrarse de 15 a 20 barcos británicos y más de 30 norte-americanos cazando lobos marinos.
13/01/1821	Encuentro de Williams Smith con el capitán Robert Fildes (bergantín *Cora*)
11/09/1821	En su viaje de vuelta, el Williams pasa por Rio de Janeiro y Lisboa. Llega a Portsmouth, con 30.000 pieles de lobos marinos.
Sept.1821	A su llegada a Inglaterra, Smith recibe por sorpresa la mala noticia de que sus tres socios están en quiebra. El *Williams* debe ser vendido en junio de 1822. Smith no viajará más a las Shetland del Sur. En los años que siguen estas islas serán rápidamente despobladas de sus lobos marinos.

En busca de los restos del *San Telmo* en las fuentes escritas

Como se mencionó anteriormente, la segunda dificultad de esta investigación, después de la pérdida del cuaderno de bitácora original de W. Smith, es que en ningún momento de su relato menciona que en la playa donde desembarcó ha visto los restos

del *San Telmo*. De hecho, tal como se mencionó, las únicas referencias a su naufragio fueron reportadas por dos fuentes secundarias, la de Robert Fildes y James Weddell, que examinaremos a continuación:

El relato del naufragio en fuentes secundarias

Hace unos 30 años, se llevaron a cabo tres campañas de reconocimiento en las aguas de las Islas Shetland del Sur para localizar los restos del naufragio del *San Telmo*. Fueron realizadas en las inmediaciones del *Cape Shirreff* (*Livingston Island*) entre 1990 y 1993 por el profesor Manuel Martín Bueno de la Universidad de Zaragoza (MARTÍN BUENO, 1993 y 1997). Se puede suponer que fueron los escritos de Fildes y Weddell los que marcaron el enfoque de la investigación en esta zona geográfica, ya que es aquí donde ambos textos localizan los restos. Pero, ¿qué nos dicen exactamente estos textos y qué credibilidad tienen? Aquí ofrecemos un análisis de los documentos de los archivos y bibliotecas anglosajones:

El relato de Robert Fildes

Robert Fildes era un capitán de la marina mercante inglesa de Liverpool. En cuanto se enteró del descubrimiento de las Islas Shetland del Sur, organizó una campaña de caza de lobos marinos entre 1820-21 por iniciativa de Henri Wood[18] y luego, otra entre 1821-22. Sus cuadernos de bitácora describen con precisión las etapas de sus dos viajes, registrando en un documento manuscrito varios mapas. El que se refiere a su primer viaje se titula *"Journal of a voyage in the brig Cora of Liverpool Bound to New South Shetland Islands, 1820-1821."* No se ha publicado, pero se conserva en *The National Archives* (Ex *Public Record Office*).[19]

¿Qué sabemos de Robert Fildes? La mayor parte de la información sobre él se conserva en los archivos del Instituto Scott Polar (Universidad de Cambridge), donde se

[18] Varios escritos que tratan los viajes de Robert Fildes presentan a Henri Wood como su suegro. Recientes investigaciones realizadas por Lynn Barnes, una descendiente de Robert Fildes da a entender que en realidad se trataba de su abuelo.
[19] TNA ADM 155/143.

le consagra una colección de documentos.[20] Nació el 13 de julio de 1793 en Liverpool, su madre se llamaba Ellen Hogg y su padre John Fildes, el cual era maestro de escuela. Navegará a bordo del bergantín *Cora* de 267 toneladas, adquirido por Henri Wood en 1813.[21] Tomó el mando en 1820, reemplazando al Capitán J. Kitchen, y llevó a cabo una primera cacería de lobos marinos en el verano de 1820-21 en las Islas Shetland del Sur. Es en esta ocasión cuando se encontrará con William Smith, el cual viajaba allí por quinta y última vez, también con el propósito de cazar lobos.

Durante esta campaña, el bergantín *Cora* naufragó en *Desolation Island* el 6 de enero de 1821. Fildes sobrevivió en un refugio improvisado construido con los restos del naufragio siendo rescatado por el barco *Indian* del Capitán Spiller, que lo llevó de vuelta a Inglaterra. Poco después, Fildes tomó el mando de un nuevo barco, el bergantín *Robert*, con el que llevó a cabo una nueva cacería de lobos marinos en la temporada siguiente, entre 1821 y 1822. Naufragó de nuevo en marzo de 1822 en *Clothier Harbour*. De vuelta a Inglaterra, después de un período de inactividad, Fildes tomó el mando del *Frances Ernest*, del que fue capitán durante cuatro años. Murió en diciembre de 1827.[22]

Buena parte del cuaderno de bitácora de Robert Fildes fue probablemente escrita en enero de 1821 en *Desolation Island* donde pasó varias semanas del verano austral de 1821 esperando ayuda después de su naufragio. Este documento está compuesto de 86 folios manuscritos que establecen un relato detallado de las diferentes etapas de su viaje. Este texto no se ha publicado, pero está disponible en Internet.[23] El naufragio del *San Telmo*, cuyos restos fueron descubiertos por William Smith, se menciona brevemente en los folios 47 y 48 de la parte relativa a la descripción de la bahía nombrada en el texto "*Sherriffs Cove" (Sic)* de Livingston island*:*

> *"Remarks on Sherriffs Cove.*
> *Sherriffs Cove lies latt 62°.26'30" South and by me in long 60°5' West…*
> *…if you walk over the land you will find a fine sandy beach or bay 3/4 of a mile in length in form of a crescent and called the half moon beach here was found half of an anchor*

[20] Scott Polar Research Institute, SPRI GB 15 Robert Fildes/British Sealing Voyages.
[21] Lloyd's Register, year 1813, Suplemento.
[22] Una corta biografía de R. Fildes puede ser consultada en el artículo de A.G.E. Jones titulado "Captain Robert Fildes in the New South Shetland", (JONES, 1975).
[23] El cuaderno de bitácora de Robert Fildes está accesible en línea en la siguiente dirección: http://www.badc.ac.uk/cgi-bin/corral/view_images/a=55/p=9/l=143/v=1

> *stock of a 74 iron hooped and copper bolted stud sail booms and other spars were found here likewise the melancholy remnant of some poor fellows misfortune.*”[24]

Nota a pie de página:

> *“ + This anchor stock, Capn Smith brought home to have a Coffin made of, it has been identify & found to have belonged to a Spanish 74 that was bound round Cape Horn with 1400 men against the Patriots & has never more been heard of.”*[25]

Nada más se menciona sobre este episodio en el resto del texto. La información que proporciona es, como podemos ver, breve y carente de detalles. Sin embargo, la descripción geográfica de la playa donde se vieron los vestigios es lo suficientemente precisa, al menos en apariencia, como para que podamos suponer su ubicación:

Aunque no había ninguna *"Sherriffs cove"* en las costas de *Livingston Island* en 1821 podemos suponer que Fildes escribió mal el nombre *"Shirreff"*[26] y que en realidad se refería al "*Cape Shirreff*" que fue así llamado por Edward Bransfield, primer oficial del capitán Shirreff en diciembre de 1819 durante su viaje de reconocimiento junto a William Smith.

El Voyage toward the South Pole de James Weddell

El segundo texto que menciona el episodio también lo sitúa en *Livingston island*. Se trata de la relación de James Weddell, capitán de la marina mercante inglesa, como lo eran W. Smith y R. Fildes. De padres escoceses, nació en Ostende (Bélgica), en 1787. Comenzó a navegar desde muy joven y será a partir de 1805 cuando inició sus primeros viajes a las Indias Occidentales. Integró la *Royal Navy* en 1810 donde fue nombrado «*master*» de varios barcos. En 1816, al final de las guerras napoleónicas, volvió a la marina mercante.

---

[24] TNA ADM 155/143, fº47.

[25] TNA ADM 155/143, fº48, Nota a pie de página.

[26] El error ortográfico que transforma el nombre de Shirreff en «Sherriff», « Sherriffs » o « Sheriff » acompaña varios textos que tratan los viajes de William Smith. Antes de aparecer en el de Fildes, lo encontramos en uno de los primeros periódicos que comunicó sobre el descubrimiento de Smith, le Courrier publicado en Buenos-Aires, el 2 de mayo 1820 : « *A new island has been discovered off Cape Horn, …by the ship William … The same ship having beeing dispached by Captain Sheriff, of the Andromach frigate to survey the cost…* ». Este mismo error fue cometido por el mismo Smith en su “*Memorial*” transmitido al Almirantazgo británico a finales del año 1821. De hecho, podemos pensar que es la lectura de estos documentos lo que ha inducido a que Fildes cometa el mismo error.

Como R. Fildes, será la noticia del descubrimiento de las islas Shetland del Sur por W. Smith lo que llevará a J. Weddell a realizar una campaña de caza de lobos marinos en 1820. El segundo objetivo de este viaje era descubrir las legendarias islas Aurora, de cuya existencia estaba convencido.[27] El realizó esta expedición a bordo de la *Jane*, un bergantín de 160 t. de construcción americana. Volvió con las bodegas llenas de pieles de lobos marinos y el éxito económico de la campaña le llevó a realizar dos más. Una entre septiembre de 1821 y a finales del mes de marzo de 1822, y otra entre septiembre de 1822 y mayo de 1824. Estas expediciones fueron acompañadas de un segundo barco, el *Beaufoy* de 65t., cuyo capitán fue Michael McCleod. Es en la ocasión de su tercer viaje, en el mes de febrero de 1823, cuando alcanzó la latitud record de 74º15´S.

En su *Voyage towards the South Pole*, que escribió a su regreso a Inglaterra en 1824 y que fue publicado en 1825, Weddell hace referencia al tercer viaje de William Smith. Se trata de un texto tardío -el último publicado de las siete relaciones mencionadas- seis años después del descubrimiento de Smith. Hay ciertos errores e inexactitudes, como por ejemplo, la fecha del descubrimiento de Smith que sitúa en 1818 (WEDDELL, 1825: 2) o la confusión del nombre del Capitán Shirreff a “Sheriff”, etc. Después de analizar las palabras y expresiones utilizadas y los errores cometidos, este relato parece haber sido escrito inspirándose del de John Purdy, de la misma manera que el de John William Norie. De hecho, en su libro *The Discovery of the South Shetland*, R. J. Campbell llega a la misma conclusión (CAMPBELL, 2000: 46).

La singularidad de la obra de J. Weddell, sin embargo, reside en un pasaje en el que se refiere a los restos del *San Telmo*. Los términos son los siguientes:

> *“Several pieces of wreck have been seen on the western islands, and apparently of the scantling of a 74 gun ship, which makes it too probable that these are the remains of a Spanish ship of war of that rate, which has been missing since year 1818, when she was on her passage to Lima.*
>
> *On a beach in the principal island, which I named Smith’s Island, in honor of the discoverer, were found a quantity of seals’ bones, which appeared to have been killed some years before, probably to sustain the life of some ship-wrecked crew ;*

[27] Se tratan de tres islas que habrían sido avistadas entre las Malvinas y Georgia del Sur por primera vez en 1762 por el barco español Aurora, y luego por la corbeta también española Atrevida en 1794, aunque su existencia se revelará imaginaria.

> *suggesting the melancholy reflection that some unfortunate human beings had ended their days on this coast. In the year 1820, the first time these islands were visited for their produce, four ships were totally lost. Part of the crews of these vessels remained during the winter of 1821, but notwithstanding every precaution they could take, with a strong house and ample supplies, they suffered severely. The range of lands which lies 30 leagues to the south of the northern cluster, consists of islands, and has been visited for produce, but not been accurately described. It can seldom be approached on account of ice, and the mountains are constantly covered with snow."*(WEDDELL, 1825: 144)

¿Es cierto que los textos de Robert Fildes y James Weddell son fuentes secundarias?

Esta pregunta nos la planteamos al inicio de nuestra investigación. En la obra de Elena Martín-Cancela (MARTÍN-CANCELA, 2018) se presenta a Robert Fildes como partícipe del descubrimiento de los restos del *San Telmo*. De hecho, Fildes se retrata como un navegante que acompañó a Smith en su tercer viaje:

> "Robert Fildes, quien acompaño a Smith en su primera incursión en tierras antárticas en octubre de 1819, recoge en su diario que en playa Shirreff se encontraron "un cepo de ancla de un barco 74 cañones con aldaba de hierro y encabillada en cobre; botavaras con velas aferradas y otras vergas". (MARTÍN-CANCELA, 2018: 228).

Es importante precisar aquí que esta información contradice los documentos ingleses que establecen que Fildes había sido nombrado capitán de la *Lady Troubridge* el 19 de agosto de 1817, un barco comprado por Henri Wood, y que después de dos viajes, uno a Nueva Orleans entre agosto de 1817 y mediados de abril de 1818, y otro a las Bahamas entre el 26 de junio y el 26 de octubre de 1818, hizo un viaje a Demerara (Guyana) y a New Providence (Nassau) entre enero de 1819 y junio de 1820, de donde regresó con un cargamento de cedro, algodón, pieles, piña y otros productos.[28]

Así pues, a la vista de estos documentos, es seguro que Fildes no pudo haber estado con Smith en octubre de 1819 en las Islas Shetland del Sur. Pero más allá de esta incompatibilidad cronológica, el "cuaderno" al que se hace referencia corresponde al de su viaje a estas islas entre diciembre de 1820 y julio de 1821. Parece pues haber una confusión entre dos viajes que se realizaron con más de un año de diferencia. Por

[28] B.T. 98/78, Muster Roll, Liverpool. 1820, no. 304. *Liverpool Mercury*, 29 January 1819, 30 June 1820. Estos documentos son citados por A. G. E. Jones en su biografía sobre Robert Fildes (JONES, 1975: 71).

último, la lectura de las descripciones del cuaderno de bitácora de Fildes no deja lugar a dudas de que su viaje con el *Cora* fue el primero que realizó a las islas Shetland del Sur.

Según Martín Cancela, Robert Fildes y James Weddell acompañaron a William Smith en 1819 en una expedición para confirmar la ubicación de los restos del *San Telmo*: “Algunos meses más tarde el capitán Robert Fildes y el navegante James Weddell navegaron rumbo a la Antártida junto a Smith quien les dió las indicaciones para llegar al punto donde supuestamente habría naufragado el navío San Telmo” (MARTÍN-CANCELA, 2018: 88).[29]

En la nota 71, se puede leer:

> “El viaje de confirmación de Fildes desde Valparaíso, donde observaba Inglaterra el curso de las guerras de Independencia se debe a la falta de credibilidad hacía Smith, tildado de fanfarrón y fantasioso. Fildes en su diario habla del hallazgo de los restos de un navío de construcción española, pero la noticia se silencia por obvias razones de intereses políticos.”

Hemos destacado ya la incompatibilidad cronológica de un viaje de Fildes a la Antártida en 1819. Respecto a James Weddell, nos basaremos en el mismo argumento:

En primer lugar, sabemos que realizó tres viajes en la región austral. El libro *A voyage towards the South Pole performed in the years 1822-24* relata su tercer viaje aunque proporciona detalles de sus viajes anteriores. Así mismo, sobre las islas Shetland del Sur, Weddell escribe en el capítulo que le dedica que él realizó sus primeras observaciones en 1820, complementando las realizadas el mismo año por E. Bransfield:

> “*I began my observations in 1820, being the first vessel fitted out from England which anchored in these parts; and have been happy, since that time, in imparting the knowledge I possessed to persons who required information for the safety of their ships and lives of their crews*” (WEDDELL 1825: 132).

[29] De acuerdo al cuadro de la página 119, los tres navegantes se habrían encontrado en algún momento del año 1819 para realizar esta expedición: “*1819 – Fildes y Weddell a tierras antárticas junto a Smith, para corroborar el avistamiento de naufragio y presencia española en tierras antárticas unos meses antes*.”

Tabla 2 - Cronograma de los viajes del San Telmo, W. Smith, R. Fildes y J. Weddell (1819-24)

	Mes	San Telmo		William Smith			Robert Fildes			James Weddell		
Año 1819	Enero			16	Viaje 1	Zarpe Montevideo						
	Febrero			19		***El avistamiento***						
	Marzo			11		Llegada a Valparaíso						
	Abril											
	Mayo	11	Zarpe de Cádiz	16	Viaje 2	***El viaje abortado***						
	Junio			15								
	Julio											
	Agosto											
	Septiembre	2	Pérdida									
	Octubre				Viaje 3	Zarpe Montevideo						
	Noviembre			16		***El Desembarco***						
	Diciembre			24		Llegada Valparaíso						
				20		Zarpe de Valparaíso						
Año 1820	Enero				Viaje 4	***Viaje de reconocimiento con Bransfield***				27	Viaje 1	Zarpe de Staten
	Febrero											
	Marzo											Invierno en las islas Falkland
	Abril			16		Llega a Valparaíso						
	Mayo											***Viaje de caza de lobos marinos con la Jane***
	Junio											
	Julio											
	Agosto											
	Septiembre											
	Octubre						6	Viaje 1	Zarpe Liverpool			Viaje a las Shetland
	Noviembre											
	Diciembre					Zarpe de Valparaíso						
Año 1821	Enero				Viaje 5		6		Naufragio			
	Febrero											
	Marzo											
	Abril					***Viaje de caza de lobos marinos***			***Viaje con el brigantin Cora***			
	Mayo											
	Junio											
	Julio											
	Agosto						7		Llega a Gravesend con el *Indians*			
	Septiembre					Llegada a Blyth						Zarpe de Londres
	Octubre											
	Noviembre								Zarpe Liverpool			llegada a las Shetland
	Diciembre							Viaje 2			Viaje 2	
Año 1822	Enero								***Viaje con el brigantin Robert***			***Viaje de caza de lobos marinos con la Jane y el Beaufroy***
	Febrero											
	Marzo						7		Naufragio			
	Abril											
	Mayo								Llega Londres con el *George IV*			
	Junio											
	Julio											Llegada a Londres
	Agosto											
	Septiembre									17	Viaje 3	Zarpe Londres
	Octubre											
	Noviembre											***Viaje con la Jane y el Beaufoy***
	Diciembre											
Año 1823	Enero									12		South Orkney
	Febrero									20		Weddell llega a la latitud 74º15'
	Marzo											
	Abril											
	Mayo											
	Junio											
	Julio											
	Agosto											
	Septiembre											Viaje prosiguiéndose hasta mayo 1824
	Octubre											

Por último, independientemente de lo que precede, que hubiera una expedición reuniendo Smith y Weddell en 1819 es técnicamente imposible, sabiendo que William Smith llegó de su tercer viaje a Valparaíso el 24 de noviembre de 1819, volviendo a viajar con E. Bransfield el 20 de diciembre.

Las dos problemáticas que surgen de la confrontación de las fuentes

La problemática del lugar del naufragio

Se trata de una cuestión esencial que puede resumirse de la siguiente manera:

Las reproducciones del cuaderno de bitácora de William Smith son unánimes en el hecho de que en ningún momento se menciona que durante sus tres primeros viajes el navegante británico llegara a *Livingston island*. Como resultado, parece haber una contradicción mayor entre los escritos de Fildes y Weddell, que colocan los restos del *San Telmo* en una playa de esta isla, y los escritos de William Smith, que revelan que no había puesto el pie en ella.

Por lo tanto, para resolver satisfactoriamente esta cuestión, es necesario examinar detenidamente las distintas hipótesis que explicarían esta incoherencia histórica y evaluar su grado de credibilidad:

Primera pregunta: ¿Es cierto que William Smith no llegó a *Livingston Island*?

¿Si nos centramos en su tercer viaje (oct. 1819), en el que realizó su primer desembarque en *King George Island*, podríamos pensar que Smith decidido un segundo desembarque en *Livingston island*?

¿Qué nos demuestran los documentos? Todos están de acuerdo sobre la ruta seguida por el *Williams* durante este viaje: Como hemos visto anteriormente, las primeras tierras descubiertas fueron las de un cabo situado en la extremidad Este de *King George Island*. Smith lo nombró *Cape North Foreland* donde desembarcó el 16 de

octubre[30] para tomar posesión de las tierras recién descubiertas en nombre de la Corona Británica.

El resto del viaje se describe claramente en los textos y se puede seguir la ruta del barco en el mapa dibujado por Smith:[31] El *Williams* siguió la costa en dirección suroeste y pasó por la vertiente norte de las islas del archipiélago. Las reproducciones del cuaderno de bitácora de Smith coinciden con la ruta seguida desde el 17 de octubre y los días siguientes: después de recorrer 150 millas náuticas y observar las últimas tierras que llama *Cape Smith,*[32] William Smith decidió dirigirse hacia el norte y tomar rumbo a Valparaíso. La razón de ello era que tenía a bordo una carga comercial que debía ser entregada en Chile, y haber cumplido plenamente el objetivo de su viaje, que era demostrar la realidad de las tierras descubiertas. Por lo tanto, consideró prudente dirigirse a su puerto de destino. Esto se expresa en el texto de W. H. Shirreff de la siguiente manera:

> « *I thought it prudent as having a Merchants cargo on board, and perhaps deviating from the insurances to haul off to the Westward on my intended voyage… I again through variable winds made Cape Williams, and could perceive some trees on the land to the SW of the Cape*[33] *… The weather coming thick and squally made sail to the Westward after having sailed about 150 miles WSW, the weather being a little settled saw another head land bearing about ENE, distance 10 leagues, very high and by observation in latitude 62º53'S. Long. By Chronometer 63º, 40'W from Greenwich named Smith's Cape found to extend from the Cape in a southerly direction, thinking it is fruitless to run away further to the Southward under the circumstances above mentioned, I shaped my course to the Northward for my intended port*.”

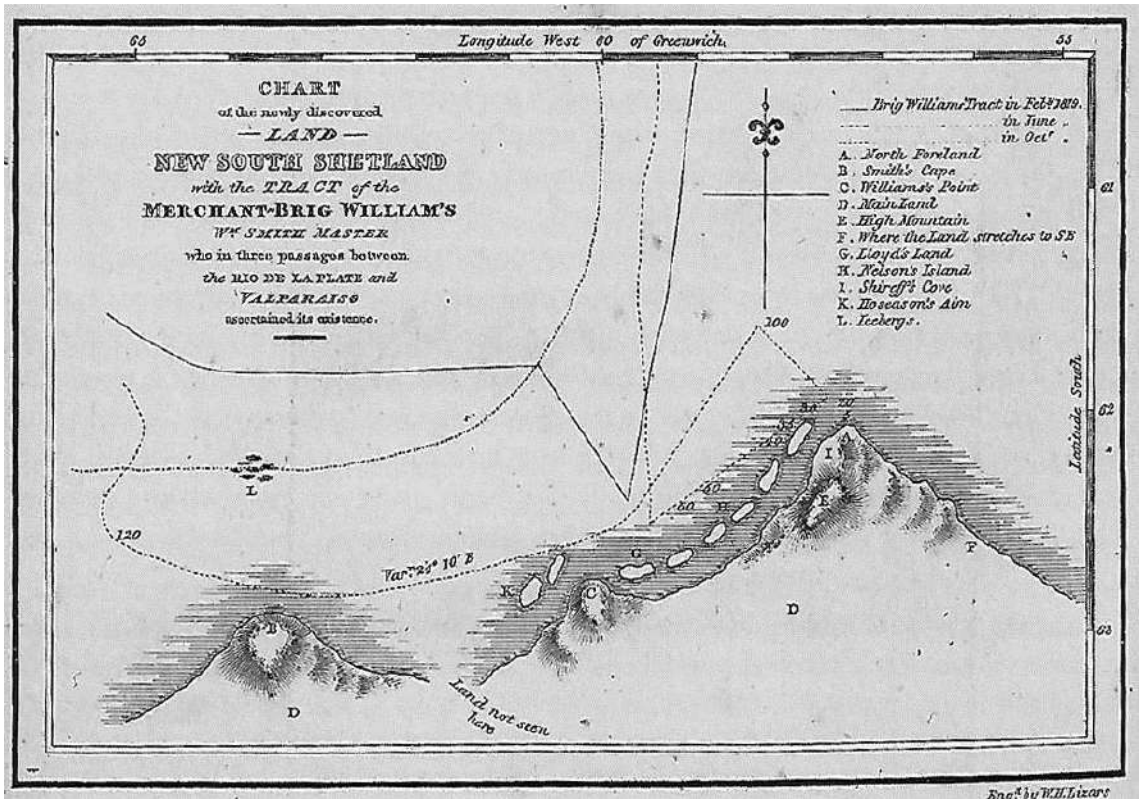
El texto de John Miers coincide plenamente con el de Shirreff sobre el viaje de Smith después de su desembarco en *King George Island*. El 17 de octubre, continuó su camino hacia el SW, descubriendo varias islas a las que dio nombres: *Nelson Island*, H en su mapa, *Lloyd's Island*, G en el mapa (**fig.2**).

[30] Según los textos de W. H. Shirreff y de John Miers, Smith llegó a las Shetland del sur el 15 de octubre a las 6 h p.m. y desembarcó al día siguiente en la mañana.
[31] UK HO s. 90/3.
[32] Se trata seguramente del cabo más al Norte de *Smith Island*, el cual guarda aún hoy día este nombre.
[33] Se trata probablemente de la punta más al Este de *Livingston Island*, la cual mantienen aún hoy día el mismo nombre. Es con su catalejo que Smith cree ver árboles, un detalle que es erróneo ya que ningún árbol puede crecer bajo estas latitudes.

Como lo precisa el texto de Shirreff, Miers confirma que Smith tomó su posición a la altura de un cabo que bautizó *Cape Williams*. Continuó hacia el suroeste después de nombrar otra punta *Cape Smith* que él califico de *"mainland*", ubicada a 62º 53' S. y 63º 40' W. (B en el mapa), terminando aquí su viaje:

> « *His course hence was S.W., but the weather becoming thick and squally, he began to abandon all thoughts of exploring the coast farther. He had now clearly ascertained the existence and the situation of the land for the length of 150 miles in a WSW direction so satisfactorly, as to remove the doubts of the most sceptical, and considering that no curiosity could justify his farther delay, consistently with his duty as master of the brig, he shaped his course westerly on his voyage.”*

Figura Nº 2: Mapa del artículo de J. Miers.



Fuente: publicado en el Edinburgh Philosophical Journal, Plate XII, BL 257 d.20, fig.2.

Los demás textos de referencia van todos en el mismo sentido. Por lo tanto, se puede afirmar inequívocamente que Smith no desembarcó en el *Cape Shirreff* durante sus tres primeros viajes, y que la única aproximación que tuvo con *Livingston Island* fue

observar a 10 leguas de distancia, según Miers, el *Cape Williams* que es la punta más oriental de su vertiente norte. El *Cape Shirreff* de *Livingston island* será sólo observado y nombrado en su siguiente viaje, el cuarto, que hizo con Edward Bransfield entre diciembre de 1819 y abril de 1820. Por lo tanto, debemos preguntarnos si en esta ocasión ¿se podría haber realizado un desembarque de Smith sobre el cabo en cuestión? Será pues esta posibilidad la que pasamos a examinar a continuación.

Al regresar de su tercer viaje, a su llegada a Chile a finales del mes de noviembre de 1819, William Smith proporcionó al Capitán Shirreff pruebas de su descubrimiento. Consciente de su importancia para la Corona Británica, Shirreff llegó a un acuerdo con Smith para fletar el *Williams* y enviarle de nuevo sin demora para explorar y tomar oficialmente posesión de las nuevas tierras.[34] Shirreff dio el mando de la expedición a su segundo, el Capitán Edward Bransfield, y le ordenó que viajara con Smith a la zona de las tierras recién descubiertas. El objetivo principal de esta misión era doble: por un lado, tomar posesión de ellas formalmente en nombre del rey Jorge III de Inglaterra. Por otro lado, realizar un reconocimiento exhaustivo, en particular, estudiar la geografía costera y determinar la toponimia.[35]

Inicialmente sólo se disponía de dos fuentes documentales para rastrear parcialmente este viaje:

- En primer lugar, un breve informe del Dr. A. Young, cirujano del *Stanley*, que fue publicado en el *Edinburgh Philosophical Journal* el 21 de abril de 1821, bajo el título *"Notice of the voyage of Edward Barnfield[sic], Master of his Majesty's Ship Andromache, to New South Shetland"* (YOUNG: 1821).[36]

- El segundo relato se atribuye al guardiamarina T. M. Bone. Fue publicado en la *Literary Gazette and Journal of Belles Lettres*, en tres partes, el 3, 10 y 24 de noviembre de 1821. Este texto, que contiene extractos del diario de C. W. Poynter, perdido hasta 1995, fue estudiado en detalle por R. T. Gould para reconstituir la ruta del *Williams* (GOULD, 1941).

[34] Este contrato de “*charter”* se conserva en *The National Archives* bajo la signatura TNA ADM 1/2548.
[35] Las instrucciones dadas por el capitán Shirreff a Edward Bransfield están consignadas bajo la misma signatura TNA ADM 1/2548.
[36] Este texto fue republicado en *Literary Gazette and Journal of Belles Lettres* el 7 de abril 1821, p.218 y en la relato de J. Purdy en 1822, P.194-5 (PURDY, 1822).

Pero no fue hasta mediados de los años 90, con el descubrimiento del manuscrito del guardiamarina Charles Wittit Poynter, que un relato detallado de fuente primaria hizo posible por primera vez seguir el viaje día a día de W. Smith y E. Bransfield. Este texto titulado *"His Majestys Hired Brig Williams on discovery towards the South Pole"* está conservado en la Biblioteca Alexander Turnbull, Biblioteca Nacional de Nueva Zelanda, *Te Puna Mátauranga o Aotearoa*.[37]

Durante este cuarto viaje que duró casi cuatro meses, Smith navegó en su barco con Edward Bransfield, el cual representaba a la Autoridad Británica. El *Williams* salió de Valparaíso el 20 de diciembre de 1819 y llegó a las Shetland del Sur acercándose por el Oeste el 16 de enero de 1820 a las 8:00 a.m. Las primeras tierras observadas fueron las de *Livingston island*.[38] El barco llegó a las orillas de una gran bahía que ahora se le conoce como Barclay's Bay. El *Williams* intentó entonces fondear allí debido a la necesidad de encontrar agua dulce, ya que los barriles del barco presentaron fugas durante el viaje. La chalupa ballenera fue colocada en el agua y William Smith salió en busca de un buen sitio para fondear. Esto es lo que se puede leer sobre este episodio en el manuscrito de Charles W. Poynter:

> "*Sunday = 16th. …A lead and line having been provide Mr Smith went in quest of an Anchorage where we might lie in security while filling up our Water casks a supply of which we had no doubt in obtaining here. Soon after he shoved off a thick fog came on which entirely precluded the land from our view – this gave us some uneasiness on account of much broken water we could hear under our lee at no considerable distance…At half past one [PM] the whale boat returned when Mr. Smith reported there was an Anchorage in shore, and although a vessel might run in, in case of emergency still the passage was narrow and the roadstead insecure – From this report we deemed it imprudent to attempt an Anchorage – We had made sail but little more than 20 minutes after hoisting in the Whale boat, the Weather thickening fast, when breakers were sighted close under our Bows*."

Alrededor de las 5 horas de la tarde, la niebla se espesó de nuevo y, al percibir que el *Williams* derivaba peligrosamente hacia tierra firme, se fondeó en 24 *fathoms* de agua

[37] Manuscrito nº MSX-4088 ; MS copy Micro-0655, fMS-paper-5352. Fue conservado por una rama de la familia de C. W. Poynter la cual se había instalado en Nueva Zelanda. Fue adquirido por la National Library Alexander Turnbull en 1995 y publicado por R. J. Campbell en 2000 (CAMPEBELL, 2000 : 97-168).

[38] *Livingston island* es la mayor de las islas situadas al Oeste del archipiélago de las Shetland del Sur. Esta fue inicialmente bautizada como *Friesland Island*. La paternidad de su nombre actual es atribuida a Robert Fildes (HATTERSLEY-SMITH, 1991, II: 356).

para asegurar el barco. Pasaron varias horas anclados bajo la ansiedad ya que podían oír las olas rompiendo en las rocas a corta distancia. Luego, con el viento aun refrescando, se izaron las velas, se perdió el ancla en el fondo y el *Williams* puso el rumbo hacia mar adentro:

> “*when just as the anchor became up and down, the Chain parted occasioned by a sudden and heavy jerk in the act of breaking it out of the ground – The sail being trimmed, we were soon out of danger…the breeze continuig to freshen, we hauked our wind seaward to avoid being hemmed in on a lee shore.”*

Según el mapa de Poynter « *Chart of bay south of Cape Shirreff* » que acompaña a su texto, este episodio podría haber ocurrido en *Rowe Point*, situada en el centro de la bahía. En él se dibuja un ancla pequeña que indica la ubicación del fondeadero. En su cuaderno de bitácora, Poynter continuó su relato refiriéndose a la punta situada al oeste de Barclay's Bay a 61º13 de longitud, al que Bransfield llamó *Start Point* en referencia al punto de partida de su exploración.

La continuación del viaje de Smith y Bransfield es narrada diariamente por Poynter. El *Williams* navegó a lo largo del archipiélago rodeando *King George island* por el este, empezando a explorar el archipiélago a lo largo de su ladera sur. El primer desembarco tuvo lugar el 22 de enero en un islote situado a la entrada de *King George Bay* al que llamó *Penguin Island*. Fue aquí donde se colocó la bandera británica y se tomó posesión oficial durante una ceremonia que terminó con fuego de artillería. El día 27, el *Williams* reanudó su viaje, y el día 29 la tierra continental fue observada por primera vez. Posteriormente, se produjeron otros dos desembarques en la parte oriental del archipiélago. Primero, el 4 de febrero, al sur de *Clarence island*, donde se plantó una segunda bandera. Luego, el 13 de febrero, en un islote situado al norte de *Elephant Island* que se llamó *Seal Island* donde William Smith cazó lobos marinos.

Poynter anotó en su cuaderno de bitácora que el 22 de febrero, con un día despejado, E. Bransfield decidió el intento de un cuarto desembarco en tierra. Pero el gran número de témpanos de hielo que se encontraron ese mismo día y al día siguiente frustraron el intento. Continuando su exploración, el *Williams* llegó de nuevo al *Cape Shirreff* el domingo 18 de marzo 1820. Poynter apuntó en su diario que a E. Bransfield le habría gustado desembarcar ahí, pero que las corrientes contrarias se lo impidieron:

“*Mr. Bransfield wished to plant another Union before the undertaking was relinquished for the Season -sweeping current seeming to have conspired against our attaining Cape Shirreff where it was first intended to have been planted”.*

Prosiguieron su ruta el 19 de marzo y, al medio día, llegaron a nuevas tierras por 60º.35’W de latitud et 62º.11’S que bautizaron “*Smith islands*”. No hubo nuevo intento de desembarco desde entonces. El *Williams* siguió una ruta en dirección del Oeste hasta el 25 de marzo. El 29 de marzo, se encontraba al nivel de 80º de latitud Oeste. Desde entonces tomo la ruta de regreso a Chile hacia el Norte-Noroeste y llegó a Valparaíso el 16 de abril.

En conclusión, a la luz de los documentos examinados, puede decirse que al menos hasta su quinto viaje (1820-21) William Smith no desembarcó en *Livingston Island*, lugar donde según los dos textos de fuentes secundarias que acabamos de examinar afirman que Smith descubrió los restos del *San Telmo.*[39]

Segunda pregunta: Puesto que los textos no mencionan el desembarco de William Smith en *Livingston Island* durante sus viajes a las Shetland del Sur, ¿se podría considerar que el haya podido ocultar este hecho?

Esta opción nos parece extremadamente improbable por una simple razón, una razón de sentido común: aún bajo la hipótesis de que Smith no quisiera mencionar su descubrimiento de los restos del barco español, simplemente le bastaba con no mencionarlo en su cuaderno de bitácora, lo que de hecho es el caso. En realidad, no tenía necesidad alguna de tomar una decisión tan seria como la de alterar su informe de la ruta recorrida y el relato de su exploración para ignorar este "detalle". De hecho, bajo nuestra opinión, es difícil imaginar que Smith o Poynter pudieran haber eliminado de sus cuadernos un episodio tan importante como un desembarco.

Tercera pregunta: Dado que las respuestas a las dos preguntas anteriores son negativas, ¿hay alguna explicación que pueda resolver la aparente contradicción histórica que ponen de manifiesto?

[39] En su libro *Tras las huellas del San Telmo,* Elena Martín-Cancela expone que William Smith habría realizado un segundo desembarco a tierra a lo largo de su tercer viaje en un lugar denominado “Playa Shirreff”: “*Despues de haber continuado con su recorrido de reconocimiento, y haberle puesto nombre a distintos accidentes de la costa para dejar huellas de su hazaña (cabo Smith, punta Williams, ensenada Shirreff, isla Nelson e isla Lloyds), realizó un segundo desembarco en playa Shirreff.”* (MARTÍN-CANCELA, 2018: 96). Por nuestra parte, no conocemos ningún texto que documente esta información.

Es a nivel de una confusión toponímica donde se puede encontrar la respuesta a esta pregunta. En efecto, la problemática del tema que nos ocupa radica probablemente en que las costas de las Islas Shetland del Sur han sido objeto de dos estudios y levantamientos diferentes. Así pues, hay que considerar que los cabos, bahías, islas y toda la geografía de la costa norte del archipiélago bautizados por Smith, fueron puntualmente modificados. De hecho, William Smith realizó un primer reconocimiento en su tercer viaje, durante el cual creó una primera toponimia de las tierras que descubrió: asignó nombres a los cabos, islas y montañas que observó y los registró en el mapa que trazó. Estos nombres suelen estar vinculados a su persona (*Smith Cape*, *Williams Point*, etc.), a lugares geográficos que recuerdan o se asemejan a otros lugares que existen en Inglaterra (*North Foreland*, por ejemplo), a nombres vinculados a la Corona Británica (*King George Island* o *Bay*) o a lo que evocaba el lugar geográfico descubierto (*Desolation Island*, etc.).

Sin embargo, William Smith no tenía la autoridad para asignar esta toponimia. Tampoco la tenía para tomar posesión de estas tierras en nombre del rey Jorge III de Inglaterra. Por lo tanto, fue a Edward Bransfield, un oficial de la Armada de Su Majestad, a quien William H. Shirreff asignó oficialmente esta tarea bajo un mandato de misión que se conserva en *The National Archives* (Reino Unido).[40] Es por esta razón que una ceremonia oficial de toma de posesión en nombre del rey de Inglaterra fue organizada por E. Bransfield el 22 de enero de 1820 en la pequeña *Penguin Island*. En este cuarto viaje, Smith navegó bajo la autoridad de Bransfield, quien oficialmente nombró las bahías, puntas y cabos de las tierras descubiertas. Es ahí donde radica toda la problemática, ya que si bien es cierto que la mayoría de los nombres distribuidos inicialmente por Smith se mantuvieron, algunos de ellos desaparecieron, como es el caso de *Shirreff Cove*:

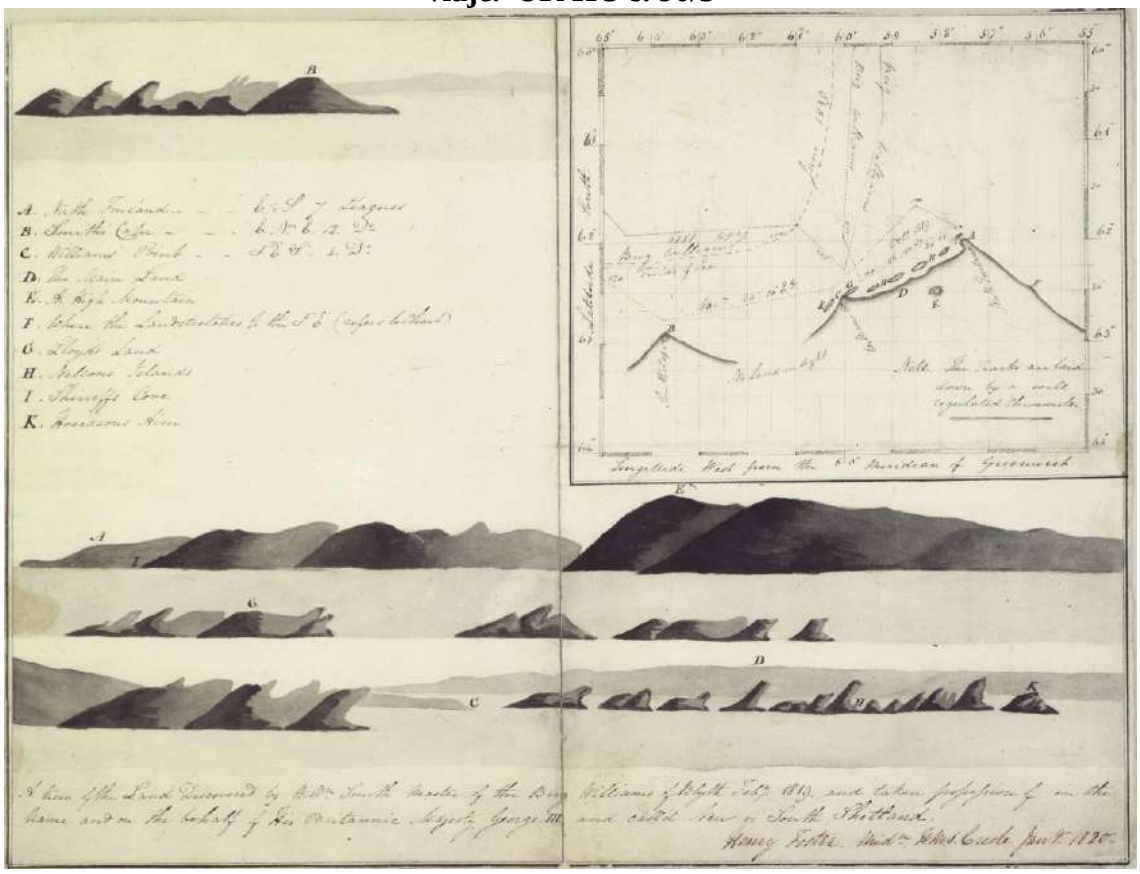
Es el mapa de William Smith, confeccionado a partir de su tercer viaje, el que -junto con una frase del texto de John Mier- creemos que proporciona la clave al enigma:

En este mapa, cuya reproducción se conserva en *United Kingdom Hydrographic Office* (véase la **Fig.3**), se registra la línea de costa recorrida y su perfil es dibujado a

[40] TNA ADM 1/2548.

tinta.[41] Los diez nombres geográficos atribuidos por Smith durante este viaje figuran bajo la forma de diez letras que van de la A a la K, cuya leyenda se sitúa en el margen izquierdo del documento. La ruta del *Williams* está marcada por una línea de puntos. El lugar donde William Smith desembarcó el 16 de octubre de 1819, que marca así este singular acontecimiento del primer paso conocido de un hombre en la Antártida, está indicado en el mapa por la letra I, ubicada en el *Cape North Foreland*. La leyenda de esta carta reserva el sorprendente descubrimiento de que Smith bautizó el lugar donde desembarcó con el nombre de “*SHIREFF COVE*” (Fig.4). Así lo confirma una frase del texto de John Miers -en la que se reproduce el mapa de Smith- que dice: “*The harbour appeared to proceed inland as far as the eye could reach ; and to afford good anchorage. This place, I in the chart, he called Shirreff Cove, in honour of the Commanding Officer in the Pacific.*”

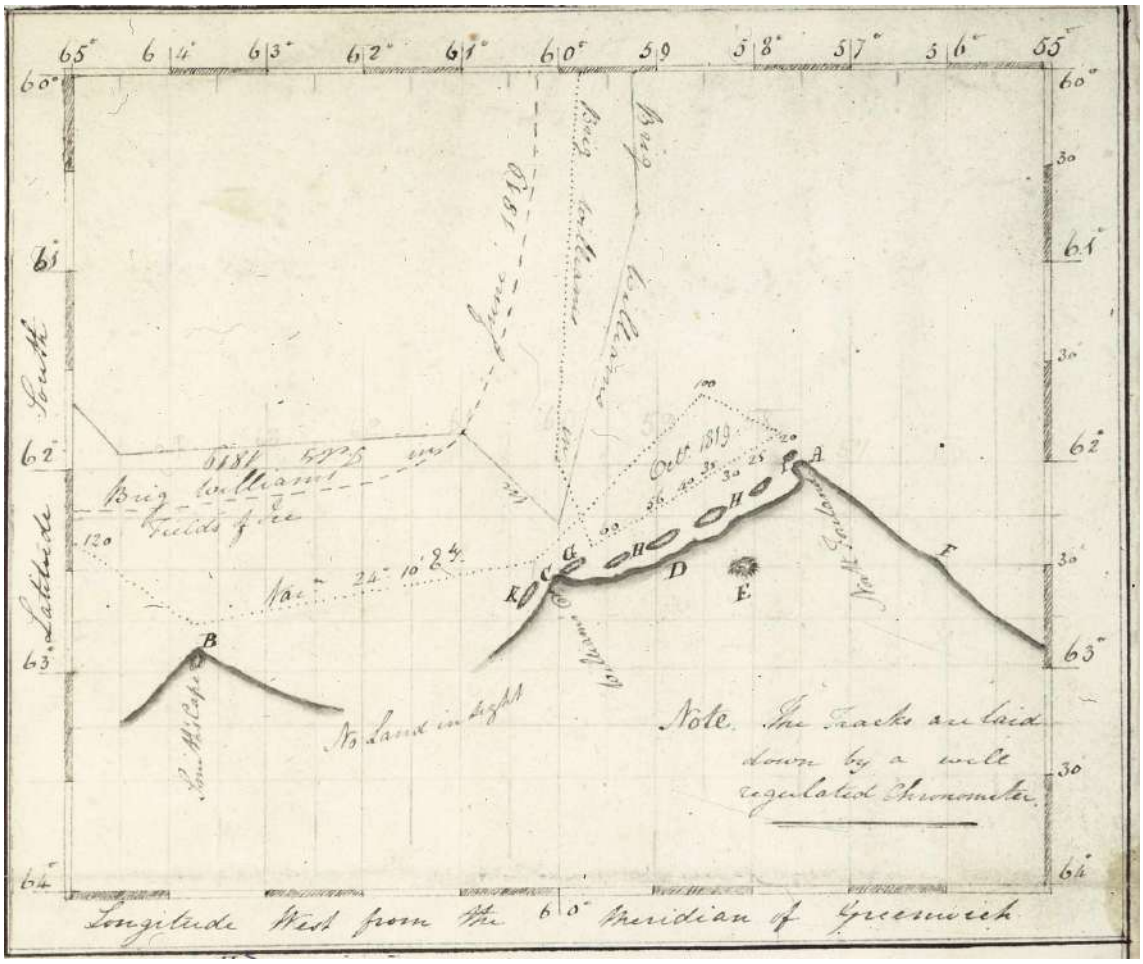
Figura Nº 3: Reproducción del mapa que William Smith dibujó durante su tercer viaje. UK HO s. 90/3

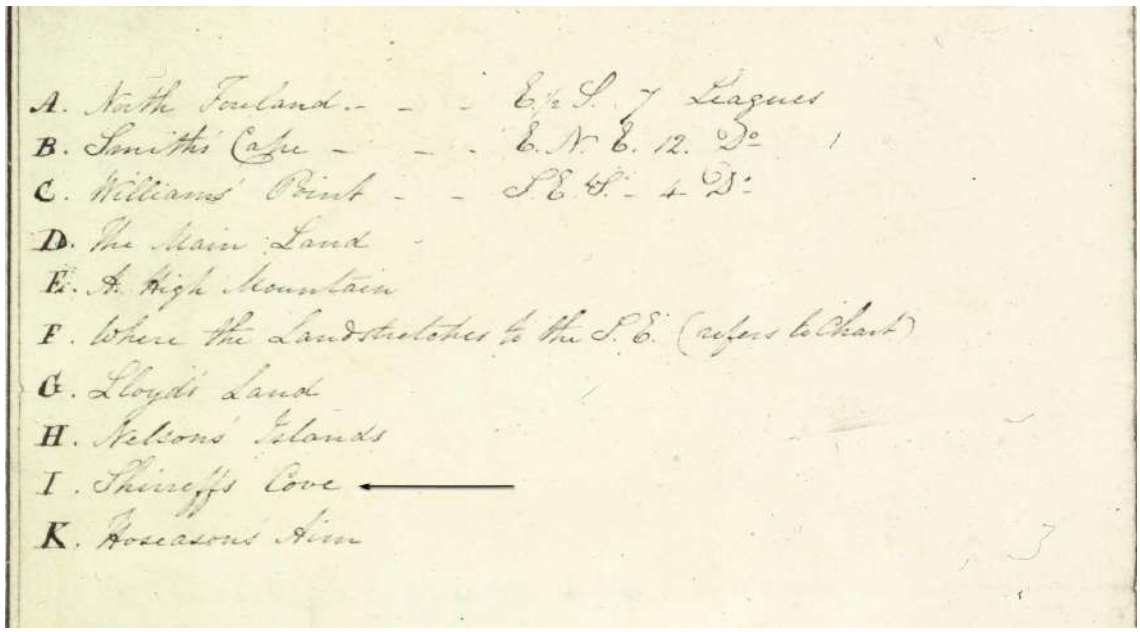


Fuente: Origen: UK Hydrographic Office.

[41] UK HO s. 90/3.

Figura Nº 4: Detalle del mapa del tercer viaje de W. Smith: Arriba, la letra I situada por el lado Oeste del Cape North Foreland. A bajo, el nombre atribuido a la letra I: «Shirreffs Cove».





Fuente: UK Hydrographic Office (www.ukho.gouv.uk).

Para William Smith, las expectativas de su tercer viaje a las Shetland eran muy elevadas. Unos meses antes, cuando informó a William H. Shirreff que había descubierto tierras al sur del Cabo de Hornos a la ocasión de su primer viaje en febrero, no se le había dado credibilidad porque no había sondeado. En su texto, J. Miers afirma inclusive que había sido "ridiculizado". En este tercer viaje, para Smith, probar que había dicho la verdad era probablemente una cuestión de honor. Por lo tanto, podemos pensar que su decisión de denominar la cala en la que desembarcó bajo el nombre de “Shirreff” fue una forma de desagravio.

El problema de esta cuestión toponímica se plantea con el cuarto viaje realizado bajo la autoridad de Edward Bransfield. De hecho, el reflejo de este último fue también el de bautizar con el nombre de su superior el primer cabo que descubrió cuando llegó a las *Shetland* el 16 de enero de 1820. Así se denominó el *Cape Shirreff* en la *isla de Livingston*, junto con el de *Start Point*, que fue el punto de partida de la expedición. Es de esta forma que se generó un "duplicado" toponímico, aunque inicialmente se trataba de una *"Cove"* por un lado y de un *"Cape"* por el otro.

El análisis de los textos y su puesta en relación nos lleva entonces a concluir que Robert Fildes fue víctima de esta confusión toponímica. Sabemos que cuando William Smith conoció a Fildes en enero de 1821 (durante su quinto viaje), le comentó que en la playa donde desembarcó, descubrió los restos de un naufragio. Probablemente precisó que este episodio tuvo lugar en la *"Shirreff Cove"*, pero Smith se refería entonces a la que él mismo había nombrado, y no al "*Cape Shirreff*" denominado por Bransfield. Se trata de un clásico problema de confusión que a menudo plantean los textos de fuentes secundarias: el orador dice una cosa y el receptor entiende otra. De hecho, Robert Fildes asocia el nombre "Shirreff" con el "*Cape*" de la *Livingston Island*, mientras que en la mente de Smith, está asociado a la bahía de *King George Island*, donde desembarcó poco más de un año antes.

Por supuesto, lo anterior sólo puede ser presentado como una hipótesis. Pero en nuestra opinión, es la única forma que permite explicar la incoherencia histórica que hemos expuesto. Esto a su vez también se ve reforzado por el hecho de que en su texto, Fildes describe la *"Sherriffs Cove"[*sic] en la *Livingston Island*. Sin embargo, en 1821, fecha en la que escribió su cuaderno de bitácora, no había ni *"Sherriffs"* ni *"Shirreff"*

"Cove" en *Livingston Island*. Sólo había una *"Cape"* llamado *"Cape Shirreff"* por Edward Bransfield el 16 de enero de 1820, que aparece en el mapa que dibujó durante este viaje[42] y en el mapa del cuaderno de bitácora de C. W. Poynter.[43] En este mapa, la *"Shirreff Cove"* de William Smith ha desaparecido y no volverá a aparecer -que nosotros sepamos- en ninguno de los mapas de las Islas Shetland publicados *a posteri*. Por otra parte, esta *"Sherrifs Cove"* "inventada" por Fildes será retomada por otros autores que le sucederán. Por ejemplo, vemos que aparece en el mapa de George Powell[44] publicado en 1822, y en otros mapas posteriores. Así pues, es de esta manera que la *"Shirreff Cove"* se ha movido en la toponimia de una isla a otra, y aparece hoy día en la cartografía contemporánea de *Livingston Island* mientras ha desaparecido de la de *King George Island.*

La confusión de Robert Fildes tendrá múltiples consecuencias:

- La primera es que ha sido retomada por otros autores, y en particular por James Weddell. Si el relato de Weddell sobre su viaje es sin duda una fuente primaria, su pasaje sobre el descubrimiento de las Shetland del Sur por William Smith y los restos del *San Telmo* está obviamente inspirado en los textos que él ha leído. R. J. Campbell identifica el estilo de John Purdy en el relato de Weddell. Así como por nuestro lado reconocemos el estilo y las palabras de Robert Fildes que creemos que también inspiró su texto. Por ejemplo, Weddell describe la difícil situación de los náufragos tal y como lo testimonian los restos encontrados en la playa de la siguiente manera:

“..the melancholy remnant of some poor fellows misfortune.”

Y anterior a él, Robert Fildes lo describió con estas palabras:

“*…the melancholy reflection that some unfortunate human beings.”*

El giro de la frase y el uso de las mismas palabras que las de Fildes no puede ser una coincidencia. Weddell no copio textualmente su texto, sino que se inspiró evidentemente en él para contar el episodio.

[42] Este mapa titulado “A chart of New or South Shetland » ha sido publicado en 1822, el cual se conserva en el *United Kingdom Hydrographic Office* bajo la signatura UK HO, C74 Gy.
[43] El mapa de Poynter que acompaña el texto de su cuaderno de bitácora sobre el cual aparece el « *Cape Shirreff* » se titula « *Chart of bay south of Cape Shirreff* ».
[44] George Powell (1794-1824) era un navegante británico que participó durante dos temporadas a la caza de lobos marinos en las *Shetland del Sur*, después del descubrimiento de William Smith, entre 1819 y 1822 a bordo del *Eliza* primero y del *Dove* después.

Como ha sucedido a menudo en la sucesión de fuentes -se trataría de una fuente terciaria- se repite el error inicial de la fuente secundaria, la de la ubicación de la "*Shirreff Cove*" en la *Livingston Island* (Weddell habla de *"the principal Island of the Western islands").* Pero lo que complica aún más la tarea del investigador es que algunos detalles no mencionados por Fildes se añaden a su texto. Volveremos sobre este punto.

Por lo tanto, podemos concluir que los restos del *San Telmo* fueron probablemente observados por William Smith durante su primer desembarque, el 16 de octubre de 1819, en una ensenada que él llamó *"Shirreff cove"* cerca del *Cape North Foreland* en *King George Island.* Este cabo situado a 57º 58' de latitud S cierra hacía el Este una bahía llamada hoy día *Venus Bay*. Y por su lado Oeste se encuentra otro cabo llamado *False Round Point* situado a 58º 00' de latitud S. La distancia entre los dos es de poco menos de 9 millas, o unos 16 km. La letra I que Smith dibujó en su mapa aparece en el lado Oeste de *North Foreland*, por lo que se encuentra en *Venus Bay*. Pero como este primer mapa es muy impreciso, y que Smith no da una referencia geográfica clara, es difícil determinar con certeza el lugar preciso del desembarque. Sin embargo, Fildes proporciona la información de que el lugar donde se observaron los restos era "una playa de arena fina” situada en “una bahía en forma de media luna de ¾ de milla de largo llamada la playa de media luna". Si partimos desde la perspectiva de que estos detalles le fueron relatados por Smith, sería posible avanzar algunas hipótesis.[45] En efecto, existen en *Venus Bay* por lo menos tres pequeñas ensenadas de características que podrían encajar con la descripción de Fildes:

- En el lado Este del *Cape North Foreland*, en primer lugar, hay una bahía que ahora se llama *Esmeralda Cove*, en la que hay una playa de arena en forma de media luna muy regular, bordeada por un pequeño acantilado que podría corresponder con esta descripción. Su longitud (800 metros) es inferior a ¾ de milla (1400 metros), pero se extiende hacia el norte por una segunda playa, y entre las dos, alcanzamos la distancia

[45] Esta cuestión es evidentemente importante. ¿Qué parte de esta descripción es la que Smith ha transmitido a Fildes? ¿Qué parte es la que Fildes relata por iniciativa propia sobre la geografía de este lugar? Esta problemática emerge sobre todo teniendo en cuenta que la descripción de John Miers sobre el lugar del desembarco de Smith es distinta: «Sobre el lugar del desembarque, el sitio era estéril, pedregoso, sin piedras de cantos rodados, pero con trozos de pizarra gris azulado, cuya talla variaba de muy grande a muy pequeña, El puerto se prolongaba hacia el interior de las tierras tan lejos como la vista lo permitía y ofreciendo un buen fondeadero.”

indicada por Fildes (Fig.5). Este sitio es -a priori- el más cercano a la marca que Smith dejó en su mapa.

- En el lado Oeste de la *Esmeralda Cove*, hay una segunda pequeña ensenada de 1200 metros de longitud, con una curvatura bastante regular, que también podría coincidir con la descripción.

- Finalmente, al Oeste de *Venus Bay*, se encuentra la cala denominada *Esther Harbour*, que constituye un buen fondeadero, pero que se encuentra a unas 8 millas (alrededor de 15 km) al Oeste del cabo *North Foreland*. Su tamaño es también inferior a ¾ milla, y su costa rocosa es irregular y carece de una playa de arena.[46]

La problemática de las circunstancias del naufragio

Una vez demostrado que los textos de Fildes y Weddell son fuentes secundarias, es interesante considerar lo que dicen sobre las circunstancias del naufragio.

Sobre este punto, Robert Fildes es muy discreto, sólo revela la presencia de un cepo de ancla, unas vergas y otras piezas de aparejo (*stud sail booms and other spars)*. En su libro *"A voyage towards the South pole"*, James Weddell añade que en una playa de “*Smith island*” -como él llamó *Livingston Island*- se encontraron una gran cantidad de huesos de lobos marinos que habrían sido cazados varios años antes. También sugiere que éstos fueron abatidos por náufragos para alimentarse:

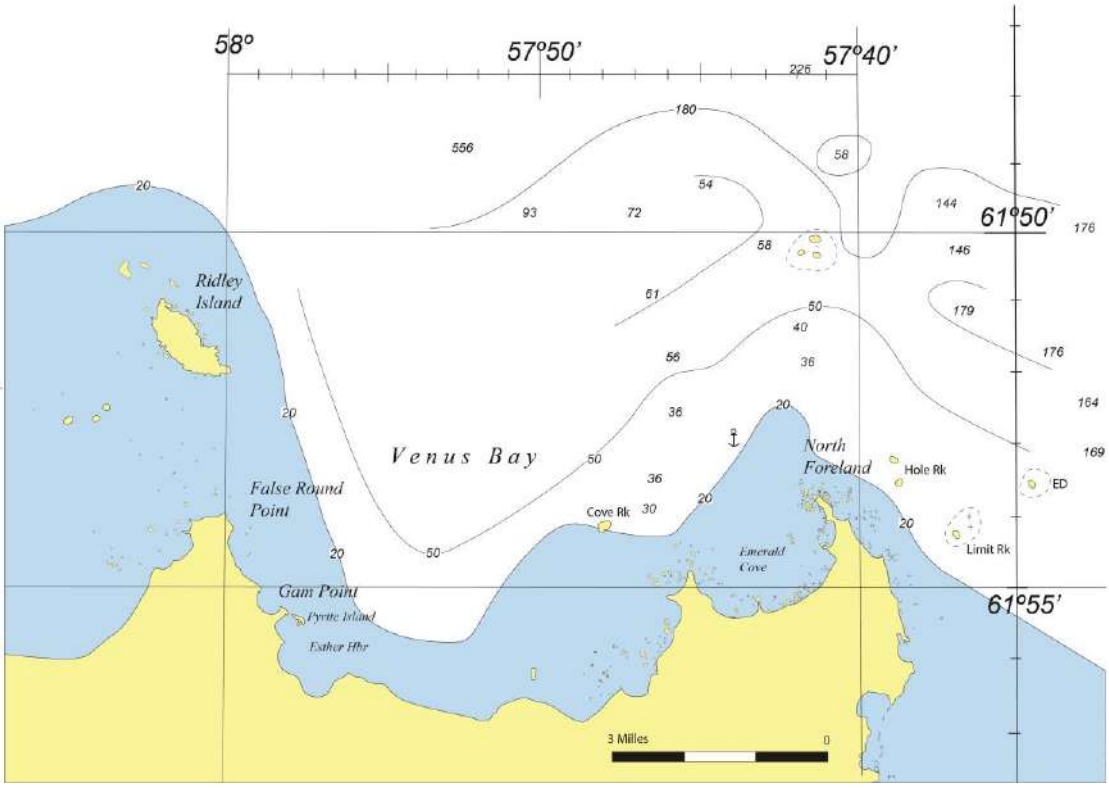
> “*On a beach in the principal island, which I named Smith’s Island, in honor of the discoverer, were found a quantity of seals ‘bones, which appeared to have been killed some years before, probably to sustain the life of some ship-wrecked crew ; suggesting the melancholy reflection that some unfortunate human beings had ended their days on this coast. In the year 1820, the first time these islands were visited for their produce, four ships were totally lost.”*

Este detalle es interesante porque dio lugar a una versión de la historia ampliamente difundida según la cual los sobrevivientes del naufragio del *San Telmo* permanecieron durante un tiempo en un campamento improvisado en tierra,

[46] En su libro *Tras las huellas del San Telmo*, Elena Martín-Cancela indica que *Esther Harbour* es el lugar del desembarco de William Smith a su llegada a las *Shetland del Sur* en el mes de octubre de 1819 (MARTÍN-CANCELA, 2018: 96). Nosotros no conocemos el o los documentos en que se basa esta información.

alimentándose de lobos marinos.[47] Respecto a ello, conviene hacer algunas observaciones:

Figura Nº 5: Carta marina de Venus Bay y de la región del Cape North Foreland



Fuente: Mapa levantado por Arnaud Cazenave en base a imágenes satelitales. La batimetría, en metros, proviene de cartas inglesas y brasileñas.

- La primera es que en ningún punto de su texto Fildes menciona la presencia de huesos de lobos marinos en el momento del desembarque de Smith. Este detalle de la historia fue introducido por primera vez por James Weddell en su libro publicado en 1825, seis años después del naufragio. Por lo tanto, esta información induce a pensar que forma parte de las observaciones realizadas por el propio Weddell en una playa de la *Livingston Island* entre 1822 y 1824, o quizás de que se tratara de un hecho que le fue

[47] Los artículos sobre la historia del *San Telmo* que circulan sobre la WEB mantienen esta versión (ver http://es.wikipedia.org/wiki/San_Telmo_(1788), así como las referencias bibliográficas indicadas en el artículo). E. Martín-Cancela sostiene igualmente esta interpretación.

comunicado por otros navegantes. Hay que destacar que el escribió esta noticia en tercera persona: “*were found a quantity of seals ‘bones »* y no, « *I found*”.

- En segundo lugar, en ningún momento Weddell afirma que los huesos que menciona hayan sido descubiertos en una playa del *Cape Shirreff*, ya que en su texto habla de *Livingston Island* en general. Tampoco sugiere que estos huesos estuvieran vinculados a las víctimas del naufragio del *San Telmo*. Se refiere simplemente a los numerosos naufragios que se produjeron en estas islas, especialmente en 1820 con la primera temporada de caza de lobos marinos, durante la cual se hundieron al menos cuatro barcos. Así pues, es comprensible que Weddell se refiriera a los lobos marinos sacrificados "para permitir la supervivencia de alguna tripulación naufragada" en general y no a la del *San Telmo* en particular.

En resumen, James Weddell realizó sus observaciones:

- al menos tres años después del naufragio del *San Telmo* entre 1822 y 1824,

- en un lugar donde decenas de miles de lobos marinos fueron sacrificados y despellejados a partir 1820,

- en una isla donde Smith nunca desembarcó, por lo menos hasta su quinto viaje,

- y sin precisar en ningún momento que los huesos observados fuesen ligados al naufragio del *San Telmo*.

Conclusión

Los resultados del trabajo de investigación que sintetiza este artículo nos permite considerar el naufragio del *San Telmo* de una forma que rompe con las conclusiones a las que llevan la lectura de las fuentes sin un examen crítico. No tan sólo en términos de ubicación, sino también sobre las circunstancias del naufragio, que hasta ahora habían sido generalmente aceptadas. En resumen, debemos tener en cuenta los siguientes puntos:

1- La confusión toponímica generada por las fuentes secundarias en torno a la ubicación geográfica de *Shirreff Cove* llevó a la creencia de que los vestigios del *San Telmo* fueron descubiertos por William Smith en *Livingston Island*, mientras que el análisis de los textos concluye:

a) que William Smith nunca había desembarcado allí durante sus cuatro primeros viajes.

b) y que el único lugar donde pudo observar dichos vestigios era en una cala próxima al *Cape North Foreland* de *King George island* que Smith nombró precisamente “*Shirreff Cove”.*

2- Tal como lo hemos visto en el capítulo dedicado al relato de James Weddell, la interpretación sobre la información que él aporta según la cual algunos supervivientes del *San Telmo* organizaron un campamento en tierra, y sobrevivieron alimentándose de lobos marinos, carece de peso científico.

Así pues, estas conclusiones nos obligan a considerar el episodio del naufragio del *San Telmo* con extrema cautela:

- En primer lugar, es importante subrayar la escasez y la naturaleza de los vestigios encontrados en la playa: un cepo de ancla, unas vergas y otras piezas de aparejo. Es decir, se trata de muy pocos elementos teniendo en cuenta que el *San Telmo* era una verdadera “ciudad flotante”. Por ello, podemos plantear varias hipótesis:

1- Una primera, que no podemos descartar, es aquella en la que el barco no habría naufragado en las islas Shetland del Sur. En efecto, la naturaleza de los restos mencionados no permite probar la presencia de un naufragio. Respecto al cepo de ancla que Fildes menciona, debemos saber que era común perderlo en aquella época. Los otros vestigios son elementos de aparejo que tampoco proporcionan pruebas de un naufragio, contrariamente a lo que se podría deducir en el caso de observar fragmentos de la estructura del barco, o si su contenido se hubiese dispersado a lo largo de la costa. Bajo esta hipótesis, el navío dañado por la tormenta podría haber llegado cerca de las costas del archipiélago, haber fondeado, haber perdido su cepo y algunas piezas de su aparejo, y zarpar más tarde. En este caso, el *San Telmo* podría haber naufragado *a posteriori,* en cualquier parte del mar de Drake, por ejemplo.

2- Si consideramos la hipótesis de un naufragio en la región del *Cabo North Foreland*, nos parece importante tener en cuenta los siguientes puntos:

- Los escasos vestigios encontrados por Smith en la playa en la que desembarcó nos lleva a considerar dos casos posibles: el primero sería el de un naufragio que podría haberse producido en un sitio alejado de la costa. En este caso los restos del navío se

habrían podido dispersar en una zona muy extensa y llegar a aquella playa solo algunos elementos arrastrados por las corrientes. El segundo caso sería que el barco se hubiera ido al fondo sin que su casco se hubiese abierto inmediatamente. En los años que llevamos investigando naufragios, nos hemos encontrado más de una vez con esta configuración: es el caso de un barco que se va a pique debido a una vía de agua causada por la colisión puntual con un arrecife o a veces por el mal estado de su casco, el cual no se abre inmediatamente. En este caso, la carga puede permanecer en su interior durante varios días después de hundirse, incluso a veces varias semanas, antes de ser liberada y esparcida a lo largo de la costa. Una situación de este tipo, podría explicar los escasos remanentes del barco llegados a la playa donde desembarcó Smith. En este caso, la carga del barco habría podido ser liberada y desparramarse *a posteriori*.

- El segundo punto esencial que debe tenerse en cuenta es la cuestión de la ubicación de la línea de glaciación del mar en el momento del naufragio. De hecho, la distancia de la costa a la que podría haber naufragado el *San Telmo* depende en gran medida de este factor. Sin embargo, esta estimación es difícil porque, como cualquier fenómeno dependiente de las condiciones climáticas, pueden producirse variaciones significativas de un año a otro. No obstante, las observaciones satelitales de esta región del mundo permiten hoy día registrar sus parámetros climáticos y marcar algunas pautas.[48]

El *San Telmo* se perdió frente al *Cabo de Hornos* el 2 de septiembre, por lo que es probable que cuatro o cinco días después hubiera podido llegar a las islas Shetland del Sur[49], es decir el seis o siete de septiembre. En esta zona, el mes de septiembre es un período de transición en el cual el mar que se ha congelado durante el invierno[50] se descongela gradualmente para volver a un estado líquido en un lapso de tiempo relativamente corto. Cuando las condiciones climáticas son particularmente adversas, la línea de glaciación puede permanecer alejada de la costa hasta tarde en la primavera. Es

[48] Hemos seguido a diario los parámetros climáticos de los últimos años en las Shetland del Sur. Estas estadísticas se revelan útiles para el análisis de diferentes escenarios de naufragio. Sin embargo, cabe señalar que las temperaturas registradas tanto del agua como del aire son sin duda sensiblemente más elevadas hoy día que hace 200 años.

[49] La distancia entre el Cabo de Horno y las islas Shetland del Sur es de un poco menos de 450 millas náuticas.

[50] En general, en las Shetland del Sur, el mar se congela a partir del mes de abril/mayo, y a veces en extensiones considerables.

el caso de la primavera de 1822, por ejemplo, ya que la lectura del *Voyage towards the South Pole* de J. Weddell nos muestra que en noviembre, la línea de glaciación aún estaba muy lejos del archipiélago.[51] Sin embargo, sabemos que estas condiciones climáticas anormalmente frías no prevalecían en 1819, ya que William Smith no las mencionó en su cuaderno de bitácora, y que logró desembarcar el 16 de octubre, sin dificultad, en *King George Island*. Así pues, aun suponiendo que este año fuera climáticamente normal, a principios del mes de septiembre, el mar de la vertiente septentrional de las islas Shetland del Sur probablemente debía estar aún bastante congelado. En cualquier caso, esto es lo que tienden a mostrar todas las observaciones de la temperatura del agua, en los últimos años. Por lo tanto, es poco probable que el *San Telmo* pudiera alcanzar la costa en el momento de su naufragio, el cual pudo haberse producido a varias millas frente a *Venus Bay* a causa del hielo.

Está fuera del marco de este artículo realizar un estudio climático y geofísico de las islas Shetland del Sur para determinar una posible zona de naufragio. Tan solo cabe señalar que, independientemente de la línea de glaciación, y aunque el navío haya podido acercarse a la costa, debido a sus grandes dimensiones, resultaría difícil que hubiera naufragado por menos de 15 o 20 metros de profundidad sin que William Smith hubiera visto testimonios del pecio un mes y medio después.[52] Considerando lo anterior, hay que precisar que la pendiente de los fondos en el lado norte del archipiélago es generalmente baja. En el lado del *Cape North Foreland* y de *Venus Bay*, la isóbata de 20 metros se encuentra frecuentemente a una distancia superior a 3 millas de la costa.

Por último, este estudio pone de relieve todas las dificultades que se encuentran tomando fuentes secundarias como única base para una investigación. De forma clásica ellas distorsionan y transforman la realidad del hecho histórico. En el caso del naufragio del *San Telmo*, la confusión toponímica de Fildes, más allá de repetirse en las fuentes sucesivas, se reflejará también en la cartografía: Después de la aparición de una “*Shirreff Cove”* en el *Cape Shirreff*, a su vez, con el tiempo, veremos figurar topónimos

[51] El 15 de noviembre, Weddell escribe: “*Our latitude was now 61° 2r, and longitude by chronometers 64° 15'; hence, the outer edge of the ice was ninety-five miles from the land*. » (WEDDELL, 1825: 114-115).

[52] Los mástiles tenían varias decenas de metros de altura, la manga era de casi 15 metros y, la suma del puntal y de las obras superiores también llegaba a cerca de 15 metros.

en los mapas que recuerdan al buque y a su tripulación. Es el caso de *"Telmo island"* que designará el islote situado al Oeste del *Cape Shirreff*. También veremos emerger en la toponimia local una playa denominada *Media Luna* así como los nombres de *Porlier* y *Toledo*. Así pues, desde entonces, están reunidos todos los elementos para alimentar la leyenda del naufragio del *San Telmo*.

Finalmente, este artículo no puede ser completado sin un pensamiento y una palabra para los náufragos en este aniversario del bicentenario de la desaparición del navío. Su trágico destino está en la mente de todos aquellos que se han volcado en esta fascinante historia que se inscribe en la línea de los grandes naufragios de la historia naval. Y su sacrificio se suma al de todos aquéllos, numerosos, que han contribuido a escribir la historia de esta gran nación marítima que es España.

Agradecimientos

Este estudio ha contado con la apreciable ayuda de varias personas a las cuales quiero expresar mi gratitud: la Dra. Ana Crespo Solana (CSIC), Maite Segura García, Cayetano Hormaechea, Pilar del Campo (MNM).

Abreviaciones

TNA: *The National Archives* (Reino Unido). Ex-*Public Record Office* (PRO).
UK HO: *United Kingdom Hydrographic Office*, Taunton
SPRI: *Scott Polar Research Institute*, Cambridge
AGMAB: *Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán*
MNM: *Museo Naval de Madrid*

Bibliografía

ANÓNIMO, (1820). *Literary Gazette and Journal of Belles Lettres*, 14 de octubre de 1820, Londres: Colburn.

BATESTTI, M., (2004). *Trafalgar, les aléas de la stratégie navale de Napoléon*, Paris: Económica.

BARRA, O. P. de la., (1992). “El misterio del San Telmo”. *Boletín Antártico Chileno*, v. 11, abril, pp.2-5.

BOUDRIOT, J., (1977). *Le Vaisseau de 74 canons. Traité pratique d’Art Naval*, Paris: Quatre Seigneurs.

CAMPBELL, R. J. (Ed.), (2000). *The discovery of the South Shetland Islands: the voyages of the brig Williams 1819–1820 as recorded in contemporary documents and the journal of Midshipman C.W. Poynter*, London: The Hakluyt Society.

CAMPBELL, R. J., (1998). “Voyage of Edward Bransfield in the hired brig *Williams*,1819–1820: the journal of Midshipman C.W. Poynter, Royal Navy”. *Polar Record*, 34 (188), pp. 60–61.

FILDES, R., (1821). “Journal of a voyage in the brig Cora of Liverpool Bound to New South Shetland Islands, 1820-1821”. En *Public Records Office Series*: *Adm. 55, Admiralty and Secretariat, piece 143* (pp. 1–41). Cambridge: Biblioteca del Instituto Scott de Investigación Polar.

GOULD, R. T., (1941). ‘The chartering of the South Shetland, 1819-28’. *The Mariner’s Mirror*, 27, pp. 206-242.

HAMISH IAIN STEWART, M. A., (2014). “New Antecedents on the Discovery of the South Shetland Islands: the Journal of Midshipman Charles W. Poynter, 1819-1820”. *Revista Estudios Emisféricos y Polares*, 2 (5), pp. 132-139.

HATTERSLEY-SMITH, G., (1991). *The History of Place-names in the British Antarctic Territory*, Cambridge: British Antarctic Survey.

JONES, A. G. E., (1975). “Captain William Smith and the Discovery of New South Shetland”. *The Geographical Journal*, 3 (141), pp. 445-461.

JONES, A. G. E., (1975). “Captain Robert Fildes in the New South Shetland”. *Notes and queries*, pp.70-75.

JONES, A. G. E., (1985). “British Sealing on New South Shetland 1819-1826: Part I”. *Australian Association for Maritime History*, 1 (7), 9-22.

JONES, A. G. E., (1996). *Charles Wittit Poynter and his journal of the voyage of the `Williams' 1819-1820*, Nouvelle-Zélande: Alexander Turnbull Library.

JUAN-GARCÍA AGUADO, J. Mª de, (1998). *José Romero Fernández de Landa. Un Ingeniero de Marina en el siglo XVIII*, A Coruña: Universidad de A Coruña.

MARTÍN BUENO, M., (1993). *Informe sobre las actividades científicas de España en la Antártida durante la campaña 1993-94*, Madrid: Dirección General de Enseñanza Superior e Investigación Científica.

MARTÍN BUENO, M., (1997). “Arqueología antártica: el Proyecto San Telmo y el descubrimiento de la Terra Australis Antarctica”. En J. CACHO y D. SERRAT (Comps.), *V Simposio de Estudios Antárticos* (pp. 421-429). Madrid: Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología.

MARTÍN-CANCELA, E., (2018). *Tras las huellas del San Telmo. Contexto, historia y arqueología en la Antártida*, Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza.

MIERS, J., (1820). “Account of the Discovery of New South Shetland, with observations on its importance in a Geographical, Commercial, and Political point of view: with two plates”. *Edinburgh Philosophical Journal*, 21, pp. 367-380.

NORIE, J. W., (1825). *Piloting Directions for the East and West Coast of South America from the River Plate to Panama etc., also for the South Shetland, Falkland, Galapagos, and other islands etc*., London: Ed. Dennett, p. 10-11.

POYNTER, Ch., (1819-1820). Midshipman Charles Poynter’s manuscript journal of the fourth voyage (1819-1820), under the command of Edwards Bransfield: “*His Majesty Hired Brig Williams on discovery towards the South Pole*”, Manuscript MSX-4088, *Alexander Turnbull Library, National Library of New Zealand, Te Puna Mátauranga*.

PURDY, J., (1822). *Memoir descriptive and Explanatory, to accompany the New Chart of the Ethiopic or Southern Atlantic Ocean etc*., London: R.H. Laurie.

SHIRREFF, W., (1819). "*Extract from the William’s Log Book from Buenos Ayres to Valparayso beginning February 19th 1819*.” Texto manuscrito fechado en Valparaíso a 19 de dec. 1819 y Panamá 16 de febr. 1820. Sello de recepción con fecha 17 de mayo de 1820.

SMITH, W., (1950). ‘Memorial’, *Polar Record*, 5, pp. 565-575.

WEDDELL, J., (1825). *A voyage towards the South Pole performed in the years 1822-24*, London: Longman, Rees, Orme, Brown & Green.

YOUNG, A., (1821). “Notice of the voyage of Edward Barnfield [sic], Master of his Majesty’s Ship Andromache, to New South Shetland”. *Edinburgh Philosophical Journal*, vol.5, pp. 218.

ZAMORA y CORONADO, J. M., (1844-1846). *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético*, Madrid: Alegría y Charlain.

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11 (Varia)
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X

JUSTICIA Y *PENAS PECUNIARIAS*. LA GESTIÓN DEL CARGO DE CORREGIDOR Y SU INCIDENCIA JUDICIAL DURANTE EL REINADO DE LOS REYES CATÓLICOS[1]

Elisa Caselli
Universidad Nacional de San Martín, Argentina

Recibido: 20/02/2019
Aceptado: 29/06/2019

RESUMEN

Circunscribiéndose al ámbito jurisdiccional de la Corona de Castilla, durante el reinado de los Reyes Católicos, el presente artículo estudia las diversas fuentes de ingresos de los jueces y las vías a través de las cuales ellos los procuraban y los defendían. Se hace un especial énfasis en las penas pecuniarias y, dentro de ellas, a las aplicadas a la Cámara Real, sus asignaciones, destinos y usos por parte de los magistrados. El interés principal es el de mostrar cómo la manera de gestionar los beneficios del cargo de corregidor podía incidir en la administración de la justicia, llegando a provocar graves daños a justiciables y pleiteantes. Con el fin de ejemplificar, se analiza la trayectoria del bachiller Diego Arias de Anaya.

PALABRAS CLAVE: jueces; beneficios; penas pecuniarias; Castilla; siglo XV.

JUSTICE AND PECUNIARY PUNISHMENT. THE MANAGING OF THE OFFICE OF *CORREGIDOR* AND ITS IMPACT IN THE JUDICIARY AREA DURING THE REIGN OF THE CATHOLIC MONARCHS

ABSTRACT

Within the jurisdictional area of the Crown of Castile, during the Reign of the Catholic Monarchs, this work studies the income sources of the judges and the ways through which they sought and defended those sources. A special emphasis is placed in the pecuniary

[1] Agradezco los comentarios recibidos y las pertinentes sugerencias aportadas por los evaluadores anónimos de *Revista Magallánica. Revista de historia moderna*.

punishments and, between them, in monetary fine destined for the Royal Chamber, its assignments, destinations and uses, in the hands of the judges. This research is particularly interested in demonstrate how the way of managing the profits of the office of the *Corregidor* could affect the justice, causing serious hurts to defendants and litigants. In order to illustrate, the career of *Bachiller* Diego Arias de Anaya is analyzed.

KEY WORDS: judges; profits; pecuniary punishment; Castile; 15th Century.

ELISA CASELLI es Licenciada en Historia (UNR, 2002), Magister en Historia (UNIA, España, 2006) y Doctora en Historia (EHESS, Francia, 2010). Docente titular e investigadora en la Universidad Nacional de San Martín. Investigadora de: *Groupe d'Études Ibériques, Écoles des Hautes Études en Sciences Sociales* (Paris, Francia); Centro de Estudios de Historia Social de la Justicia y el Gobierno (UNR). Entre sus publicaciones cuentan artículos, capítulos en obras colectivas y los libros: *Antijudaïsme, pouvoir politique et administration de la justice. Juifs, chrétiens et convertis dans l'espace juridictionnel de la Chancillería de Valladolid (XVe - XVIe siècles)*, Anrt, Lille, 2016 (como autora) y *Justicias, agentes y jurisdicciones. De la Monarquía Hispánica a los Estados Nacionales (España y América, siglos XVI-XIX)*, FCE, Madrid, 2016 (como coord.). Líneas de investigación: administración de justicia, poder político, organización judicial, jueces, réditos del oficio, judíos y judeoconversos, Castilla, siglos XV-XVI.
Correo electrónico: casellidinizo@gmail.com
iD ORCID: https://orcid.org/0000-0003-2141-5558

Cita sugerida:
CASELLI, E., (2019). "Justicia y penas pecuniarias. La gestión del cargo de corregidor y su incidencia judicial durante el reinado de los reyes católicos". *Magallánica. Revista de Historia Moderna*, 11 (6), pp. 318-350.

JUSTICIA Y *PENAS PECUNIARIAS*. LA GESTIÓN DEL CARGO DE CORREGIDOR Y SU INCIDENCIA JUDICIAL DURANTE EL REINADO DE LOS REYES CATÓLICOS

Introducción

En 1492, el bachiller Diego Arias de Anaya reclamaba al corregidor que le había sucedido en el cargo, en la ciudad de Trujillo, que le pagara la parte correspondiente por los derechos sobre ciertas ejecuciones efectuadas durante su corregimiento y que no había logrado cobrar al momento de dejar su puesto. Reclamos de similar naturaleza, como asimismo pleitos entre magistrados por los réditos pertenecientes al "oficio de juzgar", eran moneda corriente en la Castilla de la temprana Edad Moderna. De igual modo, es frecuente encontrar requerimientos emitidos por parte de los agentes responsables de la Hacienda Real y dirigidos a corregidores o sus lugartenientes, exigiéndoles la entrega de penas pecuniarias con aplicación a la Cámara Real que ellos habían sentenciado y percibido, pero cuya rendición nunca había llegado a destino. En el marco de una investigación que llevamos adelante desde hace unos años, hemos analizado la documentación concerniente a distintos jueces contemporáneos con el fin de discernir cómo se sustanciaban en la cotidianidad judicial los beneficios procedentes de su tarea de administrar justicia, en otras palabras, cómo era aquello de *vivir de la justicia*.[2]

En esta oportunidad, procuraremos mostrar con mayor precisión las diversas vías mediante las cuales los corregidores materializaban los réditos de su oficio, relacionándolas, a su vez, con las disposiciones que por entonces regían las actuaciones judiciales. Con el fin de ejemplificar, incluimos un detalle sucinto de la trayectoria del bachiller Diego Arias de Anaya, ofreciendo algunos pormenores de las gestiones operadas por este servidor público. Para dar cuenta de ello nos serviremos de documentación

[2] Hemos realizado un primer acercamiento al tema en: CASELLI (2016a) y luego ampliado en: CASELLI (2016b).

procedente del Consejo Real, de la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid y de la Real Hacienda, como así también de diversas fuentes jurídicas. En primer lugar, se realizará un breve repaso sobre la figura del corregidor; tras lo cual se examinarán los distintos tipos de ingresos que podían acreditar los jueces en su haber, entre ellos, su participación en las penas pecuniarias, colocando un énfasis especial en la porción de aquellas penas aplicadas a la Cámara Real, para finalmente analizar el desempeño del bachiller recién mencionado. El propósito central del presente trabajo es poner de relieve, una vez más, las consecuencias judiciales que podían desprenderse de la gestión de los recursos económicos llevada a cabo por parte de los jueces, con el fin de incrementar los beneficios de su cargo. Tal como aquí se procurará mostrar, se trataba de un aspecto que afectaba directamente a la administración de justicia y al cual, en nuestra opinión y en función de su incidencia clave, no se le ha otorgado aún la entidad que merece.

El corregidor castellano durante el reinado de los Reyes Católicos

Aunque la figura del corregidor ha sido ampliamente estudiada,[3] hemos considerado oportuno incluir aquí algunas palabras referidas a este agente clave de la justicia y del gobierno. Como ha sido señalado hace tiempo, el vocablo *corregidor* deriva del latín *corrigere* (COROMINES, 2012: 152) y del principio romano *ius corrigendi*, que remitían a la noción de corregir o enmendar. El concepto se habría desarrollado y difundido desde el Bajo Imperio Romano hasta los siglos bajomedievales, dando lugar en diferentes épocas y espacios a los cargos de: "corrector", "reformador", "reformateur", "corregedor" y "corregidor", en esencia inspirados todos en aquel mismo principio de *corregir*.[4] En ocasiones, se lo ha vinculado con la magistratura romana del pretor, sin embargo, no

[3] Como es sabido, son incontables los trabajos dedicados a la figura del corregidor. Solo a título de ejemplo, mencionaremos algunos de ellos: GONZÁLEZ ALONSO (1970); BERMÚDEZ AZNAR (1974); LUNENFELD (1989); MATILLA TASCÓN (1992); GUERRERO NAVARRETE (1994); BONACHÍA HERNANDO (1998); RUIZ POVEDANO (2002); LOSA CONTRERAS (2003); DIAGO HERNANDO (2004); FORTEA PÉREZ (2003, 2006, 2012). Asimismo, deben mencionarse los recientes trabajos de: ASENJO GONZÁLEZ (2017) y de JARA FUENTE (2017). Se estudia también el tema en: LORENZO CADARSO (2009).

[4] Sebastián de Covarrubias, en su *Tesoro de la Lengua Castellana* (1611), hace derivar un concepto del otro, asociando corregir al cargo: "Corregir: vale enmendar… Corregir, castigar… Corregidor, el que rige y gobierna una ciudad o pueblo. *Latine prætor*. Corregimiento, cargo de corregidor…"

correspondería establecer una relación directa con el cargo antiguo, cuya institución declinó conforme lo hizo la sociedad en la cual surgió, sino que sería la recepción medieval del Derecho Romano la encargada de recuperar y reactivar su función correctora. Para el caso castellano, Bermúdez Aznar (1974) propone una filiación con los veedores y enmendadores alfonsinos (29-30 y 100-101). Mientras que, para González Alonso (1970), de acuerdo a las funciones desempeñadas, se hallaría un antecedente en los "jueces de salario", instituido por Sancho IV en las Cortes de 1286 y 1296, o con los "jueces de fuera parte", mencionados durante la minoridad de Alfonso XI (25-27). A pesar de la diferencia terminológica, su naturaleza y quehacer eran idénticos: se trataba de jueces reales enviados a los municipios, cuyos salarios debían ser asumidos por las ciudades. A lo largo del siglo XIV -en Cortes de 1349, 1371, 1380 y 1385- se fue perfilando la figura de los jueces de salario, fijándose la anualidad para el ejercicio del cargo (1371), exigiéndose la condición de "hombre bueno", "abonado" y "no poderoso" (1380) y, determinándose la condición de oficio no delegable (1385). El término "corregidor", como oficial real designado para administrar justicia en los municipios, fue empleado por primera vez en las Cortes de 1348, resultando difícil diferenciar en ese momento las características específicas que distinguían este cargo de las correspondientes a otros oficiales reales (GONZÁLEZ, 1970: 33).

Recordemos que para poder ejercer el oficio de juez se debía cumplir con ciertos requisitos físicos,[5] éticos,[6] y sociales[7] y contar preferentemente con una formación académica, aunque, como es sabido, existía una amplia gradación en lo que hacía a la instrucción jurídica de quienes administraban justicia, con una proporción destacada de legos e incluso de iletrados. A partir de la segunda mitad del siglo XV, comenzaría a preferirse la titulación de letrado -aunque en la práctica, los no titulados continuarían

[5] La ceguera, la sordera o la insania mental, entre otras, eran incapacidades que impedían el acceso a estos cargos.

[6] Ser hombres probos e íntegros. En las *Siete Partidas* se exigía que "sean leales e de buena fama e sin mala codicia e que tengan sabiduría para juzgar los pleitos derechamente […] e buena palabra e sobre todo que teman a Dios…" [Partida III, Título IV, Ley III]. En todos los casos, las referencias a esta obra corresponden a la edición: *Las Siete Partidas del Rey don Alfonso el Sabio*, Imprenta Real, Madrid, 1807.

[7] Entre otros requerimientos: por supuesto, ser buen cristiano, a lo que más tarde se sumará la limpieza de sangre -por lo tanto, excomulgados, conversos o sospechados de cualquier herejía quedaban excluidos-; asimismo, los afectados a la servidumbre o aquellos que desempeñaban oficios viles, se hallaban impedidos de ejercer el oficio de juzgar. Del mismo modo, las mujeres, salvo las reinas, las duquesas o las herederas de algún señorío. [Partida III, Título IV, Ley IV].

desempeñándose durante mucho tiempo- y, asimismo, a valorarse la experiencia, al menos como un factor deseable (ROLDÁN, 1989: 41-87). Hacia finales del siglo, el paso por las universidades pasaría a formar parte de la prescriptiva, aunque en la práctica perviviría cierta flexibilidad, pues según el caso, la destreza y los conocimientos militares también incidían en la elección del corregidor, en especial en territorios estratégicos o afectados por un alto grado de conflictividad (ASENJO, 2017: 98). Las designaciones de corregidores dependían del rey, ya fuera por decisión directa suya o bien a través de quienes se hallaban facultados para hacerlo. En un principio, los nombramientos no se emitieron de modo homogéneo para todas las ciudades, sino que variaban de acuerdo a la organización política -y la capacidad de resistencia- de cada una de ellas; produciéndose mayores dificultades para que fueran aceptados en aquellas donde existía una justicia forera muy arraigada. Durante el reinado de Isabel y Fernando se dieron pasos decisivos para la consolidación del corregimiento (DIAGO, 2004), instituyéndolo como órgano normal de la jurisdicción local ordinaria, con competencias y modalidades de actuación más definidas (CUARTAS, 1975: 259; LOSA, *op. cit*.: *passim*). Comenzó a designárselos con mayor regularidad -aunque vale aclarar que distaba aún de ser un fenómeno uniforme- y siempre bajo la premisa de constituir, desde un punto de vista formal, la presencia del rey en los municipios (FORTEA, 1991: 122). Si, con anterioridad, los monarcas habían precisado de alguna manera “justificar” el envío de corregidores a las ciudades, por la resistencia que estas podían ofrecer, bajo los Reyes Católicos tal necesidad de pretextar parecía haberse olvidado (GUERRERO, *op. cit*.: 107).

En su calidad de representante regio, el corregidor desempeñaba una serie de funciones de gobierno, entre las cuales destacaba la administración de justicia. Recordemos que, entre otras responsabilidades, competían a su cargo: convocar y presidir los ayuntamientos (con voto en caso de empate entre regidores); verificar el cumplimiento de las ordenanzas, enmendar o realizar nuevas; preservar el orden público y, por supuesto, perseguir los delitos; disponer la custodia de puertos y aduanas que hubiera en su corregimiento y la vigilancia en campos, caminos, ventas y bodegas; fiscalizar la hacienda municipal (tratando de evitar las apetencias de particulares), controlando las rentas concejiles y los gastos efectuados en obras públicas; procurar el abastecimiento de la

ciudad y supervisar los precios (LOSA, *op. cit.*: 236). Sin embargo, la competencia clave, decíamos, era la de administrar justicia; ellos asumían la jurisdicción del municipio, con capacidad para conocer en primera instancia y apelaciones, tanto en causas civiles como criminales, quedando los alcaldes ordinarios subordinados a su actuación.

Según la letra de los ordenamientos, los jueces no debían trabar lazos, ni entablar relaciones personales de ningún tipo en el ámbito de su jurisdicción que pudieran afectar su ecuanimidad e independencia. Se consideraba un "sacrilegio" que alguien alcanzara "oficio de juzgador… en aquella tierra donde es natural".[8] La idea de proteger el juicio ecuánime de los jueces, impidiendo que trabaran vínculos o se afianzaran en su área jurisdiccional, era lo que se hallaba detrás de las normas que limitaban a un año el ejercicio de estos cargos; vencido dicho plazo, debían ser trasladados. Sin embargo, se han constatado numerosos casos de corregidores que permanecían largos años en un mismo lugar (contrayendo matrimonio, adquiriendo propiedades, etc.).[9] Por otra parte, debe recordarse que el espacio jurisdiccional de cada corregidor solía cubrir varias ciudades, entre las cuales, este alternaba su presencia; durante las semanas o meses que se ausentaba, actuaba en su nombre el "lugarteniente de corregidor" a tal efecto designado, y no era extraño que ese cargo recayera en un alcalde local, con lo cual la intencionalidad de las disposiciones quedaba, asimismo, desvirtuada. Por tales razones, más allá de que el espíritu de la ley procurara impedirlo, los responsables de administrar justicia trababan relaciones de diferentes tipos en su espacio jurisdiccional, haciéndose con ello partícipes activos de alianzas políticas y de redes clientelares. Si bien se trataba de vínculos siempre móviles, en tanto respondían a configuraciones que, por su propia naturaleza, eran cambiantes (DEDIEU, 2000: 24-25), resultaba difícil que el corregidor pudiera escapar al juego faccioso de las rivalidades locales, situación que casi invariablemente lo conducía a asumir compromisos que de una u otra manera podían incidir en sus decisiones judiciales.[10]

[8] Partida I, Título XVIII, Ley XI.

[9] Así lo comprueba Diago Hernando (*op. cit.*: 201). Mientras que, por nuestra parte, hemos analizado algunos casos en: CASELLI (2016a).

[10] Como muy bien señala Diago Hernando, los corregidores casi nunca lograron "actuar como un poder moderador capaz de imponer soluciones conciliadoras a las facciones enfrentadas en cada ciudad, sino que, por el contrario, gobernaron con el exclusivo apoyo de una de dichas facciones en detrimento de los intereses

Cabe asimismo recordar que, en ocasiones, las ciudades manifestaron su oposición a la presencia del corregidor. Según lo señalábamos, esa resistencia obedecía, en buena medida, a que era interpretado como un avance contra la tradición foral; pero muy especialmente se debía al hecho de que eran los municipios los responsables de satisfacer con recursos propios el salario de este oficial real (NARGANES, 1993: 599). Este tema nos lleva a uno de los aspectos clave que interesa tratar aquí: cómo se componían los devengos de los jueces.

Las fuentes de ingresos de los jueces

Además de los beneficios por exenciones tributarias, derechos de aposentamiento y consideraciones honoríficas, los jueces y oficiales de justicia, en general, contaban con los ingresos provenientes de su salario o quitación, de los aranceles por cada acto procesal, del décimo de las ejecuciones a su cargo y de la participación proporcional en las penas pecuniarias. En el caso de los corregidores, su salario debía ser solventado por las ciudades donde estos se hallaban designados -y a dicha paga debían sumarse ciertas cargas por hospedaje, las cuales eran, asimismo, motivos de quejas-, hecho que por lo general provocaba no pocos malestares, debidos principalmente a la incidencia de dicho gasto en el conjunto de los recursos del concejo, como decíamos. Las provisiones para el cargo no siempre estipulaban el salario del corregidor; con frecuencia se lee: "que lleve los derechos e salarios acostumbrados",[11] expresión que al arribo del oficial a la ciudad de destino sin dudas daba paso a una discusión y negociación sobre el monto.[12] Otras veces, la designación contenía una orden de pago por cifras que llegaban a representar hasta el 65% de los ingresos del municipio, lo que las volvía prácticamente impagables. Ante tales situaciones, la resistencia podía desembocar en levantamientos (BONACHÍA, *op. cit*.: 142 y 146) o en reclamos cuya resolución demandaba meses. En ocasiones, en el momento de

---

de la contraria, a la que sólo le quedó abierto el camino del recurso a las instituciones centrales de gobierno y administración de justicia de la monarquía." (*op. cit.*: 206).

[11] Por ejemplo en: Archivo General de Simancas [AGS] Registro General del Sello [RGS] 1495.03.64.

[12] Jara Fuente destaca la importancia que, más allá de la discusión del monto en sí misma, esta negociación entre el oficial regio y la ciudad podía tener, pues en ocasiones se llegaban a plantear limitaciones en la capacidad de acción del corregidor (*op. cit*.: p. 75).

efectuar la liquidación del salario, se calculaban los días que el corregidor se había ausentado, ya fuera para atender una orden real o para acudir a las otras ciudades de destino, con el fin de descontarlos de la paga (MATILLA, *op. cit*.: 253-258), dando lugar a interminables litigios. En el período analizado, el salario podía rondar los 150 maravedíes diarios,[13] es decir, un equivalente a 54.000 maravedíes anuales, que habitualmente debían pagarse en tercios, según hemos podido constatar. De todos modos, vale recalcar que las diferencias de salarios entre las distintas ciudades solían ser considerables.

En la práctica, las dificultades e irregularidades para percibir el salario, sumadas al hecho de que los aranceles por las diversas prácticas nunca alcanzaban montos significativos, hacían que los porcentajes sobre las penas pecuniarias y los diezmos por ejecuciones, derivados de las actuaciones judiciales, compusieran una porción clave de los ingresos de los jueces -porción cuya posibilidad de incrementarla se hallaba en manos de los propios jueces-. Con relación a este último punto, cabe recordar que tanto en caso de multa como de confiscación de bienes u orden de remate, dichos procedimientos solo podían librarse una vez dictada la sentencia definitiva que así lo dispusiera. Sin embargo, con frecuencia se alteraban los pasos procedimentales: llevando a ejecución -y a veces vendiendo por vía directa- bienes que se encontraban aún bajo secuestro preventivo o exigiendo el pago de multas sin que se hubiera fallado al respecto. Antes de continuar, recordemos que por *pena pecuniaria* se entendía aquel castigo que se establecía mediante la fijación de un *precio por el crimen cometido* y cuya aplicación provocaba una disminución del patrimonio del condenado, ya fuera en bienes muebles o inmuebles (*confiscaciones*) o en dinero (*multas*) (ALONSO ROMERO, 1985: 10-11). En el período estudiado, se imponían a delitos de muy distinta gravedad, desde lesiones o injurias a homicidios o blasfemias, como sanción única o bien sumada a castigos corporales o destierros.[14]

Tocaba al juez decidir, en el marco del mismo proceso judicial, el destino al cual se aplicaría el producto de lo rematado o bien de las penas percibidas en metálico. Debe

[13] Para poner este dato en relación, señalemos que, por ejemplo, un cegador de cebada ganaba 20 maravedíes al día y uno de trigo, 25; un peón percibía 13, mientras que cavadores y podadores de viñedos ganaban entre 20 y 25 maravedíes por jornada, según la época del año. (PIQUERAS, 1989: 112).

[14] Esto es señalado por Alonso Romero, en el trabajo ya citado; y he tenido, asimismo, oportunidad de comprobarlo a través de mi propia tarea de investigación.

decirse que las leyes contenían unas indicaciones bastante imprecisas sobre este particular: se establecían con mayor claridad para algunos delitos,[15] mientras que otros los decidía el juez de manera discrecional (ALONSO ROMERO, *op. cit.*: 30). Siempre una porción correspondía a la Cámara Real, en tanto que el resto, se repartía entre el juez, el acusador u otros destinos específicos, en proporciones que variaban de un modo considerable según qué ley se hubiera quebrantado (en el Cuadro 1 ofrecemos algunos ejemplos de tales distribuciones). En este punto resulta de suma importancia recordar que el juez aplicaba para sí la parte proporcional destinada al acusador cuando este no existía y actuaba de oficio, lo cual, como puede apreciarse en el siguiente cuadro, hacía elevar notoriamente sus ingresos.

Cuadro 1. Diversos modos de asignación de penas pecuniarias

<table>
<tr><th>Delito
[ejemplos]</th><th colspan="5">Distribución</th></tr>
<tr><td>Palabras que ofendían a Dios</td><td>1/3 Para los pobres</td><td>1/3 al acusador</td><td colspan="2">1/3 al Juez</td></tr>
<tr><td>Blasfemia</td><td>1/3 Cámara Real</td><td>1/3 Obras pías</td><td>Mitad de 1/3 al acusador</td><td>Mitad de 1/3 al Juez</td></tr>
<tr><td>Amanceba-miento</td><td>1/3 Cámara Real</td><td>1/3 al acusador</td><td colspan="2">1/3 Juez</td></tr>
<tr><td>Juegos prohibidos</td><td colspan="2">2/3 Cámara Real</td><td>Mitad de 1/3 al acusador</td><td>Mitad de 1/3 al Juez</td></tr>
<tr><td>Cercenar moneda</td><td colspan="2">1/2 Cámara Real</td><td>1/4 al acusador</td><td>1/4 al Juez</td></tr>
</table>

Fuente: elaboración propia en base a casos estudiados[16] y a lo consignado en distintos ordenamientos y pragmáticas.[17]

[15] En el *Ordenamiento de Alcalá* de 1348, se trató por primera vez de compendiar todos aquellos delitos que llevaban como sanción una pena pecuniaria, mostrando ya en ese entonces la necesidad de fijarlos con precisión. (CERDÁ, 1947: 444). Sin embargo, tal como ha demostrado Alonso Romero, la heterogeneidad y diversidad perduraría aún largo tiempo (*op. cit.*: 29).

[16] Por ejemplo: Archivo de la Real Chancillería de Valladolid [ARCHV]. Pleitos Civiles. Quevedo. 1514.1412.4 / ARCHV. Registro de Ejecutorias [RE] 1498.125.22. / ARCHV. RE. 1486.5.45. / ARCHV. RE. 1485.5.45.

El criterio de ofrecer una porción de las penas pecuniarias a los acusadores de un delito, aunque ellos fueran extraños al suceso denunciado, tenía como fin evidente estimular la colaboración con la justicia; mientras que, la parte asignada a jueces y diversos oficiales procuraba activar y mejorar el funcionamiento judicial (ALONSO ROMERO, *op. cit*.: 36-38). El problema era que, tanto en un caso como en otro, subyacía (o aun primaba) el cálculo del beneficio particular que se obtendría al efectuar la denuncia o al llevar a cabo la respectiva acción judicial, según se tratara, dando lugar a un sinnúmero de atropellos y arbitrariedades.

Las *asesorías*, que según los casos bien podrían considerarse como una vía de extralimitación más, conformaban por sí solas otro ítem destacable entre los ingresos de los corregidores. Como su nombre lo indica, se trataba de un monto exigido por *asesorar* en calidad de *letrado*. En un universo judicial donde la presencia de jueces legos era aún abrumadora, las asesorías se hallaban lejos de constituir un fenómeno aislado. Los corregidores, en su gran mayoría "bachilleres" o "doctores" formados en universidades, a menudo fungían como asesores; y lo hacían en condición de tales o bien como jueces comisionados o pesquisidores, tanto en áreas bajo su jurisdicción como por fuera de ella. Sin embargo, en tanto que por el desempeño de cualquiera de esos cargos percibían un salario, ni ellos ni los oficiales a su servicio se hallaban autorizados para cobrar asesorías. No obstante, es fácil toparse con reclamos de pleiteantes que dejan al descubierto este tipo de prácticas. En la mayoría de ellos, las quejas aludían a una situación de estancamiento: causas judiciales que se hallaban literalmente frenadas en el punto de dictar sentencia, porque no se pagaban los gastos de asesoría; en otras palabras, denunciaban que hasta tanto las partes no abonaran tales *derechos*, los jueces no emitirían su fallo. Por ejemplo, así lo hacía saber en 1498 García López, vecino de la aldea de Cillas, quien se quejaba del corregidor porque hacía "cinco meses" que el pleito "sobre ciertas ovejas" que él tenía contra Sancho Barrionuevo estaba "concluso para sentenciar", pero dicho juez no procedía

[17] Entre otras: Cortes de Briviesca de 1387, Cortes de Madrigal de 1476, Cortes de Toledo de 1480, Pragmática Real de 1492, Órdenes sobre la Moneda, Medina del Campo, 1497. Cabe apuntar que estas disposiciones fueron reiteradas y recuperadas a lo largo del tiempo en distintas compilaciones, inclusive en la *Novísima Recopilación* ordenada por Carlos IV y publicada en 1805.

en ello "hasta tanto no le diese cinco castellanos"[18] que pretendía por asesorías.[19] Un reclamo de similar naturaleza elevaba Pedro de la Querica, vecino de Villareal de Álava, contra el alcalde de la ciudad de Vitoria -que actuaba en lugar del corregidor-, quien le había cobrado en concepto de asesorías cuatro castellanos de oro, "no debiéndolos cobrar por ser juez salariado".[20]

Otro componente importante dentro de los ingresos lo constituían las denominadas "ayudas de costas", las cuales, en cifras variables, eran entendidas como un emolumento que se adhería al salario. En la práctica, tales sumas se lograban a partir de mercedes, de libranzas (sobre rentas ordinarias o bien sobre las penas) o simplemente de deducciones, muchas veces efectuadas de manera directa sobre lo obtenido de la porción de confiscaciones u otras penas pecuniarias destinadas al fisco; en definitiva, se descontaba de lo que se conocía como "penas de Cámara", sobre las que nos referiremos a continuación.

Algunas consideraciones sobre las penas destinadas a la Cámara Real

Comencemos por recordar que el origen de las penas pecuniarias en Europa Occidental se remonta al tránsito de la justicia privada a la justicia pública. En las sociedades primitivas, el modo corriente de reaccionar frente a un crimen era la venganza: se respondía a una agresión con un acto similar. De este modo, una concatenación de revanchas sucesivas podía conducir a que las parentelas o tribus enfrentadas quedaran diezmadas (TOUREILLE, 2013: 158). Con posterioridad y de un modo paulatino, se buscaría limitar la venganza a una estricta proporcionalidad, que poco a poco se reemplazaría por una compensación económica, de allí que las primeras codificaciones penales parecieran un compendio tarifario (ALLINNE, 2001: 30), donde se detallaban las equivalencias entre el daño y su precio (TOUREILLE, *op. cit.*: 160-161). En la Alta Edad Media, cualquier crimen se traducía, por razones de solidaridad, en un conflicto entre dos grupos: el de la víctima y el del autor y, más allá de la resolución por vía de las armas, la

[18] Se refiere a "castellanos de oro" o "castellanos oro", moneda que equivalía a unos 485 maravedíes.
[19] AGS. RGS. 1498.12.217.
[20] AGS. RGS. 1485.06.193.

sola manera de concluirlo era a través de un resarcimiento pecuniario por el perjuicio ocasionado; es decir, se pagaba para aplacar el deseo de venganza, el cual, en un esquema todavía primitivo, se concebía como un derecho (TOUREILLE, *op. cit.*: 158-159). Tales acuerdos no constituían sino *composiciones* tendientes a componer o re-componer (de allí su nombre) la paz social. Cuando los poderes públicos contaron con la capacidad suficiente como para erigirse como administradores de justicia y reprimir el crimen, las composiciones derivaron en multas o penas aplicadas por jueces, cuyo destino pasaría a ser entonces, al menos en un tercio, el de las arcas reales, como sanción por haber infringido la ley y por haber quebrantado la paz pública.[21] La idea subyacente en las condenas pecuniarias respecto de que la *multa* podía reparar o *enmendar* el daño causado -en castellano antiguo *enmienda*, en francés *amende*, en italiano, *ammenda*- hizo que los jueces privilegiaran esta opción en sus sentencias, expandiendo considerablemente su uso a lo largo del tiempo, al punto de convertirse en uno de los expedientes sancionatorios más frecuentes en todos los órdenes de la vida judicial, no solo regia, sino también señorial y eclesiástica.[22]

En el caso de Castilla, las penas asignadas al fisco o Cámara Real variaban proporcionalmente de acuerdo al delito. Desde el siglo XIII, en los textos jurídicos alfonsinos, se comenzaron a definir y normativizar las penas de Cámara, alcanzando mayor precisión bajo los reinados de Alfonso XI y más tarde de Enrique III; antecedentes que serían recuperados casi en su totalidad por Alonso Díaz de Montalvo en las *Ordenanzas Reales* de 1484. Su uso se fue extendiendo hasta terminar siendo una fórmula habitual en cualquier documento público, mediante la cual se advertía que sería sancionado con una pena pecuniaria quien incumpliera lo que allí se disponía. En el ámbito judicial, multas disciplinarias y procesales eran utilizadas para conseguir que jueces y oficiales respetaran los procedimientos a los que estaban obligados,[23] dando lugar a un tipo especial de multas,

[21] Varios autores refieren a este proceso en diferentes espacios: BILLORÉ, 2012: 165-166; TOUREILLE, *op. cit.*: 161-162; ALLINNE, *op. cit.*: 31-32; ALONSO ROMERO, *op. cit.*: 13.

[22] Se trata de un hecho ampliamente constatado: ALONSO ROMERO, *op. cit.*: 25; MATHIEU, 2012: 38; DAUVEN, 2012: 43.-44; GONTIER, 1998: 112-113; GARNOT, 2000: 182-183.

[23] Por ejemplo, sobre los alcaldes se disponía que no podían llevar más derechos de aquellos que les correspondieran, caso contrario deberían pagar al fisco cuatro veces lo que habían recibido. En los Capítulos de 1500 para corregidores y jueces de residencia, se ordenaba que no llevarían más salario ni más derechos de

las llamadas *penas de estrados*; y también las cartas ejecutorias de las Chancillerías o las órdenes impartidas desde el Consejo Real preveían una pena por su incumplimiento.

Un aspecto clave y que interesa destacar aquí es que las penas de Cámara eran concebidas como una *renta*. Una renta de carácter extraordinario, si se quiere aleatorio, pero renta al fin y, en tanto tales, sobre ellas eventualmente se hacían mercedes o se emitían libramientos -e incluso llegaron a arrendarse (PORRAS, 2003: 25-26). Tomemos unos ejemplos. En 1502, se le confirmaba a Rodrigo de Barrionuevo, vecino de Medina del Campo, un privilegio dado en 1473 por Enrique IV, en el cual se le hacía merced de las penas que "corregidores e alcaldes" sentenciaren "en la dicha villa de Medina del Campo e su tierra e término e jurisdicción… que fueren confiscadas para la mi Cámara e fisco". La merced comprendía todas las penas, incluidas las infracciones menores, pero también las imposiciones por abintestato o por homicidio. Se facultaba, además, al agraciado para "que pueda pleitear por las penas que corresponden a la mi cámara",[24] un detalle desde ya altamente significativo. En 1500, se le ordenaba al tesorero emitir una "libranza" a favor de Juan de Villafuerte sobre las "penas que están e estuvieren aplicadas a mi Cámara" en la villa de Cáceres, de las que "yo le hago merced".[25] Y un documento similar se emitía en 1501, a favor del licenciado Llantada, corregidor de la ciudad de Santo Domingo de la Calzada, para "ayudar a su costa";[26] es muy probable que, al tratarse de un corregidor, hubiera operado allí una retención forzosa previa, para después suplicar, sobre el hecho ya consumado, una merced, era esta una estrategia muy habitual y extendida en la época, y que no se restringía a los oficiales de justicia. En 1504, el tesorero de lo extraordinario emitió un libramiento por 30.000 maravedíes sobre las penas de cámara que se hubieran percibido en Guadix y Baza; sin embargo, el beneficiario sólo pudo cobrar de ellas poco más de un tercio, "por tener las dichas ciudades merced sobre las dichas penas".[27]

---

los que les fueran tasados en su designación, so pena de pagarlos "con las setenas" (es decir, siete veces su importe).

[24] AGS. Patronato Real. Legajo 59, documento 3.

[25] AGS. Cámara de Castilla [CCA]. Cédulas [CED] 4.32.2.

[26] AGS. CCA. CED., 5.65.4.

[27] Documento reproducido en: DE ANDRÉS, 2004: 970.

En otras palabras, las penas de Cámara eran equiparables a una renta de la cual se disponía y sobre la que se hacían libramientos[28] e incluso algunas veces se cedían en merced. Como imaginará el lector, los beneficiarios de tales mercedes tendrían el ojo atento a las sentencias que pudieran dictarse, en particular, en casos como el primero que hemos mencionado, donde al favorecido se le otorgaban facultades para litigar por las penas. Los motivos más probables de los hipotéticos conflictos podían hallarse en la porción y destino asignado a las penas de Cámara (objeto de la merced) o directamente en sospechas de ocultamiento. Resulta evidente que los intereses privados que se generaban en torno a las penas pecuniarias y su distribución, a través de presiones de distinto tipo, incidían sin dudas en la administración de la justicia. Como muy bien señala Alonso Romero, la correcta comprensión de este fenómeno "puede dar la clave de muchas de las injusticias de un sistema penal que ya desde sus propios orígenes se definía como parcial e interesado". (*op. cit.*: 26) Importa destacar aquí particularmente las injusticias que podían nacer de los intereses de los propios jueces, cuyas apetencias se constatan, asimismo, en la gestión que hacían de las penas incautadas. Veamos.

Las penas aplicadas al fisco eran administradas por el "tesorero de lo extraordinario e receptor de las penas de Cámara", cargo que en el momento estudiado era ejercido por Alonso de Morales,[29] en el marco de una Hacienda Real donde las concepciones tradicionales de patrimonialidad del reino mantenían aún plena vigencia.[30] Bajo este criterio, la gestión y administración de las finanzas regias dependían en buena medida de las relaciones personales de los encargados de llevarla adelante (ALONSO GARCÍA, 2007:

[28] Recordemos que las libranzas o los libramientos, por lo general, se emitían para cancelación de deudas por servicios prestados o bien para liquidación de salarios de oficiales públicos, y eran dirigidos a arrendadores o recaudadores de rentas reales donde se les ordenaba que procedieran a pagar lo allí indicado.

[29] Alonso heredó el cargo de Juan de Morales, su padre. Antes de pasar al servicio de la reina Isabel, Juan había sido tesorero de don Pedro González de Mendoza, Cardenal de España, por lo que Alonso vivió desde muy joven el "oficio de llevar cuentas"; en 1496, tras caer enfermo su padre asumió como tesorero, receptor y capellán de la reina y como tesorero de lo extraordinario, lo que suponía el servicio también al rey Fernando. (DE ANDRÉS, *op. cit.*: 16-19; ALONSO GARCÍA, 2007: 183-184).

[30] Por esta razón, el principal cargo de la Hacienda era el de Mayordomo Mayor, en origen jefe económico de la casa del monarca. En orden de importancia le seguían el Canciller, los Notarios Mayores, el Despensero y el Camarero Mayor. En tanto, la Contaduría Mayor de Hacienda era gestionada por Contadores (Mayores y Menores); tres oficiales de "Cargo", así denominados por administrar los ingresos: Rentas, Relaciones (arrendamientos) y Extraordinario; y cuatro oficios de "Data" o egresos: Sueldos, Tierra y Tenencias, Quitaciones y Mercedes. (LADERO, 2009: 11-16).

183) y tal era el caso de Alonso de Morales a quien se le confió nada menos que la administración de los ingresos extraordinarios, cuya importancia era central en este período.[31] Una serie de documentos emitidos por el Consejo Real, a instancias del tesorero, dejan al descubierto otra cuestión clave relativa a las penas judiciales: de manera frecuente, los jueces no rendían ni enviaban al fisco la parte proporcional a él destinada, es decir, las penas aplicadas a la Cámara. Por ejemplo, en 1499, Morales solicitó a los jueces del Consejo Real que intimaran al licenciado Sahagund, alcalde de la ciudad de Jerez, para que pagase "ciertas penas" que había recibido "pertenecientes a la nuestra cámara e fisco" y por más que el tesorero se lo había reclamado "no lo ha querido hacer".[32] Debemos subrayar que requerimientos de tal naturaleza se hallaban lejos de constituir un fenómeno aislado. ¿Qué sucedía en la práctica? Los jueces imponían multas, hacían confiscaciones o llevaban bienes a remate (muchas veces antes incluso de dictar sentencia) cuyo producto distribuían según el delito, como anticipáramos. A la parte que aplicaban a la Cámara y que supuestamente debía ser informada y rendida, o bien ser depositada en el concejo para que el fisco dispusiera de ella, le daban con frecuencia otro destino. En ocasiones, se decía abiertamente que según "estilo y costumbre" podía ser consignada a los "ejecutores de la justicia"[33] -retención que las leyes prohibían de manera expresa-, pero en otras, se declaraba de manera formal un fin, por ejemplo, para "obras pías",[34] mientras que, en realidad, irían a parar al bolsillo de corregidores, alcaldes, jueces de residencia, etc.

Los intentos de control

En las instituciones superiores del gobierno existía pleno conocimiento y preocupación por el ocultamiento o el desvío de las penas de Cámara, como también por los

[31] Entre los ingresos extraordinarios, que variaban considerablemente según los años, destacaban las Bulas e indulgencias de Cruzada, las contribuciones de la Hermandad, de las Órdenes Militares, de ciertas diócesis, las imposiciones a judíos y a mudéjares, los productos de confiscaciones y, de manera especial, los préstamos y ventas de juros. En el reinado de los Reyes Católicos la proporción de ingresos extraordinarios creció notoriamente con respecto al período precedente, pasando a representar un valor promedio del 60 al 75% con relación a los ordinarios. Ver: LADERO, 1991: 102-103 y del mismo autor, 2009: 653.
[32] AGS. RGS. 1499.09.220.
[33] ARCHV. RE. 1486.4.15.
[34] ARCHV. RE. 1486.5.45.

excesos cometidos por jueces y oficiales en el ejercicio de administrar justicia. En realidad, el interés de la Monarquía por supervisar la labor de sus oficiales era perceptible desde el siglo XIII -en especial en el *Fuero Real* y las *Siete Partidas*-; mientras que en el *Ordenamiento de Alcalá* de 1348, durante el reinado de Alfonso XI, ya se preveía la realización de pesquisas. Con el tiempo, y como muy bien ha señalado José Fortea (2003), la idea de que el rey debía velar por la correcta administración de justicia, exigiendo responsabilidades a los jueces y dando satisfacción a los particulares por los daños que aquellos les hubieran podido causar en el ejercicio de sus funciones, se fue afianzando y con ello se perfeccionaron los instrumentos institucionales que permitían realizar ciertos controles (pp. 179-180). Durante el reinado de los Reyes Católicos y al menos desde las Cortes de Toledo de 1480, se puso especial énfasis en implementar medidas tendientes a mejorar el funcionamiento de la justicia, impedir prácticas abusivas por parte de los jueces y evitar el desvío de penas pecuniarias destinadas a la Cámara. Exigir a jueces y alcaldes una asistencia regular a los tribunales, fijar aranceles para cada práctica y establecer límites a los derechos que pretendían cobrarse, se hallaban entre los aspectos regulados. Para cada cargo de justicia se estipularon pautas procesales con el propósito de prevenir abusos, en particular con relación a la percepción de salarios y demás emolumentos.[35] En 1484, se ordenó una pesquisa sobre la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid, con la recomendación de que se indagara "qué se hace e se ha hecho hasta aquí con las penas pertenecientes a nuestra Cámara".[36] Y en 1489, se recopilaron diversas ordenanzas destinadas especialmente a disciplinar y mejorar el funcionamiento del mencionado tribunal (GARRIGA, 2007).

En cuanto a mecanismos de control, se crearon o revitalizaron instituciones clave, que perdurarían largamente, como las visitas, las pesquisas[37] y los juicios de residencia.

[35] *Cortes de los Antiguos Reinos de León y de Castilla*, Tomo IV, Real Academia de la Historia, Establecimiento Tipográfico de los Sucesores de Rivadeneyra, imprenta de la Real Casa, Madrid, 1882, Cortes de Toledo de 1480, ítems 24-26, 47-51 y 87.

[36] AGS. RGS. 1484-11-82. Hemos analizado más detalladamente los controles a la Audiencia en CASELLI, E. (2016b).

[37] Según González Alonso, la *visita* y la *pesquisa* a menudo llegaban a confundirse, dado que ambas poseían un similar carácter fiscalizador. Sin embargo, la pesquisa era, en palabras de González Alonso (1981), un "*medio de fiscalización o control de los oficiales reales castellanos* dotado de vida propia, e independiente de la residencia y la visita" [p. 146, resaltado del autor], en su carácter secreto podía conformar una parte

Respecto de estos últimos, si bien se los menciona desde el siglo XIII, su reglamentación parece haber sido menos precisa y su aplicación más discontinua, conociéndose instrucciones diversas a lo largo del tiempo: Cortes de Valladolid, 1293, de Burgos de 1308; Ordenamiento de Alcalá de 1348 o disposiciones de Enrique III a principios del siglo XV. Fortea sostiene que su pleno desarrollo no se produciría hasta después de la promulgación, en 1500, de los *Capítulos para corregidores* (FORTEA, 2003: 180). Sin embargo, a la luz de la documentación estudiada, podemos afirmar que su funcionamiento parecía bastante aceitado ya en las últimas décadas del siglo XV; claro que no con la dinámica que adquiriría en las centurias posteriores. Una diferencia importante es que en el período analizado el juicio de residencia lo incoaba un oficial especializado, denominado, precisamente "juez de residencia", quien, mientras se desarrollaba dicho proceso y durante el interregno hasta el arribo del nuevo corregidor, asumía de modo formal las funciones de este (CUARTAS, *op. cit.*: 268); hecho que en la práctica generaba determinaciones superpuestas sobre las mismas causas y disputas competenciales -que comprendían el cobro de derechos- según hemos podido ver a lo largo de nuestro trabajo.[38] Situación que difería de las pesquisas iniciadas como consecuencia de una denuncia de vecinos, en cuyo caso, el juez pesquisidor no podía asumir luego el cargo del corregidor sobre el que había realizado la investigación.[39]

Por lo dicho en el párrafo precedente, las medidas relativas a corregidores y jueces de residencia se emitían casi siempre de manera conjunta. En lo referente a las penas pecuniarias, la preocupación de los Reyes Católicos, que había quedado expresada con una claridad meridiana en las Cortes de Toledo de 1480,[40] se mantuvo y se reiteró en diversas

esencial del juicio de residencia. Esta se promovía con la finalidad de inquirir la comisión de actos individualizados, llevados a cabo por oficiales reales determinados y concretos; lo más frecuente era que los pesquisidores fueran enviados como consecuencia de alguna queja recibida, aunque no necesariamente, la pesquisa también podía ordenarse por el mero hecho de indagar sobre el gobierno y la justicia en el señoría real, sin que existiera querella previa alguna.

[38] Las quejas de los vecinos, que con el tiempo se fueron acumulando, respecto de los gastos e inconvenientes que traía a las ciudades la presencia simultánea de estos jueces, condujo a que los juicios de residencia comenzaran a ser incoados directamente por parte del corregidor entrante sobre el saliente; práctica que se confirmaría mediante un decreto de 1648. (FORTEA, 2003: 189).

[39] *Cortes de los Antiguos Reinos*…, *op. cit.*, Cortes de Toledo de 1480, ítem 59.

[40] "[los jueces] ponen penas cuando dan o hacen algunos mandamientos, las cuales dichas penas ponen para sí o al menos con intención de las llevar para sí, e muchos por codicia de las haber, las ejecutan antes que sean condenados e pervierten la justicia, por ende ordenamos e mandamos que de aquí adelante ninguno de los

normativas durante todo el reinado,[41] hasta confluir en los ya mencionados *Capítulos para corregidores y jueces de residencia* de 1500.[42] Sin embargo, este conjunto de disposiciones no había tenido su origen en el citado año, sino que se trató allí de reordenar leyes dictadas en años anteriores,[43] con el propósito de darles impulso e insistir sobre ellas, para lograr un cumplimiento que a todas luces no se lograba. Prueba de lo dicho es un documento de 1498, dirigido al "corregidor o juez de residencia" de la ciudad de Burgos, donde se indicaba

> "que las penas que pertenecen a la nuestra Cámara que fueran adjudicadas por el dicho corregidor e sus oficiales (…) que él pusiese de su oficio aunque sean aplicadas a las obras públicas o pías que ni él ni sus oficiales no las puedan gastar ni tomar en ninguna manera (…) aunque digan que los corregidores que fueron antes que él estuvieron en costumbre de las llevar"[44]

Tras lo cual se ordenaba que, de allí en adelante, un escribano público "fiable" registre cada una de las condenas impuestas en pena pecuniaria, que conserve copia de ellas "e que el escribano de concejo tenga e cobre las dichas penas pertenecientes a la nuestra Cámara" hasta que sean enviadas al tesorero Alonso de Morales. Es decir, se disponía un triple registro de la condena: corregidor y dos escribanos, uno del concejo y otro externo; mientras que se le retiraba al juez la facultad de disponer de las penas. Finalmente advierte que "si el dicho corregidor tomare las dichas penas o parte de ellas por vía directa o

dichos alcaldes e jueces no puedan poner ni pongan penas para sí […] e las penas que pusieren los dichos corregidores e alcaldes e otros jueces que son fuera de nuestra corte sean eso mismo aplicadas a la nuestra cámara en el caso que fueren así puestas e no fuere declarado para quien sean; en el caso que fuese declarado que siempre la mitad de las dichas penas sean e se entiendan ser aplicadas a la nuestra cámara e la otra mitad para los lugares e otras personas para quien pusiere el dicho juez, pero que no puedan e no sean directa ni indirectamente aplicadas al juez que las puso e que siempre las dichas penas sean juzgadas antes que sean ejecutadas." *Cortes de los Antiguos Reinos*…, *op. cit.*, Cortes de Toledo de 1480, ítem 65. Además, se preveía que los súbditos pudieran elevar quejas sobre tales oficiales, esta disposición tenía un doble propósito: por un lado, ofrecer una reparación a aquellos que se hubieran visto perjudicados por la determinación de un juez y, por otro, recibir información de cómo se gobernaba y administraba justicia [ítem 60].

[41] Un detalle minucioso en: (LORENZO, *op. cit.*: 28 y ss.)

[42] La obra es conocida como: *Capítulos de 1500 para corregidores y jueces de residencia*; y fue incluida en la recopilación realizada por el licenciado Juan Ramírez, escribano del Consejo, en el año 1503; cuyo facsímil fue editado, en 1973, como: *Libro de las Bulas y Pragmáticas de los Reyes Católicos* (Madrid. Instituto de España).

[43] Así lo afirman: (LOSA, *op. cit.*: 236 y ASENJO, *op. cit.*: 99). Asimismo, la existencia previa de tales disposiciones se advierte en su ítem XXVI, el cual reza que es deber del corregidor controlar que se respeten los apartamientos de judíos y de moros; es evidente que se trata de un texto anterior a 1492.

[44] AGS. RGS. 1498.09.288.

indirecta que las pague con las setenas".[45] Resulta importante señalar que prácticamente todo lo expresado en el documento que estamos transcribiendo fue reproducido de manera casi textual en los *Capítulos de 1500* (ítem XLV).

Las intenciones de los Reyes Católicos, decíamos, apuntaban a evitar los abusos de los jueces, mejorar la marcha de la justicia y al mismo tiempo controlar que las penas pecuniarias destinadas a la Cámara se encaucen efectivamente a la Hacienda Real -huelga decir que encauzar no implicaba necesariamente que el metálico llegara al tesorero, sino que este pudiera disponer de él, a través de libranzas-. Sin embargo, el funcionamiento judicial -que no la normativa- trasluce unos límites bastante imprecisos y flexibles. Insertos en las tramas complejas de las relaciones políticas, en especial las facciosas a nivel local -de ellas dependía la capacidad de relativa autonomía que pudieran tener o no los corregidores y los escribanos que debían llevar el registro de penas, por ejemplo-, e insertos también en un mapa de superposiciones jurisdiccionales y competenciales permanentes, los jueces (en particular, los inescrupulosos) encontraban siempre, de un modo u otro, una vía que les facilitara satisfacer sus intereses personales.

Un estudio de caso

Entendemos que estudiar con detenimiento el recorrido y las actuaciones de algunos corregidores puede permitirnos ilustrar más acabadamente los aspectos centrales que hacían a la gestión del oficio, en especial, aquellos vinculados a las condenas en penas pecuniarias y sus aplicaciones, y a los que nos hemos referido en las páginas precedentes. Tomamos aquí el caso del bachiller Diego Arias de Anaya.

Un esbozo de su trayectoria

En primer lugar y de manera sumaria, recordemos algunos de los cargos que ocupó o las funciones que desempeñó el mencionado bachiller, según la documentación revisada:

[45] AGS. RGS. 1498.09.288.

- En el año 1480 fue designado *juez pesquisidor* en Aranda.[46]
- En 1484, se lo envió en calidad de *juez de comisión* a Azcoitia, con poderes plenos para recibir testimonios, dictar sentencias, tanto interlocutorias como definitivas, e imponer penas. En este caso, se indicaba expresamente que de las penas aplicadas podía cobrar su salario; hecho que sin dudas obraría como un incentivo para la aplicación de multas o confiscaciones.[47]
- Al año siguiente, lo encontramos actuando nuevamente como *juez pesquisidor* en la ciudad de Zamora.[48]
- En ese mismo año de 1485 recibió el mandamiento especial para acudir a la ciudad de Sevilla y al lugar llamado Rincón, con la orden específica de hallar a un reo excarcelado bajo fianza, que continuaba intimidando a los vecinos, tomarlo prisionero y, sin darle la opción de dejarlo en libertad bajo fianza, "lo reciba e tome preso e a buen recaudo e no lo suelte en fiado sin nuestra licencia" y en tal condición lo conduzca a la Corte.[49]
- Entre septiembre de 1485 y marzo de 1486, se le asignaron comisiones similares a la anterior, en algunos casos podía actuar solo, mientras que en otros se le ordenaba tomar un "acompañado";[50] otras veces concurrió asistiendo a otro juez o desempeñándose él mismo como "acompañado".[51]
- En 1487, solicitó una prorroga de 40 días en el oficio de pesquisidor para la ciudad de San Sebastián, que le fue concedida; inicialmente, en su encargo como pesquisidor se le habían conferido amplias facultades, habilitándolo como alcalde y "preboste" de la villa. La extensión del plazo comprende todas las funciones.[52]

[46] AGS. RGS. 1480.06.138.
[47] AGS. RGS. 1484.03.142.
[48] AGS. RGS. 1485.07.171; AGS. RGS. 1485.09.38; AGS. RGS. 1485.12.160. Su actuación en Zamora es referida, asimismo, al año siguiente en un pleito tratado en la Real Audiencia: ARCHV. RE. 1486.4.29.
[49] AGS. RGS. 1485.09.70.
[50] Recordemos que el término "acompañado" se empleaba para designar a aquellos oficiales a quienes se les encomendaba conocer sobre un determinado proceso judicial cuando la imparcialidad del juez competente a cargo de la causa era objetada por alguna de las partes litigantes.
[51] AGS. RGS. 1485.09.189; AGS. RGS. 1486.02.96; AGS. RGS. 1486.03.71; AGS. RGS. 1486.03.52.
[52] AGS. RGS. 1487.10.241.

- También en 1487 se lo designó corregidor para las recién conquistadas ciudades de Velez-Málaga y Villa de Albentomiz.[53] Se trata del primer documento que hemos hallado donde se lo destina como cabeza de un corregimiento. Insistimos, es la primera constancia que encontramos, lo cual no significa que no haya ejercido esa función con anterioridad, sin embargo, el hecho de que se hubiera desempeñado previamente en otros cargos de justicia casa bien con la idea que por entonces comenzaba a imponerse respecto no solo de la exigencia de formación letrada, sino también de la experiencia en la práctica judicial como factor preferente.
- En junio de 1489, se le encomendó dirigirse a la ciudad de Guadalajara, con el propósito de hacerles cumplir a "ciertos caballeros" una sentencia dada por otros jueces en un pleito sobre los términos de dicha ciudad. Los mencionados caballeros mantenían ocupadas unas tierras, resistiéndose a aceptar la decisión del juez.[54] Como se ha dicho, la presencia de corregidores a veces no era bien recibida en las ciudades por lo oneroso de sus salarios, sin embargo, en ocasiones eran bienvenidos: Fortea Pérez (1991) señala que una de las razones por las cuales los corregidores gozaron de aceptación en este período fue precisamente por la actuación que les cupo en la pacificación y en la recuperación de términos concejiles que habían sido usurpados por la nobleza (123).
- Al mes siguiente, se lo envió como comisionado para que investigara los abusos cometidos por un alguacil de la Villa de Madrid. En el mismo documento se le ordenó tomar declaraciones a testigos y llevar el proceso cerrado ante la reina[55] -nótese que en esta oportunidad se lo designa con facultades precisas y acotadas-.
- Asimismo en 1489, participó en la redacción de un conjunto de nuevas ordenanzas locales en San Sebastián, elaboradas luego del incendio acaecido ese año. Es decir que más allá de la prórroga de 1487, donde se extendían sus funciones por un plazo de 40 días, nuestro bachiller continuó actuando en esta ciudad por mucho más tiempo, al menos hasta dos años después (GARCÍA, 2000: 85-86).

[53] AGS. RGS. 1487.10.246.
[54] AGS. RGS. 1489.06.285.
[55] AGS. RGS. 1489.07.279.

- En 1490, se le encomendó hacer "juicio de residencia" a Pedro Vaca, corregidor de Huete, asumiendo mientras tanto todas las funciones del residenciado: "que vades a la ciudad de Huete tomes en vos las varas de la justicia e alcaldías e alguacilazgos"[56] -como vemos, los jueces de residencia actuaban como corregidores en el interregno, de allí que se exigiera al menos cierta experiencia para este cargo-.
- Un documento del año 1490 lo menciona como "alcalde de nuestra Casa e Corte".[57]
- En ese mismo año, fue designado corregidor de la ciudad de Trujillo.[58] Al poco tiempo, los vecinos de la ciudad elevaron una petición al Consejo Real mediante la cual se quejaban de las penas que los corregidores acostumbraban llevar por culpa de las cuales "los vecinos de la dicha ciudad diz que reciben mucha fatiga"; desde el alto tribunal se le ordenó a Diego Arias de Anaya que informe sobre ese particular.[59]
- En 1493 se le extendió su corregimiento en Guadix. Este documento contiene la prórroga para varios oficiales destinados a diversos corregimientos; si bien no hemos hallado la provisión precisa de su designación para Guadix, estimamos, en base a sus actuaciones, que fue consecutiva a la de Trujillo.[60] En 1494, se le ordenó al bachiller Gómez Gorvalán realizar la residencia de Diego Arias de Anaya en la citada ciudad,[61] cuyo informe fue elevado al Consejo el año siguiente.[62]
- Fue nombrado corregidor de Loja, Alcalá la Real y Alhama, en el año 1495; allí se indicaba "que resida personalmente cinco meses en una destas ciudades e otros cinco meses en otra e otros dos meses en la otra donde más viere que cumpliese a la administración de nuestra justicia",[63] autorizándoselo a designar jueces subrogantes. Se mantendría en este corregimiento al menos hasta 1497 o 1498.[64] En la misma provisión se le ordenaba realizar el juicio de residencia al corregidor anterior, lo

[56] AGS. RGS. 1490.02.97.
[57] AGS. RGS. 1490.08.339.
[58] AGS. RGS. 1490.09.65.
[59] AGS. RGS. 1490.12.132.
[60] AGS. RGS. 1493.03.48.
[61] AGS. RGS. 1494.05.451.
[62] AGS. RGS. 1495.03.375.
[63] AGS. RGS. 1495.03.64.
[64] AGS. RGS. 1499.09.221.

> cual constituye un antecedente relevante de lo que luego sería una norma: correspondería al corregidor entrante residenciar al saliente. Acotamos que en el mismo año, una carta del Consejo real revocó, por injustas, las sentencias dadas por Diego Arias de Anaya en el juicio de residencia incoado a su predecesor, el bachiller Francisco de Madrigal.[65]

El detalle precedente tiene como fin ilustrar una trayectoria, entre otras posibles, dentro del período examinado; en otras palabras, mostrar la movilidad y los diversos cargos que un agente judicial podía desempeñar. Tal movilidad se constituía, como veremos, en un factor más que incidiría en las disputas por los derechos por las actuaciones y, por ende, en la dinámica judicial en sí misma. Es de notar el hecho de que los corregidores podían recibir órdenes precisas para actuar en casos puntuales por fuera de su jurisdicción, mientras duraba su oficio. Veamos ahora algunos aspectos relativos a la gestión de los recursos económicos a ellos concernientes.

Obtención y defensa de beneficios

Como decíamos, era habitual que los jueces se preocuparan por incrementar sus ingresos a través de la práctica judicial y que tal hecho, en sí mismo, no se hallaba reñido con las leyes. Lo que se procuraba evitar, mediante unos mecanismos de dudosa eficacia, eran los abusos. Los *Capítulos para corregidores* -que sintetizaban diversas ordenanzas de años previos y que hace un momento analizábamos colocando especial atención en lo referente a las penas de Cámara- contenían profusas disposiciones tendientes a impedir que tanto corregidores como jueces de residencia o los oficiales a su cargo que desempeñaran tareas de justicia incurriesen en cualquier tipo de excesos. No obstante, la documentación revisada pone en evidencia que las extralimitaciones eran moneda corriente.

Un aspecto clave que aquí interesa remarcar es que, al menos en los casos que hemos estudiado, existía cierta estrategia por parte de los jueces: se ponderaba en cuáles asuntos y

[65] AGS. RGS. 1495.09.44.

bajo qué circunstancias se podía sacar provecho y en cuáles no. Sobra decir que no faltarían quienes carecieran de miramientos; sin embargo, nuestra impresión es que primaba el cálculo cuidadoso.[66] En otro lugar hemos analizado el desempeño del bachiller Diego Arias de Anaya con relación a la minoría judía (CASELLI, 2017), donde quedaba en claro que sus mayores arbitrariedades se habían producido en actuaciones contra integrantes de esta comunidad. En esas oportunidades, no solo ordenó confiscaciones en procedimientos plagados de irregularidades, en los cuales se sirvió de la tortura -de reos y testigos- para obtener confesiones y asegurarse de que no hubiera ocultamiento de bienes, sino que, más grave aún, aplicó la pena de muerte sin hacer lugar a apelaciones y a la documentación probatoria presentada por la defensa de los inculpados; entre otras razones, porque el tiempo apremiaba y el oficio tocaba a su fin, según afirmaría más tarde el hermano de uno de los condenados.[67] Se apoderó también del producto de las confiscaciones, incluida la porción destinada a la Cámara Real, tal como denunciarían los familiares de los reos ajusticiados -insistimos en que tales abusos no constituían situaciones aisladas-[68], la cual aparentemente jamás rindió. Nuestro bachiller había demostrado, asimismo, especial aversión contra la minoría musulmana, a cuyos miembros vilipendiaba -fue condenado a resarcir con mil maravedíes a Alonso de Villanueva, moro, por haberlo injuriado- y cobraba multas excesivas, las que luego confesaría haber guardado para sí, según se desprende del juicio de residencia realizado cuando finalizó su corregimiento en Guadix.[69]

Pero más allá de estos excesos flagrantes, con condenas injustas, que afectaban gravemente la administración de justicia, interesa aquí revisar otros aspectos vinculados a la percepción de beneficios, sin dudas más frecuentes que los recién aludidos y que asimismo incidían de manera notoria en la cotidianidad judicial, alterando lo que se suponía debía ser su correcto desarrollo, dañando, en particular, a quienes acudían a la justicia. Si

[66] Es evidente que las tareas de justicia y gobierno que desempeñaban permitían a los corregidores disponer de información privilegiada que no pocas veces hacían jugar a su favor. Asenjo González analiza muy bien las gestiones de Alonso Ramírez de Villaescusa y arriba a una conclusión similar (ASENJO, *op. cit.*: 118). Nos habíamos referido, asimismo, a algunas de las actuaciones de Ramírez de Villaescusa en nuestro trabajo: (CASELLI, 2016a).

[67] AGS. RGS. 1485.07.171; AGS. RGS. 1485.12.160; ARCHV. RE. 1486.4.29; AGS. RGS. 1490.12.221.

[68] En efecto, se trataba de un fenómeno bastante extendido. Son abundantes los casos similares al aquí referido; a modo de ejemplo, pueden consultarse los siguientes documentos: ARCHV. RE. 1486.4.15; AGS. RGS. 1485.07.72; AGS. RGS. 1485.07.154; ARCHV. RE. 1486.5.45; ARCHV.RE. 1488.12.30.

[69] AGS. RGS. 1495.03.375.

una parte sustantiva de los ingresos de los jueces residía en la porción sobre penas pecuniarias y porcentajes sobre ejecuciones -sin olvidar que en algunas ocasiones, merced al acuerdo con terceros, se quedaban con los bienes rematados-, debemos preguntarnos: ¿qué sucedía con los procesos en curso cuando el ejercicio de sus funciones en una determinada ciudad tocaba su fin? Lo que hemos podido apreciar es que, en no pocas ocasiones, se producía una aceleración, la mayoría de las veces indebida, del trámite judicial -incluida la ejecución de la pena máxima en procesos criminales (CASELLI, 2017)- con el propósito evidente de percibir los derechos y partes proporcionales correspondientes. Y las denuncias y quejas de justiciables y pleiteantes, expresadas en los juicios de residencia, en demandas y causas expresamente iniciadas o en el descontento del que se hacían eco las leyes dictadas sobre el particular, dan cuenta de ello.

Cuando un corregidor dejaba su cargo en manos del juez de residencia o de su sucesor, los aranceles y derechos de los procesos en curso pasaban a ser materia de discusión, llegando en ocasiones a dirimir tales recursos en causas judiciales iniciadas ante los máximos tribunales. En 1492, Diego Arias de Anaya elevó un escrito ante el Consejo Real mediante el cual solicitaba se intimara al corregidor de la ciudad de Trujillo le pagase “los derechos que montan todas las ejecuciones” por él realizadas; según decía: “al tiempo de su corregimiento él hizo ciertas ejecuciones en vecinos de dicha ciudad e su tierra, las cuales no se pudieron fenecer e acabar a causa de que expiró el tiempo de dicho su oficio” sin embargo, los derechos sobre ellas “diz que le pertenecen por haberlas él hecho”.[70] En su resolución, el tribunal le reconoció la mitad de los derechos reclamados, ordenándole al licenciado Álvarez, corregidor de ese momento, se los abonase. Debemos aclarar que este tipo de diferencias entre los agentes, originadas en las liquidaciones de derechos pendientes, no concernían solo a corregidores y jueces de residencia sino que incumbían también a los oficiales que actuaban bajo sus órdenes. Así, un año antes, Francisco de Gorvalán le había reclamado a Diego Arias de Anaya le pagase los derechos por “diversas ejecuciones” que como alguacil a las órdenes del licenciado Francisco de Vargas, juez de residencia que lo había precedido en el cargo, él había efectuado.[71] La contrapartida, es

[70] AGS. RGS. 1492.06.333.
[71] AGS. RGS. 1491.01.267.

decir, cuando el juez saliente sí había logrado percibir ciertos derechos, era que las causas se paralizaran o se adormecieran. En 1495, por ejemplo, a raíz de las quejas de los pleiteantes, se le ordenaba a Arias de Anaya mediante una real cédula que concluyera un proceso incoado por Alonso de Fajardo, su predecesor en la ciudad de Loja, quien ya había percibido los derechos correspondientes a las actuaciones.[72]

Por otra parte, en el interregno bajo el cual se llevaba a cabo el juicio de residencia surgían asimismo litigios por las causas sustanciadas y también por quién debía asumir las costas del propio juicio. Hacia finales de 1494, nuestro bachiller elevaba una queja contra los escribanos que habían llevado su juicio de residencia, con quienes en un principio había pactado pagarles 1.500 maravedíes, pero luego le reclamaron un total de 6.500.[73] Todas estas peticiones, disputas, querellas y un largo etcétera hacían a la gestión del cargo y a la defensa de los beneficios de él obtenidos. Por ende, los jueces y oficiales de justicia se hallaban muy habituados a llevarlas adelante -tenga en cuenta el lector la movilidad de estos agentes, como bien lo ilustra el caso que aquí mostramos-; ellas constituían el costado privado, por todos asumido y aceptado, de los oficios públicos. El problema residía en las "exorbitancias", según el término utilizado en la época, donde los mayores damnificados sin dudas eran justiciables y pleiteantes.

Pero las arbitrariedades se cometían también contra el propio fisco, al ocultar o directamente sustraer la parte pecuniaria aplicada a la Cámara Real. En 1497, Alonso de Morales, "tesorero de lo extraordinario" a quien nos hemos referido unas líneas arriba, denunció ante el Consejo Real que, a pesar de los reiterados reclamos efectuados, Diego Arias de Anaya no había liquidado las penas pertenecientes a la Cámara Real, ni tampoco había presentado "cuentas verdaderas" sobre ellas ante la Real Hacienda;[74] se trataba de penas que él había sentenciado y percibido como corregidor de la ciudad de Guadix. Recordemos que dicho cargo había finalizado entre 1494 y 1495, por lo tanto, luego de transcurridos dos años, aún no había rendido las penas respectivas. En 1499, el tesorero volvió a acusar el incumplimiento del mencionado bachiller, pero en esta ocasión la

[72] AGS. CCA. CED. 2.2.2.40.1
[73] AGS. RGS. 1494.11.355.
[74] AGS. RGS. 1498.01.195. Se aclara que, si bien el catálogo dice 1498, el documento se halla firmado y datado en Madrid, a 18 días del mes de enero de 1497.

denuncia no se realizaba sobre el conjunto de la gestión sino por una sentencia puntual: una condena pecuniaria, aplicada al fisco, por la nada despreciable suma de 100.000 maravedíes; una pena de Cámara que jamás llegó a destino -nótese que, según Morales, el total de la pena había sido asignado a la Cámara Real-; un primer reclamo está fechado en septiembre de 1499,[75] le sigue otro, con pedido de sobrecarta del mes octubre de ese mismo año.[76] No hemos logrado confirmar si la cifra finalmente fue liquidada. De todas maneras, no es ese el punto que aquí interesa sino la flexibilidad de la que disponían los jueces para el manejo de tales fondos. No siempre perpetraban una apropiación indebida,[77] con frecuencia efectuaban retenciones para garantizarse el cobro de salarios o ayudas de costas, aunque tal procedimiento se encontrara expresamente prohibido, sobre las cuales, una vez consumadas, pedirían amparo, protección o incluso, que les fuera hecha merced.

Reflexiones finales

En las páginas precedentes nos hemos referido a la figura del corregidor, esbozando de manera sucinta las características de la institución en el período estudiado. Se han analizado luego las diversas fuentes de ingresos de los jueces y las vías a través de las cuales ellos los procuraban y los defendían. Un ítem clave en sus devengos lo constituía la porción que les correspondía de las penas pecuniarias, procedentes de condenas por ellos aplicadas. Asimismo, se ha hecho hincapié en las asignaciones, destinos y usos que los mismos jueces hacían de las penas de Cámara contenidas en dichas sentencias. Todo ello en función del interés principal de demostrar cómo tal manera de gestionar los beneficios del cargo podía incidir en la administración de la justicia, considerando, además, que en buena medida su obtención e incremento quedaba en manos de los propios jueces, lo que abría las puertas a una infinidad de abusos. Los claros intentos por parte de la Monarquía para evitar tales extralimitaciones se diluían en las lógicas propias de las instituciones gubernamentales, donde primaba una fuerte noción de patrimonialización de cargos y

[75] AGS. RGS. 1499.09.221.
[76] AGS. RGS. 1499.10.450.
[77] Por ejemplo, Diego Arias de Anaya en: AGS. RGS. 1492.03.266; AGS. RGS. 1492.03.441.

oficios y donde los compromisos nacidos de vínculos personales guiaban -u obligaban- la actuación de los agentes. Ello conducía a que la no comisión de excesos dependiera más de la honestidad de los jueces que de unos mecanismos de control en la práctica muy poco eficientes.

Resulta fácil suponer las consecuencias judiciales que implicaba el hecho de que los diezmos de ejecuciones o las penas pecuniarias -multas si se trataba de dinero o confiscaciones si eran bienes, que luego se realizaban en almoneda- proporcionaran un ingreso seguro para el juez actuante. De igual modo, hemos procurado mostrar el manejo que se hacía de las penas de Cámara -que constituían una renta extraordinaria más para la Hacienda Real- comprendidas en las condenas económicas, sobre la cuales se otorgaban mercedes y se emitían libramientos, generando diferendos por su apropiación, hecho que se traduciría en una presión directa sobre la administración de justicia. Por otra parte, la movilidad en el cargo de corregidor agregaba un ingrediente que alteraba el ritmo judicial y era capaz de comportar derivaciones sumamente graves para reos y litigantes, pues con el fin de cobrar su parte antes de la finalización del oficio, se aceleraban las causas y se cometían no pocas injusticias. Mientras que, los derechos que quedaban pendientes daban lugar a reclamos e incluso a litigios entre los jueces involucrados.

La documentación deja inferir cierta aquiescencia social respecto de este fenómeno, por lo extendido y habitual del mismo, aunque ofrece también pruebas sobre sus límites: se aceptaba que los jueces percibieran los derechos que marcaba la ley por sus actuaciones, pero, quienes podían hacerlo protestaban frente a las arbitrariedades. Sin dudas, la administración de justicia se veía menoscabada y justiciables y pleiteantes, seriamente perjudicados. No son estas meras especulaciones. Los afectados hacían oír sus reclamos toda vez que podían: no solo en juicios de residencia, sino también en causas expresamente iniciadas o bien en grado de apelación, denunciando a los jueces de primera instancia. Hallamos sus ecos, asimismo, en la propia normativa regia, que procuraba evitar abusos y malas actuaciones en general, e inclusive en otro tipo de fuentes.[78] En tanto no se trataba de

[78] Por ejemplo, cuando en el contexto de las *Comunidades*, los comuneros intentaron acercar a Carlos V un proyecto de “ley perpetua”, entre las peticiones, se lee: “que sus Majestades ni los Reyes… no hagan ni puedan hacer merced alguna de bienes confiscados… y que los tales jueces ni alguno de ellos no puedan

un fenómeno aislado, sino por el contrario sumamente frecuente, estas denuncias y peticiones nos ayudan a reafirmar lo que en este trabajo proponemos -que se alza como nuestra preocupación fundamental sobre el tema- y que, entendemos, justifica continuar explorando en esta dirección. En efecto, la documentación analizada demuestra cómo esa manera particular que tenían los jueces de gestionar sus ingresos impactaba de lleno en las actuaciones judiciales, perjudicando de un modo directo a justiciables y pleiteantes, e invita, al mismo tiempo, a continuar la indagación sobre esta cuestión clave.

BIBLIOGRAFÍA

ALLINNE, J., (2001). "Les victimes : des oubliées de l'histoire du droit?" En R. CARIO, et D. SALAS (Dirs.), *Œuvre de justice et victimes* (pp. 25-58). Paris: L'Harmattan.

ALONSO GARCÍA, D., (2007). *El erario del Reino. Fiscalidad en Castilla a principios de la Edad Moderna (1504-1525)*, Valladolid: Junta de Castilla y León.

ALONSO ROMERO, M., (1985). "Aproximación al estudio de las penas pecuniarias en Castilla (siglos XIII-XVIII)". *Anuario de Historia del Derecho español*, 55, pp. 9-94.

ASENJO GONZÁLEZ, M., (2017). "El corregidor en la ciudad. La gestión de su oficio y la construcción del *habitus*, a fines del siglo XV y principios del XVI", *Studia Histórica. Historia Moderna*, 39 (1), pp. 89-124.

BERMÚDEZ AZNAR, A., (1974). *El Corregidor en Castilla durante la Baja Edad Media (1348-1474)*, Nogués-Murcia: Universidad de Murcia.

BILLORÉ, M.; MATHIEU, I. et AVIGNON, C., (2012). *La justice dans la France Médiévale (VIIIe-XVe siècle)*, Paris: Armand Colin.

BONACHÍA HERNANDO, J., (1998-99). "Materiales para el estudio del régimen de corregidores (Burgos 1458-1465)", *Cuadernos de Historia de España*, LXXV, pp. 135-160.

CASELLI, E., (2018). "Medrar con el suplicio: la tortura judicial como recurso económico en el ámbito jurisdiccional de la Corona de Castilla (siglos XV-XVI)", *Clío & Crimen. Revista del Centro de Historia del Crimen de Durango*, 15, pp. 63-82.

---

recibir las tales mercedes para en pago de su salario ni para ayuda de costa…" Asimismo, solicitaban que los "jueces salariados no lleven ni puedan llevar accesorias algunas" y "…que no se libren ni puedan librar de aquí en adelante a corregidor ni a otro juez de cualquier calidad que sean sus salarios ni prive alguna de él ni para ayuda de costas en las penas que los mismos jueces condenaren y aplicaren a la cámara y fisco de su Majestad. *Porque por cobrarlo no se presuma de ellos que condenaron injustamente*." Y agregaban: "que [los jueces] no vayan a costa de los culpados, *porque por cobrar sus salarios hacen culpados los inocentes sin culpa*.". Todas las citas están tomadas de: "Proyecto de ley perpetua que los Comuneros intentaron hacer llegar a Carlos V", en MALDONADO, J., (1975). *La revolución comunera*, Madrid: Nacional, p. 323. Las cursivas me pertenecen.

CASELLI, E., (2017). “El antijudaísmo en la práctica judicial ordinaria. El caso de un corregidor castellano de finales del siglo XV”, *Espacio, Tiempo y Forma. III. Historia Medieval*, 30, pp. 221-245.

CASELLI, E., (2016a). “Rendering Justice and Administering the Office: Judges and Judicial Officers in Castile during the Reign of the Catholic Monarchs”. En J. C. GARAVAGLIA; C. LAMOUROUX and M. BRADDICK (Eds.), *Serve the Power(s), serve the State. America and Eurasia (Xth-XXth Centuries)* (pp. 1-40). Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing.

CASELLI, E., (2016b). “Vivir de la justicia. Los réditos del oficio de juzgar y su incidencia en las disputas jurisdiccionales (Castilla en la temprana Edad Moderna)”. En E. CASELLI (Coord.), *Justicias, agentes y jurisdicciones. De la Monarquía Hispánica a los Estados Nacionales (España y América, siglos XVI-XIX)* (pp. 161-195). Madrid: Fondo de Cultura Económica.

CERDÁ RUIZ-FUNES, J., (1947). “Dos ordenamientos sobre las penas pecuniarias para la Cámara del Rey (Alfonso XI y Enrique III)”, *Anuario de historia del derecho español*, 18, pp. 442-473.

COROMINES, J., (2012). *Diccionario etimológico de la lengua castellana*, Madrid: Gredos.

CUARTAS RIVERO, M., (1975). “Los Corregidores de Asturias en la época de los Reyes Católicos (1474-1504)”, *Asturiensia medievalia*, 2, pp. 259-278.

DAUVEN, B. et MUSIN, A., (2012). “La composition: de la peine au crime (Duché de Brabant ey Comté de Namur, XVe-XVIe siècles)”. En B. GARNOT et B. LEMESLE (Dirs.), *Autour de la sentence judiciaire, du Moyen Âge à l’époque contemporaine* (pp. 39-48). Dijon: Éditions Universitaires de Dijon.

DE ANDRÉS DÍAZ, R., (2004). *El último decenio del reinado de Isabel I a través de la tesorería de Alonso de Morales (1495-1504)*, Valladolid: Universidad de Valladolid.

DEDIEU, J.-P., (2000). “Procesos y redes. La historia de las instituciones administrativas de la época moderna, hoy”. En J.-P. DEDIEU; J. L. CASTELLANO; M. V. LÓPEZ-CORDÓN CORTEZO (Eds.). *La pluma, la mitra y la espada. Estudios de Historia Institucional en la Edad Moderna* (pp. 13-30). Madrid: Marcial Pons.

DIAGO HERNANDO, M., (2004). “El papel de los corregidores en los conflictos políticos en las ciudades castellanas a comienzos del siglo XVI”, *En la España Medieval*, 27, pp. 195-223.

FORTEA PÉREZ, J., (2012). “Los corregidores de Castilla bajo los Austrias elementos para el estudio prosopográfico de un grupo de poder (1588-1633)”, *Studia Histórica, Historia Moderna*, 34, pp. 99-146.

FORTEA PÉREZ, J., (2006) “"Príncipes de la República". Los corregidores de Castilla y la crisis del reino (1590-1665)”, *Estudis. Revista de Historia Moderna*, 36, pp. 73-110.

FORTEA PÉREZ, J., (2003) “Quis custodit custodes? Los corregidores de Castilla y sus residencias (1558-1658)”. En B. BENNASSAR (Coord.), *Vivir el Siglo de Oro. Poder,*

cultura e historia en la Época Moderna. Estudios en homenaje al profesor Ángel Rodríguez Sánchez (pp. 179-222). Salamanca: Universidad de Salamanca.

FORTEA PÉREZ, J., (1991). “Poder real y poder municipal en Castilla en el siglo XVI”. En R. PASTOR (Coord.), *Estructuras y formas del poder en la historia* (pp. 117-142). Salamanca: Universidad de Salamanca.

GARCÍA DE CORTÁZAR, J., (2000). “Una villa mercantil: 1180-1516”. En M. ARTOLA (Ed.), *Historia de Donostia-San Sebastián* (pp. 11-86). Donostia: Nerea-Ayuntamiento de San Sebastián.

GARNOT, B., (2000). *Justice et société en France aux XVI*e*, XVII*e *et XVIII*e *siècles*, Paris: Ophrys.

GARRIGA, C., (2007). *Recopilación de las Ordenanzas de la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid*, Madrid: Consejo General del Poder Judicial.

GONTIER, N., (1998). *Le châtiment du crime au Moyen Âge*, Rennes: Presses Universitaires de Rennes.

GONZÁLEZ ALONSO, B., (1981). *Sobre el Estado y la Administración de la Corona de Castilla en el Antiguo Régimen*, Madrid: Siglo XXI.

GONZÁLEZ ALONSO, B., (1970). *El corregidor castellano (1348-1808)*, Madrid: Instituto de Estudios Administrativos.

GUERRERO NAVARRETE, Y., (1994-1995). “La política de nombramiento de Corregidores en el siglo XV entre la estrategia regia y la oposición ciudadana”. *Anales de la Universidad de Alicante. Historia medieval*, 10, pp. 99-124.

JARA FUENTE, J., (2017). “Entre el conflicto y la cooperación: la ciudad castellana y los corregidores, praxis de una relación política hasta la monarquía isabelina”. *Studia Histórica. Historia Moderna*, 39 (1), pp. 53-87.

LADERO QUESADA, M., (2009). *La Hacienda Real de Castilla, 1369-1504*, Madrid: Real Academia de la Historia.

LADERO QUESADA, M., (1991), “Fiscalidad regia y génesis del Estado en la Corona de Castilla (1252-1504)”. *Espacio, Tiempo y Forma*, S. III, Medieval, t. 4, pp. 95-135.

LORENZO CADARSO, P., (2009). *Estudio diplomático de la evolución del expediente administrativo en la Edad Moderna*, Cáceres: Universidad de Extremadura.

LOSA CONTRERAS, C., (2003). “Un manuscrito inédito de los capítulos de Corregidores enviado al Concejo de Murcia”. *Cuadernos de Historia del Derecho*, 10, pp. 235-255.

LUNENFELD, M., (1989). *Los corregidores de Isabel la Católica*, Barcelona: Labor.

MATHIEU, I. (2012) “‘…Disons et déclarons par notre sentence, jugement et à droit…’ : le prononcé de la sentence en Anjou et dans Le Maine à la fin du Moyen Âge”. En B. GARNOT et B. LEMESLE (Dirs.), *Autour de la sentence judiciaire, du Moyen Âge à l’époque contemporaine* (pp.29-38). Dijon: Éditions Universitaires de Dijon.

MATILLA TASCÓN, A., (1992). “El corregidor de Madrid Don Juan de Deza: 1497 a 1499”. *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, Tomo XXXI, pp. 253-258.

NARGANES QUIJANO, F., (1993). “Acerca de los primeros corregidores en Palencia (ss. XV-XVI)”. *Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses*, 64, pp. 597-610.

PIQUERAS GARCÍA, M., (1989). “Actividad económica en Almansa a fines del siglo XV”. *Al-Basit. Revista de Estudios albacetenses*, 25, pp. 107-119.

PORRAS ARBOLEDAS, P., (2003). “El Ordenamiento de Penas de Cámara de Enrique III (1400). Un nuevo manuscrito”. *Cuadernos de Historia del Derecho*, 10, pp. 209-334.

ROLDÁN VERDEJO, R., (1989). *Los jueces de la Monarquía Absoluta*, Tenerife: Universidad de La Laguna.

RUIZ POVEDANO, J., (2002). “Poder, oligarquía y "parcialidades" en Alcalá la Real: el asesinato del Corregidor Bartolomé de Santa Cruz (1492)”. *Historia. Instituciones. Documentos*, 29, pp. 397-428.

TOUREILLE, V., (2013). *Crime et châtiment au Moyen Âge, Ve-XVe siècle*, Paris: Seuil.

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11 (Varia)
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X

LA PERTURBACIÓN APOCALÍPTICA. GENEALOGÍA, EXÉGESIS Y APROPIACIONES CATALANO-ARAGONESAS (SIGLOS XIII-XVI)

Mariana Parma
Universidad de Buenos Aires, Argentina

Recibido: 02/04/2019
Aceptado: 01/07/2019

RESUMEN

De los tiempos bajomedievales a los modernos, las representaciones apocalípticas constituyeron parte del repertorio cultural de los poderosos como de los dominados. Una genealogía del género revela la ambivalencia de estos relatos que fueron instrumentos de la propaganda religiosa y política pero también soporte ideológico de la lucha social. Esta multiplicidad puede rastrearse en tierras catalano-aragoneses, donde estas ideas reconocieron un fuerte arraigo que se expresa en manifestaciones artísticas, sermonarias y doctrinales. Abordar el estudio de la apocalíptica y particularmente los usos políticos regionales del mesianismo constituye una forma de acceso para pensar las relaciones de poder, dada la instrumentalización con sentidos imperialistas o disruptivos que se desarrollaron en el tránsito a la modernidad.

PALABRAS CLAVES: apocalíptica; escatología; repertorio cultural; mesianismo; poder; revueltas sociales.

THE APOCALYPTIC PERTURBATION. GENEALOGY, EXEGESIS AND CATALAN-ARAGONESE APPROPRIATIONS (XIII-XVI CENTURIES)

ABSTRACT

From the late Middle Ages to the modern times, the apocalyptic representations were part of the cultural repertoire of the powerful as well as the dominated. A genealogy of the genre reveals the ambivalence of these stories that were instruments of religious and political propaganda but also ideological support of the social struggle. This multiplicity can be traced in Catalan-Aragonese lands, where these ideas recognized a strong root that is

expressed in artistic, sermonary and doctrinal manifestations. Addressing the study of the apocalyptic and particularly the regional political uses of messianism is a form of access to think about power relations, given the instrumentalization with imperialist or disruptive senses that developed in the transition to modernity.

KEY WORDS: apocalyptic; eschatology; cultural repertoire; messianism; power; social revolts.

MARIANA PARMA es Doctora de la Universidad de Buenos Aires, área Historia, desde el año 2017. Se especializa en teoría política y conflictos sociales del período bajomedieval y moderno. En su tesis doctoral, actualmente en publicación, abordó particularmente el proceso de radicalización de la revuelta agermanada. Integrante en el presente de los Proyectos UBACyT “Las expresiones de la violencia simbólica en la Europa de los siglos XV a XVIII: una aproximación a partir de los casos español y francés”, dirigido por Fabián Campagne y “Poder y relaciones sociales en el feudalismo, siglos VIII al XVI”, dirigido por el Dr. Carlos Astarita. Directora de Posgrado en la Facultad de Filosofía y Letras de la UBA desde el año 2012. Publica sus investigaciones en Cuadernos para la Historia de España, Anales de Historia Antigua, Medieval y Moderna, Sociedades Precapitalistas, Fundación para la Historia de España, entre otras. Su actividad actual se enmarca en el Programa de Posdoctorado en Ciencias Humanas y Sociales de la Facultad de Filosofía y Letras (UBA).
Correo electrónico: mparma@filo.uba.ar
iD ORCID: https://orcid.org/0000-0001-8267-2457

Cita sugerida:
PARMA, M., (2019). “La perturbación apocalíptica. Genealogía, exégesis y apropiaciones catalano-aragonesas (siglos XIII-XVI)”. *Magallánica. Revista de Historia Moderna*, 11 (6), pp. 351-382.

LA PERTURBACIÓN APOCALÍPTICA. GENEALOGÍA, EXÉGESIS Y APROPIACIONES CATALANO-ARAGONESAS (SIGLOS XIII-XVI)

> "… habría de tener su encanto aquel momento (final) en que la aguda y rasgante trompeta del arcángel perforase el oído de los tiranos. Entonces, desde la mazmorra, desde el claustro, desde el surco, una terrible carcajada estallaría entre los llantos" (Michelet, 1833)[1]

Como característica propia de la condición humana, los postulados o representaciones en torno al fin de los tiempos han acompañado el devenir de la existencia social a través de las épocas hasta nuestros días. La permanencia de estos relatos que recogen imágenes catastróficas, una crítica radical en el presente y una visión positiva de un mundo enteramente nuevo y renovado obligan a reconstruir su exégesis y genealogía para dar cuenta de las coordenadas culturales que permiten la invariante. En particular, resultan reveladoras aquellas ideas que cristalizan durante el orden medieval y moderno, dado que adoptaron significaciones diversas y reconocieron múltiples apropiaciones. En esta aproximación se intenta definir el papel e importancia del bagaje apocalíptico tanto para la ortodoxia medieval como para el desarrollo de la conflictividad social desde los tiempos bajomedievales hasta la modernidad. Entendemos que, en cuanto al soporte ideológico de la apocalíptica cristiana, el lapso que transcurre durante los siglos XIII al XVI debe ser concebido como un único período, más allá de los cambios que se hayan producido en el contexto sociohistórico. Reconstruida la genealogía apocalíptica y establecida su importancia, finalmente, centramos la mirada en las tierras catalano-aragonesas, lugar especialmente sensible a este ideario, estudiando sus vías de implantación y difusión, precisando su alcance social e intentando reconstruir los usos políticos de estas

[1] Citado por BENITO RUANO, E., (1998). "El mito histórico del año mil". En J. I. de la IGLESIA DUARTE (Coord.), *Milenarismos y milenaristas en la Europa Medieval. IX Semana de Estudios Medievales* (pp. 137-158). Nájera: Instituto de Estudios Riojanos.

representaciones apocalípticas. La reflexión en torno al vínculo entre apocalipsis, poder y sociedad constituye la materia del presente artículo.[2]

Genealogía y exégesis de la tradición apocalíptica

Todas las cosmovisiones antiguas tuvieron conciencia sobre la inestabilidad del orden del mundo, amenazado por las fuerzas del caos (COHN, 1998: 33). A partir de esta conciencia, es que ha persistido a través de los tiempos el sentimiento apocalíptico. De Martino afirma que toda sociedad necesita postular el derrumbe de lo existente para dar lugar al hombre nuevo. En ocasiones neurálgicas en las que el mundo parece a punto de acabarse, durante las llamadas “crisis de la presencia”, el hombre se debate acosado por las fuerzas naturales y se desvanece su seguridad sobre la posesión de los requisitos fundamentales que lo convierten en animal humano. La magia emerge entonces como refugio; sus elementos y técnicas permiten su reubicación en el mundo. De alguna forma, el postulado del “apocalipsis cultural”, los ritos colectivos que imitan la destrucción para acabar con ella, conjura estas catástrofes de la vida (DE MARTINO, 1977). El apocalipsis en la interpretación del devenir de los tiempos permitió la aparición de distintas visiones escatológicas. La escatología que significa etimológicamente “tratado de los éskhatos” (en griego, de las cosas últimas), refiere tanto a los sucesos que tendrán lugar al fin de la vida individual como los de la humanidad al final de su historia. Cuatro elementos centrales aparecen en estos relatos: la muerte, el juicio, el cielo y el infierno. Así, en la cultura milenaria china, el componente escatológico del budismo se encuentra en el culto al buda Maitreya, quien señaló que los tiempos futuros decaerán de gran manera, tanto que propiciarían su regreso para iniciar una nueva época de paz y esperanza. También en el hinduismo, se rastrea una escatología de los universos materiales que se destruyen cíclicamente cada final del día de Brahma, pero también se postula una destrucción total de todos los universos, cuando Vishnú los aspira como moléculas de su respiración, al final de la vida de *Brahma* (ELIADE, 1999).

[2] El presente artículo se desarrolló en el marco del Programa de Posdoctorado en Ciencias Humanas y Sociales de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires.

El augurio de la destrucción final de lo existente descansa en la creencia universal en la existencia de un estadio idílico de la humanidad perdido por transgredir el orden divino y en el anhelo de su final recuperación. Este substrato mítico explica todos los comportamientos y las ideas. Es el principio fundamental del platonismo, el alma en el cuerpo posee el conocimiento por el recuerdo del origen en el mundo de las ideas y ese total-perfecto se alcanza tras la muerte corporal cuando el alma se reintegra al mundo de procedencia. El mito de la edad perdida también está presente en el segundo capítulo del Génesis bíblico y antes aún en las culturas más antiguas como el poema de Gilgamesh de la Mesopotamia de hace cuatro mil años. Es el “paradisus voluptatis”, el jardín del deleite en la Vulgata no en tanto lugar geográfico sino estadio de la vida privilegiada y perdida que abre el nihilismo sobre un presente inestable y una multitud de especulaciones sobre la forma de recuperar el origen. Así la profecía de Neferty ya define la figura de una monarquía providencial y las fantasías sobre una primera e idílica humanidad se encuentran en Hesíodo en “Los trabajos y los días”, en la literatura latina con la “Metamorfosis” de Ovidio y con la égloga IV de Virgilio, en la interpretación del sueño de Nabucodonosor por el profeta Daniel y en las representaciones del paraíso musulmán (GUADALAJARA MEDINA, 2003: 131-132).

El apocalipsis como topos cultural constituye una institución basada en la ambivalencia y la oscilación, ya que su emergencia pone de manifiesto una contradicción: frenar el mal obstaculiza su derrota final; si se limita la agresividad, se impide que sea aniquilada de una vez por todas. Por tanto, el relato apocalíptico crea un sentimiento ambivalente que oscila entre lo negativo y lo positivo y en estas visiones se salvaguarda la oscilación como su persistencia. Pero no todos los relatos sobre el combate entre las fuerzas del bien y del mal en el mundo amenazan su continuidad. En la Antigüedad clásica, por ejemplo, el universo mismo adquirió características inmutables, aunque padecía la amenaza constante de las fuerzas del caos. Predominan los “mitos de combate”: una visión del mundo ordenado a punto de ser abrumado por fuerzas caóticas simbolizadas en un monstruo, ante la mirada impotente de los viejos dioses, hasta que surge un héroe-dios que lo derrota y salva al mundo. Pero la destrucción del mal incompleta obliga a que el héroe deba seguir luchando y derrotándolo una y otra vez en la Tierra (COHN, 1998: 49-50).

El primero que rompió con la visión estática del mundo y señaló que este mundo imperfecto e inestable sería reemplazado por otro nuevo, perfecto y sin amenazas, fue el profeta Zoroastro en la primera mitad del primer milenio AC, dando origen a la primera fe escatológica del mundo. En esta visión, la lucha es para suprimir del mundo toda forma de desorden, radicalmente y para siempre. Subyace en esta doctrina la promesa de una victoria final y definitiva. Hacia el siglo VI AC, esta religión había penetrado en el oeste de Irán llegado a ser religión de estado del siglo II AC hasta el VII DC. Los componentes escatológicos de la tradición islámica encuentran su origen en el zoroastrismo: la idea de un juicio final en el que se decide el destino del hombre después de la muerte, la creencia en la recompensa de las almas y las figuras del Anticristo o Al-Dajjah y del Mesías o Madhí. Las doctrinas de Zoroastro tuvieron una profunda diseminación, ejerciendo gran influencia también entre judíos y primeros cristianos y, a la larga, sobre la cosmovisión de lo que llegaría a ser la civilización europea (BERGUA, 2011).

Las sagradas escrituras del zoroastrismo (el *Avesta* que incluye 17 himnos o *Gathas*) y los libros persas, redactados entre los siglos IX y X, describen la llegada del juicio final con el último enfrentamiento entre el bien y el mal. El orden de la naturaleza y de la vida humana eran la labor de Ahura Mazda, causa primera de todo lo bueno que hay en el universo. Este dios y su enemigo, Angra Mainyu, aparecen como espíritus gemelos encarnando las fuerzas que mantienen ordenado al mundo y las fuerzas que luchaban para socavarlo, constituyendo el pasado, el presente y el futuro de la humanidad que se debate entre valores constructivos y destructivos participando de esta lucha. Pero aparece en esta doctrina una percepción radicalmente nueva del tiempo, ya que el mundo no es estático sino un campo de batalla y el combate tendría un fin en su destrucción. Al fin del tiempo limitado y en el principio de una eternidad de dicha, luego de grandes catástrofes, el mal será destruido y el mundo ordenado se librará de las fuerzas del caos, llegando a su consumación el plan divino. Se producirá entonces la resurrección de los muertos y en una gran asamblea, serán confrontados por las buenas y malas acciones, siendo salvados o condenados. La tierra será cubierta por una enorme corriente de metal fundido y al atravesarla, los justos podrán hacerlo pero los malvados serán destruidos. Esta transformación será provocada por el “hacer maravilloso” en el fin de los tiempos, que dará

origen a un estado perfecto y eterno, de paz imperturbable e inmutable bajo el reinado del dios supremo cuya autoridad nadie habrá de desafiar. El “hacer maravilloso” ocurrirá a partir de la aparición de una figura prodigiosa, el Saoshyant (benefactor futuro), profecía que permitió generación tras generación de zoroastrianos mantener viva la fe en el final perfeccionamiento del mundo (COHN, 1998: 35-48). El zoroastrismo como toda visión apocalíptica, sigue así una pauta divinamente predeterminada de crisis, juicio y justificación. La historia adquiere un propósito y un sentido de actualidad dado por las épocas de crisis manifestadas por la proliferación de males, tanto naturales como morales, que alimentan la convicción en un próximo tiempo de juicio divino donde los justos serán reivindicados y los perversos castigados. Late en todos estos relatos apocalípticos una “inminencia psicológica”, responsable de la convicción acerca del inicio del drama final de la historia (MCGINN, 1998: 77-78).

La apocalíptica cristiana occidental

Además de topo cultural, en el universo occidental europeo, los relatos de este drama dieron cuerpo a un género literario que surgió a partir del conjunto de expresiones escritas de las tradiciones hebrea y cristiana desde los siglos II y I AC hasta mediados del siglo II. Relatos que expresan por medio de símbolos y metáforas la situación de sufrimiento del pueblo judío o de los cristianos y su esperanza en una intervención mesiánica salvadora o en la segunda venida de Cristo. Frecuentemente se trata de obras atribuidas a un personaje antiguo (patriarca, profeta, sabio, sacerdote) que narra una visión que recibió en vida. También son relatos atribuidos a personajes que según la Biblia no han muerto (Enoc o Elías) o que han subido al cielo después de muerto (Isaías) o que han resucitado y transmite una revelación (*Apocalipsis de San Juan*). En todos los casos, aparece una profusión de imágenes y símbolos, con alusiones veladas a hechos históricos, que representan conceptos generales, esperanzas y anuncios sobre el futuro. Ubicados entre la ortodoxia y la heterodoxia cristiana según el contexto histórico de su recepción, las creencias en la destrucción del mundo y el juicio final forman parte de la doctrina oficial de la Iglesia desde los inicios. El Concilio de Nicea, ampliado por el de Constantinopla del año 381,

recogía la Segunda Venida de Cristo para juzgar a los vivos y los muertos. Los textos apocalípticos incorporados en el canon de la Biblia son los libros de Daniel y de Isaías, los pasajes de Ezequiel, los libros de los profetas Zacarías y Joel, el discurso escatológico de los Evangelios del Nuevo Testamento, las cartas de San Pablo y el *Apocalipsis de San Juan* (RODRIGUEZ BARRAL, 2003: 18). Además la literatura apocalíptica está constituida por una serie de textos que se hallan al margen del canon bíblico. Entre ellos, el *Libro de Henoc* (en la iglesia etíope) y el de Esdras IV (en la Vulgata latina), el *Apocalipsis de Baruc*, el de Elías y los oráculos sibilinos (DIEZ MACHO, 1982).

A partir de estos relatos del fin del mundo, se forjó la creencia milenarista que tendría capital importancia en la cultura europea occidental, una modalidad de la escatología cristiana que es la creencia, basada en la autoridad del *Libro de la Revelación* (20, 4-6), de que Cristo después de su Segunda Venida impondría un reino mesiánico sobre la tierra y establecería su reino por mil años antes del Juicio Final. Los ciudadanos de este reino serían los mártires cristianos que esperan la resurrección y que con el tiempo fueron identificados con los fieles creyentes; la realización de esta Segunda Venida se daría durante sus vidas mortales (COHN, 1981: 14). El libro recoge visiones estremecedoras, una representación cíclica, convulsa y catastrófica de la existencia junto a la invitación a una esperanza activa: el designio de acabar con lo corrompido por el pecado y restituir la unidad de justicia evangélica. En el *Apocalipsis de San Juan* se distinguen cuatro dimensiones. La primera es de carácter profético, al describir el final del mundo con sus signos precursores. La segunda dimensión es mesiánica, al aludir a la forma en que desaparecerá, esto es el tránsito por las huestes de los justos comandadas por el nuevo David, monarca universal de los últimos días, con la ayuda del pastor o papa angélico, quienes enfrentan, derrotan y dan muerte al Anticristo. El tercer estadio es milenarista, dado que pronostica una renovada edad de oro donde gobernarán la paz, la concordia, la abundancia, la justicia y la igualdad. Finalmente, la dimensión escatológica cierra el relato, asegurando que, después del regreso de Cristo, se cierra el curso histórico y se llega al fin de los tiempos y del mundo. Este texto religioso tiene connotaciones doctrinales, teológicas, jurídicas, políticas y sociales. Su lectura e interpretación condicionó la percepción de la cristiandad medieval. Por el relato apocalíptico, manifestaron su interés la iglesia, la corte, la nobleza, las minorías religiosas y

el pueblo, dado que siempre ha generado sentimientos primarios y colectivos de unidad y pertenencia (PÉREZ GARCÍA Y CATALÁ SANZ, 2000: 142-144).

En el contexto histórico de su creación marcado por sangrientas persecuciones, el Apocalipsis y sobre todo la llegada de este milenio a partir de la parusía, no podía ser imaginado como una remota posibilidad del futuro sino como un acontecimiento inminente, aún sin precisar un tiempo específico para la misma. El *Apocalipsis de San Juan* constituyó el legado más importante de la Antigüedad en términos de su difusión. Este libro es el texto del Nuevo Testamento, cuya forma de expresión es la simbólica, que ha creado mayores motivos de cavilación, por las dudas acerca de su autoría y la época de su creación. Escrito a finales del siglo I o principios del II, bajo las cruentas persecuciones romanas contra los cristianos, el libro conlleva un trasfondo histórico con referencias múltiples y aporta los consejos del autor a sus lectores, de mantenerse en la fe para soportar las angustias, poniendo la esperanza final en la nueva Jerusalén. Su significación es muy distinta a la de los evangelios o las epístolas y su interpretación literal, obliga a una consideración general, histórica y teológica de su contenido. Reconoce sus antecedentes en la religión hebrea: se trata de dieciséis textos de literatura apocalíptica, de los cuales sólo el libro de Daniel ha alcanzado autoridad canónica. La palabra apocalipsis significa “descubierto”, y de hecho, el conocimiento apocalíptico no es más que una visión; “la revelación de Jesucristo, que Dios le dio, para manifestar a sus siervos las cosas que deben suceder pronto; y la declaró enviándola por medio de su ángel a su siervo Juan” (PRÉVOST, 2001: 27-32). Sobre esta revelación gira una discusión historiográfica que se resume en cuatro posiciones claves: la de aquellos que sostienen que se trata de una obra de determinado tiempo pasado en el que encuentra explicación; los que adoptan un punto de vista historicista, según el cual el Apocalipsis es el relato del conjunto de la historia humana; la de quienes sostienen que es una visión del futuro; y, por último, los que afirman que la obra, por su alto contenido idealista, no refiere a hechos sino a principios generales (CARO BAROJA, 1985: 263-264).

La apocalíptica representa una visión de esperanza, en medio de una situación de opresión desproporcionada, en la cual se afirma que no ha llegado el fin de la historia a pesar de la fortaleza del poder establecido. Respecto al presente, es siempre crítica y

pesimista, pero frente al futuro es optimista en cuanto que espera un cambio radical de la situación. Es una exhortación a la resistencia como los anuncios del padre apostólico Papías, quien en el siglo I pronosticaba la instauración próxima del reino de los santos por mil años en una Jerusalén reconstruida. Irineo en las Galias, un siglo después, recopiló las fantasías milenaristas del Antiguo Testamento, al tiempo que la profética de Gervasio cobraba impulso con su muerte en el martirio de Milán en tiempos de Nerón. Desde Irineo, obispo de Lyon, la destrucción en los últimos tiempos se relaciona con la venida del Anticristo, una tradición milenaria que tendrá una presencia obsesiva en la Edad Media (GUADALAJARA MEDINA, 2004). La preocupación apocalíptica, el miedo al exterminio total del mundo al fin de los tiempos, tendrá así como pieza clave a la figura del Anticristo y también es inseparable de la figura del emperador de los últimos días (novus dux, Encubierto, vespertilio, rat penat) y del Papa Angélico. Esta dimensión apocalíptica de la historia establece una relación irreversible entre la muerte humana y cósmica basada en la idea de nacimiento y ocaso (GUADALAJARA MEDINA, 1999: 258-260). Lactancio, convertido al cristianismo en el año 300, auguró el triunfo de los justos hacia el milenio, cuando será aniquilada “la multitud de los sin dios”, y brotarán “torrentes de sangre” y después de la muerte de los impíos, el “Rey justo y victorioso… resucitará a los muertos (justos) para una vida eterna, reinará con ellos sobre la tierra”, durante mil años. Es el postulado de un próximo reino terrenal mesiánico, a través de la llegada de un libertador precedido por signos celestes (PASTORI RAMOS, 1997). Esta representación mesiánica, capital en la apocalíptica cristiana, permitió en distintos contextos históricos y particularmente en los tiempos bajomedievales y modernos, múltiples apropiaciones para fines diversos hasta la pérdida de su eficacia como repertorio cultural.

La apocalíptica cristiana en el contexto medieval y la ruptura bajomedieval

Lejos del contexto de su producción, los distintos anuncios proféticos perderán autoridad canónica, cuando la iglesia oficializada asuma a partir del siglo IV su nueva situación de poder y precise de nuevas representaciones ideológicas. Las ideas apocalípticas, desplazadas a un lugar marginal en la teología cristiana, mantuvieron cierta

continuidad. Se trata de pronósticos en su mayoría anónimos, que fueron atribuidos a figuras indiscutidas del cristianismo, como el ateniense del siglo I Dionisio el Areopagita o el padre de la Iglesia Cirilo el Anacoreta. Pero el esfuerzo más importante de preservación del relato apocalíptico se debe a San Isidoro de Sevilla, quien intentó en los siglos VI y VII salvaguardar la cultura grecorromana. El último padre latino de la Iglesia, autor de las *Etimologías* que recogen los conocimientos existentes en teología, derecho, historia, tuvo una influencia destacada en todo el territorio hispánico medieval. La tradición profética de la patrística volvía a recuperarse en su obra y centralmente en el tratado filosófico *De natura rerum* (MCGINN, 1998: 80-84).

Pero si bien, sobrevive el relato apocalíptico sufre en los tiempos medievales una ruptura significativa, ya que esta visión del fin del mundo pierde los rasgos característicos que había conservado bajo el cristianismo primitivo y su continuidad en la patrística. A finales del siglo IV y principios del siglo V había surgido una poderosa reacción contra el apocalipsismo en Occidente gracias a la acción de Agustín de Hipona. En los términos agustinianos, el relato escatológico se compone de siete edades, análogas a los siete días de la creación, que culminaban en una edad del Sabbath. Pero San Agustín había colocado esta séptima edad fuera del proceso temporal, afirmando que el clímax de la historia ya había ocurrido con la Encarnación y que lo restante del proceso del tiempo era simplemente un período de arrepentimiento, vivido a la sombra del juicio (REEVES, 1998: 109). En su obra, se manifiesta una profunda oposición contra toda interpretación literal de las promesas bíblicas acerca del reino mesiánico y, particularmente, contra la inminencia profética atacando los fundamentos teológicos del propio apocalipsismo. San Agustín no rechazaba la enseñanza bíblica acerca de los hechos del fin de los tiempos, pero insistía en que las predicciones apocalípticas no ofrecían las claves del significado de los hechos contemporáneos y rechazó todo intento de determinar la época del fin. Es más Agustín hizo inmanente la escatología al introducir en el alma el significado de la vida: las edades del mundo y su objetivo son el modelo para el verdadero significado de la historia, el desarrollo moral del creyente (SAN AGUSTIN, 1985: 20-30). El ataque de san Agustín contra el milenarismo tuvo enorme influencia durante toda la alta Edad Media y nadie rechazó sus argumentos hasta el siglo XII. El temprano pensamiento medieval lleva la impronta del

agustinismo; la amenaza del juicio final dejó de ser un exhorto a la resistencia para transformarse en un acicate para la reforma moral (MCGINN, 1998: 92-96).

Pese al esfuerzo agustiniano, Richard Landes ha relativizado la influencia de Agustín de Hipona y puesto de manifiesto la existencia de un milenarismo altomedieval reprimido por la doctrina oficial que dio lugar a diversas manifestaciones (LANDES, 2011). El apocalipsismo continuó como denominador común de las enseñanzas eclesiásticas y como recurso de la predicación para la conversión de los infieles (ALVAREZ PALENZUELA, 1998:19). En este recorrido, un particular momento escatológico señala al año 800, año de la Coronación de Carlomagno, y los siglos previos VII y VIII fueron el contexto de producción de importantes obras escatológicas. En el ámbito hispánico, podemos destacar las contribuciones apocalípticas altomedievales de Julián de Toledo con su obra “De comprobatione sextae aetatis”, los “Comentarios al Apocalipsis” del Beato de Liébana, la “Crónica Mozárabe”, la “Crónica bizantina-arábiga” y finalmente, ya en el siglo XIII, el aporte de Gonzalo de Berceo con su obra “De los signos que aparecerán antes del Juicio” (RUCQUOI, 1996: 12-17). La continuidad de las profecías en torno al Anticristo en todo el Medioevo ha sido confirmada por los historiadores, con momentos de particular proliferación de las mismas. Sin duda, es en la Baja Edad Media, en torno al siglo XIV y XV el lapso temporal en que se produjeron los aportes más relevantes y en la Corona de Aragón destacamos las contribuciones de Llull, Vilanova, Unay y Ferrer entre otros (GUADALAJARA MEDINA, 1996).

Volviendo al período altomedieval, el hito más significativo y relevante en la tradición apocalíptica lo constituyó la aparición de los Beatos, los cuales se encuentran entre las manifestaciones hispánicas más preeminentes en la historia del arte medieval, junto a la Mezquita de Córdoba y el Santuario de Santiago Apóstol. Representaron una pieza clave tanto en la transmisión de la cultura antigua como para el desarrollo de la tradición apocalíptica occidental. En la Alta Edad Media hispana, monjes de origen mozárabe elaboraron un cuerpo magnífico de códices, un ciclo de imágenes eminentemente expresivas, sin volumen ni perspectiva, donde el color fue el protagonista para ilustrar la narración apocalíptica. John Williams ha publicado un estudio exhaustivo y registro

completo de las veintinueve copias sobrevivientes de los “Comentarios al Apocalipsis”, originalmente atribuidos al presbítero de la comarca de Cantabria, Beato de Liébana, señalando que los cambios en estas representaciones respondían a diferentes necesidades monásticas medievales (WILLIAMS, 2017). Estas piezas constituyen una bisagra en la apocalíptica medieval dado que, desde entonces, se produjo una profusión de imágenes escatológicas, con períodos de alta concentración de manifestaciones plásticas como lo fueron los siglos X y XI. Los temores del año mil constituyeron tópico de particular debate en una genealogía apocalíptica medieval. Se cristalizó a partir de la historiografía romántica y dieciochesca, a través de autores tales como Michelet o Sismunde de Sismundi, la idea de que habría existido una conciencia generalizada catastrófica, un miedo colectivo en Occidente, en torno al cambio de milenio. Si bien ha quedado demostrado la creación histórica de este mito, es cierto también que una ansiedad escatológica latente aseguró la pervivencia de la tradición apocalíptica, aun por fuera del escenario de las representaciones hegemónicas. Esta supervivencia explica la proliferación de representaciones artísticas del juicio final y de los tormentos del infierno hacia el siglo XI y su generalización en los siglos XII y XIII (BENITO RUANO, 1998).

Con todo, hasta el siglo XII, y aún a comienzos del siglo XIII, las expectativas del futuro se edificaron sobre un relato escatológico ortodoxo, que sin abandonar la esperanza apocalíptica, la neutralizaba e integraba en la visión armoniosa del universo medieval. Si San Agustín había intentado expurgar la inminencia escatológica, la relectura de la apocalíptica bíblica en el contexto bajomedieval por Joaquín de Fiore y sus sucesores provocó un quiebre definitivo con la visión ortodoxa con amplias repercusiones políticas que trascendieron su tiempo. La lectura joaquinita permitió la recuperación de la inminencia profética, confiriendo al género apocalíptico un nuevo papel en el universo ideológico. Joaquín de Fiore, abad y ermitaño calabrés del siglo XII, intentó descubrir el significado oculto de las Escrituras. Formuló una interpretación alegórica de la Biblia, que describe el proceso de la historia en tres edades sucesivas. La primera edad es la del Padre, la de la ley; la segunda corresponde al Hijo, el Evangelio; y la tercera es la del Espíritu, la luz. El temor y la servidumbre que padecen en la primera los cristianos darán paso a la fe y sumisión en la segunda etapa y finalmente al amor, alegría y libertad de la tercera en la cual

el mundo aparecerá compuesto sólo por monjes en estado de contemplación, nueva versión del reino de los santos hasta el juicio final. Cada una de estas edades conocerá (decía de Fiore) un período de incubación de cuarenta y dos generaciones. Así, la primera estuvo precedida por el período que va de Adán a Abraham, la segunda por el transitado entre Elías y Cristo, y, finalmente, de San Benito al siglo XII transcurrió el período que precede a la tercera etapa. La tarea preparatoria la depositó Dios supuestamente en una nueva orden de monjes de doce patriarcas y un maestro supremo; tres años y medio antes del Anticristo surgiría un rey secular que castigaría a la Iglesia mundana, para que a su muerte reinara el Espíritu (COHN, 1981: 107-110).

La doctrina no fue considerada herética en su tiempo, pero con la conmoción de la cristiandad ante el traslado de la sede papal a Aviñón de 1309 a 1376 y el consecuente cisma de Occidente de 1377 a 1415, la corriente profética apocalíptica joaquinita dio origen a una multitud de grupos heterodoxos. La cristiandad asistía entonces al empuje de la tendencia a la “reformatio” de la vida misma para el advenimiento de una edad más pura inspirada en la idea del Evangelio Eterno que instalaría el reino de Dios entre los hombres. Se postuló la visión de una sociedad sin diferencias sociales por renuncia a los bienes materiales y esta fantasía no pudo dejar de tener un profundo significado ante la opulencia y laxitud moral que caracterizaba a la Iglesia, castigada por sus pecados con el cisma. En territorios de la Corona de Aragón, del siglo XIII al siglo XV, el joaquinismo se difunde a través de la acción de visionarios, beguinos y fraticellos; algunos abrazaron la Tercera Orden de San Francisco de Asís, pero otros entraron en contacto con cátaros y valdenses alejándose de la ortodoxia (POU I MARTI, 1991). Reeves ha puesto de manifiesto el alcance de la influencia Joaquinita en el pensamiento occidental y la continuidad entre los tiempos medievales y renacentistas en el campo de la profecía. La imagen de la era final del Espíritu actuó como una fuerza poderosa que dio forma a las expectativas del futuro en toda la Europa Occidental (REEVES, 1994). El joaquinismo resultó irreconciliable con el agustinismo dogmático de la Iglesia medieval y su doctrina funcionará como sustrato, incluso de la acción colectiva por varios siglos (COHN, 1981: 107-110).

Cuatro elementos de la profética apocalíptica tras el giro joaquinita tendrán capital

importancia. En primer lugar, la promesa de un futuro milenio de abundancia. Los milenaristas afirmaban que había llegado el momento de purificar el mundo de pecadores (los poderosos y los ricos) porque Cristo iba a manifestarse de nuevo para hacer partícipes a los santos (los pobres) del banquete celestial sobre la Tierra (VALLÉS BORRÀS, 2000: 35-36). El postulado tuvo un fuerte impacto en el contexto crítico de recepción bajomedieval. Pero, dado el carácter ambivalente que sostiene la narración, también transmitió un pathos de temor a la destrucción a partir de los preanuncios celestiales. Resultó de capital importancia, como mensaje perturbador a la armonía del universo medieval, la mención a los signos anunciadores del *Apocalipsis de San Juan* (8:1 y 16: 1, 17-19), calamidades similares a las señales del fin de la era, presentes en el *Evangelio de San Mateo* (24:29). Las leyendas relativas a los signos anunciadores del juicio final conocieron una enorme difusión en la baja Edad Media (RODRIGUEZ BARRAL, 2003: 11). Porque no es una batalla imaginaria en un escenario desconocido contra bestias inexistentes las que podían acercar el tiempo histórico del Apocalipsis (el de las persecuciones romanas en la Antigüedad), a otros contextos históricos (como el de transición a la modernidad) sino los fenómenos impredecibles e inexplicables que fueron interpretados como las primeras señales-advertencias del fin de los tiempos. Los preanuncios se relacionan con el tópico bíblico de las tribulaciones, las cuales remiten a fenómenos naturales como políticos. Así lo confirma el *Evangelio de San Marcos* (13:8), quien establece que al término de los tiempos, “se levantarán pueblos contra pueblos y reinos contra reinos; habrá hambre y terremotos por diversos lugares. Eso será el comienzo de los dolores”. En el mismo sentido, Joan de Rupescissa en su *Vade mecum in tribulatione* refiere al surgimiento de prodigios y otros tópicos de la fantasía del mundo al revés (gusanos que destruyen leones, osos, leopardos y lobos) junto a grandes catástrofes, guerras, hambrunas, diluvios, enfermedades, frente a las imposturas eclesiásticas y nobiliarias. Las tribulaciones son instrumentos ubicados en el límite entre los deseos de moralización y la expresión de una fuerte crítica social. Remiten al miedo, elemento doctrinal destinado a promover la modificación de las conductas. El componente característico de esta narrativa se halla reflejado en los quince signos del juicio final. El éxito en la época receptiva estaba asegurado dado que la sociedad bajomedieval era

extremadamente susceptible ante lo inusitado, ante la aparición de fenómenos naturales que reclamaban explicaciones sobrenaturales. Una época marcada por la sensibilidad colectiva ante la emergencia de hechos considerados prodigiosos (GUADALAJARA MEDINA, 2007).

El tercer aspecto de la tradición profética que resultó clave para la interpretación de su adopción como repertorio cultural en la baja Edad Media y primera modernidad fue el giro en la apocalíptica cristiana provocado por el joaquinismo al colocar en el presente su tiempo de consumación. En los escritos del siglo XIII, se repite frecuentemente la expresión “en estos últimos días”, señalando el general sentido de crisis de una época que se sentía en el umbral del fin de los tiempos a partir de los augurios del visionario calabrés (REEVES, 1998: 109-114). La insistencia en la inminencia del juicio final es otra de las formas de comunicar el pathos de temor en la visión que recoge el *Apocalipsis de San Juan* (1:3): “bienaventurado el que lee, y los que oyen las palabras de esta profecía, y guardan las cosas en ella escritas: porque el tiempo está cerca” y, en los pasajes finales del libro (22:7, 10-12 y 20), repite varias veces este anuncio de la cercanía del tiempo de la parusía. “¡He aquí, vengo pronto!”, exclama Dios antes de proferir su bendición, y más adelante exhorta a atesorar estas palabras “porque el tiempo está cerca. El que es injusto, sea injusto todavía… y el que es justo, practique la justicia todavía... He aquí yo vengo pronto, y mi galardón conmigo, para recompensar a cada uno según sea su obra”, para finalmente reafirmar “ciertamente vengo pronto. Amén, así sea. Ven, Señor Jesús”, concluye Juan. En la baja Edad Media, se recupera este carácter de inminente cumplimiento.

Pero además, si bien los oráculos y profecías escatológicas refieren siempre a una fecha indeterminada e imprecisa, el joaquinismo y las corrientes proféticas a las que dio origen intentaron determinar con precisión su emergencia en este futuro inmediato. Hasta el siglo XIII, bajo el imperio del agustinismo, a los fieles les estaba vedado el intentar determinar el tiempo de la recompensa final. El texto clave contra toda especulación fue la orden de Cristo, que se retrata en *Hechos de los Apóstoles* (1:7), de que “a vosotros no os toca conocer el tiempo y el momento en que ha fijado el Padre con su autoridad”. Quien se atrevió a desafiar esta premisa imperante del orden medieval fue el visionario Arnau de

Vilanova, punto de partida para irrupción de la profética joaquinita en la corona catalano-aragonesa. En *De Tempore Adventus Antichristi*, defiende con argumentos académicos sus cálculos sobre la proximidad de las cosas últimas, generando a finales del siglo XIII un “caldeado” debate académico en Oxford y París. Vilanova pone al día la pauta joaquinita de la historia, profetizando inmediatas y violentas tribulaciones políticas y múltiples anticristos. Pronostica que las autoridades existentes, seculares o eclesiásticas, serían derrotadas y se llegaría al período de la bienaventuranza que se expresa como la más alta pobreza evangélica (REEVES, 1998: 115-116). Pese a este radicalismo profético, el debate académico contra la escolástica dominante giró sobre lo legítimo de tratar de predecir los acontecimientos del fin de los tiempos. La astrología brindará dos aportes esenciales para el desarrollo de la apocalíptica bajomedieval: los “vaticinia” y la doctrina de las conjunciones planetarias. La predicción de grandes catástrofes a través de profecías, ubicadas “entre los signos del cielo y las voces de los hombres”, permitieron la supervivencia de estos *vaticinia* aún en el contexto de la Reforma. La doctrina de las conjunciones planetarias se halla emparentada con la doctrina de las edades en la concepción tardomedieval de la historia que determinaba, cosmológicamente la emergencia de un nuevo período histórico con el surgimiento de un nuevo profeta. En la adivinación astrológica se fusionaba el pensamiento abstracto matemático, que calcula anticipadamente sucesos por la posición de las estrellas fijas entre ellas y respecto a la Tierra y la causalidad religiosa. Los planetas convertidos en “regentes del mundo y divinidades del momento concreto”, al ser observados en cooperación, cuando se hallan en conjunción, tras largos períodos de tiempo anunciaban efectos decisivos sobre la tierra. Más peligrosas serán estas vicisitudes cuando las conjunciones incluyen a los planetas superiores. Durante la Reforma, la literatura adivinatoria generará un notable impacto, siendo causa de disturbios sociales. La profecía hundía sus raíces en tierras astrológicas (WARBURG, 2005: 448-467).

Si el final era inminente, también lo era la emergencia del Anticristo, otro elemento de temor doctrinal. Pero el tratamiento medieval de esta imagen no siempre adquirió rasgos grotescos; con frecuencia fue retratado bajo formas humanas como rey, guerrero o un hombre de aparente santidad. La prosopografía monstruosa tiene en cambio un ejemplo claro en la obra de Unay del siglo XV (UNAY, 1975). La simbiosis perfecta de lo divino

con lo demoníaco, lo humano con lo monstruoso se advierte en representaciones iconográficas como los frescos de Signorelli. Esta iconografía del Anticristo contribuyó a la extensión de la preocupación apocalíptica por toda Europa, pero la proclamación bajomedieval de su inminente aparición le confirió mayor repercusión. Los visionarios se aferraron a un año concreto para asegurar el cumplimiento de los hechos decisivos para la humanidad. Así, San Vicente en su carta a Benedicto XIII advierte sobre la llegada inminente del Anticristo. De Fiore comunica a Ricardo Corazón de León que ha nacido en 1190. Rupescissa situó su muerte en 1370 y Vilanova en 1378. No eran vaticinios desalentadores; el fondo último de esta pasión apocalíptica era el retorno de la edad dorada desvanecida por la transgresión al orden divino (GUADALAJARA MEDINA, 1999: 273-277). La diferencia central entre el joaquinismo y otras ideas apocalípticas estriba en que construyó una esperanza positiva de una era de emocionante bendición, una *renovatio mundi*, dentro de la historia. La tercera era joaquinita se enfocaba como un período de enormes beneficios sociales o espirituales por venir, un “aspecto optimista” profundamente imbricado con el problema del presente y de la siempre acelerada emergencia de la maldad (CLARK, 1997: 321-345).

Si la recuperación del milenio en el futuro inmediato y próximo tuvo capital valor para las generaciones venideras, mayor importancia adquieren las afirmaciones de Joaquín de Fiore que ese milenio prometido debía ser construido y no esperado. La nueva perspectiva, a partir de su pauta trinitaria, otorgaba propósito al proceso temporal en un desplazamiento progresivo hacia un nuevo clímax espiritual dentro de la historia. Una expectativa más positiva que la agustiniana que reservaba un papel crucial en la última edad a ciertas agencias humanas, convicción que avivó las mentes imaginativas y formó un eficaz contrapeso a las expectativas negativas de intervención sobrenatural directa para el fin de los tiempos (REEVES, 1998: 109-114). De hecho, el carácter ambivalente del relato apocalíptico oscila entre los sucesos que ocurren por “virtud” o por “fortuna”, según la significación medieval de ambos conceptos: mientras el primer vocablo del latín *virtus*, significa poder o capacidad activa para dominar cualquier situación, quien está a merced de la fortuna, azar o suerte, se halla sometido a circunstancias fortuitas imprevistas y, por lo tanto, fuera de control (CROMBIE, 1993: 30). Joaquín de Fiore resuelve en favor de la

virtud el ambivalente fin de los tiempos y lo supedita a la acción humana. El tema echó raíces en nuevas órdenes religiosas, cuyos miembros se creyeron llamados a una vocación especial en la última edad. Adoptaron formas ortodoxas de renovación de la vida apostólica, cumpliendo la profecía evangélica de conversión antes del fin de los tiempos. Pero el joaquinismo fue adoptado también por los rigoristas franciscanos (los “espirituales”) y los radicales fray Dolcino de Novara y Cola de Rienzo con consecuencias explosivas para el orden social. Además, ante la conmoción cismática, la apocalíptica joaquinita dio origen a multitud de grupos heterodoxos en una cristiandad que asistía al impulso creciente de la tendencia a la *reformatio* de la Iglesia y de la vida misma (REEVES, 1998: 109-114). Así, el milenarismo postjoaquinita concibió la salvación como un hecho: colectivo, en el sentido de que debe ser disfrutado por los fieles como colectividad; terrenal, porque debe realizarse en la tierra y no en un cielo fuera de este mundo; total, ya que transformará completamente la vida terrenal, de tal modo que la nueva dispensa no será una mera mejoría del presente sino la perfección (COHN, 1981: 14-15). Es que el apocalipsismo cristiano no enfocó exclusivamente el final de los tiempos sino también “el presente como oportunidad decisiva para la transformación del mundo”, le otorga un carácter crítico; momento de enorme significación dentro de la historia, no puede contemplarse con desapego y exige un compromiso que debe derivarse en acción. El destino de la humanidad, el instante en que el cielo viene a la tierra, se convierte en posibilidad histórica inminente. Por esta recuperación, el joaquinismo produjo una escatología con profunda influencia sobre el pensamiento europeo durante los siglos venideros, que unía la escatología con el cambio político (ROWLAND, 1998: 56-57).

La apocalíptica en la Corona de Aragón y sus usos políticos

Reeves ha destacado tres figuras claves en la construcción escatológica joaquinita que cobró tan extensa difusión: los nuevos hombres espirituales, el papa angélico y el emperador de los últimos días (REEVES, 1994). La instrumentalización política escatológica operó históricamente en el contexto bajomedieval y moderno por apropiación de estas últimas figuras, particularmente la del emperador de los últimos días. La misma se

relaciona particularmente con dos textos: el Apocalipsis de San Juan, incorporado en el canon de la Biblia, y de la literatura apocalíptica que se halla al margen del canon bíblico, los oráculos sibilinos (DIEZ MACHO, 1982). El *Libro de la Revelación* (20, 4-6) afirma que Cristo después de su Segunda Venida impondría un reino mesiánico sobre la tierra por mil años antes del Juicio Final (COHN, 1981: 14). Las huestes de los justos comandadas por el nuevo David, monarca universal de los últimos tiempos, con la ayuda del Papa angélico, derrotarán al ejército del Anticristo, para dar paso al milenio, una renovada edad de oro donde gobernarán la paz, la concordia, la abundancia, la justicia y la igualdad. Es que la conversión de Roma en el siglo IV había transformado el papel histórico del Imperio, dotando al último emperador de un doble contenido simbólico, como figura triunfante del Apocalipsis y como réplica de Cristo mesías, según los oráculos sibilinos medievales y conforme la interpretación del Pseudo Metodio (PÉREZ GARCÍA Y CATALÁ SANZ, 2000: 142-144).

Esta figura escatológica adoptó un carácter ambivalente, ya que constituyó un acicate en favor del orden institucional vigente por su apropiación por los poderosos pero también funcionó como soporte ideológico de la lucha social y alimentó fenómenos sediciosos restringidos en situaciones de alienación social. Pero las formas de apropiación política bajomedievales y modernas a considerar no se construyen a partir de esta materialidad, sino que encuentran explicación a partir de la centralidad que en toda la etapa tuvo la escatología en el pensamiento religioso. Tomando este rango más amplio de pensamiento, podemos concebir una enorme extensión del fenómeno ideológico dado que operó como ítem de la propaganda visual, tópico de disputa en sermones, panfletos y tratados y sujeto de especulaciones astronómicas y astrológicas. De tal forma, compartir este ideario era más que una señal de alienación social, una indicación del profundo involucramiento en la mentalidad colectiva de una era donde la brujería y el demonismo adoptaron un carácter omnipresente (CLARK, 1997: 321-345). Así el ideario joaquinita no sólo fue la fuente principal de la acción de grupos heterodoxos sino también el soporte de la prédica de líderes religiosos, pensadores renacentistas, teólogos protestantes y hombres del poder hasta el siglo XVII (REEVES, 1994).

En relación a este alcance social, el “mapa escatológico de la Europa bajomedieval” presentó áreas muy claras de intensa actividad profética, entre las que se destacan el sur de Italia, Calabria particularmente, Sicilia, sur de Francia y los territorios de la confederación catalano-aragonesa. Acerca de estos territorios, la centralidad apocalíptica regional fue el producto de la proliferación de grupos desde el siglo XIII, los cuales difundieron y potenciaron estos relatos. La región fue un hervidero de visionarios y profetas, quienes vaticinaban un evento futuro para favorecer tanto a miembros de la monarquía, como al Papa, y fueron centro de estrategias políticas. Proliferaron beguinos, terciarios y espirituales, con una intensa actividad profética en ámbitos urbanos, favorecida por los vínculos con Provenza y Languedoc por un lado, con la consecuente influencia de valdenses y cátaros, y por el otro, con Sicilia y sur de Italia, provocando el influjo de espirituales y fraticellos (REEVES. 1998: 109-114; POU I MARTI, 1991). La corriente religiosa de la *Devotio Moderna* que propugnaba el deber de la vida religiosa en comunidad, tal como lo practicaron los primeros cristianos también cobró fuerte influencia regional con un alto porcentaje de obras impresas tales como la traducción del *Vita Christi* de Ludolfo de Sajonia y la obra maestra de la espiritualidad cristiana, “Del menosprecio del mundo” (NAVARRO SORNI, 1994). Pero la centralidad escatológica estuvo dada principalmente por la instrumentalización desde la Corona de la figura del emperador de los últimos tiempos como eje principal de la propaganda política para servir a fines dinásticos. Esta identificación fue una forma tradicional de la lucha política europea, ya que el rey de Francia y el emperador alemán también procuraban tal asociación (DURÁN, 2004: 70-71). A partir de esta herramienta propagandística era posible predecir cuáles serían las gestas del monarca, entenderlas como “misión” y justificarlas (ZABALLA BEASCOCHEA Y GONZÁLEZ AYESTA, 1995: 203-204). Fenómeno extenso en el tiempo, la Corona en el espacio regional transformó al relato apocalíptico en instrumento retórico de su dominio, conjurando la conflictividad social bajomedieval, a través de la codificación de un campo semántico donde la esperanza mesiánica se realiza en la figura del monarca.

Con este objetivo, cristalizó una abundante literatura desigual y en ocasiones heterodoxa desde la Baja Edad Media. Escritos breves anotados en protocolos notariales o guardados en volúmenes, se suman a versos proféticos con su correspondiente glosa en

prosa, hasta tratados doctrinales. Se despliega una literatura polémica-crítica contra los abusos eclesiásticos que adquiere dimensión política a través del sueño mesiánico del logro de una monarquía universal con la misión providencial de lucha contra el islam gracias al Encubierto, el vespertilio o el nuevo David (MILHOU, 1982: 64-67). De esta proliferación de tratados apocalípticos destacamos los aportes de Vilanova, Rupescissa y Eiximenis. Vilanova fue pionero en colocar a la providencia como instrumento al servicio de la monarquía y atribuirle función escatológica como monarca universal de los últimos tiempos con la misión de destruir al islam antes de la llegada del Anticristo y del milenio (VILANOVA, 1988: 7-169). Rupescissa o Juan de Rocatallada, pese a su origen francés, influencia también al apocalipsismo regional, aunque lo hará desde una perspectiva francófila-antiaragonesa: la acción positiva de destrucción del Islam será llevada a cabo por la relación entre la Iglesia y la Casa de Francia, previa a la venida del Anticristo y augura el alzamiento de la justicia popular, capaz de destruir a los tiranos, causantes de los sufrimientos del pueblo (DE VUN, 2009). La crítica esencialmente política que recupera la pulsión gibelina, con la revelación sobre el destino mesiánico de los reyes de Aragón, y que suma anuncios radicales de fuerte crítica institucional y social se halla finalmente en los libros de Eiximenis (EIXIMENIS, 1989: 200, 428 y 466).

El arte y el sermón cumplieron también un rol central en la instalación regional del apocalipsismo. La escatología fue arma de la Iglesia para la conversión y la moralización, para el control y el disciplinamiento social, trasmitiendo un pathos atemorizante a partir de las imágenes del fin del mundo. En la predicación vicentina, la utilización política está excluida: no es un relato per se del Apocalipsis sino se asevera su inminencia y sus causas como recordatorio de las últimas cosas empujando al auditorio a la conversión (LOSADA, 2014: 91-115). La mayor contribución al imaginario colectivo en torno al Anticristo la efectuó Vicente Ferrer con sus sermones; un “obsesivo profeta apocalíptico” tal como lo define Guadalajara Medina (GUADALAJARA MEDINA, 2004). San Vicente hizo de la inminente venida del Anticristo y el Juicio Final subsiguiente, un tema preferente de predicación, contribuyendo a su instalación incluso fuera del entorno catalano-aragonés (CÁTEDRA, 1994). El reflejo en lo artístico de esta prédica lo encontramos en la proliferación de retablos de almas en el Levante. Las artes visuales facilitaban la

permeabilidad del discurso eclesiástico, ya que el mismo sólo podía cobrar sentido si podía compactar en torno a él a la masa de creyentes. Las imágenes del Juicio Final pasan a ocupar un lugar preponderante en las grandes catedrales, donde la separación de justos y pecadores se atiene a un criterio social, reservando la condena a los poderosos reconocibles a través de sus signos distintivos (RODRIGUEZ BARRAL, 2003: 61-62 y 91-95).

Esta instauración del “hecho apocalíptico” por múltiples vías permitió su selección como fundamento de diversas formas de construcción política. Muchas de las predicciones de los siglos XIV y XV, uno de los tiempos de mayor proliferación profética, fueron plasmadas en correlación a particulares circunstancias políticas (GUADALAJARA MEDINA, 2004). El primer uso fue por parte de la Corona catalano-aragonesa para potenciar vínculos identitarios regionales y gobernar de manera uniforme la confederación, estipulando el rol clave de la monarquía en el inminente escenario escatológico. Este uso político de la profecía coincide con el creciente poder y medios de acción del rey y con las victorias en las guerras en la que participa dentro y fuera del territorio (AURELL, 1992: 191-235). Los reyes de Aragón y las élites catalanas procuraron el dominio político y económico del Mediterráneo y este imperialismo, dueño de Sicilia desde 1282, se justifica en las profecías escatológicas antiguas, aplicadas al emperador Federico II como “emperador universal de los últimos días”. Este capital simbólico pasó a la dinastía catalano-aragonesa por la vía del matrimonio entre el rey Pedro III el Grande y la princesa Constanza de Sicilia, hija de Manfredo Hohenstaufen y nieta del emperador Federico II, y fue desarrollado y explotado por los monarcas de la Corona de Aragón (Jaime II, Alfonso IV, Pedro IV el Ceremonioso) hasta la irrupción del Católico (PÉREZ GARCÍA, 2007: 198). La casa real con vocación imperial y a través de la figura del Encubierto, se atribuyó el papel del monarca universal escatológico, cuya misión específica era la destrucción del islam y del Anticristo, para el establecimiento del milenio de la abundancia. La dinastía aragonesa aparecía llamada a la “monarchia mundi”: surgiría en sus tierras el rey que destruiría la secta mahomética y, tras someter al África y Egipto, alcanzaría la monarquía del orbe (RODRÍGUEZ DE LA PEÑA, 1997: 687-689).

Fernando el católico constituyó el segundo caso de apropiación política del bagaje

escatológico, a partir de su irrupción en la escena pública durante la guerra civil catalana y por su matrimonio con Isabel de Castilla, quien recibe de su padre la investidura de rey de Sicilia. Su aureola mesiánica rebasará su papel inicial como soberano de Aragón para representar una de las experiencias políticas de mayor “éxito” en la Europa de fines del siglo XV. Sus éxitos políticos y militares estuvieron dados por el matrimonio con la dinastía castellana, con sucesos de envergadura desde la guerra sucesoria a la consumación de la Reconquista con la caída de Granada, la expulsión de judíos y de los mudéjares andaluces y las empresas americana, africana e italianas. El éxito incluye las alianzas matrimoniales proyectadas que estrechan lazos peninsulares y aíslan a la Francia expansionista de los Valois (PÉREZ GARCÍA, 2007: 199-200). La reconquista de la ciudad de Granada apareció entonces como paso inmediato para el triunfo en Jerusalén. La Corte real se transforma en un centro de utilización y divulgación clave, que proporciona un carisma o aureola sagrada convirtiendo al rey en el anunciado monarca universal destinado a vencer el mal (al Anticristo), para imponer una sola fe e inaugurar el milenio de justicia y paz antes del fin del mundo (DURÁN, 1987). Se produce una unidad entre los dominios de la política y del profetismo, a partir de la interpretación, por manipulación deliberada de fuentes de inspiración religiosa y secular, de la obra política de la monarquía católica entre los años 1475 y 1550. La figura del emperador de los últimos días se une consubstancialmente a las aspiraciones imperiales del monarca (PÉREZ GARCÍA, 2007).

La apocalíptica se transformó en un arma propagandística de extraordinario rédito en política interior del estado y en el dominio de las relaciones exteriores. Construía el mito de homogeneidad fuera de la heterogeneidad social de base que la Corona logró imponer, aunando una sociedad en continua espera del milenio. Esta instrumentalización contribuyó a la difusión del apocalipsismo político en torno al rey y al nacimiento de un “sentimiento nacional”. Una conciencia embrionaria de identidad “patriótica”, agresiva y a la defensiva frente a una categoría de alteridad rechazada: contra los musulmanes (AURELL, 1997: 147-154). Se trata un proceso de capitalización política que otorga popularidad a la monarquía como campeona de la fe contra el expansionismo turco-otomano. Un programa de orden netamente político que eleva a los poderes seculares al rango de un liderazgo carismático equivalente a Roma en lo religioso, pero se referencia en empresas

esencialmente nacionales o peninsulares más que dinásticas. Se produce una sacralización del territorio hispánico en tanto nueva tierra santa, que se manifestó transponiendo topónimos de Palestina a la geografía local (ZABALLA BEASCOCHEA Y GONZÁLEZ AYESTA, 1995: 213). De tal forma, se implica a los súbditos en una acción política y se los hace partícipes a través de este mecanismo propagandístico. La monarquía católica orquestó consciente y deliberadamente tal operación nacional (en sentido hispánico) prefigurando la futura hegemonía en Europa y logrando con eficacia la adhesión de los súbditos a las empresas políticas de la Corona, afirmándose sobre una voluntad unificadora y concurrente (“el sentimiento nacional”) de tradiciones históricas, políticas y proféticas (PÉREZ GARCÍA, 2007: 206-207).

Finalmente la última de las formas de apropiación política de la figura mesiánica seleccionada se desarrolló al amparo de la revuelta agermanada, con la emergencia de un Encubierto plebeyo, por primera vez un “contramonarca” escatológico. La acción colectiva que tuvo lugar entre los años 1519 y 1522 provocó una bifurcación ideológica que dio origen a un mesianismo subversivo y ni Carlos V ni sus sucesores volverían a aceptar la identificación con la figura del Encubierto, dados los hechos políticos que se desarrollaron a principios del siglo XVI (PÉREZ GARCÍA Y CATALÁ SANZ, 2000: 141-144). Nos detendremos particularmente en esta última instrumentalización por dos razones: en principio por ser el único de los casos analizados que se desarrolla en la modernidad temprana y por tanto es demostrativo de la continuidad del bagaje apocalíptico como repertorio cultural. Además su apropiación se desarrolla en el contexto de una revuelta, ilustrando a modo de caso un fenómeno que se extendió en toda la Europa Occidental durante la primera crisis del sistema feudal, como es, la emergencia de un ciclo de revueltas y revoluciones, de conflictos no religiosos, que subrogan su ideario de la tradición apocalíptica reseñada. Además de la revuelta agermanada, podemos mencionar a los carnavales de Udine (1511), la guerra campesina de los húngaros (1514), las Comunidades de Castilla (1520-1521), las guerras campesinas alemanas (1525) y la peregrinación de la gracia al norte de Inglaterra (1536-1537) entre otros episodios de alta conflictividad social (TEROL I REIG, 2000: 54-55).

En el caso seleccionado, en cuanto a sus raíces ideológicas, detectamos la influencia de las representaciones escatológicas de Francesc Eiximenis en el accionar de la junta rebelde, de Anselmo de Turmeda en la Germanía de Mallorca o las joaquinitas de Arnau de Vilanova en la prédica del Encubierto durante la resistencia (POU I MARTI, 1991). Es que la instrumentalización apocalíptica por parte de los rebeldes la convirtió en arma de guerra y soporte ideológico de su lucha social y política durante todo el conflicto. La fase moderada reconoció una fuerte influencia de los escritos eiximinianos que inspiraron las reformas progresistas de quienes lograron la toma del poder local. El notario Miquel Garcia escribió que “al principio de esta germanía… había un pelaire que se decía Joan Llorens (el fundador del movimiento) el cual decía que Valencia había de ser comuna como Venecia… por una falsa opinión de Lactancio, el cual recita Francesc Eiximenis en el *Dotzé* del *Chrestia* en el capítulo doscientos” (DURÁN, 1995). Esta solución comunal figuraba entre los pronósticos apocalípticos eximinianos, que certificaban que entonces “no habrá reyes, ni duques, ni condes, ni nobles, ni grandes señores. Antes bien, de aquí al fin del mundo reinará… la justicia popular”. Hacia el 1400, Eiximenis auguraba la “reformación del mundo” cuando “toda potestad real cesará… y cada comuna se regirá a sí misma y se instaurará la paz en todo el mundo hasta el fin del mundo antes del advenimiento del Anticristo” (EIXIMENIS, 1972). La obra eximiniana marcó el derrotero de la primera fase moderada de la revuelta, particularmente los principios de libertad política ciudadana, participación del brazo popular en el poder y equitativa aplicación de la justicia como principios vitales de la cosa pública (POU I MARTI, 1991: 349-369).

Al radicalizarse el conflicto, los agermanados utilizaron con fines propagandísticos y para conferir legitimidad a sus actos los postulados subversivos de Alamany, quien auguraba el triunfo de la violencia de los pobres contra los moros, los privilegiados y los malos gobiernos a partir de la llegada de un rey Encubierto. En *De la Venguda de Antichrist* se profetizaba la llegada de esta figura como emperador de los últimos tiempos, quien dirigiría la “violencia exterminadora de los pobres” contra los moros y los malos cristianos en España, “consentidora de la mala secta de Mahoma”, por lo que será destruida y castigada (ALAMANY, 1997: 73-133). Teniendo por destino Jerusalén, su accionar proseguirá subyugando al África, derrotando al Anticristo y estableciendo el milenio

pacífico. El libro, publicado en Valencia a instancias de la junta rebelde, constituía una fuerte crítica al orden social establecido como a las jerarquías eclesiásticas (ZABALLA BEASCOCHEA-GONZALEZ AYESTA, 1995: 210-214). El escenario escatológico era el producto de los pecados del mundo en la letra de Alamany cuando “los reyes no regirán según deben ni los regidores y los consejeros serán maliciosos, los caballeros robadores y crueles”, por tanto la ira de Dios caería sobre la Tierra “hasta que venga el Encubierto… Entonces los pobres desollados, los robados y los despechados serán refrescadas sus llagas… y vencerán a los lobos hambrientos y a todos sus ayudadores… y los pobres desollados juntarse han con los del Encubierto y limpiarán la gran ciudad y toda su tierra” antes del juicio final (ALAMANY, 1997: 73-133). El anuncio de un encubierto redentor, el igualitarismo profético y la prédica antinobiliaria y antimorisca de esta obra legitimaron el accionar del movimiento agermanado ante su radicalización. La praxis rebelde encontró justificación doctrinal en el tratado, como ocurrió entre otras acciones con la abolición de impuestos y diezmos, los bautismos forzados de mudéjares y los intentos de anulación del cuerpo nobiliario (DURÁN, 1995).

Durante la resistencia, tras la derrota militar del ejército rebelde, cuando la revuelta queda confinada a la defensa de bastiones sitiados bajo el imperio del hambre y del terror blanco, se produce la personificación de esta figura, destacándose sus prédicas públicas y sus acciones vindicativas contra ricos (TEROL I REIG, 2000: 50-85). Se constituye en factor aglutinante de una resistencia antifeudal, diseminada en acciones aisladas y carentes de una conducción estratégica, con el objetivo de desestabilizar la reinstauración del poder (GARCÍA CÁRCEL, 2013: 15-41). En el discurso encubertista pronunciado en la plaza de la catedral de Játiva el 21 de marzo de 1522, reconstruido a través del proceso inquisitorial post-mortem, transcripto en el siglo XIX, se combinan las ideas escatológicas con el cuestionamiento a la legitimidad dinástica. La idea de redención y reforma como objetivos de su acción se unían en su discurso con un profundo odio a los musulmanes y una radical prédica de igualitarismo social (DÁNVILA Y COLLADO, 1889: 123-138). El contenido apocalíptico que encerraba su aparición, certificando la proximidad del juicio final, le confería rasgos dramáticos. El mismo era la encarnación de esa pronosticada Tercera Edad joaquinita y establecía con su sola presencia el tiempo y el lugar del combate escatológico

en el conflictivo Reino de Valencia. Con esta creación de un contramonarca escatológico, que asume el programa del monarca de los últimos tiempos que busca redimir al pueblo y oprimir a los tiranos, la apocalíptica se transformó en expectativa de cambio social posible y forma eficaz de subversión que trascendió el tiempo histórico de la Germanía (DURÁN, 1995: 21-29). Con el Encubierto y de los sucesivos encubiertos que tomaron a su muerte el relevo revolucionario, los rebeldes alcanzaron el objetivo de construir una “monarquía popular”. Si en manos de los poderosos, la profecía cristiana del milenio fue un mecanismo legítimo de la lucha por el poder, en manos de los desheredados, se convirtió en arma de la lucha social (PÉREZ GARCÍA, 2007: 187). El mesianismo había conferido a los rebeldes plebeyos protagonismo y dignidad de los cuales carecían en su antigua condición de desheredados, como base dominada y ausente de todo privilegio. Este radicalismo social milenarista como “partido de los elementos más populares”, como en el caso castellano, desbordó la sublevación política para entroncar en función de su programa propio de cambio radical con la única clase ideológica revolucionaria existente en la época y constituyó una muestra del conflicto clasista desatado por la acción rebelde (MORENO VAQUERIZO, 2004: 554-562).

Conclusión

La apocalíptica cristiana se caracterizó por su ambivalencia y de por sí representaba una opción fuerte, entre las dos visiones posibles que ofrecía la religión en el contexto histórico de difusión, entre la promesa de un paraíso extraterrenal y la visión negativa como aparato de represión (CARO BAROJA, 1985). La particular relectura bajomedieval que incorpora a esta visión escatológica los atributos de agencia e inminencia contribuyeron a que la crítica a la realidad del presente propia de estos relatos se transformara en lucha colectiva, nutriendo la acción revolucionaria, ante la agudización de la conflictividad social. En el mapa escatológico europeo, las tierras catalano-aragonesas se destacan tanto por la implantación de este ideario apocalíptico como por los particulares caracteres políticos que adopto el profetismo a escala regional que alimentó construcciones de corte mesiánico. Las formas reseñadas de apropiación real o popular del relato apocalíptico revelan como la

figura del Encubierto constituyó una coartada política legitimadora en función de sus contenidos ambivalentes y significados variables conforme a los objetivos estratégicos de su diversa instrumentalización. El mesianismo regional pudo ser domesticado y puesto al servicio de los poderosos pero, contradictoriamente, encierra elementos potencialmente subversivos, de denuncia hacia tiranos, reyes malvados, obispos negligentes y regidores imprudentes, abriendo las puertas a la disidencia (PÉREZ GARCÍA Y CATALÁ SANZ, 2000: 142-144). A través de estas apropiaciones puede comprobarse que la apocalíptica constituyó un vehículo de animosidades sociales y de prácticas políticas destinadas a la instauración, consolidación o anulación de formas de poder. Adquirió, en el contexto histórico, dimensión constituyente, como “herramienta de Dios en la tierra”, al servicio de poderes mundanos o para la construcción de un contrapoder de carácter revolucionario (VILLACAÑAS BERLANGA, 2007: 93-94).

Bibliografía

ALAMANY, J., (1997). “De la venguda de Antichrist e de les coses que se han de seguir, ab una reprobació de la secta mahomètica”. En E. DURÁN y J. REQUESENS, *Profecia i poder al Renaixement. Texts profètics catalans favorables a Ferran el Catòlic* (pp. 73-133). Valencia: Edicions 3i4.

ALVAREZ PALENZUELA, V., (1998). “Milenarismo y milenaristas en la Edad Media: una perspectiva general”. En J. I. de la IGLESIA DUARTE (Coord.), *Milenarismos y milenaristas en la Europa Medieval. IX Semana de Estudios Medievales* (pp. 11-32). Nájera: Institutos de Estudios Riojanos.

AURELL, M., (1992). “Eschatologie, spiritualité et politique dans la Confederation Catalano-Aragonaise (1282-1412)”, *Cahiers de Fanjeaux*, 27, pp. 191-235.

AURELL, M., (1997). “Messianisme royal de la Couronne d’Aragón (14e-15e siècles)”, *Annales, Histoire Sciences Sociales*, 1, Paris, pp. 119-155.

BENITO RUANO, E., (1998). “El mito histórico del año mil”. En J. I. de la IGLESIA DUARTE (Coord.), *Milenarismos y milenaristas en la Europa Medieval. IX Semana de Estudios Medievales* (pp. 137-158). Nájera: Instituto de Estudios Riojanos.

BERGUA, J. B. (Ed.), (2011). *El Avesta: Zoroastrismo y Mazdeísmo*, Madrid: Ediciones ibéricas.

CARO BAROJA, J., (1985). *Las formas complejas de la vida religiosa. Religión, sociedad y carácter en la España de los siglos XVI y XVII*, Madrid: Sarpe.

CÁTEDRA, P., (1994). *Sermón, sociedad y literatura en la Edad Media. San Vicente Ferrer en Castilla 1411-1412*, Salamanca: Junta de Castilla y León.

CLARK, S., (1997). *Thinking with Demons: The Idea of Witchcraft in Early Modern Europe*, Oxford: Clarendon Press.

COHN, N., (1981). *En pos del milenio. Revoluciones milenaristas y anarquistas místicos de la Edad Media*, Madrid: Alianza.

COHN, N., (1998). "Cómo adquirió el tiempo una consumación". En M. BULL (Comp.), *La teoría del apocalipsis y los fines del mundo* (pp. 33-50). México: FCE.

CROMBIE, A., (1993). *Estilos de pensamiento científico a comienzos de la Europa Moderna*, Barcelona: Seminari d'Estudis sobre la Ciencia.

DÁNVILA Y COLLADO, M., (1889). "El Encubierto de Valencia", *El Archivo*, IV, pp. 123-138.

DE MARTINO, E., (1977). *La fine del mondo. Contributo all'analisi delle apocalissi cultural*, Turin: Einaudi.

DE VUN, L., (2009). *Prophesy, Alchemy, and the End of Times: John of Rupescissa in the Late Middle Ages*, New York: Columbia University Press.

DÍEZ MACHO, A., (1982). *Apócrifos del Antiguo Testamento*, Madrid: Cristiandad.

DURÁN, E., (1987). *Simbología política catalana a l'inici dels temps moderns*, Barcelona: Reial Acadèmia de les bones lletres.

DURÁN, E., (1995). "Aspectes milenaristes en les germanies valencianes", *El contemporani*, 5, pp. 21-29.

DURÁN, E., (2004). "La funció de les llegendes en la historiografia", *Estudi General*, 23-24, pp. 63-79.

EIXIMENIS, F., (1983). *Lo Crestià*, Barcelona: Edicions 62-La Caixa.

ELIADE, M., (1999). *Historia de las creencias y las ideas religiosas*, Buenos Aires: Paidós.

GARCÍA CÁRCEL, R., (2013). "Las Germanías de Valencia". En *La nobleza en tres momentos de la Historia del Reino de Valencia: ciclo de conferencias* (pp. 15-41). Valencia: Fundación cultural.

GUADALAJARA MEDINA, J., (1996). *Las profecías del Anticristo en la Edad Media*, Madrid: Gredos.

GUADALAJARA MEDINA, J., (1999). "Preocupaciones apocalípticas en la Europa Medieval". En J. I. de la IGLESIAS DUARTE (Coord.), *Milenarismos y milenaristas en la Europa medieval. IX Semana de Estudios Medievales* (pp. 257-280). Nájera: Ayuntamiento.

GUADALAJARA MEDINA, J., (2003). "Imaginarios y mitos de expectativas de redención social". En J. L. MARTIN RODRIGUEZ (Dir.), *Memoria, mito y realidad en la historia medieval. XIII Semana de Estudios Medievales* (pp. 129-149). Nájera: Ayuntamiento.

GUADALAJARA MEDINA, J., (2004). *El Anticristo en la España medieval*, Madrid: Laberinto.

GUADALAJARA MEDINA, J., (2007). "La venida del Anticristo: terror y moralidad en la Edad Media Hispánica", *Culturas populares-Revista digital*, Nº 4.

LANDES, R., (2011). *Heaven on Earth: The varieties of the millenial experience*. Oxford: Oxford University Press.

LOSADA, C., (2014). "Tiempo, historia y profecía: la teoría apocalíptica y la tensión del Final en los sermones de Vicente Ferrer". En F. CAMPAGNE (Ed.) *Poder y religión en el mundo moderno. La cultura como escenario del conflicto en la Europa de los siglos XV al XVIII* (pp. 75-116). Buenos Aires: Biblos.

MCGINN, B., (1998). "El fin del mundo y el comienzo de la cristiandad". En M. BULL (Comp.), *La teoría del apocalipsis y los fines del mundo* (pp. 75-108). México: FCE.

MILHOU, A., (1982). "La chauve-souris, le nouveau David et le roi caché (trois images de l'empereur des derniers temps dans le monde ibérique: XIIIe-XVIIe s.)", *Mélanges de la Casa de Velázquez*, XVIII, pp. 61-78.

MORENO VAQUERIZO, A., (2004). "Milenarismo y Comunidades de Castilla: propósito del liderazgo mesiánico de los caudillos comuneros". En J. CONTRERAS CONTRERAS, A. ALVAR EZQUERRA, J. I. RUIZ RODRÍGUEZ (Coords.), *Política y cultura en la época moderna (cambios dinásticos, milenarismos, mesianismos y utopías)* (pp. 553-564). Madrid: Fundación Española de Historia Moderna.

NAVARRO SORNÍ, M., (1994). *Del menyspreu del mon*, Valencia: Ayuntamiento.

PARMA, M., (2017). *Guerras plebeyas. Lucha política en las revueltas de la temprana modernidad: aspectos teóricos, estudio del caso agermanado y análisis comparativo*. (Tesis doctoral inédita), Universidad de Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras.

PASTORI RAMOS, A., (1997). *Las concepciones milenaristas en la Iglesia bajoimperial*, Montevideo: Universidad de la República.

PÉREZ GARCÍA, P., (2007). "Dos usos y dos sentidos de la propaganda política en la España tardomedieval: el profetismo hispánico encubertista trastámara y el profetismo épico imperial carolino", *Res publica*, 18, pp. 179-223.

PÉREZ GARCÍA, P. y CATALÁ SANZ, J., (2000). *Epígonos del encubertismo. Proceso contra los agermanados de 1541*, Valencia: Biblioteca Valenciana.

POU I MARTI, J. M., (1991). *Visionarios, beguinos y fraticelos catalanes (siglos XIII-XV)*, Madrid: Colegio Cardenal Cisneros.

PRÉVOST, J. P., (2001). *Para leer el Apocalipsis*, Madrid: Verbo Divino.

REEVES, M., (1994). *The influence of prophecy in the Later Middle Ages: a study in Joachinism*, New York: Oxford University Press.

REEVES, M., (1998). "Pauta y propósito en la historia: los períodos de la Baja Edad Media y el Renacimiento". En M. BULL (Comp.), *La teoría del apocalipsis y los fines del mundo* (pp. 109-132). México: FCE.

REINA, C. de y VALERA, C. de, (1960). *La Santa Biblia: Antiguo y Nuevo Testamento*, Buenos Aires: Sociedades Bíblicas en América Latina.

RODRÍGUEZ BARRAL, P., (2003). *La imagen de la justicia divina. La retribución del comportamiento humano en el más allá en el arte medieval de la Corona de Aragón*, Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.

RODRÍGUEZ DE LA PEÑA, M., (1997). "Hesper, el Vespro y el vespertilio: elementos de continuidad entre el milenarismo staúfico y el ciclo profético del imperio aragonés", *Anales de la Universidad de Alicante*, 11, pp. 685-697.

ROWLAND, Ch., (1998). "Los que hemos llegado a los fines de los tiempos: lo apocalíptico y la interpretación del Nuevo Testamento". En M. BULL (Comp.), *La teoría del apocalipsis y los fines del mundo* (pp. 51-74). México: FCE.

SAN AGUSTIN, (1985). *La ciudad de Dios (antología filosófica)*, Buenos Aires: Hyspamerica.

TEROL I REIG, V., (2000). "Contra cavallers i en defensa del Reial Patrimoni. Temps de Germania". En *Carolus Rex Valentiae. Els valencians i l'imperi* (pp. 50-85). Valencia: Biblioteca Valenciana.

UNAY, (1975). "Profecía de fray Unay el alemán". En R. ALBA, *Acerca de algunas particularidades de las Comunidades de Castilla tal vez relacionadas con el supuesto acaecer terreno del milenio igualitario* (pp. 180-197). Madrid: Editora Nacional.

VALLÉS BORRÀS, V., (2000). *La Germanía*, Valencia: Alfons el Magnànim.

VILANOVA, A., (1988). "Tractatus de tempore adventus Antichrist", *Arxiu de textos catalans antics*, 7/8, pp. 7-169.

VILLACAÑAS BERLANGA, J. L., (2007). "Acerca del uso del tiempo apocalíptico en la Edad Media", *Isegoría*, 37, pp. 81-96.

WARBURG, A., (2005). *El renacimiento del paganismo. Aportaciones a la historia cultural del Renacimiento europeo*, Madrid: Alianza.

WILLIAMS, J., (2017). *Visions of the End in Medieval Spain. Catalogue of Illustrated Beatus Commentaries on the Apocalypse and Study of the Geneva Beatus*, Amsterdam: Amsterdam University Press.

ZABALLA BEASCOECHEA, A. de y GONZÁLEZ AYESTA, M. C., (1995). "La Nueva Jerusalén en el bajomedievo y en el Renacimiento hispanoamericano", *AHIG*, 4, pp. 199-233.

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11 (Varia)
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X

PREGUNTANDO CORRUPTELAS A TESTIGOS: LOS INTERROGATORIOS DE LOS JUICIOS DE RESIDENCIA EN LA AUDIENCIA DE LIMA DURANTE EL ÚLTIMO TERCIO DEL SIGLO XVII

Ismael Jiménez Jiménez
Universidad de Sevilla, España

Recibido: 28/08/2018
Aceptado: 04/05/2019

RESUMEN

Una de las medidas anticorrupción más extendidas por la América española fue el juicio de residencia. Pero pasada la mitad del siglo XVII, este método comenzó a demostrarse ineficaz para los magistrados de la Audiencia de Lima. Los togados con experiencia actuaron sin tener muy en cuenta las leyes que para su comportamiento dictó el Consejo de Indias y encontraron pocos obstáculos para ello. Sin embargo, cuando en el juicio de residencia se preguntaba a los testigos por estos actos, pocas veces se obtenían respuestas incriminatorias. Tomando como ejemplo a tres oidores, analizaremos sus carreras y las declaraciones que sobre su trayectoria realizaron los citados antes el juez de residencia.

PALABRAS CLAVE: juicio de residencia; Audiencia de Lima; oidores; siglo XVII; testigos; interrogatorios.

ASKING WITNESSES ABOUT CORRUPTIONS: THE QUESTIONINGS IN THE "JUICIOS DE RESIDENCIA" AT THE AUDIENCE OF LIMA DURING LAST THIRD XVII CENTURY

ABSTRACT

A measure anticorruption spread in the Hispanic America was the "juicio de residencia". But passing half of XVII century, this method began showing ineffective for the magistrates of the Audience of Lima. The experienced judges acted without considering the Consejo de Indias's regulations for their performance and they found few obstacles for that. However, when the witnesses had been inquired for these acts in the juicio de residencia,

rarely they gave incrimantes answers. With three magistrates like example, we will analyze their careers and the witnesses statements before the judges of residencia about them.

KEY WORDS: juicio de residencia; Audience of Lima; judges; XVII century; witnesses; questionings.

ISMAEL JIMÉNEZ JIMÉNEZ es Doctor en Historia por la Universidad de Sevilla. Miembro del grupo de investigación “Andalucía y América latina: fronteras oceánicas, redes sociales, ciudad y territorio” (HUM-371). Profesor ayudante doctor de Historia e Instituciones Económicas en la Universidad de Cádiz. Fue becario de Formación del Profesorado Universitario del Ministerio de Educación entre 2011 y 2015 en el Departamento de Historia de América de la Universidad de Sevilla; becario postdoctoral de la Real Maestranza de Caballería de Sevilla en el área de Humanidades entre 2016 y 2017; y recientemente le ha sido concedida una Beca Juan de la Cierva – Formación del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades. Doctor por la Universidad de Sevilla con la calificación de sobresaliente cum laude, Mención Internacional y Premio Extraordinario de Doctorado 2015/2016. Ha realizado tres estancias de investigación (2012, 2014 y 2016-2017) en el Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú y entre sus últimas publicaciones destacamos las monografías Poder, redes y corrupción en Perú (1660-1705) y Noticias generales del estado que han tenido las armas. Una nueva crónica del Perú (1578-1683); o los artículos "Las primeras almonedas de títulos nobiliarios en Perú (1681-1703)" y "Economía y urgencia fiscal: los asientos hacendísticos del Consulado de Lima en la segunda mitad del siglo XVII". Además, fue galardonado con la mención especial del Premio Joven a la Cultura Científica del Ayuntamiento de Sevilla en 2017.
Correo electrónico: ijimenez5@us.es
iD ORCID: https://orcid.org/0000-0002-1679-9334

Cita sugerida:
JIMÉNEZ JIMÉNEZ, I., (2019). “Preguntando corruptelas a testigos: los interrogatorios de los juicios de residencia en la audiencia de lima durante el último tercio del siglo XVII”. *Magallánica. Revista de Historia Moderna*, 11 (6), pp. 383-405.

PREGUNTANDO CORRUPTELAS A TESTIGOS: LOS INTERROGATORIOS DE LOS JUICIOS DE RESIDENCIA EN LA AUDIENCIA DE LIMA DURANTE EL ÚLTIMO TERCIO DEL SIGLO XVII

Hasta nuestros días ha llegado esa creencia casi mágica de que la escritura pone negro sobre blanco la realidad. Así, lo que ha quedado por escrito es algo que se tiene por fehaciente y, en muchos casos, sagrado. La validez de la palabra escrita no tiene parangón con ninguna otra expresión del ser humano. Si acaso, e incluso podríamos pensar que es una variante de un texto, puede compararse con la fe que se tiene en el papel moneda (HARARI, 2014: 196-2012).

¿Pero hasta qué punto esto afecta a la Historiografía? ¿Somos los historiadores ajenos a esta creencia ciega? Bien es cierto que parte fundamental del oficio está en poder contrastar la documentación con la que construimos nuestros trabajos, pero: ¿y si no existe material con el que realizar esa comparación? ¿y si damos a los papeles que manejamos el poder de una sinceridad absoluta sólo por su signatario o la institución que lo ha expedido? La documentación siempre tanto habla como tanto “intencionadamente silencia” (ROMERO TALLAFIGO, 2016: 263), por lo que se hace necesario un ejercicio, con madurez, en el que podamos comprender hasta qué punto debemos confiar en la documentación que manejamos.

Así, el objetivo de este texto es intentar comprender si los interrogatorios que formaban parte de los juicios de residencia eran verdaderamente útiles para conocer el estado exacto de la administración virreinal en Perú y formar un corpus adecuado para ejercer la justicia real o eludirla. Un sistema de control y “anticorrupción” que se prolongó durante tres siglos con unos resultados dispares, pero que nos legó una ingente cantidad de documentación. Sin ninguna duda, esta herencia ha sido el gran valor de los juicios de

residencia y las visitas, pero a la misma vez nos sirve como muestra de su eficacia. Pero, a pesar del trabajo que supusieron, defendemos que el mecanismo de los juicios de residencia no funcionó correctamente durante la segunda mitad del siglo XVII (JIMÉNEZ JIMÉNEZ, 2015: 64); es decir, algo muy diferente a lo ocurrido durante el siglo XVI en inspecciones como las de la Audiencia de Lima entre 1560 y 1563 (ANGELI, 2013: 15-24). Por el contrario, y como ejemplo, para 1698 se detecta en el distrito de Cuzco que estaban pendientes de tramitarse hasta cincuenta y cinco procesos de residencia contra otros tantos corregidores, pero que éstos se habían sucedido unos a los otros sin que se incoasen expedientes desde al menos 1681 (LOHMANN VILLENA, 1957: 484). Ante semejante panorama es difícil no pensar que Madrid y Lima habían fracasado en sus deseos de mantener controlados y supervisados hasta los más pequeños escalones de la administración.

Además, con un rápido oteo podremos comprobar que su aplicación tuvo diferente grado en los diversos escalones que formaban la administración colonial. Así, en los corregimientos es fácil hallar una documentación más o menos seriada en el tiempo y que radiografía la situación de la provincia cada cierto período. Pero a su vez, en estas mismas demarcaciones vamos a encontrar las primeras dudas sobre la valía del procedimiento, ya que fue usual que los corregidores entrantes fuesen los responsables de inspeccionar la labor del corregidor saliente. Unos fallos del sistema que habían sido detectados a lo largo del siglo XVII tanto en la Península Ibérica como en el Perú. Y ello a pesar de que eran auditorías muy asentadas en la jurisprudencia hispánica como herramienta preventiva para evitar desmanes (GARRIGA, 2004; 793). Así, en 1621 el fiscal Enríquez ya planteó abiertamente el fracaso de estos controles a estos niveles de la administración, pues comprobó la corruptela subyacente que existía. El fiscal defendía que encomendar las residencias al sujeto provisto para suceder el oficio de turno era un error; en su opinión, era “enviar un discípulo a que se componga con el maestro”. No obstante, Enríquez también se manifestó de la opinión de que si se comisionaba como juez de residencia a un letrado o a un hombre de capa y espada también se corría el riesgo de incitar al individuo a prevaricar. El fiscal argumentó que éstos no tardaban mucho en entablar conversaciones con los corregidores a quienes estaban investigando para establecer una cuantía que disimulase los

delitos y corruptelas que pudieron encontrar (LOHMANN VILLENA, 1957: 481). Es decir, la composición era inevitable, fuese quien fuese el sujeto encargado de llevar a cabo el juicio de residencia. Así pues, podríamos comprender cómo muchos magistrados tiraron la toalla, sin defender la viabilidad de este sistema de juicios como válido para erradicar la corrupción, ya que tenían que chocar con otro fenómeno, la composición, que gozaba de un alto grado de permisividad aun siendo contrario a la legislación (TAU ANZOATEGUI, 1986: 379).

A pesar de este panorama consabido, en el Consejo de Indias nunca existió, durante el XVII, un deseo real de suspender este sistema de control; más bien se reforzó el mecanismo con el remite constante al Perú de jueces de residencia y visita, especialmente estos últimos con el objetivo de auditar permanentemente el estado de la Real Hacienda virreinal (ESCOBEDO MANSILLA, 1986: 13). Así, el procedimiento de los juicios de residencia siempre quedó regulado hasta el extremo por el Consejo de Indias. Quizás fue esta rigidez la causa de que no consiguieran su objetivo anticorrupción, pues no se vieron signos de actualización para atajar las nuevas formas de prevaricación, cohecho, fraude o desfalco que se destaparon en el Perú del Seiscientos. En este sentido, la elección de los jueces o inspectores en escasas ocasiones fue la más acertada. En algunos casos se trató de individuos que ya operaban en el territorio y que no tenían interés real en aplicar las medidas punitivas adecuadas. En otras ocasiones, se seleccionaron a sujetos que estaban fuera de la demarcación y que además tenían un conocimiento muy limitado de las reglas que imperaban en la misma (JIMÉNEZ JIMÉNEZ, 2015: 67).

Sin embargo, independientemente del juez de residencia escogido por las autoridades metropolitanas, una de las tareas ineludibles que debía llevar a cabo éste fue la recopilación de información sobre el sujeto a residenciar -amén de otros procesos como la publicidad de sus actuaciones o el establecimiento de un aparato auxiliar para la burocracia necesaria-. De manera usual, esta acumulación de datos se realizó mediante la convocatoria de una serie de sujetos para que respondiesen a un listado de preguntas que se habían estipulado previamente; razón por la cual, estos interrogatorios eran algo totalmente rígido e impedían la libre expresión de los declarantes, aunque claro está, siempre se pudo jugar con las

respuestas. En cualquier caso, el papel de los testigos fue fundamental en los juicios de residencia. Ellos fueron fuente primaria para los inspectores y sus declaraciones ante las preguntas formuladas constituyeron el basamento, junto con pruebas documentales, para demostrar los desmanes existentes en el ejercicio de los cargos analizados.

A pesar de la obligatoriedad de contar con testigos interrogados, las informaciones aportadas por estas personas no siempre fueron útiles a los juicios de residencia. Muchas respuestas se limitaban a repetir rutinas establecidas de antemano y sujetas a las preguntas formuladas, razón por la cual resultó en muchos casos complicado responder libremente o relatar algo diferenciado a la interrogación. Ello puede explicar que muchos juicios de residencia fracasasen casi desde su propia concepción, pues las personas citadas a responder a estos cuestionarios podían no ser válidas para asegurar cierto control en tanto no conociesen al sujeto juzgado. Así, destacaron sobremanera aquellos individuos que sí fueron capaces de contestar a las preguntas, aportando detalles sustanciosos que coincidieron con lo replicado por otras personas ante la misma inquisición. Cuando eso se produjo, el juez encontró un filón y, a su vez, el inspeccionado demandó de abogados para defenderse de los cargos que pudiesen sacarse en su contra. Sin embargo, también se dieron testimonios contradictorios que ahondaron en el fracaso de esta herramienta anti-corrupción. Al ocurrir esto, que es lo que más nos interesa en estas páginas, el juez de residencia se veía obligado a enfrentar los cuestionarios recogidos. Una tarea complicada que, además, debía realizar con el tiempo suficiente como para que las pruebas no fuesen adulteradas o, incluso, eliminadas (MARILUZ URQUIJO, 1952: 185).

Declarasen veraz o falsamente, las personas citadas como testigos variaron en cuanto al individuo que estaba siendo sometido a un juicio de residencia. No testificaban los mismos hombres para un corregimiento de la Sierra que para un virrey. En cualquier caso, cuando se trataba de inspeccionar lo acometido por ministros de alto estatus, los sujetos convocados a declarar solían ser seleccionados de entre los grupos más notables de la sociedad local: desde empleados de la Corona hasta capitulares, eclesiásticos, mercaderes o vecinos con reconocimiento público (HERZOG, 1997: 820). Por ello, las opiniones vertidas en estos interrogatorios revelaban cual era la opinión de lo más granado de la población

hacia el funcionario en cuestión y su labor desempeñada, convirtiendo a este conjunto de declaraciones en toda una radiografía con gran riqueza en detalles. Esto, claro está, siempre y cuando lo que testificasen ante el juez de residencia se ajustase a la verdad y no fuese un simple trámite para salir rápidamente de la convocatoria obligatoria a la que se estaba prestando el testigo.

Por tanto, la elección de los interrogados nunca fue casual. Se procuraba que éstos fuesen personas que hubieran conocido de primera mano la labor del corregidor, fiscal, alcalde, oidor o virrey en cuestión y no que su único contacto fuese a través de terceras personas o puntual. No obstante, a pesar de este requisito previo, muchos de los declarantes negaron ante las preguntas haber tenido trato cercano con el “residenciado”; y eso a pesar de que hubiese sido público y notorio la cercanía entre ambos. En esto debemos tener en cuenta que los magistrados siempre acabaron vinculándose con los “intereses locales” y ello es un factor a tener en cuenta a la hora de analizar las declaraciones efectuadas ante los jueces de residencia (DE LA PUENTE BRUNKE, 2012: 49). Es aquí donde nos encontramos las primeras dudas sobre la información que nos supone esta fuente judicial. Pero ¿qué ocurre cuando este interrogatorio es la única documentación que poseemos? Ahí habremos de hilar muy fino y no otorgar veracidad completa y ciega a este tipo de recursos. Pero veamos algunos ejemplos[1], relacionados con tres oidores de la Audiencia de Lima: Fernando de Velasco y Gamboa, Juan Baptista Moreto y Diego Cristóbal Messía.

Testimonios en los juicios de residencia de magistrados de la Audiencia de Lima

Fernando de Velasco y Gamboa

Natural de Santa Fe de Bogotá, Fernando de Velasco y Gamboa nació en 1597, siendo hijo criollo de la unión entre Martín de Berganzo y Gamboa, tesorero de la Real Hacienda y familiar del Santo Oficio procedente de Guipúzcoa, y María de Velasco, santafesina (LOHMANN VILLENA, 1993: 441). Los bienes de su familia permitieron que

[1] Reducimos el campo de análisis a la década de 1680 y al grupo de magistrados que ejercieron en la Ciudad de los Reyes, dando como ejemplo sólo tres casos. Obviamente el estudio está compuesto por un número más elevado de estudios, pero por razones de edición no podemos exponer detalladamente el resto de la muestra.

Velasco y Gamboa abandonase la capital neogranadina para formase académicamente en Derecho en la Universidad de Salamanca. En la capital salmantina entró en contacto con sujetos próximos al Consejo de Indias, siendo estas relaciones ventajosas para obtener tras su retorno a América, a la edad de cuarenta y seis años, su primer empleo de enjundia al servicio de la Corona: una plaza como oidor de la Audiencia de Panamá.

El Istmo fue el primer peldaño de un *cursus honorum* en las magistraturas indianas que en ningún caso quedó estático en este emplazamiento, pues apenas cinco años después de ser provisto en aquel Tribunal obtuvo un nuevo nombramiento para ejercer el mismo oficio en la Audiencia de Quito. En el distrito serrano permaneció por doce años y su desempeño en él no pasó desapercibido ante el Consejo de Indias, puesto que en la línea ascendente que su carrera describía fue provisto para la principal de las Chancillerías de las que funcionaban en el Virreinato de Perú: el 1 de octubre de 1660 se expidió título rubricado por Felipe IV para que tomase en propiedad la plaza de alcalde del crimen de la Audiencia de la Ciudad de los Reyes. Poco después de arribar a Lima, casi a la misma vez que el nuevo virrey, el conde de Santisteban, Velasco y Gamboa recibió notificación desde la Corte de que se le había hecho merced de una plaza de oidor en la Audiencia de Buenos Aires, pero el neogranadino rechazó este nombramiento motivado por los mayores intereses que se presentaban ante sí permaneciendo a orillas del Rímac.

En el ejercicio de la alcaldía limeña Velasco y Gamboa ya consta que se encontraba casado con una mujer llamada Leonor de Aragón y de la que pocos datos más sabemos, pero podemos descartar que fuese nacida en la jurisdicción en la que su marido estaba desempeñando la magistratura al no encontrarse denuncias que indiquen lo ilegal del matrimonio, ni licencias ante el Consejo para validar al mismo. Lo cierto es que este casamiento al letrado no le impidió seguir avanzando en su carrera y así fue como justo antes de que se produjese la delicadísima visita a la que fueron sometidas las instituciones del Virreinato, Velasco y Gamboa fue promocionado a una de las oidorías que se encontraban vacantes en la Chancillería de los Reyes. [2]

[2] Título real como oidor de la Audiencia de Lima para Fernando de Velasco y Gamboa. Aranjuez, 11 de mayo de 1664. Archivo General de Indias (AGI), Indiferente General, 492.

No obstante, Velasco y Gamboa no fue un togado todo lo pulcro que se hubiese deseado en su ejercicio. El siempre polémico Juan Cornejo -visitador de la Audiencia de Lima entre 1664 y 1667- alertó que era un juez que frecuentaba amistadas públicas y privadas poco adecuadas y que ello redundaba en sus responsabilidades. Asimismo, en 1668 fue acusado de maltratar a los indígenas que estaban empleados en el obraje de Cajatambo, el cual había sido inspeccionado por el magistrado a raíz de un incendio. [3]

La muerte del oidor se produjo en 1678 y fue entonces cuando estas acusaciones deberían haber sido reflejadas en el juicio de residencia post-mortem que se le encomendó al oidor de la Audiencia de Lima José del Corral Calvo de la Banda. Los plazos que obligaba el factor distancia provocaron que el proceso residenciador no se hiciese efectivo hasta 1681. Fue entonces cuando comenzaron a declarar, entre otros, los siguientes testigos: Melchor Malo de Molina Bique, alcalde ordinario de la Ciudad de los Reyes;[4] Ordoño Zamudio, alcalde ordinario y regidor del Cabildo de Lima;[5] Diego Rodríguez de Guzmán, escribano mayor del Juzgado de Bienes de Difuntos de Lima;[6] Alonso de Uceda y Mendoza, regidor del Cabildo de Lima y abogado de la Audiencia;[7] Francisco Díaz de San Miguel y Solier, contador mayor del Tribunal de Cuentas de Lima;[8] Alonso de los Ríos y Bérriz, rector de la Real Universidad de San Marcos y racionero del Cabildo catedralicio;[9]

[3] Carta del visitador Juan Cornejo al Rey. Lima, 15 de junio de 1666. AGI, Lima, 280.
[4] Interrogatorio del oidor José del Corral Calvo de la Banda a Melchor Malo de Molina Bique para el juicio de residencia del oidor Fernando de Velasco y Gamboa. Lima, 15 de junio de 1681. AGI, Escribanía de Cámara, 535 C.
[5] Interrogatorio del oidor José del Corral Calvo de la Banda a Ordoño de Zamudio para el juicio de residencia del oidor Fernando de Velasco y Gamboa. Lima, 15 de junio de 1681. AGI, Escribanía de Cámara, 535 C.
[6] Interrogatorio del oidor José del Corral Calvo de la Banda a Diego Rodríguez de Guzmán para el juicio de residencia del oidor Fernando de Velasco y Gamboa. Lima, 15 de junio de 1681. AGI, Escribanía de Cámara, 535 C.
[7] Interrogatorio del oidor José del Corral Calvo de la Banda a Alonso de Uceda y Mendoza para el juicio de residencia del oidor Fernando de Velasco y Gamboa. Lima, 16 de junio de 1681. AGI, Escribanía de Cámara, 535 C.
[8] Interrogatorio del oidor José del Corral Calvo de la Banda a Francisco Díaz de San Miguel y Solier para el juicio de residencia del oidor Fernando de Velasco y Gamboa. Lima, 18 de junio de 1681. AGI, Escribanía de Cámara, 535 C.
[9] Interrogatorio del oidor José del Corral Calvo de la Banda a Alonso de los Ríos y Berriz para el juicio de residencia del oidor Fernando de Velasco y Gamboa. Lima, 19 de junio de 1681. AGI, Escribanía de Cámara, 535 C.

Alonso Bravo de la Maza, contador del Tribunal de Cuentas de Lima;[10] y Melchor de Avendaño y Dávalos, canónigo de la Catedral de Lima.[11] Todos, sin excepción alguna, declararon ante el juez que el fallecido había ejercido su oidoría con la más absoluta de las limpiezas, no dejando más opción a del Corral que sentenciar sobre Velasco y Gamboa que "debo declarar y declaro por recto, limpio y buen ministro y que si viviese era digno y merecedor de que Su Majestad, Dios que guarde, le ocupase en mayores plazas de las que tuvo".[12] Así, un mes más tarde, el juez de residencia comunicó a la Corona el resultado de sus pesquisas y la limpieza hallada en el togado inspeccionado con las siguientes palabras: "no haber resultado culpa alguna de qué hacerle cargo, sino más bien llenado su ministerio así en la limpieza con que procedió y buen ejemplo que dio en esta república como en la recta administración de justicia".[13]

¿Por qué no salieron a relucir sus conexiones denunciada tiempo atrás? ¿Nadie manifestó su casamiento sin licencia real? ¿Ningún testigo conocía la situación a que se vieron sometidos los indios obrajeros? ¿De verdad ningún familiar o cliente fue favorecido en cuestiones judiciales? Parece ser que las informaciones de los interrogados y las cartas y memoriales que llegaban a la Corte en vida del oidor hablaban de distintas personas.

Juan Baptista Moreto

El segundo magistrado cuyos testigos en el juicio de residencia vamos a anotar es Juan Baptista Moreto. Escasos son los datos que tenemos sobre la vida de este magistrado antes de presentarse en la Ciudad de los Reyes para ocupar un asiento en su Audiencia. Por

[10] Interrogatorio del oidor José del Corral Calvo de la Banda a Alonso Bravo de la Maza para el juicio de residencia del oidor Fernando de Velasco y Gamboa. Lima, 23 de junio de 1681. AGI, Escribanía de Cámara, 535 C.
[11] Interrogatorio del oidor José del Corral Calvo de la Banda a Melchor de Avendaño y Dávalos para el juicio de residencia del oidor Fernando de Velasco y Gamboa. Lima, 25 de junio de 1681. AGI, Escribanía de Cámara, 535 C.
[12] Sentencia del oidor José del Corral Calvo de la Banda sobre el juicio de residencia del oidor Fernando de Velasco y Gamboa. Lima, 12 de agosto de 1681. AGI, Escribanía de Cámara, 535 C.
[13] Carta del oidor José del Corral Calvo de la Banda al Rey notificando la sentencia del juicio de residencia del oidor Fernando de Velasco y Gamboa. Lima, 13 de septiembre de 1681. AGI, Escribanía de Cámara, 535 C.

esta razón desconocemos, hasta el momento, su procedencia y cuales pudieron ser sus conexiones clientelares, su formación académica o los servicios prestados a la Corona para obtener plaza en la Audiencia de Lima. Pero lo cierto fue que en febrero de 1662 Felipe IV rubricó su nombramiento como fiscal de la Audiencia de Lima con una remuneración anual ascendente a 3.000 pesos ensayados.[14]

En cualquier caso, asentado en la fiscalía limeña en 1663, Moreto supo maniobrar muy bien dentro del entramado político virreinal para conseguir acceder al círculo del virrey conde de Santisteban y del visitador Cornejo. Este movimiento político quedó revelado al ser elegido por el virrey para cubrir el gobierno de la ciudad y minerajes de Huancavelica; un corregimiento que tradicionalmente había sido administrado por oidores limeños de especial relevancia y con trayectoria destacada, condiciones que obviamente no cubría el fiscal. Pero además de obtener este extraordinario cargo como corregidor, Moreto consiguió otros puestos para sus cuñados por gracia del virrey Santisteban, según informaba Juan Cornejo. Sin embargo, el visitador no lanzó nunca palabras contrarias al magistrado, como sí había hecho con otros componentes de la Audiencia, más bien al contrario, alabó su ejercicio en la fiscalía que ocupaba desde hacía tan solo tres años a la fecha de la carta remitida a la Corte. Además, Cornejo calificó a Moreto como sujeto adecuado para ejercer una plaza más acorde a sus cualidades, es decir, una oidoría.[15]

No fueron las únicas muestras favorables a los intereses de Juan Baptista Moreto a lo largo de su permanencia en la Audiencia de Lima, pues también en la jurisdicción eclesiástica tuvo apoyos. El arzobispo Pedro de Villagómez avaló abiertamente al fiscal en todas sus pretensiones, fuesen las que fuesen, incluso las nepotistas. Así, el prelado llegó a remitir a la Corona una misiva alineándose con Moreto en su petición de obtener cualquier merced en razón a sus propios méritos y servicios. El objetivo de esta gracia no sería el propio fiscal, sino que iría destinada a su primogénito, Tomás Claudio Moreto, el cual sólo tenía diez años cuando se produjo esta petición y el apoyo del mitrado. Además, Villagómez también se mostró de acuerdo en que Moreto era sujeto digno de diferentes

[14] Título real como fiscal de la Audiencia de Lima para Juan Baptista Moreto. Madrid, 13 de febrero de 1662. AGI, Indiferente General, 492.
[15] Carta del visitador Juan Cornejo al Rey. Lima, 15 de junio de 1666. AGI, Lima, 280.

gracias y mercedes, pues otros fiscales en el siglo XVII habían recibido tales provisiones por parte de la Monarquía: Juan de Solórzano y Pereira consiguió una plaza en el Consejo de Indias; Martín de Arriola y Antonio Fernández de Heredia promocionaron a la presidencia de la Audiencia de Quito y Bartolomé de Salazar ejerció la presidencia de la Chancillería de Charcas. Por estos precedentes, el arzobispo no encontraba cortapisas que impidiesen que el fiscal Moreto pudiese ser objeto de ascensos y mercedes para sí o para sus descendientes.[16]

En el mismo sentido, es decir, en la búsqueda del auge de Moreto, se mostró el virrey conde de Lemos; un apoyo que nos puede evidenciar la óptima situación en la que se encontraba el fiscal para permanecer cerca del poder. Así, después del apoyo del arzobispo Villagómez, el virrey Lemos remitió a la Corona un informe favorable a todas las peticiones que ya había realizado el fiscal. En este caso, el virrey aludió a cierta pobreza por la que estaba pasando Moreto. Esta situación, según Lemos, no era admisible para quien formaba parte de la maquinaria judicial del Rey y, aunque el fiscal se mostraba resignado ante este panorama económico, no era recomendable en cuanto a la imagen que se daba hacia las repúblicas de españoles e indios. Así, el virrey propone que se le concedan dos hábitos de órdenes militares con destino a sus hijos, pues ello liberaría de cierta carga monetaria al fiscal.[17] Aunque la pertenencia a estas instituciones caballerescas no implicaba la percepción de renta alguna, sí permitieron cierto salto cualitativo en la sociedad estamental y, por ende, el concierto de un matrimonio más ventajoso. Éste era el verdadero interés de Moreto y para conseguirlo no dudó en disfrazar su situación financiera; la cual estaba mantenida por unos ingresos mínimos de 4.687 pesos y medio de a ocho reales, el montante de su salario como fiscal de la Audiencia de Lima.

A pesar de los argumentos expuestos tanto por Lemos como por el propio Moreto, la solicitud de hábitos no fue atendida por el Consejo de Órdenes. Sin embargo, en 1675 esta misma petición volvió a ser realizada por el virrey conde de Castellar; algo que nos indica que el togado se mantenía en la cúspide política del Perú, pues ya superaba la década la primera carta que un virrey mandó a la Corte para hablar en su favor. En esta demanda se

[16] Carta del arzobispo Pedro de Villagómez al Rey. Lima, 24 de enero de 1669. AGI, Lima, 304.
[17] Carta del conde de Lemos al Rey. Callao, 5 de julio de 1669. AGI, Lima, 68.

repitieron los motivos ya expuestos, pero para entonces se daba la circunstancia de que Juan Baptista Moreto ya no era fiscal, sino que había ascendido a un asiento de oidor en la Audiencia de Lima, motivo por el cual la excusa de sus escasos ingresos ya no era válida para ser agraciado con los hábitos. Aun así, insistieron en que estas mercedes eran necesarias y que además constituían justos reconocimientos a los méritos y servicios que Moreto había acumulado desde que en 1662 fuese nombrado fiscal.[18] En cualquier caso, no conocemos el resultado de estas reiteradas peticiones, pues como muchos de los aspectos de la vida de Moreto lo que predomina son las sombras.

En calidad de oidor de la Audiencia de Lima, Juan Baptista Moreto falleció en 1680 y su juicio de residencia fue encargado al oidor de Lima Diego Andrés de la Rocha. Al magistrado recibió un pliego con las instrucciones para el procedimiento inspector y de éstas conservamos el listado de preguntas redactadas por el Consejo de Indias al que tenían que ser sometidos todos aquellos testigos que fuesen citados por de la Rocha. La encuesta sobre Moreto, que supone una suerte de modelo normalizado para los juicios de residencia de este período, es analizado en el Cuadro Nº 1.

Para responder a dichas preguntas, de la Rocha citó, entre otros, a los siguientes testigos: Francisco Landero, abogado de la Real Audiencia de Lima; [19] Baltasar de Quesada Maraver, escribano de cámara de lo civil de la Audiencia de Lima;[20] Jerónimo de los Reyes, regidor y procurador general del Cabildo de Lima y abogado de su Audiencia;[21] y Juan Pérez de los Llanos, procurador de la Audiencia.[22] Ni estos, ni ninguno de los testigos llamados a declarar, mencionaron falta alguna de Moreto; ni tan siquiera se produjo referencia a su pertenencia a los círculos clientelares de algunos virreyes y eclesiásticos, lo

[18] Carta del conde de Castellar al Rey. Lima, 10 de marzo de 1675. AGI, Lima, 103.
[19] Interrogatorio del oidor Diego Andrés de la Rocha a Francisco Landero para el juicio de residencia del oidor Juan Baptista Moreto. Lima, 5 de septiembre de 1684. AGI, Escribanía de Cámara, 542 A.
[20] Interrogatorio del oidor Diego Andrés de la Rocha a Baltasar de Quesada Maraver para el juicio de residencia del oidor Juan Baptista Moreto. Lima, 5 de septiembre de 1684. AGI, Escribanía de Cámara, 542 A.
[21] Interrogatorio del oidor Diego Andrés de la Rocha a Jerónimo de los Reyes para el juicio de residencia del oidor Juan Baptista Moreto. Lima, 6 de septiembre de 1684. AGI, Escribanía de Cámara, 542 A.
[22] Interrogatorio del oidor Diego Andrés de la Rocha a Juan Pérez de Llanos para el juicio de residencia del oidor Juan Baptista Moreto. Lima, 5 de septiembre de 1684. AGI, Escribanía de Cámara, 542 A.

cual llevaba anexo la recepción y entrega de diversas dádivas para buscar gracias y mercedes de diverso tipo. [23]

Cuadro Nº1: Preguntas que realizar en el juicio de residencia del oidor Juan Baptista Moreto (1680).

1. Si [los testigos] conocen a Juan Baptista Moreto y lo vieron ejercer como oidor.
2. Si [los testigos] conocen a Juan Baptista Moreto y lo vieron ejercer como oidor.
3. Si [Juan Baptista Moreto] cumplió con sus obligaciones como oidor.
4. Si [Juan Baptista Moreto] dejó de obedecer órdenes del Rey o del Consejo de Indias.
5. Si [Juan Baptista Moreto] usurpó algún tipo de renta real o de cualquier otro tipo.
6. Si [Juan Baptista Moreto] recibió algún tipo de cohecho o dádiva.
7. Si [Juan Baptista Moreto] ha defraudado en la Caja Real [de Lima] o en otros derechos públicos.
8. Si [Juan Baptista Moreto] ha tenido tratos y contratos [en la jurisdicción].
9. Si [Juan Baptista Moreto] había cometido algún delito de gravedad.
10. Cualquier otra cosa que sea pública y notoria.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos relevados en el AGI, Escribanía de Cámara, 542 A.

Así, por la falta de pruebas obtenidas en la inspección, de la Rocha no tuvo más opción que disimular las faltas cometidas contra el aislamiento social dictado para los magistrados -tal y como indicaban diversas leyes y había sido recogido en la Recopilación de 1680- por Moreto. Es decir, el oidor incumplió los dictados de la Corona en la búsqueda del *officium iudicis* que separaba las esferas públicas y privadas de sus jueces en pos de lograr el *iudex perfectus* para las Indias (GARRIGA, 2017; 23). Así, el juez de residencia declaró limpio de todo cargo al oidor[24] y escribió al respecto al Consejo de Indias manifestando sobre Moreto “cuán bien procedió en el ejercicio de su plaza y ser digno de celebrar su memoria

[23] Preguntas que Diego Andrés de la Rocha, juez de residencia del oidor Juan Baptista Moreto, debía realizar a los testigos del procedimiento. Madrid, 1680. AGI, Escribanía de Cámara, 542 A.
[24] Sentencia del oidor Diego Andrés de la Rocha sobre el juicio de residencia del oidor Juan Baptista Moreto. Lima, 3 de noviembre de 1684. AGI, Escribanía de Cámara, 542 A.

y que sus hijos y descendientes gocen del buen nombre que adquirió su padre y del beneficio de Vuestra Majestad”.[25]

Diego Cristóbal Messía

El último caso que traemos de este muestreo es el de Diego Cristóbal Messía. Nacido en Madrid 1624 en el seno de una familia de origen sevillano, su carrera se desarrolló por completo en el Virreinato del Perú. Tras una etapa formativa en la Corte, Messía fue nombrado en 1656 oidor en la Real Audiencia de Quito, su primer empleo en la magistratura indiana. Fue sirviendo en esta plaza cuando conoció y contrajo nupcias con Jerónima Rosenda de Valenzuela Moreno. Así, desposado, permaneció en la oidoría quiteña hasta 1663, cuando promocionó a la Audiencia de Lima. Pero este nombramiento no fue muy del agrado del resto de los poderes de la capital virreinal, pues Messía era un individuo muy relacionado, en grado de parentesco, con familias prominentes de Lima e incluso estudiado en la ciudad; cuestiones que contradecían el pretendido carácter aislacionista de los magistrados que las Leyes de Indias intentaron imponer. Además de estas reticencias por sus contactos, contra Messía se lanzaron acusaciones diversas contra su prestigio, como que era un hombre ignorante -“ni latían sabe”- o que había ejercido como corregidor, cargo que no era propio de hombres de letras como un magistrado, sino “ser más propio de mercaderes y pulperos” (BASADRE GROHMANN, 1948: 225).

En cualquier caso, en noviembre de 1663 Diego Cristóbal Messía pasó a ejercer como fiscal de la Audiencia de Lima en sustitución de Nicolás Polanco de Santillana, el cual fue ascendido a una oidoría del mismo Tribunal.[26] Pero poco tiempo se ocupó en esta responsabilidad, ya que en mayo de 1664 fue promocionado a una oidoría en la misma institución, dejando la fiscalía a Diego de Baeza.[27] Como oidor, Messía se distinguió

[25] Carta del oidor Diego Andrés de la Rocha al Rey notificando la sentencia del juicio de residencia del oidor Juan Baptista Moreto. Lima, 30 de abril de 1685. AGI, Escribanía de Cámara, 542 A.
[26] Título real de fiscal de la Audiencia de Lima para Diego Cristóbal Messía. Madrid, 7 de noviembre de 1663. AGI, Indiferente General, 492.
[27] Título real de fiscal de la Audiencia de Lima para Diego de Baeza. Madrid, 27 de mayo de 1664. AGI, Indiferente General, 492.

rápidamente por alinearse con los partidos que más influencia ejerciesen sobre el virrey. Así, el magistrado se mantuvo siempre junto al todopoderoso Álvaro de Ybarra, movimiento con el que ganó cierta ascendencia hacia el conde de Lemos; razón por la cual fue nombrarlo asesor general para las materias bélicas. No obstante, fallecidos los resortes clientelares de Lemos e Ybarra (1672 y 1675 respectivamente), Messía supo arreglárselas para permanecer cerca de la cúspide virreinal. De ello fue buena muestra el matrimonio entre su sobrina, Leonor de León Garavito y Messía, con el magistrado Lope Antonio de Munive; o su nombramiento como gobernador de Huancavelica en sustitución del citado Munive por decisión del virrey Castellar en 1677. Con estos movimientos, se constataba el fuerte vínculo de Messía con otros miembros destacados de la Audiencia y el favor que se le dispensaba desde el palacio de la Plaza Mayor. En cualquier caso, el lazo sellado entre Messía y Munive hizo que una misma familia copase el gobierno del corregimiento azoguero durante dos mandatos consecutivos y con la aquiescencia de dos virreyes diferentes, Castellar y el arzobispo Liñán y Cisneros, quien confirmó a Messía como gobernador tras la deposición del virrey en agosto de 1678 (LOHMANN VILLENA, 1999: 411).

El siguiente paso en la carrera de Messía lo alejó de la capital virreinal. A su vuelta de Huancavelica y con el apoyo del duque de la Palata, el oidor fue nombrado presidente de la Audiencia de Charcas.[28] El cronista Mugaburu informa sobre las conexiones nepotistas que esta elección llevaba anexas, las cuales se revelaron en la salida del oidor para La Plata. Según este autor, el magistrado marchó de Lima a los Andes el sábado 17 de agosto de 1686 acompañado de toda su familia y “muchísimo acompañamiento” (MUGABURU, 1935: 254). Algo relativamente normal si no llega a ser por la destacada presencia de su hija, Isabel Lorenza Messía de Valenzuela, quien de camino a Charcas iba a ser desposada en Huancavelica con su actual gobernador Juan Luis López, sucesor de su padre en este corregimiento, el alcalde del crimen en la Audiencia de Lima y mano derecha del virrey Palata.[29]

[28] Título real de presidente de la Audiencia de Charcas para Diego Cristóbal Messía. Madrid, 12 de febrero de 1685. AGI, Indiferente General, 496.
[29] Para saber más sobre esta figura: (JIMÉNEZ JIMÉNEZ, 2017b: 30-40).

Asegurada la nueva conexión que suponía López con el virrey, Messía ejerció la presidencia de la Audiencia de Charcas entre 1686 y 1693. En este último año, el magistrado obtuvo la merced real para retirarse del Tribunal y disfrutar de una jubilación con el sueldo al completo. El deseo de Messía era establecer este retiro en la Ciudad de los Reyes y para ello escribió al virrey conde de la Monclova solicitando su traslado a dicha urbe lo antes posible, incluso sin que a Charcas hubiese llegado el nuevo presidente, el también oidor de Lima Juan Jiménez de Lobatón. Monclova accedió a la demanda con la condición de que Messía previamente pasase por Potosí con objeto de cerrar las cuentas anuales de aquella Caja Real y preparar la remesa argentífera de 1693. Pero los planes de Messía dieron al traste repentinamente. Su sustituto, Jiménez de Lobatón, cayó enfermo y falleció, por lo que Monclova hubo de obligar a Messía a permanecer en Charcas hasta que un nuevo presidente tomase posesión.[30]

Como hemos podido ver, durante toda su trayectoria Diego Cristóbal Messía primó sus vinculaciones políticas y para ello no dudó en emplear a sus hijos. Pero de entre ellos, uno destacó: su hijo primogénito Cristóbal Messía y Valenzuela. Tras procurarle la mejor educación en Lima, ordenó sus pasos hacia una carrera administrativa como su sucesor y como nuevo resorte relacional. Así pues, en contra de la legislación aislacionista para magistrados y su familia que venimos comentando, Messía maniobró para que Carlos II premiase sus servicios en su hijo. Empleando sus armas relacionales, el virrey Palata remitió al Rey una carta en la que recomendaba a Cristóbal Messía para cualquier oficio o corregimiento disponible, argumentando como gran razón para esta gracia el ser hijo del oidor.[31]

Esta solicitud fue atendida y Cristóbal Messía y Valenzuela fue nombrado por el virrey como nuevo corregidor de Carabaya. Poco tiempo después, los desvelos de su padre se revelarían en su nombramiento como nuevo conde de Sierrabella -título que originalmente habría de ostentar el magistrado, pues accedió al mismo por vía venal mediante la entrega de una encomienda que le rentaba 2.000 ducados anuales (JIMÉNEZ

[30] Carta del conde de la Monclova al Rey. Lima, 8 de octubre de 1693. AGI, Lima, 89.
[31] Carta del Rey al duque de la Palata. Madrid, 30 de noviembre de 1684. AGI, Indiferente General, 496.

JIMÉNEZ, 2017a: 74, 75)- y como teniente general de la caballería de milicias de Lima.[32] Sin embargo, estos éxitos de su familia no llegarían a ser vistos por Messía, pues falleció en Charcas en 1695 sin llegar a disfrutar del ennoblecimiento titulado y sin el retiro en la Ciudad de los Reyes.

Hasta aquí sus trazas biográficas y ahora nos centraremos en la inspección de sus oficios. El juicio de residencia sobre Messía que nos atañe fue aquel al que fue sometido en 1692 -a pesar de haber sido convocado en 1685, lo que nos da una idea del impacto del factor distancia también para estos procedimientos- en Lima por su empleo como oidor de aquella Audiencia. Es decir, estaba siendo auditada su labor en el Tribunal de la capital virreinal mientras ejercía como presidente de la Audiencia de Charcas y tras haber ejercido como corregidor de Huancavelica. En cualquier caso, este juicio fue encargado al oidor Juan de Peñalosa, quien hubo de hacer frente a todo el proceso y convocar a los testigos a responder sobre unas preguntas predefinidas y casi idénticas a las citadas para la residencia de Moreto. No obstante, en este cuestionario se hizo hincapié en el punto séptimo, "Si [Messía] había tenido tratos, contratos, empréstitos, casas, etc.", pues era de sobras conocido en Lima que el oidor tenía un patrimonio considerable.[33]

Con este listado en la mano, el juez de residencia Juan de Peñalosa convocó a responder los diez interrogantes a los siguientes individuos: Bartolomé Romero, catedrático de vísperas de Leyes en la Real Universidad de San Marcos y abogado de la Audiencia de Lima;[34] Pedro de Astorga y Figueroa, catedrático de prima de Cánones en la Universidad sanmarquina y abogado de la Audiencia de Lima;[35] Antonio de Cáceres, oficial real de la Sala del Crimen de la Audiencia y escribano de entradas de la cárcel de corte;[36] y Gonzalo Andrés de Meneses, escribano de cámara de lo civil de la Audiencia y pariente del

[32] Título real de teniente general de la caballería de milicias de Lima para Cristóbal Messía y Valenzuela. Madrid, 3 de junio de 1697. AGI, Indiferente General, 498.
[33] Preguntas que Juan de Peñalosa, juez de residencia del oidor Diego Cristóbal Messía, debía realizar a los testigos del procedimiento. Madrid, 1685. AGI, Escribanía de Cámara, 559.
[34] Interrogatorio del oidor Juan de Peñalosa a Bartolomé Romero para el juicio de residencia del oidor Diego Cristóbal Messía. Lima, 24 de abril de 1692. AGI, Escribanía de Cámara, 559.
[35] Interrogatorio del oidor Juan de Peñalosa a Pedro de Astorga y Figueroa para el juicio de residencia del oidor Diego Cristóbal Messía. Lima, 24 de abril de 1692. AGI, Escribanía de Cámara, 559.
[36] Interrogatorio del oidor Juan de Peñalosa a Antonio de Cáceres para el juicio de residencia del oidor Diego Cristóbal Messía. Lima, 6 de mayo de 1692. AGI, Escribanía de Cámara, 559.

gobernador de Chile Francisco de Meneses.[37] De todos ellos lo único que se pudo sacar fueron palabras bondadosas y regaladas sobre Messía y ni una sola mención a sus propiedades en la jurisdicción limeña, las cuales sabemos que existieron. Tan solo se atisbó un desmarque sobre la tónica general en la declaración de Astorga y Figueroa, pues manifestó que siendo asesor del arzobispo Liñán y Cisneros en su tiempo como virrey (1678-1681), recibieron ciertas quejas sobre Diego Cristóbal Messía provenientes de un sacerdote "nombrado Fulano Hurtado" por su gestión en el corregimiento de Huancavelica, pero ni una palabra sobre su ejercicio en la oidoría limeña.[38] *Peccata* minuta.

Cuadro Nº 2: Preguntas que realizar en el juicio de residencia del oidor Diego Cristóbal Messía (1685).

1. Si [los testigos] conocen a Diego Cristóbal Messía y supieron de su tiempo de servicio en la Audiencia de Lima.
2. Si [los testigos] saben de qué manera y cómo ejerció Diego Cristóbal Messía su plaza de oidor en la Audiencia de Lima.
3. Si [los testigos] conocen que Diego Cristóbal Messía dejase de cumplir y hacer cumplir las reales cédulas o cualquier otra ley que llegase a la jurisdicción o fuese emitida por el Real Acuerdo.
4. Si [los testigos] tienen conocimiento de que Diego Cristóbal Messía usurpase o tocase materias correspondientes a la Real Hacienda.
5. Si [los testigos] saben que Diego Cristóbal Messía recibiese cosa alguna de cohecho.
6. Si [los testigos] tienen conocimiento de que Diego Cristóbal Messía defraudase algo en materia de rentas reales u otros derechos impositivos.
7. Si [Diego Cristóbal Messía] había tenido tratos, contratos, empréstitos, casas, etc. en la jurisdicción de la Audiencia de Lima.
8. Si [los testigos] saben que Diego Cristóbal Messía hubiese cometido algún delito de gravedad.
9. Si [los testigos] conocen que Diego Cristóbal Messía había visitado a vecinos o mantenía amistades en la jurisdicción.
10. Ítem de público y notorio, pública voz y fama.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en el AGI, Escribanía de Cámara, 559.

[37] Interrogatorio del oidor Juan de Peñalosa a Gonzalo Andrés de Meneses para el juicio de residencia del oidor Diego Cristóbal Messía. Lima, 12 de mayo de 1692. AGI, Escribanía de Cámara, 559.
[38] Interrogatorio del oidor Juan de Peñalosa a Pedro de Astorga y Figueroa para el juicio de residencia del oidor Diego Cristóbal Messía. Lima, 24 de abril de 1692. AGI, Escribanía de Cámara, 559.

Así pues, Peñalosa hubo de seguir la tónica general y dictar una sentencia absolutoria sobre Diego Cristóbal Messía, pues no se obtuvo declaración alguna en su contra, ni tan siquiera fueron mencionados sus múltiples contactos y parentelas dentro y fuera de los tribunales indianos y la jurisdicción de su oficio, lo cual iba directamente en contra de la legislación aislacionista que tanto hemos citado. Además, Peñalosa y los testigos se cuidaron mucho de opinar en sentido negativo sobre Messía, ya que a sus enlaces habría de sumarse el hecho de que durante este juicio de residencia estaba ejerciendo como presidente de la Audiencia de Charcas. En este sentido cabe recordar cómo, en contra de lo habitual, en el caso de Messía se estaba efectuando un juicio de residencia por el desempeño de una oidoría estando el sujeto vivo, puesto que lo frecuente era que esta auditoría fuese llevada a cabo una vez fallecido el magistrado, como ocurrió en los otros casos que hemos referenciado. Así pues, Peñalosa sentenció a Messía con las palabras normalizadas en estos casos: “bueno y limpio juez, digno de ocupar los empleos en que Vuestra Majestad fuere servido de hacerle merced”. [39]

Consideraciones finales

Como puede apreciarse, las declaraciones que minuciosamente eran recogidas por los escribanos de los juicios de residencia rara vez coincidieron con los testimonios, las cartas o los memoriales enviados a la Península Ibérica que describían los desempeños, acciones, relaciones o negocios de los magistrados durante sus años de ejercicio. Por esta causa, la disparidad de exposiciones, puede diferenciarse dos tipos de revelaciones sobre la labor de los togados: aquellas que se realizaban en vida de los oidores, alcaldes del crimen, fiscales, etc. y que podían conducir al castigo de éstos o al resarcimiento del daño denunciado por el sujeto en cuestión, quien al efecto no dudaba en efectuar la reclamación; y aquellas otras que eran tomadas cuando el hombre de garnacha ya había fallecido o había sido trasladado de jurisdicción, lo cual imposibilitaba en buena medida la corrección de desmanes o la restitución de los menoscabos sufridos. Así pues, las respuestas dadas por los testigos ante

[39] Sentencia del oidor Juan de Peñalosa sobre el juicio de residencia del oidor Diego Cristóbal Messía. Lima, 20 de junio de 1692. AGI, Escribanía de Cámara, 559.

el juicio de residencia de un magistrado muerto o mudado de tribunal apenas arrojaban datos sobre las posibles corruptelas que podían haber cometido y, ni mucho menos, confirmaban las que ya se habían comunicado al Consejo de Indias o eran públicas y notorias en la sociedad virreinal. En este sentido, el proceso de los interrogatorios ofrece cierta sensación de buscar una sustanciación veloz de los juicios de residencia durante la segunda mitad del siglo XVII. Esto es algo que también encuentra apoyo en la propia inutilidad que este procedimiento anticorrupción estaba demostrando, lo que restaba valor al mismo mecanismo y, por tanto, despojaba de sentido el formular denuncias sobre actuaciones de sujetos que no iban a recibir ningún tipo de condena por ellas.

Dicho de otra forma, los interrogatorios de los juicios de residencia a los magistrados de la Audiencia de Lima en el siglo XVII ofrecen, sin lugar a duda, un panorama de ‘ministros justos y limpios’. Sin embargo, esta visión se pareció en muy poco a la realidad. La conservación de documentación paralela a estos procesos y otro buen acervo previo a los enjuiciamientos nos da la posibilidad de reconstruir estos relatos y conocer con mayor profundidad cómo oidores, alcaldes del crimen, fiscales, etc. maniobraron *extra legem* en la Ciudad de los Reyes. Unas acciones ejecutadas por los magistrados que buscaban asegurar su posición privilegiada en los ámbitos políticos, económicos y sociales de la Lima en la que tuvieron que trabajar en la esfera judicial. No obstante, el hecho de que los togados no tuviesen escrúpulos en cometer actos contradictorios a las Leyes de Indias para conservar su estatus o incrementar hacienda personal, no tuvo por qué estar reñido con un adecuado ejercicio de la Justicia real; es decir, podían ser “corruptos” en tanto a incumplir el aislamiento social dictado, emparentar con compañeros de la Audiencia o potentados de la región, comprar inmuebles en el territorio o llevar a cabo transacciones mercantiles, pero a la misma vez actuar correctamente en las salas del Tribunal.

Sea como fuere, lo cierto fue que los testigos no aportaban declaraciones que incriminasen a los togados una vez muertos o trasladados. Esta nula aportación, unida a la escasa actualización del procedimiento, hicieron que los juicios de residencia de los magistrados de la Audiencia de Lima durante la segunda mitad del siglo XVII se revistieran de un carácter meramente protocolario. Apenas existen condenas por actuaciones

denunciadas con anterioridad a los juicios de residencia y por ello, si nos atenemos a las sentencias que de estos procedimientos derivan y a las informaciones aportadas por los interrogados, podríamos concluir en que eran inspecciones inútiles ante un sistema formado por ministros rectísimos e inmaculados. Nada más lejos de la realidad. Ni los juicios de residencia funcionaban adecuadamente, ni los magistrados eran fieles a las leyes indianas.

Bibliografía

ANGELI, S., (2013). “¿Buenos e rectos jueces?: La visita a la Audiencia de Lima por el licenciado Briviesca de Muñatones, 1560-1563”. *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 50, pp. 9-28.

BASADRE GROHMANN, J., (1948). *El Conde de Lemos y su tiempo*, Lima: Huascarán.

ESCOBEDO MANSILLA, R., (1986). *Control fiscal en el virreinato peruano. El Tribunal de Cuentas*, Madrid: Alhambra.

GARRIGA, C., (2004). “Las Audiencias: justicia y gobierno de las Indias”. En F. BARRIOS (Coord.), *El gobierno de un mundo: virreinatos y audiencias en la América hispánica* (pp. 711-791). Cuenca: Universidad de Castilla la Mancha.

GARRIGA, C., (2017). “Crimen corruptionis. Justicia y corrupción en la cultura del ius commune (Corona de Castilla, siglos XVI-XVII)”. *Revista Complutense de Historia de América*, 43, pp. 21-48.

HARARI, Y. N., (2014). *Sapiens. De animales a dioses*, Madrid: Editorial Debate.

HERZOG, T., (1997). “La presencia ausente: el virrey desde la perspectiva de las élites locales (Audiencia de Quito, 1670-1747)”. En P. FERNÁNDEZ ALBADALEJO (Coord.), *Monarquía, Imperio y Pueblos en la España Moderna* (pp. 819-826). Alicante: Caja de Ahorros del Mediterráneo y Universidad de Alicante.

JIMÉNEZ JIMÉNEZ, I., (2015). “Una herramienta inútil. Juicios de residencia y visitas en la Audiencia de Lima a finales del siglo XVII”. *Temas americanistas*, 35, pp. 60-87.

JIMÉNEZ JIMÉNEZ, I., (2017a). “Las primeras almonedas de títulos nobiliarios en Perú (1681-1703)”. *Tempus, revista de Historia general*, 6, pp. 57-83.

JIMÉNEZ JIMÉNEZ, I., (2017b). *Noticias generales del estado que han tenido las armas. Una nueva crónica del Perú (1578-1683)*, Sevilla: Universidad de Sevilla.

LOHMANN VILLENA, G., (1957). *El corregidor de indios en el Perú bajo los Austrias*, Madrid: Ediciones Cultura Hispánica.

LOHMANN VILLENA, G., (1993). *Los americanos en las órdenes nobiliarias*, Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

LOHMANN VILLENA, G., (1999). *Las minas de Huancavelica en los siglos XVI y XVII*, Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.

MARILUZ URQUIJO, J. M., (1952). *Ensayo sobre los juicios de residencia indianos*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.

MUGABURU, J., (1935). *Diario de Lima*, Lima: Concejo Provincial de Lima.

DE LA PUENTE BRUNKE, J., (2012). “Las estrellas solo lucen cuando el Sol se pone. Los ministros de la Audiencia de Lima en el siglo XVII y sus expectativas”. *Illes e imperis. Estudios de Historia de las sociedades en el mundo colonial y postcolonial*, 14, pp. 49-68.

ROMERO TALLAFIGO, M., (2016). “La ‘mayor utilidad posible’: el reto de los papeles de Indias”. En R. ROJAS GARCÍA (Coord.), *Archivo General de Indias. El valor del documento y la escritura en el Gobierno de América* (pp. 261-281). Madrid: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

TAU ANZOÁTEGUI, V., (1986). “La costumbre jurídica en la América española (siglos XVI-XVIII)”. *Revista de Historia del Derecho*, 14, pp. 355-425.

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11 (Varia)
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X

ILUSTRACIÓN Y ENSEÑANZA TÉCNICA: ACADEMIAS DE ARITMÉTICA Y DIBUJO

Ramón Sánchez González
Universidad de Castilla-La Mancha, España

Recibido: 31/08/2018
Aprobado: 02/06/2019

RESUMEN

El Setecientos, Siglo de las Luces, supuso para Europa y para España una eclosión de novedades y avances en el terreno cultural y científico. La enseñanza de las ciencias con el paradigma de los conocimientos útiles se convirtió en uno de los grandes objetivos de los ministros ilustrados. Se han dedicado abundantes páginas, y de calidad, a glosar la formación y los progresos de las grandes instituciones creadas -las Reales Academias- en la Corte y en otras capitales de provincias. Lo novedoso, que aquí se intenta presentar, es el conocimiento de unas corporaciones docentes, -Academias de Aritmética y de Dibujo- en un núcleo de población mediano, con pretensiones discretas, pero perfectamente reglamentadas, dentro del mejor espíritu ilustrado vigente.

PALABRAS CLAVE: Ilustración; educación; academias; aritmética; dibujo; Talavera de la Reina (Toledo).

ENLIGHTENMENT AND TECHNICAL TEACHING: ARITHMETIC AND DRAWING ACADEMIES

ABSTRACT

The XVIIIth century, Age of Enlightenment, meant to Europe and Spain the blossoming of novelties and advances in the cultural and scientific field. The teaching of sciences along with the paradigm of useful knowledge became one of the greatest aims of Enlighted ministers. Plenty of quality pages have been dedicated to gloss the formation and progresses of the great institutions- the Royal Academies- founded in Court and in other provinces' capitals. The innovative, thing which is intended to be presented here, is the awareness of some educational institutions, - Arithmetic and Drawing Academies- in a medium population centre, with discreet intentions, but perfectly regulated, inside the best current Enlighted spirit.

KEY WORDS: Enlightenment; education; academies; arithmetic; drawing; Talavera de la Reina (Toledo).

RAMÓN SÁNCHEZ GONZÁLEZ es Doctor en Historia Moderna por la Universidad Complutense de Madrid, catedrático de Historia Moderna en la Facultad de Educación de Toledo (Universidad de Castilla-La Mancha). Sus líneas de investigación se han centrado en el mundo rural -aspectos demográficos, sociales y económicos- minorías marginadas –moriscos y esclavos- elites sociales –nobleza y clero- historia de la cultura escrita, la transición del final del siglo XVIII al principio del XIX, la educación en la época moderna, la catedral de Toledo y su cabildo capitular, las Comunidades de Castilla. Autor de más de una docena de libros, de varios capítulos de libros y de numerosos artículos científicos publicados en revistas especializadas españolas e hispanoamericanas (Argentina y Chile). Académico Correspondiente de las Reales Academias de la Historia, de Bellas Artes de San Fernando y de Córdoba de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes.
Correo electrónico: Ramon.Sanchez@uclm.es
iD ORCID: https://orcid.org/0000-0002-8018-0931

Cita sugerida:
SÁNCHEZ GONZÁLEZ, R., (2019). “Ilustración y enseñanza técnica: academias de aritmética y dibujo”. *Magallánica. Revista de Historia Moderna*, 11 (6), pp. 406-431.

ILUSTRACIÓN Y ENSEÑANZA TÉCNICA: ACADEMIAS DE ARITMÉTICA Y DIBUJO

Durante la Ilustración, con sus nuevos ideales, en conexión con los programas de fomento económico, de difusión de la técnica y de la ciencia y del impulso pedagógico, las enseñanzas técnicas comienzan a academizarse (ESCOLANO, 1998: 33-51). Pedro Rodríguez de Campomanes se convertirá en el principal adalid de la nueva mentalidad, al que se sumará Gaspar Melchor de Jovellanos, y la Sociedad Económica Matritense en su principal brazo ejecutor, imitada por otras Económicas establecidas en numerosas lugares, convertidas en entusiastas promotoras para la implantación de centros de enseñanzas.[1]

Es importante subrayar el decidido empuje otorgado en el Siglo de las Luces a la ciencia y recordar una de sus características más singulares: los estrechos lazos con el desarrollo del conocimiento y la enseñanza militar. Los ejércitos influyeron de un modo firme en la renovación científica y en su progreso (BALAGUER-GIMÉNEZ, 1995) dando origen al denominado "proceso de militarización de la ciencia española" y la mayoría de los tratados estaban firmados por oficiales con una sólida formación, hasta el punto de erigirse las bibliotecas de las academias militares -la de Ingenieros de Barcelona se crea en 1715 y la de Guardiamarinas de Cádiz, en 1717-, en un compendio de los mejores estudios científicos de la época, tal como sucede y se constata en la del arma de Artillería de Segovia (GARCIA, 2008: 259-277). Del mismo modo, artilleros e ingenieros coadyuvaron a la introducción de nuevos métodos en el cálculo o a dar a conocer la obra de prestigiosos matemáticos foráneos (AUSEJO, 1993: 327-370). La transformación se fue logrando mediante diversos cauces. Al tradicional de las aulas, se

[1] Así sucede, a título de ejemplo, con la de Amigos de Cantabria que erigirá una escuela de niñas y un "Seminario cantábrico" (GUTIÉRREZ, 2001: 231-23).

fueron incorporando los laboratorios, las colecciones naturales y las expediciones científicas,[2] cuyos frutos serán determinantes.

Una noción, “educación popular”, adquirirá una particular relevancia y a su alrededor se irá gestando una concepción donde se pueden recalcar varias características, según indica Olegario Negrín (2013: 15-40): formación moral y religiosa, educación al servicio del desarrollo económico, búsqueda de la felicidad individual y colectiva. Conllevará un modelo cuya aspiración se centra en la gratuidad, sostenimiento económico con recursos públicos, confesionalidad y compatibilidad de la actividad laboral con el estudio.

En estas décadas las aspiraciones se cifran en una instrucción realista, es decir, el uso de las cosas sensibles en la enseñanza y en la educación, propiciada por el contacto con el entorno en detrimento del recurso a los textos escritos. Coincide con una profunda preocupación científica, en especial en los últimos años del siglo, cuyos resultados inmediatos fueron avances importantes en determinadas ciencias (PRÍNCIPE, 2013) de la mano de ilustres investigadores y una mirada distinta hacia el estudio de la naturaleza.[3]

El culto a la razón de la anterior centuria se exacerba, junto a conceptos como filantropía, libertad, prosperidad o progreso. En esencia, el pensamiento ilustrado gira en torno a la idolatría de la razón crítica encargada de someter a su veredicto todas las realidades, un ansia de liberación de cualquier impedimento exterior al hombre, el conocimiento científico como instrumento para conseguir un progreso ilimitado y la libertad y la felicidad como aspiraciones supremas (GUTIÉRREZ, 1970: 280). “Época de las luces”, alcanzará su manifestación más brillante con la publicación de la *Encyclopèdie* francesa bajo la dirección de Diderot y D’Alembert durante los años 1751-1772, convertida en el órgano de difusión de las nuevas ideas.[4] Los enciclopedistas preparaban un plan pedagógico sustentado en tres cimientos: la eliminación de lo sobrenatural y reducción de lo religioso, aceptación del realismo pedagógico -lenguas modernas y disciplinas científicas- y necesidad de una “escuela del

[2] Muy celebradas y conocidas fueron las de Jorge Juan y las de Alejandro Malaspina. Véase: (SOLER, 2002; SAGREDO-GONZALES, 2004; SAN PÍO-HIGUERAS, 2001).
[3] En el libro colectivo *Ilustración, ilustraciones*, 2009 pueden leerse varias contribuciones sobre esta temática. Particularmente recomendables: (RIERA: 63-100; AUSEJO: 693-714). Para las dos centurias precedentes: (SALAVERT, 1995: 233-259).
[4] Muy aconsejable para España la lectura de: (ALVAR, 2009).

Estado” laica. En Italia será el iluminismo de Juan Bautista Vico (FERNÁNDEZ, 2013) quien se haga eco de las innovaciones, propugnando la experimentación y la actividad, mientras en Alemania Immanuel Kant se erigirá en la figura sobresaliente de la *Aufklärung* estableciendo dos modalidades, la “educación física” enjuiciada de forma negativa y la “educación práctica” para abordar tres estilos de formación, moral, religiosa y social. En España hay para este periodo cronológico una pareja de figuras dignas de reseñar, Benito Jerónimo Feijoo y Gaspar Melchor de Jovellanos, amén, por supuesto, de Pedro Rodríguez de Campomanes.

Campomanes y su pensamiento educativo

Como se indicaba más arriba este ministro (CASTRO, 1996; ANES, 2003; GRACIA, 2005) fue el alma de la nueva mentalidad, el promotor e ideólogo a través de sus conocidas obras sobre el *Fomento de la industria popular*[5] y sobre la *Educación popular*.[6]

Impregnado del nuevo espíritu y de la fe en la educación como el principal resorte para reformar la sociedad -idea motriz del Despotismo Ilustrado europeo (GUSDORF, 1973)- y preparar a las personas, más en concreto las clases populares, en el ejercicio de las actividades manufactureras como factor de florecimiento económico y de progreso, propugna reformas que en ningún caso alterarán la estructura social, en otras palabras cambios pero con continuidad, sin rupturas con el modelo en vigor, en un intento de conciliar la tradición con la innovación.[7] Por otro lado pretende modernizar los estudios en la línea de adaptar las clases sociales a las transformaciones de todo orden, socioeconómico, político, que se estaban gestando (PERRUPATO, 2008: 265-275). La Historia, será uno de sus núcleos de interés y desde su puesto de Director de la Real Academia de la Historia, desempeñado entre 1764 y 1792, avivará su estudio y promoverá iniciativas novedosas (NAVA, 2017: 67-85; RUMEU, 2001).

Parte de una premisa inicial, la monarquía debe ser el instrumento responsable de realizar reformas, a diferencia de lo sucedido en Inglaterra o Francia donde fue la

[5] Hay una edición crítica a cargo de John Reeder (Madrid, Ministerio de Hacienda, 1975). Un examen muy clarificador en: (MARTÍNEZ-OTERO, 2015: 141-164).
[6] Un análisis de la obra en: (PEDRO, 2006: 197-217). Desde la metodología propuesta por Michel Foucault se hace una reflexión sobre este discurso en: (TORRES, 2012: 1-4).
[7] A partir de estos preceptos desarrolla su trabajo: (PEDRO, 2006).

burguesía la protagonista al asumir un papel dirigente en la modernización (KREBS, 1960: 273-274). Considera la educación y la enseñanza facetas descuidadas y además son insuficientes en sus aportaciones, dejándose notar sus efectos en la decadencia de las artes manuales. Fijar la atención en la industria implicaba, en su interpretación didáctica, primar los conocimientos de dos disciplinas con amplias posibilidades de aplicación: las matemáticas y el dibujo.

> “Las matemáticas son las que facilitan el conocimiento, la invención y la perfección de las máquinas para emplearlas en todas las artes y oficios. Por la misma razón debería dotarse a lo menos un Maestro o Catedrático de matemática con un buen salario en la misma Capital de la Provincia y allí debería dar lección a cuantos las quisiesen aprender, y resolver las dudas que ocurriesen aplicativas a las artes y a sus instrumentos, máquinas y usos sujetos al cálculo”.[8]

Vemos el acento puesto por los ilustrados en los conocimientos útiles, lo cual comporta una revalorización de la ciencia y de la técnica aplicada para conseguir programas de fomento. Un planteamiento alumbrado con fuerza a finales del seiscientos con los *novatores* entusiastas defensores del estudio de las ciencias y dará origen a una polémica entre tradición y modernidad.[9]

Aunque en el *Fomento de la industria* son varias las referencias a la instrucción en dibujo -falta de enseñanza a los aprendices en los gremios por cuanto no lo dominan los maestros, contribución al desarrollo del buen gusto, fórmula facilitadora de la salida comercial de los tejidos-, es en la *Educación popular* el ensayo elegido para manifestar con más rotundidad sus nociones y formular una auténtica apología.[10] Se apoya en citas de numerosos autores revestidos de gran autoridad, algunos célebres pintores -Pacheco, Ribera-, defensores a ultranza de los beneficios para las artes, sinónimo de oficios. Todo ello le lleva “a proponer la utilidad y necesidad del dibujo” y a afirmar respecto a las artes “no siendo posible darlas a entender suficientemente con cualquier explicación que sea, sin el auxilio del diseño; ni de fijar un modo constante, y arreglado de ejecutarlas”.

---

[8] *Discurso sobre el fomento de la industria popular,* cap. VI. Sobre el estudio de esta ciencia en España a lo largo de los siglos modernos resultan ilustrativos los trabajos de: (GARMA, 1977-78: 77-86; 1980: 3-38).

[9] Sobre este fenómeno resulta sugerente el informe “Los novatores como etapa histórica” publicado en: (MESTRE, 1996: 11-111). Concurren conocidos especialistas como Antonio Mestre Sanchís, Víctor Navarro Brotons, Mariano Peset, Pascual Marzal, Pedro Álvarez de Miranda y François López.

[10] *Discurso sobre la educación popular*, cap. II titulado “Del Dibujo”. A este capítulo, sin paginar, corresponden las citas que siguen.

Más adelante apostilla “la jurisdicción del dibujo se extiende a todo lo visible, y a lo ideal, para presentar los objetos reales y las ideas inventadas fielmente a la vista”. La experiencia le corrobora

> “la utilidad y necesidad del dibujo a la vista del progreso que todas las artes y oficios adquieren en el reino por virtud de la enseñanza del diseño… se ven precisadas a valerse de él para dar a conocer sus instrumentos, máquinas y operaciones por cuyo medio se hacen perceptibles a los que no las saben ni profesan”.

Después de tan prolijas consideraciones expresa su firme determinación para proponer su enseñanza-aprendizaje con la aspiración de que la nación, mediante este auxilio propicie la recuperación del esplendor de los oficios, y sentencia

> “donde no la hubiere, conviene establecer una escuela patriótica de dibujo al cuidado de las sociedades económicas de los amigos del país por la forma y método, que se propone en el *Discurso sobre el fomento de la industria popular*”.

Ambiciona convertir las escuelas de pintura y dibujo en lugares de concurrencia de los aprendices de todos los oficios y espacio para ejercitarse además de en las reglas generales, en “descender a los diseños de las máquinas, instrumentos y operaciones propias del arte respectiva del aprendiz”. Amplía el beneficio a otras capas sociales como los mercaderes, e incluso a la nobleza “para discernir los muebles, coches, pinturas, edificios, telas, tapicerías, alfombras y estofas de mejor gusto, a efecto de no ser engañados en lo que compran”.

Melchor de Jovellanos[11] formula un paradigma inscrito claramente en el movimiento ilustrado en cuanto considera la instrucción como la fuente esencial de la felicidad del hombre y de la prosperidad social e igualmente del progreso, material y moral. Justifica una educación caracterizada por tres rasgos: popular para elevar el nivel del pueblo, universal de acuerdo con el principio de fraternidad humana y cívica en cuanto debe contribuir a formar a los ciudadanos. El gijonés mostró una honda inquietud por introducir las nuevas doctrinas imperantes en Europa, expresadas en numerosas publicaciones de carácter pedagógico donde se abordaban ordenanzas,

[11] Este insigne asturiano ha merecido la atención de numerosos investigadores. Una amplia bibliografía en el libro de: (ÁLVAREZ-VALDES, 2012). Muy oportuno el capítulo dedicado al pensamiento pedagógico pp. 723-744. De amena lectura: (FERNÁNDEZ, 2012).

informes, reglamentos sobre diversos centros, planes de estudios dirigidos a la nobleza, a las universidades, memorias sobre la instrucción pública…[12] Es constante su preocupación por las denominadas “enseñanzas útiles” y su persuasión de ser una fuerza generadora de riqueza y de prosperidad para la nación. Ve la conveniencia para el Gobierno de establecer en cada capital dos tipos de centros, denominados *Escuelas de principios generales* “para todas las artes y en ellas se enseñaran aquellos principios de dibujo, de geometría, de mecánica y de química que sean convenientes a los artistas, considerando estas facultades como reducidas a práctica y aplicadas al uso de las artes” y *Escuelas de principios técnicos de cada arte* consagradas a una instrucción regida “por principios científicos, sus reglas y preceptos” (JOVELLANOS, 1785: 244-245).

Como indicó hace años Agustín Escolano el modelo tradicional de los gremios y su sistema docente, de modo similar a otras entidades instructivas, va a evolucionar hacia una alternativa académica más flexible, abierta, innovadora, y los nuevos estudios, incluidos los de matemáticas y dibujo, “nacieron libres y se academizaron, dando origen a “facultades” y “certificados” que otorgaban nuevas acreditaciones” (ESCOLANO, 1998: 46). Los destinatarios se amplían y ya no son únicamente niños y jóvenes, también se incorporan aprendices, oficiales, maestros de los gremios, socios de corporaciones y gentes interesadas por las nuevas propuestas gestadas en el Siglo de las Luces.

Todas estas ideas, en particular las de Campomanes, no cayeron en saco roto y la Sociedad Económica talaverana (FERNÁNDEZ, 1988: 173-190; ENCISO, 1993: 27-36), a través de la Económica Matritense, promotora desde la Corte de las Escuelas[13] técnicas, y del Consejo de Castilla se apresta a alentar la implantación de esos estudios con la creación de sendas Academias de Aritmética y de Dibujo, de carácter docente, una de las tres modalidades diferenciadas por Aguilar.[14] Las corporaciones académicas, en sus diversas acepciones se convertirán para los intelectuales, hombres de letras y políticos en un instrumento de transformación para introducir innovaciones y divulgar los conocimientos. Cierto que el nombre puede resultar, en algunos momentos, demasiado ampuloso para lo que en realidad eran -como las aquí estudiadas-; quizás con

[12] Para su faceta como educador son útiles: (ARCE, 2005: 139-154; CEBRIÁN, 1998: 44-49; GALINO, 1993: 808-821 y RODRÍGUEZ, 1999: 111-128).
[13] Para conocer su incidencia puede consultarse: (NEGRÍN, 2003: 41-82).
[14] Las otras dos eran las científicas y las literarias. Véase: (AGUILAR, 1985: vol. 2, 391-404).

esa “realeza” intentaban dignificarlas, darles un sesgo oficial y ponerlas a la altura de las existentes en Europa, espejo permanente -en particular Francia- para mirarse e imitarlas (REYES-VILA, 2003).

Talavera ilustrada: instrucción y educación

La Ciudad de Talavera de la Reina contaba, en la década de 1770 con una población de unos 7.500 habitantes,[15] en ascenso gradual desde comienzo de la centuria. Sus pobladores se dedicaban a actividades laborales muy diversas, vinculadas al campo, a la artesanía y las manufacturas, con especial brillantez en el caso de la cerámica, de fama y prestigio reconocido desde hacía siglos y cuyos artífices gozaban de una elevada estima y consideración. Es importante subrayar el papel destacado de Talavera sobre su extenso alfoz con unos vínculos muy estrechos enraizados en la Edad Media y de fuerte arraigo entre los talaveranos y las aldeas.

Coincidiendo con el reinado de Carlos III se introducen en la villa toda una serie de proyectos innovadoras siguiendo la estela de las nuevas concepciones ideológicas, jugando un papel sobresaliente la Sociedad Económica de Amigos del País así como resulta preciso resaltar el establecimiento de la Real Fábrica de Tejidos de Sedas, Oro y Plata al confluir, como señala Peñalver, una serie de criterios exigidos por los monarcas Borbones, tales la Casa Real como empresario, proximidad a Madrid, tecnología extranjera, más otras características físicas en cuanto a clima, suelo y agua.[16]

La Económica talaverana, tan dependiente de la Matritense, desde su fundación en 1775 orientó sus actividades hacia el impulso de la agricultura, las manufacturas, la educación, la salud pública y la higiene de las calles. Para ello utilizó como recurso la concesión de premios concebidos como estímulo a la penetración de novedades encaminadas a mejorar la producción y los rendimientos.

A partir de la Ilustración y la creación de la Sociedad Económica de Talavera la sensibilidad hacia la instrucción de la juventud se fue incrementando como se desprende

[15] El censo de Aranda de 1768 arroja una cifra de 7.599 y el de Floridablanca de 1787 señala 7.401. (GONZÁLEZ, 1974: 273).

[16] El autor ha llevado a cabo varias investigaciones sobre esta empresa: (PEÑALVER, 1996: 359-389; PEÑALVER, 2000). Más antiguos, también útiles, son los artículos de: (RUIZ, 1979: 209-250; GONZÁLEZ, 1973: 629-660).

del informe elaborado por José Resino y Estrada, Alguacil Mayor de Talavera sobre la situación decadente de la educación pública en la villa que está en el origen de la ignorancia, inmoralidad, incivismo de una juventud tentada a caer en cualquier tipo de vicio y comportamiento licencioso.[17] Si fijamos la mirada en la formación, una primera nota llamativa es consecuencia de la cooperación permanente, en algunos momentos casi identificación, entre Ayuntamiento y Sociedad Económica -también con la Iglesia- dando como resultado una sincera preocupación por la mocedad, más como idea motriz, planteamiento general, ideología dominante en ese momento cronológico, que como iniciativa propia y singular. La instauración de las Academias de Aritmética y de Dibujo, como se verá, guardan relación con estos principios inspirados desde el Consejo de Castilla. Si descendemos de forma más concreta a los conocimientos impartidos en la Económica talaverana, se comprende el intento de fomentar las artes complementadas con un aprendizaje de las técnicas del trabajo artesanal propio de esas manufacturas. Los estatutos reguladores, en su título segundo donde se establecen las tres categorías de los miembros, además de Numerarios y Correspondientes, fija la de Profesores o socios caracterizados por ejercer oficios liberales o mecánicos. La propia terminología, el concepto de profesor, evidencia el componente didáctico o pedagógico de que se quiere revestir a la institución. Más adelante, el titulo sexto aglutina toda la información sobre las materias promovidas, pensadas para ser útiles y mejorar los géneros tanto los tradicionales como los de reciente implantación. No obstante, no se encuentran noticias concretas esclarecedoras de la labor docente desempeñada. Cabe suponer a la vista de las finalidades perseguidas, la necesidad perentoria de mostrar nuevos procedimientos, actualizar experiencias nacidas para hacer de la agricultura, de las diversas manufacturas y de las “artes” instaladas en la villa y en su jurisdicción -importante no perder de vista esta ampliación territorial- actividades en expansión generadoras de una mayor prosperidad.

Un espíritu similar orientó la creación con anterioridad de la Real Fábrica de Talavera en 1748, aunque se centraba en la manufactura textil de la seda, con oro y plata. Dentro de los cánones económicos mercantilistas vigentes se pretendía impulsar la producción, abastecer mercados nacionales para disminuir la exportación y la dependencia exterior. Obviamente incrementar la fabricación, mejorar los rendimientos,

[17] Archivo Municipal de Talavera de la Reina (AMTR), *Secretaria Educación*, sig. 972.

aumentar la calidad de los tejidos implicaba la introducción de cambios, el aprendizaje de tecnologías nuevas aplicadas con innovaciones descubiertas en Europa e incorporadas a la nueva explotación. En resumen, no cabe duda de una tarea docente, de enseñanza profesional, practicada en la fábrica textil talaverana, entre 1748 y 1851.

El arte del barro, cerámica o loza elaborado en Talavera con sus manifestaciones de uso cotidiano estaba extendido por toda España siendo muy corriente encontrar en inventarios de cualquier territorio castellano abundantes piezas. Convertido en un puntal prestigioso de la actividad económica y de la proyección de la villa fuera de sus límites, contribuyó de forma decisiva a la justificación de la implantación de las nuevas academias, más en concreta la de Dibujo, fundamental en la fase correspondiente a la decoración de los objetos.

Estos y otros argumentos mueven a las autoridades a tomar la iniciativa. En junio de 1777 José Guzmán y Guerrero, Contador del Ilustre Cabildo de la Santa Iglesia Colegial de Talavera y Apoderado del duque de Abrantes y de la condesa de la Oliva de Gaytán, promueve su erección en base a tres motivaciones de calado: la primera la considerable entidad demográfica y aplicación beneficiosa para la juventud

> “siendo esta población de crecido vecindario y por lo mismo de mucho número de jóvenes parece utilísimo facilitar a éstos un destino que abstrayéndoles de diversiones poco útiles y a las veces nocivas, les proporcione una instrucción tan ventajosa y necesaria como es la Aritmética y no poco menos la del Dibujo, tanto más precisa en esta villa respecto de las fábricas de tejidos y loza establecidas en ella”.

La segunda, la suma aplicación de las matemáticas, “la ciencia de la Aritmética es de grande utilidad para el Gobierno de las Repúblicas y manejo en los tratos, negocios y comercios”;[18] por último su urgente necesidad por cuanto “son muy pocos los que se dedican a instruirse en sus reglas”.

En definitiva, confluyen varios intereses, desde el genérico de educar a la juventud y alejarla de la ociosidad, madre de todos los vicios, protegerla de una sociedad erizada de peligros, hasta otros más específicos como dar una instrucción muy deficitaria entre sus habitantes o satisfacer necesidades locales, fruto de asentamientos industriales de gran incidencia en la villa, tales la Real Fábrica de Seda o las

[18] Archivo Histórico Nacional (AHN), *Consejos*, leg. 947, exp. 5.

manufacturas de cerámica y loza, una artesanía sumamente asentada desde tiempo inmemorial.

Se intentan crear dos academias independientes “convendría sean cuerpos separados para evitar confusiones, señalando distintos días para una y otra a fin de que unos mismos puedan concurrir a ellas”. Continúa la propuesta sugiriendo para la de Dibujo como Presidente a don Cándido García Romeral, dibujante en la Real Fábrica y Académico en la Corte, o a Clemente Collazo, pintor de la Fábrica de Loza;[19] para la de Pintura indica la necesidad de una dotación de 200 ducados, invertidos en utensilios, mesas, asientos, dibujos, lapiceros, compases, reglas, apuntando la posibilidad de extraerlos de los Propios de la villa y de alguna asignación anual de la Corona, más gasto de luz “por razón de sus trabajos será la más concurrencia de noche”.

Dada la estrecha afinidad con la Sociedad Económica Matritense, esta redactará un informe[20] para el Consejo de Castilla fechado el 28 de octubre de 1777. Entre otras consideraciones indica las normas o directrices rectoras y la necesidad de conformarse “a lo ya establecido en otras academias y parecen proporcionadas a llenar el fin de otra”, no obstante, enuncia algunas precisiones como la conveniencia de estudiar “el Álgebra como el manantial donde hallará toda la luz que necesita”.

Meses después, el 26 de enero de 1778, el Consejo emite un dictamen favorable “con la adición y prevención de que se enseñe y estudie también en ella el Álgebra, o Arte de Calcular los números expresados universalmente”. Pide la elaboración de estatutos y puntualiza el lugar escogido para la celebración de las Juntas de la Academia, en la Sala Alta de las Casas del Ayuntamiento. Al finalizar el año, el 11 de diciembre de 1778 la Junta de la Sociedad Económica de Talavera propone como Director de ambas a D. José Guzmán y Guerrero, y exhorta a la de Dibujo a formar sus

[19] Muy vinculado a la parroquia de El Salvador, donde, entre otras intervenciones pintó un cuadro de Ánimas y doró el órgano (BALLESTEROS, 1989: 109-137 [p. 120]). También realizó una obra en azulejos titulada *Virgen entregando la casulla a San Ildefonso* para el monasterio de Agustinas (LÓPEZ, 2015: 79-80).

[20] Archivo Sociedad Económica Matritense (ASEM), Informe sobre la Academia de Arte Aritmético que se intenta establecer en la villa de Talavera de la Reina leg. 16, exp. 30. La emisión de informes a cargo del Censor era práctica habitual incluso para cuestiones más personales, no institucionales. En 1780 se elaborará uno en relación a un librito manuscrito titulado *El año labrador según la duración y calidad del trabajo de la labranza* escrito por el vecino talaverano Francisco de Aponte. La obra, además del texto, contenía dos tablas “una para ajustar las cuentas de los criados empleados en dicho ejercicio y otra que demuestra la hora en que sale y se pone el sol, las que tiene el día y la noche, y los crepúsculos, matutino y vespertino”, ASEM, leg. 36, exp. 2.

estatutos “para el buen gobierno y progresos del noble arte del Dibujo”, como ya los tiene la de Aritmética desde 1777.

Academia de Aritmética (1777)

Conviene comenzar precisando la creación seis años antes, en 1771, de una homónima, con sus “reglas que habían de observar y… a pocos meses se cesó por ausencias y otras legítimas causas de los demás, que les impidieron la continuación”, entre ellas contentarse los asistentes “con las cuentas que aprendieron”. Los ocho meses de vigencia, fue un periodo suficiente para constatar la “utilidad que produjo tan corto tiempo” razón principal para animarles a restablecerla, o en realidad fundarla de nuevo, ahora con el nombre de Academia del Noble Arte Aritmético, bajo la advocación de Nuestra Señora del Carmen.[21]

La elaboración de las ordenanzas[22] se concluyó el 6 de abril de 1777 y dos meses después se otorgó una escritura de poder a don Manuel Reinaldo de Castro y a don Eusebio Ortega y Roldán, con residencia en Madrid para acudir al Real Consejo de Castilla y presentarlas para su aprobación. Diez vecinos de la villa[23] encabezados por un miembro del cabildo de la Colegiata, junto a varios administradores de rentas reales, un maestro de primeras letras y otros de quienes desconocemos su profesión, expresan en la escritura la conveniencia de la creación y su utilidad

> “para que sirviendo de incentivo se aumente el número de los académicos [estudiantes] y se consiga el fin de que todos se instruyan en las reglas de dicha ciencia y el común consiga las mayores utilidades”.

A partir de ese momento quedan a la espera de la confirmación de los estatutos u

[21] Es curioso, y muy revelador de la mentalidad tan religiosa de la época, la larga disertación dedicada a la Virgen María, sus “purísimas entrañas”, su virginidad “antes del parto, en el parto y después del parto”, su “inefable sabiduría celestial”…

[22] AHN *Consejos*, leg. 947, exp. 5, s.fol. Todas las citas están extraídas de esta fuente.

[23] Archivo Histórico Provincial de Toledo (AHPT), *Protocolos*, 21502, fol. 187. Los firmantes son José Guzmán y Guerrero, Contador del Cabildo de la Colegial de Talavera, Manuel de Olmedo, segundo oficial de la Administración Principal de la Real Renta del Tabaco de Talavera, Francisco Matías García, Francisco García Blanco, ambos administradores particulares de dicha renta, Domingo Antonio Blasco, Teniente de Tesorero de Rentas Provinciales de Talavera, José Enrique de Montemayor y Córdoba, Pedro Cid, maestro de Primeras Letras, Tomás Cancha, Dependiente de las Reales Fábricas de oro, plata y seda, y don Gregorio Martínez de Córdoba.

ordenanzas, como marco legal de funcionamiento. Su contenido, expresado en veinticuatro capítulos, se articula en torno a toda una serie de normas o principios, entre los que conviene subrayar los siguientes:

El Noble Arte Aritmético, está regido por tres cargos con carácter vitalicio, Presidente, Tesorero y Secretario, -en caso de ausencia de los dos últimos, por enfermedad o emprender algún viaje, ellos mismo nombrarán un sustituto y si, por olvido, no lo hubiesen hecho designará el Presidente quién los supla, sin opción ninguna a excusarse- más un Vicepresidente cuyo cometido fundamental es ayudar al titular cuando se juntaran muchos académicos y no pudiera atender a todos. Si aun así fueran insuficientes para una correcta atención designarán a uno de los estudiantes más avanzados.

Los integrantes se agrupan en tres categorías, diez numerarios o de primera clase -encargados del “buen gobierno o utilidad” de la institución-, supernumerarios o de segunda clase y honorarios o de tercera clase compuesta por aquellos de las anteriores “que después de bien instruidos quieran retirarse y volver después a la Academia a proponer cuentas, o por gusto ir a oírlas proponer, para más instrucción”. Al conjunto de ellos se les exige “ser personas honradas de razón y… de buena gente y oficios… y todos observarán buen estilo y modestia en la Academia”.

Como criterio para ingresar, al producirse vacante por fallecimiento, ausencia de la localidad o cambio de condición se elegirá al más instruido. Se requiere a los aspirantes “saber lo menos hasta partir por entero” -dividir una cantidad por un número compuesto de dos o más cifras- y presentar un memorial que permita deliberar sobre la conveniencia o no de su admisión. Como norma general se considera la conveniencia de ocupar el primer escalón de acceso como supernumerario. Contempla la posibilidad de reingresar para lo cual el demandante se verá obligado a repetir todos los requisitos de la primera vez, si bien se le concede el privilegio de prioridad para el ascenso, en caso de reunir las mismas condiciones con otros supernumerarios en las reglas aritméticas, pero si se produjera igualdad entre varios se recurrirá al sorteo o a la votación, valiendo por dos el voto del Presidente.

Las rentas económicas especificadas provienen de cuotas de ingreso, 10 reales de

vellón,[24] ascenso de categoría 5 rs., “por premio” al concluir la formación o abandonar el centro otros 10, como a la entrada, más el importe de las multas por falta injustificada de asistencia de 16 maravedís, sin embargo, los honorarios están exentos de este precepto. Los fondos están consignados para comprar “los libros necesarios… tintero, tinta, plumas y papel” y otros menesteres más profanos, pero imprescindibles, como “carbón para un brasero en tiempo de invierno”. La gestión corresponde al Tesorero obligado a tener un libro de contabilidad y rendir cuentas el último día de cada año. Por su parte, el Secretario custodiará dos libros, uno para asentar el cargo elaborado por el Tesorero y otro para llevar razón de las personas ingresadas con distinción de empleos y de las modificaciones personales producidas por cambio, suficiente instrucción o abandono del lugar.

La sede de la Academia se fija en casa del Presidente “o en la que éste elija buenamente y sin perjuicio”, siendo éste el encargado de la docencia. La asistencia viene regulada por un horario un tanto peculiar, en atención a

> “Que respecto ser regular, que la mayor parte de los individuos serían del comercio y de oficinas de contadurías, tesorerías, etc.; y éstos no podrán asistir los días de trabajo, se establece por esta razón los días festivos, para las Academias, siendo por las tardes desde la Cruz de mayo hasta la de septiembre, desde las cuatro a las seis, y desde la de septiembre hasta la de mayo desde las tres a las cinco”.[25]

Cada individuo, el día de Academia, deberá ir provisto de tintero, pluma y un cuaderno “para que en él vaya sacando las cuentas que se le propongan sin levantarse de su asiento”. En consideración del material didáctico tan rudimentario y de las personas a quienes se dirigen la instrucción cabe reflexionar sobre el alcance muy limitado de las enseñanzas de la institución. Nada se dice de los manuales o textos utilizados como herramienta de aprendizaje,[26] pero no parece fueran de gran profundidad científica. Habida cuenta del destino prioritario de los fondos económicos reservados a la adquisición de recursos didácticas, en particular textos, debió existir un contingente

[24] Se excluye del pago a las personas matriculadas en el año 1771, cuando se produjo el primer intento de Academia.

[25] Pasando del calendario litúrgico al convencional, la Cruz de Mayo correspondería al día 3 y la de septiembre al 14. Por ende, podríamos referirnos a un horario de verano, de mayo a septiembre, y otro de invierno, en sentido inverso.

[26] Por estos años y dirigido primordialmente a los cadetes se publicó la obra de: (CAPMANY-BAILS, 1772). Gerónimo y BAILS, Benito: *Tratados de matemáticas, que para las escuelas establecidas en los regimientos de infantería… han escrito…*, Madrid, 1772 (MARTÍNEZ, 2009: 275-297).

apreciable de libros, cuyo uso y custodia aparecen regulados en las constituciones, debiendo permanecer en poder del Presidente, admitiendo la posibilidad de ser prestados a otros miembros de la dirección para preparar las clases o con vistas a algún “acto” concreto.

Con estas constituciones, enviadas a la Corte para su aprobación empezó a funcionar con la ilusión propia de personas entusiasmadas al abrazar una nueva empresa atractiva y bendecida por las autoridades.

Academia de Dibujo (1779)

Dos años después, se pondrá en marcha la Real Academia del Noble y Liberal Arte del Dibujo, también conocida como Real Academia de Nuestra Señora del Prado -patrona de la villa a la que se dedica universal piedad- o Real Academia de Nuestra Señora del Prado del Noble Arte de Dibujo. En 1779 a instancias de la Real Sociedad Económica de Talavera, elaborará sus constituciones,[27] claramente inspiradas en las de la de Aritmética.

A lo largo de treinta capítulos se van desgranando todos los detalles de organización y funcionamiento.

Composición: nueve académicos de mérito, si bien empieza a funcionar con los siete citados elaboradores de los estatutos, dejando dos plazas vacantes para quienes acrediten adelantamientos y suficiencia en los opositores; diez supernumerarios, quedando por ahora todas vacantes a fin de proveerlas transcurrido un año del comienzo del funcionamiento de “este Cuerpo” con el propósito de servir de estímulo a los principiantes y les excite a una mayor aplicación; y un número indeterminado en los días de ejercicios en los cuales se admitirán a cuantos quieran “dedicarse a aprender” con la condición previa para los pretendientes de exponer un memorial “y algún dibujo de su mano aunque sea de corta consideración, por donde pueda formar concepto el Director de sus talentos”.

[27] Son ordenadas por una Junta reunida en Talavera a 14 de marzo de 1779, presidida por don Manuel Joaquín de la Llave, Regidor perpetuo Decano del Ayuntamiento de la villa, que como tal ejercía la Real Jurisdicción ordinaria en ella, con la concurrencia de don Eugenio del Corral Salinas, don Diego López Pintor, don Pedro Díaz de Encinas, don Cándido García Romeral, don Ignacio Mantilla del Pino, don Clemente y don Domingo Collazos. AHN *Consejos*, leg. 947, exp. 5, s.fol.

La máxima jerarquía la ostenta el Director. Aparte de ser natural y vecino de la villa, deberá reunir las cualidades de ser “sujeto capaz para su desempeño, modesto, de buena vida e instruido en orden al dibujo y pintura”; las mismas para el designado Teniente Director, su sustituto. Entre sus funciones

> “tendrá especial cuidado de instruir y dar reglas a los discípulos para su enseñanza, corrigiéndoles sus faltas, explicándoles en qué consisten para que de este modo aprendan con fundamento, en cuya educación se unirá con los genios y talentos de los discípulos, observando moderación o algún rigor según lo pidan las circunstancias en la corrección de los excesos, pues para todo tendrá las competentes facultades”.

No se olvidan de la formación teórica. Para ello se encarece “estudiar las lecciones que por el Director se les señalen de los dos tomos que con universal acierto compuso don Antonio Palomino[28] y los demás que según los adelantamientos se juzgue necesario”. Tampoco deja de lado la formación aritmética en conexión con la pintura, razón justificativa esgrimida para fomentar su conocimiento y mejor perfección.

He aquí el planteamiento pedagógico y las estrategias didácticas a aplicar, mejorado con el estímulo de la concesión de premios a los más adelantados, algo muy propio de las Sociedades Económicas.

Continuando con la figura del Director, una regla señala el procedimiento a seguir para su designación cuando hubiera varios aspirantes. Se aceptan candidatos naturales y forasteros -“aunque discípulos de esta Academia”-; reunidos en la Sala de los ejercicios cada uno deberá ejecutar un cuadro del mismo tamaño y asunto, sin poder sacarlo de ella, para evitar fraudes; a su conclusión serán remitidos a la Real Academia de San Fernando con el objeto de seleccionar el más adecuado. Igualmente se exige a los candidatos tener seis años de estudio en la Academia y prevé, en caso de empate a votos en el examen de las pinturas, la preferencia del “patricio sobre el forastero”, en otras palabras, prioridad al talaverano.

[28] Este pintor escribió una obra titulada *El museo pictórico y escala óptica*, publicada en tres volúmenes, entre 1715 y 1724, cuyos dos primeras partes se refieren a la Teórica y a la Práctica de la pintura. Es más conocido por un catálogo biográfico titulado *El Parnaso español* compuesto sobre los pintores del Barroco. Véase: (GAYA, 1981; MORÁN TURINA, 1996: 267-314).

Además del Director, se consideran necesarios los empleos de Secretario y Tesorero.[29] Al primero “sujeto facultativo si le hubiese de capacidad para el desempeño” se le encomendará “la extensión de acuerdos, juntas y demás preciso”; también estará a su cargo la coordinación de los libros, “que tendrá con toda separación y método empergaminados y foliados”, de acuerdos, recibimientos y entradas, faltas de asistencia, registro de las penas en que incurran quienes no asistan y “las representaciones que se ofrezcan”. El Tesorero -“sujeto de todo abono”- mantendrá en su poder “los caudales que por cualquier concepto adquiera la Academia” y dispondrá de un libro para su debida cuenta y razón en donde registre las entradas y salidas de dinero, con la obligación añadida de rendir cuentas cada tres años y cuando se las pida el Director. Para poder efectuar cualquier libramiento, serán necesarias las firmas del máximo responsable, de los dos académicos más antiguos y del Secretario.

Se establecen unas Juntas destinadas a deliberar sobre las cuestiones propias y adoptar las medidas consideradas útiles, en ellas únicamente disponen de voto el Director, su Teniente -elegido entre los de mérito por pluralidad de votos- los de mérito, dos supernumerarios -los más antiguos- y el Secretario. Ninguno de ellos podrá ausentarse de Talavera por más de tres o cuatro días, bajo pena de 34 maravedís. Para su celebración se requiere la presencia de al menos seis individuos, además del Director -en su ausencia y la de su Teniente, presidirá el académico de primera clase más antiguo- y del Secretario. Se determinan dos modalidades de Juntas, de Tabla o Generales y Particulares. De las primeras se convocarán seis al año, de forma bimensual el último domingo y “se tratará todo lo perteneciente al fomento y perpetuidad de la Academia, donde se dará cuenta de las entradas y aprovechamientos de los discípulos e individuos de ella”; las segundas se señalan cuando la necesidad o causa urgente lo requiera. La no comparecencia, sin causa justificada, es sanciona con la pena de un real y se designa un celador para la vigilancia, cargo anual irrenunciable, so pena de ser expulsado.

La sede o lugar dispuesto como aula para la realización de los ejercicios y celebración de las reuniones, estará en las Salas Altas de las Casas Consistoriales, bien entendido la no coincidencia de las horas de estudio o ejercicio con las otras, ni en día ni en hora. El horario, como era habitual en la época, diferencia la estación de invierno de

[29] Recaerán sobre las personas de don José Rodríguez de Moya como Tesorero y José López Palomo, Secretario.

la de verano. En la estación de frío, de la Cruz de septiembre a la de mayo, servirá “de aviso a los dibujantes el toque de campanas por las noches al Ave María”, a partir del cual se cuentan dos horas; en el tiempo de verano, desde la Cruz de mayo a la de septiembre, por el rigor del sol “la estación calurosa no permitirá horas que destinar para dicho ejercicio diario sin detrimento de los operarios y falta de asistencia a sus respectivos ministerios” por lo cual se ofrece como alternativa hacer los trabajos privadamente en sus casas, siguiendo las instrucciones del Director con la obligación de mostrarlos todos los días festivos de siete a nueve de la mañana. El incumplimiento de este deber será objeto de reprensión por parte del director y si alguno continuase sin aplicación o mantuviera un comportamiento inadecuado, recibirá un castigo. Se respira un auténtico deseo de adaptación a las necesidades de los aprendices y de aclimatación a las peculiaridades de las diferentes temporadas.

Los estudiantes están sujetos a una reglamentación muy precisa en su contenido. Todos los meses darán cuenta al profesor de los trabajos elaborados en sus domicilios; en las horas de estudio “se observe mucha modestia, quietud y silencio atendiendo cada uno a su obligación poniendo mucho cuidado con las advertencias que el Director le haga cuando le corrija”; cualquier desperfecto o rotura de alguno de los utensilios, correrá de su cuenta reintegrarlo al fondo común; ninguna obra deberá salir al público o para uso particular “podrá distinguirla con su nombre ni notarle en ella sin que preceda el examen y permiso del Director”. Para facilitar la destreza en el dibujo, con el dinero obtenido, se adquieren “los utensilios más necesarios como son, modelos, estampas, libros, etc.”. En pocas palabras, aplicación, buena conducta y cuidado del material didáctico.

Finalmente, conscientes de la mudanza de los tiempos y circunstancias dejan la puerta abierta a posibles modificaciones para poner remedios a nuevas situaciones sobrevenidas, con el fin de ampliar o restringir los capítulos descritos. Mientras tanto los propuestos “se observarán inviolablemente”, mereciendo la aprobación del Real y Supremo Consejo de Castilla a quien se remiten.

Llegado a este término conviene precisar las similitudes y divergencias entre ambas Reales Academias talaveranas.

Cuadro I. Análisis comparativo de las Academias

	Aritmética	Dibujo
Fundación	1777	1779
Título	Academia del Noble y Liberal Arte de la Aritmética	Real Academia de Nuestra Señora del Prado del Noble Arte del Dibujo
Advocación	Nuestra Señora del Carmen	Nuestra Señora del Prado
Cargos	Presidente Tesorero Secretario Vicepresidente	Director Tesorero Secretario Teniente Director
Clases	Numerarios (10) Supernumerarios Honorarios	Mérito (9) Supernumerarios Voluntarios
Articulado	24	30
Ingresos	Entrada (10 rs) Ascenso (5 rs) Salida (10 rs) Multas	200 ducados Multas
Destino fondos (Recursos didácticos)	Libros, tinteros, tinta, papel, otros (carbón)	Modelos, estampas, libros
Horario	Verano (mayo-sept) 14-16 Invierno (sept-mayo) 15-17	Verano casa (7-9 festivos) Invierno toque Avemaría
Docencia	Presidente	Director
Local	Domicilio Presidente	Casas Consistoriales
Gobierno	Junta (10)	Junta (14)
Libros	Tesorero: caudales, contabilidad individual. Secretario: entradas, cargos al Tesorero, ordenanzas.	Tesorero: caudales (entradas y salidas). Secretario: acuerdos, entradas, asistencias.

Fuente: Elaboración propia a partir de la información extraída de AHN, *Consejos*, leg. 947, exp. 5.

Son más los puntos de conexión que las discordancias. A destacar el escaso número de miembros integrantes, más reducido en la de Dibujo-Pintura, aunque divididos en una jerarquía muy definida con títulos clásicos en ese tipo de corporaciones, tales numerarios, honorarios, supernumerarios, de mérito…; común estructura organizativa de los responsables principales, con idénticas funciones pese a variar la nomenclatura, y en un caso se hable de Presidente y en otro de Director, o Vicepresidente frente a Teniente; horarios muy similares hasta con la misma

denominación de raigambre religiosa; recurso al castigo en forma de pena pecuniaria como medida disuasoria.

Entre las pequeñas diferencias cabe realzar las escasas noticias sobre la base económica de la Academia de Dibujo -se sabe por otras fuentes la exigencia de dotarla con 200 ducados procedentes de los Propios del Ayuntamiento y de una aportación del Consejo de Castilla-[30], la ausencia de una mayor información respecto a los contenidos impartidos en la de Aritmética o la diferente ubicación donde se impartían las enseñanzas, Sala del Ayuntamiento o casa del Presidente.

Conclusiones

Dejando al lado las consideraciones locales, con la introducción de las enseñanzas prácticas de este modelo de academias se produjo una situación claramente diferenciadora respecto al pasado. Ahora se fomenta una cultura utilitaria, una de cuyas máximas era establecer relación directa entre progreso económico y educación útil o aplicada.[31] No es otra la pretensión buscada, como se ha demostrado, con la fundación de las Escuelas de Aritmética y Pintura en la ciudad, donde subyace una realidad tangible, la prosperidad de la villa y el desarrollo de sectores económicos -fábrica de seda y cerámica- con un gran peso en la economía doméstica. Es también lo ensayado en otros territorios españoles con la instauración de centros de estudios muy especializados vinculados al impulso de la navegación, la industria o el comercio, tal como sucede en Málaga a mediados del Setecientos con unas propuestas consolidadas en el siglo XIX o en Bilbao con la erección de la Escuela de Náutica en 1740 (SANCHIDRIÁN, 1986: 183-202; IBÁÑEZ, 2000: 747-772). La utilidad pues, subyace como trasfondo primordial enlazada con el afán de prosperidad mediante enseñanzas prácticas, con unos estudiantes en el horizonte cuya instrucción les ayude a ejercer mejor y con mayor eficacia el oficio desempeñado. Como señaló Agustín Escolano (1998: 35) comienza un proceso de instrucción de nuevos conocimientos y de un

[30] AHN *Consejos*, leg. 947, exp. 5.

[31] En cierto modo no deja de ser una intuición o un antecedente de una propuesta característica de los años finales del XIX y principios del XX generalizada por toda España de creación de las Escuelas de Artes Aplicadas y Oficios Artísticos, cuya docencia está orientada a la enseñanza-aprendizaje de un oficio.

desconocido modelo de educación cuyas consecuencias darán origen a la escisión de la escuela-taller y la revisión del aprendizaje gremial.

Es de resaltar el hecho de la puesta en marcha de Academias en núcleos urbanos de entidad media, muy inferior a las ciudades, puesto los ojos en la realidad propia de cada localidad, en las actividades económicas establecidas, motor de su dinamismo, o en función de las posibilidades ofrecidas por el medio. El anhelo por parte de los ministros de Carlos III de llevar el progreso a todos los lugares con algunas opciones de éxito, explican la creación de las academias talaveranas. Por otro lado, es probable que la salida de los jesuitas, tras su expulsión decretada en 1767, dejara un vacío a ocupar necesariamente con otras propuestas educativas. Talavera de la Reina, contó con un colegio “San Ildefonso” de la Compañía de Jesús fundado en 1582; al abandonar la localidad para compensar su desaparición se creó un Real Casa de Pupilos destinada a la enseñanza de Primeras Letras y a una cátedra de Latinidad.[32] Siempre detrás de todas las ofertas está la larga mano del Estado; se trata de propuestas amparadas y financiadas de alguna forma por la Corona.

Como sucedió con tantas y tantas ideas y proyectos promovidos por los inquietos ministros imbuidos de las concepciones ilustradas, quedaron en lindos proyectos, atractivos en sus diseños, ambiciosos en sus aspiraciones pero carentes en muchas ocasiones de un soporte económico no solo para ponerlos en marcha sino para mantenerlos y afrontar las dificultades de la puesta en funcionamiento. Las Academias de Aritmética y de Dibujo no se sabe con precisión cuánto tiempo estuvieron vigentes ni el alcance exacto de sus enseñanzas y la repercusión en el sector manufacturero y artesanal de la villa pero a principios del siglo XIX ya no existían.

Bibliografía

AGUILAR PIÑAL, F., (1985). “Las academias del siglo XVIII como centros de investigación”. En M. di PINTO (Ed.), *I Borbone di Napoli e i Borbone di España: un bilancio storiografico* (pp. 391-404). Nápoles: Guida Editore. Vol. 2.

[32] Sobre esta cuestión hay abundante información en AHN *Consejos*, leg. 2271, exp. 25., AMTR, *Secretaría Educación*, sig. 632 y Archivo Diocesano de Toledo (ADT), *Jesuitas*, leg. 7, exp. 9.

ALVAR EZQUERRA, A. (Ed.), (2009). *Las Enciclopedias en España antes de L’Encyclopèdie*, Madrid: CSIC.

ÁLVAREZ-VALDES Y VALDÉS, M., (2012). *Jovellanos: vida y pensamiento*, Oviedo: Ediciones Nobel.

ANES Y ÁLVAREZ DE CASTRILLÓN, G., (2003). *Campomanes en su III centenario*, Madrid: Real Academia de la Historia.

ARCE GARCÍA, V. de, (2005). “Jovellanos, el hombre y el pedagogo”. *Pulso*, 28, pp. 139-154

AUSEJO MARTÍNEZ, E., (1993). “De Lagrange a Cauchy: El cálculo diferencial en las Academias militares en España en el siglo XIX”. *Llull: Revista de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas*, 16, pp. 327-370.

AUSEJO MARTÍNEZ, E., (2009). “Las matemáticas en la Ilustración hispana: estado de la cuestión”. En J. ASTIGARRAGA GOENAGA, Mª V. LÓPEZ-CORDÓN CORTEZO, y J. Mª URQUÍA ECHAVE (Coords.), *Ilustración, ilustraciones* (pp. 693-714). Donostia-San Sebastián: Real Sociedad Bascongada de Amigos del País.

BALAGUER, E. y GIMÉNEZ, E. (Eds.), (1995). *Ejército, ciencia y sociedad en la España del Antiguo Régimen*, Alicante: Instituto de Cultura Juan Gil Albert.

BALLESTEROS GALLARDO, Á. (1989). “La parroquia del Salvador de Talavera de la Reina”. *Toletvm*, 23, pp. 109-137.

CAPMANY-BAILS, G. y BAILS, B., (1772). *Tratados de matemáticas, que para las escuelas establecidas en los regimientos de infantería… han escrito….* Madrid.

CASTRO, C. de, (1996). *Campomanes. Estado y reformismo ilustrado*, Madrid: Alianza.

CEBRIÁN, J. L., (1998). “Jovellanos, el rebelde tranquilo”. *Claves de razón práctica*, 88, pp. 44-49.

ENCISO RECIO, L. M., (1993). “Campomanes y las Sociedades Económicas”. *Torre de los Lujanes*, 23, pp. 27-36.

ESCOLANO BENITO, A., (1998). “La academización de la educación técnica a fines del Antiguo Régimen”. *Historia de la Educación: Revista Interuniversitaria*, 17, pp. 33-51.

FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, M., (2012). *Jovellanos, el patriota*, Madrid: Espasa-Calpe.

FERNÁNDEZ GARCÍA, S., (2013). *Análisis filosófico de la* Scienza Nuova *de Giambattista Vico*, Oviedo: Pentalfa.

FERNÁNDEZ HIDALGO, Mª C., (1998). “La Real Sociedad Económica de Amigos del País de Talavera de la Reina: apuntes de su creación y de sus actividades”. En *Homenaje a Fernando Jiménez de Gregorio* (pp. 173-190). Toledo: Centro de Estudios de los Montes de Toledo y la Jara.

GALINO CARRILLO, A., (1993). “Gaspar Melchor de Jovellanos (1744-1811)”. *Perspectivas: revista trimestral de educación comparada*, 3-4 (23), pp. 808-821.

GARCÍA HOURTADE, J. L., (2008). “Las academias de ingenieros y artilleros en el siglo XVIII. Fuentes para la historia de la ciencia y la técnica en el IHCM”. En E. MARTÍNEZ RUIZ y M. de PAZZIS PI CORRALES (Eds.), *Ilustración, ciencia y técnica en el siglo XVIII español* (pp. 259-277). Valencia: Universitat de Valencia.

GARMA PONS, S., (1997-1978). “Las aportaciones de Juan Caramuel (1606-1682) al nacimiento de la matemática moderna”. *Anuario de Historia Contemporánea*, 4-5, pp. 77-86.

GARMA PONS, S., (1980). “El pensamiento matemático de Antonio Eximeno”. *Llull: Revista de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas*, 5, pp. 3-38.

GAYA NUÑO, J. A., (1981). *Vida de Acisclo Antonio Palomino*, Córdoba: Diputación Provincial.

GONZÁLEZ MUÑOZ, Mª C., (1973). “Real Fábrica de seda de Talavera de la Reina (1784-1851)”. *Hispania*, 125, pp. 629-660.

GONZÁLEZ MUÑOZ, Mª C., (1974). *La población de Talavera de la Reina, siglos XVI-XX: estudio sociodemográfico*, Toledo: Diputación Provincial.

GRACIA NORIEGA, J. I., (2005). *El conde de Campomanes, un reformista de amplio aliento*, Madrid: La Nueva España.

GUSDORF, G., (1973). *L`avenement des sciences humaines au siécle des Lumiéres*, París: Les Éditions Payot.

GUTIÉRREZ GUTIÉRREZ, C., (2001). *Enseñanza de primeras letras y latinidad en Cantabria (1700-1860)*, Santander: Universidad de Cantabria.

GUTIÉRREZ ZULOAGA, I., (1970). *Historia de la educación*, Madrid: ITER.

IBÁÑEZ, I. y LLOMBART, J., (2000). “La formación de pilotos en la Escuela de Náutica de Bilbao, siglos XVIII y XIX”. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, pp. 747-772.

JOVELLANOS, G. M. de., (1785). *Informe dado a la Junta de Comercio y Moneda sobre el libre ejercicio de las artes*. Madrid.

KREBS WILCKENS, R., (1960). *El pensamiento histórico, político y económico del Conde de Campomanes*, Santiago de Chile: Universidad de Chile.

LÓPEZ FERNÁNDEZ, Mª C., (2015). *Técnica y estética de la cerámica de Talavera de la Reina. Recursos iconográficos*. (Tesis doctoral). Universidad Complutense: Madrid.

MARTÍNEZ-OTERO PÉREZ, V., (2015). “La educación popular en el *Discurso* de Campomanes”. *Revista Iberoamericana de Educación*, 68 (1), pp. 141-164.

MARTÍNEZ RUIZ, E., (2009). “Las enciclopedias (tratados) militares en la España moderna”. En A. ALVAR EZQUERRA (Ed.), *Las Enciclopedias en España antes de L’Encyclopèdie* (pp. 275-297). Madrid; CSIC.

MESTRE SANCHÍS, A. y otros (1996). “Los novatores como etapa histórica”. *Studia Histórica. Historia Moderna*, 14, pp. 11-111.

MORÁN TURINA, M., (1996). “El rigor del tratadista: Palomino y el Museo pictórico”. *Anales de Historia del Arte*, 6, pp. 267-314.

NAVA RODRÍGUEZ, T., (2017). “Ciencia y académicos de la Historia en la Ilustración española: la emergencia del autor colectivo”. *Revista Historia Autónoma*, 10, pp. 67-85.

NEGRÍN FAJARDO, O., (2013). “El paradigma ilustrado de educación popular institucional y estatal”. En *Veinticinco ensayo de Historia de la educación española moderna y contemporánea* (pp. 15-40). Madrid: UNED.

NEGRÍN FAJARDO, O., (2013). “Los proyectos de escuelas patrióticas de los fundadores de la Sociedad Económica Matritense”. En *Veinticinco ensayo de Historia de la educación española moderna y contemporánea* (pp. 41-82). Madrid: UNED.

PEDRO ROBLES, A. E. de, (2006). “Pedro Rodríguez de Campomanes y el *Discurso sobre la educación popular*”. *Cuadernos dieciochistas*, 7, pp. 197-217.

PEÑALVER RAMOS, L. F., (1996). “El complejo manufacturero de la Real Fábrica de Sedas de Talavera de la Reina (1785)”. *Espacio, Tiempo y Formas*, Serie IV Historia Moderna, 9, pp. 359-389.

PEÑALVER RAMOS, L. F., (2000). *La Real Fábrica de Tejidos de Sedas, Oro y Plata de Talavera de la Reina. De Rulière a los Cinco Gremios Mayores (1748- 1785)*, Talavera de la Reina: Ayuntamiento.

PERRUPATO, S. D., (2008). “Educar para la industria: Pedro Rodríguez de Campomanes y su proyecto de educación”. *Anuario del Centro de Estudios Históricos “Prof. Carlos S. A. Segreti”*, 8, pp. 265-275.

PRINCIPE, L. M., (2013). *La revolución científica: una breve introducción*, Madrid: Alianza.

REYES CANO, R. y VILA VILAR, E. (eds.), (2003). *El mundo de las Academias, del ayer al hoy*, Sevilla: Real Academia Buenas Letras-Universidad de Sevilla-Fundación Aparejadores.

RIERA PALMERO, J., (2009). “Ciencia e Ilustración”. En J. ASTIGARRAGA GOENAGA, Mª V. LÓPEZ-CORDÓN CORTEZO y J. Mª URQUÍA ECHAVE (Coords.), *Ilustración, ilustraciones* (pp. 63-100). Donostia-San Sebastián: Real Sociedad Bascongada de Amigos del País.

RODRÍGUEZ DE CAMPOMANES, P., (1774). *Discurso sobre el fomento de la industria popular*. Madrid. Imprenta de Antonio Sancha. [Hay una edición crítica a cargo de REEDER J. (1975). Madrid: Ministerio de Hacienda]

RODRÍGUEZ DE CAMPOMANES, P., (1775). *Discurso sobre la educación popular de los artesanos y su fomento*, Madrid: Imprenta de Antonio Sancha.

RODRÍGUEZ NEIRA, T., (1999). “Jovellanos, político, ilustrado y teórico de la educación”. *Aula abierta*, 74, pp. 111-128.

RUIZ RIVERA, J. B., (1979). “La Compañía de Uztáriz, las Reales Fábricas de Talavera y el comercio con Indias”. *Anuario de Estudios Americanos*, 36. pp. 209-250.

RUMEU DE ARMAS, A., (2001). *La Real Academia de la Historia*, Madrid: Real Academia de la Historia.

SAGREDO BAEZA, R. y GONZALES LEIVA, J. I., (2004). *La Expedición Malaspina en la Frontera Austral del Imperio Español*, Santiago de Chile: Editorial Universitaria.

SALAVERT FABIANI, V. L., (1995). “La cultura científica y técnica en la España de los siglos XVI y XVII”. *Bulletin Hispanique*, 1 (97), pp. 233-259.

SAN PÍO ALADREN, Mª P. de y HIGUERAS RODRIGUEZ, Mª D. (Eds.), (2001). *La armonía natural: la naturaleza en la expedición marítima de Malaspina y Bustamante (1789-1794)*, Madrid: Real Jardín Botánico-CSIC-Lunwerg-Caja Madrid Obra Social.

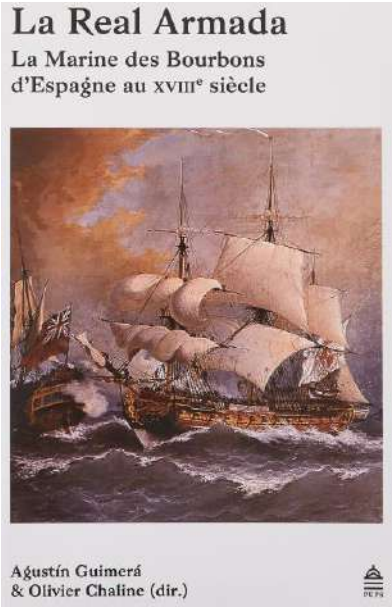
SANCHIDRIAN BLANCO, C., (1986). “De los sistemas de formación gremial al concepto moderno de enseñanzas técnicas. Evolución de estos conceptos y su aplicación

en Málaga durante el siglo XIX”. *Historia de la Educación: Revista Interuniversitaria*, 5, pp. 183-201.

SOLER PASCUAL, E., (2002). *Viajes de Jorge Juan y Santacilla. Ciencia y política en la España del siglo XVIII*, Barcelona: Ediciones B.

TORRES CHAVES, L. P., (2012). “*Discurso sobre la educación popular de los artesanos y su fomento*. Acercamiento a sus “dispositivos de saber-poder y políticas de verdad”. *Historik. Revista virtual de investigación en Historia, Arte y Humanidades*, 2 (5), pp. 1-4.

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11 (Reseña de libros)
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X



Reseña de GUIMERÁ, A. y OLIVIER, C. (Dirs.), (2018). *La Real Armada. La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIIIe siècle*, Paris: Presses de l'Université Paris-Sorbonne (PUPS). 396 pp. ISBN 979-10-231-0583-4.

Maximiliano Gallo*
Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina
maximilianogallo18@gmail.com

Recibido: 21/11/2019
Aceptado: 18/12/2019

PALABRAS CLAVES: historia marítima; Armada española; diplomacia; Borbones; industria naval.
KEYWORDS: maritime history; spanish navy; diplomacy; Bourbons; shipbuilding industry.

En las últimas décadas, el oficio de hacer historia ha avanzado con notoriedad gracias a la creciente erudición que lo impulsa. A su paso, ha ido dejando a un costado las cargas prejuiciosas y peyorativas propias de los historiadores de otrora, inmersos en las

* iD ORCID: https://orcid.org/0000-0002-8202-5695.

confrontaciones nacionales europeas que esculpían los estudios históricos con las siluetas de un patriotismo romántico.

Contribuir a ese saber académico y más ecuménico es el objetivo principal de la compilación de artículos dirigida por Agustín Guimerá y Olivier Chaline que editó la Universidad Sorbonne y que forma parte de la colección de *histoire maritime* a cargo del primero. Se trata de diez artículos escritos por especialistas españoles en historia naval que fueron traducidos a los efectos de acercar a la historiografía francesa -o al público francófono en general- la historia de la Armada Española del siglo XVIII. La misma carecía, hasta ahora, de una obra en francés que pudiera refutar el saber general que se tenía de ella, el cual la rotulaba como una marina abandonada, débil y parcialmente responsable de las grandes derrotas borbónicas frente al formidable poderío británico. En contraposición, el libro plantea la existencia de una Armada moderna y pujante que, desde el final de la Guerra de Sucesión Española en 1713 hasta la derrota de Trafalgar en 1805 supo ser la tercera potencia naval del globo detrás de Gran Bretaña y Francia.

Luego de la breve introducción de los directores, y para poner en contexto la relevancia de la Armada en el siglo XVIII, el primer capítulo de la compilación es "*La marine espagnole & les relations internationales*" de José Cayuela Fernández. De acuerdo al autor, la prioridad de sostener y acrecentar el poderío de la marina española fue una constante de un gobierno consciente de la importancia de la misma no sólo en la guerra, sino en las relaciones diplomáticas. En este marco, la monarquía francesa se erigía como el principal aliado mediante los "pactos de familia": ambos compartían el objetivo de la defensa continental. Pero al momento de pasar a la ofensiva, esta alianza de potencias marcaba a fondo el equilibrio internacional: este es el caso, a modo de ejemplo que emplea y desarrolla el autor, de la guerra de independencia de las Trece Colonias la cual hubiera estado seriamente comprometida sin la intervención de las coronas borbónicas.

Particularmente interesante es el trabajo de María Baudot Monroy, "*Le «changement de cap» après la politique navale d'Ensenada, ou comment la politique de Ricardo Wall a affaibli la défense des Indes (1754-1759)".* El mismo versa sobre los cambios de la gestión al frente de la Armada entre el mandato del todopoderoso marqués de Ensenada y el de sus

sucesores inmediatos. Es unánime entre todos los autores la consideración con respecto a la importancia del marqués en la transformación de la marina de guerra. La autora parte de su gestión para identificar cómo, en un juego de intereses cortesanos y diplomáticos, el embajador español en Londres, Ricardo Wall, logró desplazar al marqués e intervenir en el envío de escuadrones de navíos hacia América con el fin de apaciguar allí las estrategias ofensivas del marqués frente a los británicos.

Desde una mirada fiscalista, Rafael Torres Sánchez -especialista en la teoría del estado fiscal-militar- enfoca los sistemas de financiamiento y gestión de la Armada en *"La monarchie espagnole et le financement de la marine au XVIIIe siècle*". El estudio propone discutir con la visión tradicional sobre la administración borbónica. En primer lugar, relativiza la existencia de una centralización burocrática y financiera de la Armada; por el contrario, demuestra que la misma se dividía en departamentos peninsulares (Ferrol, Cartagena, Cádiz) y ultramarinos (La Habana). En segundo lugar, el autor sostiene que lejos de tratarse de un envío de dinero a discreción de la Corona, el caudal de fondos destinados a la marina era resultado de negociaciones constantes entre el Tesoro Real y los cuerpos militares y administrativos navales. La pretensión de los Borbones de lograr una centralización del poder más acabada se pone en cuestión a través del prisma de la marina y las internas por la ejecución del presupuesto presentado por la misma y cubierto por las arcas del Rey.

Un aspecto esencial de la guerra son las estrategias de la misma. Agustín Guimerá escribe *"Principes stratégiques et défense de l'Empire espagnole"* donde realiza un balance de las formas de hacer la guerra (*defensiva u ofensiva*) en los mares durante el siglo XVIII. Las batallas navales eran, ante todo, altamente costosas por lo que no siempre se trataba de derrotar al enemigo (*guerre de destruction,* p. 85), sino de lograr agotar al máximo sus recursos (*guerred'usure,* p. 86). La diversificación de "teatros de guerra" desplazados hacia el Caribe se traducía a su vez en una multiplicidad de estrategias a llevar a cabo.

¿Dónde se hacían y reparaban los buques de guerra españoles? Agustín González Enciso en *"Les infrastructures: le développement des chantiers navals et des arsenaux"*

abarca esta temática, en la que la monarquía española se había consolidado hacia la segunda mitad del siglo. El paso de los *chantiers* (astilleros provisionales y precarios) a los *arsenau*x (arsenales de construcción pesada y planificada) fue un eje fundamental de la política borbónica para nivelar su potencia frente a británicos y franceses. No menos importante fueron los sitios de emplazamiento de dichas empresas: además de poseer algunos arsenales sobre el mediterráneo y la costa cantábrica, España era el único reino que detentaba la capacidad de fabricar buques absolutamente nuevos en América mediante el arsenal ubicado en La Habana. En esta misma línea, Agustín Rodríguez González escribe *"Navires et canons"*, donde introduce los avances en las técnicas de construcción (las que, lejos de ser sólo imitaciones de la británicas o francesas, tenían rasgos propios que, incluso la *Royal Navy* acabó por adquirir). La importancia de los cañones y sus diámetros y la carrera por construir buques cada vez más potentes y resistentes pero, a la vez, más agiles para las maniobras en altamar era el objetivo principal en esta carrera naval entre estas tres monarquías europeas. Aspectos técnicos entran en juego en este capítulo, tan atrayentes como poco observados por quienes no conocen de historia marítima. Entre ellos, la importancia que merecen los *troisponts* (barcos con tres pisos de cañones, p. 125) es insoslayable y esencial para comprender la medición de fuerzas. La posesión de la mayor flota de *troisponts* se revela como un objetivo primordial entre las coronas; sin embargo, en este rubro, los británicos nunca perdieron la delantera.

A partir de los trabajos de Agustín Guimerá sobre los marineros y oficiales, y de Marta García Garralón sobre los pilotos y capitanes, se pone en evidencia quizás el punto más débil de la Armada Real. Si, como hemos resumido, la marina española estaba menos retrasada de lo que se preveía en esa competencia por desarrollar su poderío naval frente a Francia y Gran Bretaña, al momento de analizar el número y la capacidad de quienes abordaban los buques y llevaban a cabo las batallas, las conclusiones se revelan menos optimistas. No se trata, sin embargo, de un fracaso: los avances científicos para desarrollar la industria naval también se aplican al conocimiento de los mares y del arte de la navegación. La experiencia, atributo esencial de otrora, pasa a ser un agregado no poco valorado del conocimiento científico y matemático de quienes comandan las naves. Los marineros, por su parte, inscritos en ese sistema que era la *Matrícula de mar*, no lograban

multiplicarse en número y preparación a la par de lo que lo hacía el desarrollo naval. Aquí entraban en juego variables difíciles de controlar para la Corona que ambos autores no dejan de percibir: las voluntades individuales de aquellos que preferían embarcar un buque mercante que uno de guerra.

La obra modifica su tinte hacia los últimos dos capítulos, dado que estos refieren a la historiografía y la metodología. El primero, *"La marine espagnole du XVIIIe siècle: histoire, mémoire et politique (1805-1905)"*, escrito por Carlos Zaforteza, se adentra en las miradas sobre la Armada española de la modernidad desde el siglo XIX a partir de tres obras: *Noticia biográfica del Marqués de la Ensenada* (1829) de Martín Fernández de Navarrete; *Combate de Trafalgar* (1850) de Manuel Marliana; y *Armada Española* (1895-1903) de Cesáreo Fernández Duro. A través de ellas, el autor identifica una revalorización de la Armada trazando puntos de contacto entre el presente de cada obra y el objeto de estudio de la misma. Por último, Carmen Torres López en *"Musées, bibliothèques et archives"* elabora un extenso balance histórico de los museos, bibliotecas y archivos sobre la marina española hasta la actualidad, sirviendo de guía ineludible para quien desee acceder a las fuentes sobre la Armada.

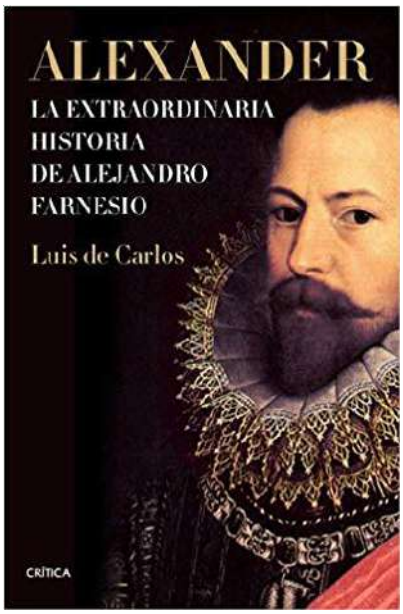
La conclusión de los directores de la compilación no es simplemente un prolijo cierre de la misma. Por el contrario, además de elaborar un balance de lo trabajado, aporta más información a la vez que plantea nuevas claves y preguntas para el estudio de la Real Armada, la cual atraviesa, a lo largo del XVIII, un *"siècle d'efforts"* (p. 212). A su vez, cuestiona perspectivas que considera poco útiles para su análisis, como la de la eficacia en comparación con las coronas británica y francesa.

Tras el cierre de los directores, el libro incluye seis anexos esquemáticos y abundantes en datos: una cronología exhaustiva sobre la historia naval española del siglo en cuestión; mapas didácticos de rutas comerciales y conflictos; planos y dibujos de batallas en altamar con descripciones breves y pertinentes; una lista de secretarios de marina entre 1713 y 1808; un análisis de las fuentes de Fernández de Navarrete; y un breve trabajo de Pierre Le Bot sobre las visiones peyorativas de los franceses del siglo XVIII sobre la Armada. Son justamente esas opiniones funestas que proponían que, en caso de guerra con

los británicos, sería conveniente evitar una alianza con los españoles, las que sentaron un saber en la historiografía francesa que perduró hasta la actualidad y que este libro se propone refutar.

En suma, *La Real Armada. La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIIIe siècle* es una obra obligatoria para quien desee introducirse en el mundo de la historia naval pero no menos necesaria para los estudiosos de la historia española moderna. Los artículos compilados nos sugieren que la Marina es un laboratorio de estudio que, lejos de circunscribirse a la historia militar, conjuga cuestiones políticas, diplomáticas, económicas, sociales y científicas que contribuyen a ampliar el conocimiento del periodo.

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11 (Reseña de libros)
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X



Reseña de CARLOS BERTRÁN, L. de., (2018). *Alexander. La extraordinaria historia de Alejandro Farnesio*, Barcelona: Crítica. 664 pp. ISBN 9788498929874.

Ariel Gamboa*
Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina
austrias2001@yahoo.com.ar

Recibido: 05/05/2019
Aceptado: 01/07/2019

PALABRAS CLAVES: Alejandro Farnesio; historia de España; biografía; guerra; siglo XVI.
KEYWORDS: Alexander Farnesio; history of Spain; biography; XVI century war.

El presente volumen constituye la primera edición de la biografía sobre Alejandro Farnesio, III duque de Parma, Plasencia y Castro. La obra reseñada recorre la vida de uno de los nobles más destacados al servicio de la Monarquía de los Austrias, durante el reinado de Felipe II. El autor, Luis de Carlos Bertrán, se ha ocupado de llenar un espacio que ha merecido escasa atención en el campo historiográfico. Doctor en Derecho y licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad

* iD ORCID: https://orcid.org/0000-0002-5235-0833.

Pontificia de Comillas (ICADE), ejerce la abogacía desde 1983 en España y posee una extensa trayectoria como miembro activo de distintas Fundaciones civiles.

Como Bertán indica en el Preámbulo, su objetivo es contribuir a la divulgación y conocimiento de la figura de Alejandro Farnesio entre los lectores españoles. Su admiración personal por el "Rayo de la Guerra" lo llevó a visitar distintos escenarios europeos (Italia, Países Bajos, España) donde transcurrió la vida del noble parmesano, incluso el palacio donde nació y la tumba que conserva sus restos en Parma.

Alejandro Farnesio fue una figura de primer orden en los asuntos políticos y militares del reinado de Felipe II. Constituyó una pieza clave en el complejo engranaje de la política externa e interna de la Monarquía, puesto que atendió a todas las misiones encomendadas por el monarca, con competencia y diligencia.. Supo resolver exitosamente prácticamente todas las cuestiones complejas que generaban obstáculos a la gestión del poder como en el caso de los asuntos en Italia, Flandes y las guerras de religión en Francia. Junto al marqués de Santa Cruz o Andrea Doria puede ser incluido en la lista de los principales militares del siglo XVI.

La obra está organizada cronológicamente, siguiendo el género biográfico. El capítulo primero se centra en los ancestros de Alejandro Farnesio. La compleja genealogía de esta familia da cuenta de sus integrantes y del proceso de construcción de su poder en Italia. Destacan entre ellos, el Papa Paulo III y el emperador Carlos V. Sin embargo, el autor deja en claro el origen bastardo de sus miembros, que, a pesar de ello, supieron hacerse de un lugar principal en los asuntos de Europa. La bastardía será considerada principalmente a la hora de comprender la lógica de las alianzas matrimoniales de la familia o el acceso a cargos de poder, entre ellos el cardenalato.

El segundo capítulo se ocupa de la infancia del príncipe en Parma (1549), su educación, su estancia en los Países Bajos y en España, destacando los vínculos personales con sus parientes más importantes por línea materna, Don Juan de Austria, su tío; el príncipe Don Carlos y el mismo Felipe II. En este punto, el autor menciona que el servicio a la familia y el afecto del rey por "Madama" y su hijo serán los motivos del ascenso del joven príncipe. Aunque no niega que los intereses de España en las ciudades del norte de Italia, como así también las propias virtudes de Alejandro, constituyen elementos que no escapan a los ojos del Rey. El matrimonio de Alejandro (1565) con una infanta de sangre real portuguesa sella esta alianza y contribuye a la

legitimar su posición. En un primer momento, se habían realizado las negociaciones pertinentes para concertar una alianza con la familia imperial de Austria. Sin embargo, la negativa del emperador Fernando al matrimonio de algunas de sus hijas con el príncipe de Parma fue rotunda, sustentada en el origen bastardo de la casa de Parma insuficiente para una archiduquesa de Viena.

El capítulo tercero se centra en la vida matrimonial en Parma y en especial, la lucha contra los turcos. Aquí, el autor despliega con sumo cuidado asuntos de relaciones exteriores, considerando todas las peripecias que rodearon a la célebre batalla de Lepanto de 1571. Los mejores militares de la época confirman la habilidad del joven príncipe en ese campo.

Los capítulos cuarto y quinto narran los problemas que la Monarquía Hispánica tuvo que afrontar en los Países Bajos entre 1575 y 1585. En efecto, ambos se centran en el lapso indicado: desde el fin del gobierno de Luis de Requesens, la intervención y muerte de Don Juan hasta el sitio y toma de Amberes (1585).

A lo largo de 90 páginas, el autor explica cuidadosamente cómo las acertadas maniobras militares y habilidades diplomáticas del príncipe de Parma resuelven, transitoriamente, aunque de manera satisfactoria para el Rey, los problemas en Flandes. La narración de los conflictos militares y políticos se efectúa sobre un sólido conocimiento de la historia y geografía de las 17 provincias. Farnesio es el héroe de la Monarquía y la actuación en las provincias del norte consolida su situación de poder en el conjunto de actores que servían a España.

"La Armada Invencible" es el título del capítulo sexto. El eje del mismo está constituido por las amenazas de Inglaterra a distintos dominios de la Monarquía y las reacciones de Felipe II: la empresa, la paz, la invasión y finalmente la "jornada de Inglaterra". El autor deja en claro, a partir de numerosas citas de autoridades, cuál fue el papel de Farnesio en la "Armada Invencible" y pone de manifiesto nuevamente la habilidad militar del "Rayo de la Guerra"; concluye que los responsables fundamentales de los errores cometidos fueron el Rey y una serie de factores, que enumera y explica cuidadosamente.

El último capítulo, llamado "Guerra en Francia" alude a la última fase de las guerras de religión en Francia y la crisis de la monarquía de los Valois. Así como la

muerte de María Estuardo y la falta de legitimidad de Isabel pudieron ser los disparadores para agregar la corona inglesa a los dominios de los Habsburgos, en este caso, las guerras entre hugonotes y católicos en tiempos de Enrique III (incluso la muerte del propio rey) permitieron a Felipe II acariciar la posibilidad de que su hija, Isabel Clara Eugenia, se hiciera con la corona gala. Alejandro Farnesio acudió, una vez más, ante la orden del Rey, para intervenir en Francia; sin embargo, parte del resultado adverso para España y de la solución de la causa francesa se debió, según el autor, a la enfermedad y deceso de Farnesio. Con la muerte del duque de Parma (1592) se interrumpe el relato y finaliza el libro. Por último, el Epílogo enumera distintas obras, monumentos, calles y divisiones militares que llevan su nombre en honor de Alexander. Como interesante corolario se agregan, las notas, el índice analítico, la bibliografía utilizada y el índice general.

Las notas ameritan un párrafo propio, pues constituyen un voluminoso espacio del libro (en la presente edición se extienden desde la página 311 a la 579). En promedio, cada capítulo cuenta con 350 a 400 notas, todas al final de la obra. Ambos aspectos obligan al lector a dirigirse continuamente a la última parte para leer las observaciones. Es cuestión de preferencias, pero la cita al pie parece seguir siendo el modo más práctico.

Por último, el Prólogo, escrito por Luis Ribot, de la Real Academia de la Historia de España, confirma el estilo y enfoque historiográfico del autor.

La obra se destaca por el profundo conocimiento de la bibliografía, pues abundan las citas de los autores clásicos y otros, cuyos aportes han sido capitales. Para los asuntos de Italia y la familia Farnesio abundan autores italianos, como Alfieri (1995) y Arcangeli (1995). Rodríguez Salgado (1992), Fernández Álvarez (2000) y Kamen (2017) son los autores de referencia para el periodo de Carlos V. Obras biográficas clásicas, como la vida de Farnesio por Julián Rubio (1939), la de Vázquez de Prada (2004) y la de Van der Essen (1933-1937), como la de Don Juan de Austria, por Bennassar (2000), son citadas reiteradamente. Para los distintos aspectos de la política exterior y los conflictos religiosos y dinásticos que Felipe II tuvo durante su reinado en escenarios como Flandes, Inglaterra y Francia los autores predominantes son Parker (2010 a y b), Elliott (2000), Kamen (2004) y Lynch (2016).

La mayoría de las fuentes provienen del Archivo General de Simancas, sección Estado. La correspondencia de Felipe II es la documentación consultada con mayor asiduidad en la obra. En este sentido, el libro refuerza la idea de Felipe II como el rey prudente (por las dilaciones en la toma de resoluciones sobre distintos asuntos o la tardanza en dar respuesta a las cartas recibidas) y un monarca por cuya persona debían pasar todas las decisiones relacionadas con la situación de sus dominios y las personas a su servicio. En efecto, el autor analiza la correspondencia del Rey con embajadores, plenipotenciarios, virreyes, obispos, militares y otros príncipes europeos, lo cual permite una reconstrucción minuciosa de los hechos, en algunas oportunidades, casi como se sucedieron diariamente.

Respecto de la presentación, cabe decir que las láminas, a modo de ilustración, demuestran el esforzado tránsito del autor por documentos, blasones, genealogías, mapas, y principalmente retratos de los individuos cercanos que rodearon al príncipe de Parma a lo largo de su vida. Las ilustraciones en color, junto a la calidad del papel y la impresión en general, ponen en evidencia la excelente edición.

El principal aporte de esta obra es el de constituir una biografía actualizada de Alejandro Farnesio. Como todo trabajo biográfico, permite, a través de la vida de su protagonista, comprender las distintas redes de relaciones personales que los miembros de las élites mantenían para conservar y aumentar su poder. El trabajo demuestra la importancia de continuar con los estudios de ese grupo social sobre cuyos integrantes recaían las decisiones que mantenían y modificaban un delicado equilibrio de intereses. La mención de individuos destacados que no cuentan con un estudio propio de sus vidas invita al historiador a avanzar en el análisis de alguna de ellas. El libro demuestra cómo el género biográfico sigue siendo fundamental para el conocimiento del pasado.

Un segundo aporte, aunque no por ello menos importante, son las preguntas e intervenciones del autor en puntos de inflexión de la historia moderna, en lo que atañe a situaciones que definieron el rumbo del imperio español. Un claro ejemplo de ello son las distintas decisiones tomadas por Farnesio, obediente o no al Rey, en momentos cruciales donde supo relegar a un segundo plano asuntos personales y/o familiares por el servicio a la corona. En ese sentido, los intereses de los Farnesio en Italia, el matrimonio con la infanta portuguesa, las campañas en Flandes o las sugerencias en torno a la organización de la Armada Invencible, demuestran cómo las ambiciones

personales o el servicio al Rey podían modificar sustancialmente el devenir de los acontecimientos. Todo ello analizado escrupulosamente, con un alto nivel de exhaustividad y destacada exactitud.

El relato ordenado, claro y explicativo, da cuenta de un buen conocimiento del uso del discurso escrito. El libro permite adentrarse en el "clima de época", tanto al lector conocedor de la historia de España como al que no lo es.

Bibliografía

ALFIERI, L., (1995). *Storia di Casa Farnese*, Parma: Silva Editor.

ARCANGELI, L., (1995). "Atlante genealógico della familia Farnese". En L. FORNARI y N. SPINOSA (Dirs.), *I Farnese. Arte e Collezionismo* (pp.28-35). Milán: Electa.

BENNASSAR, B., (2000). *Don Juan de Austria*, Madrid: Temas de Hoy.

ELLIOTT, J., (2000). "Introducción". En F. CHECA CREMADES (Dir.), *Carolus: Museo de Santa Cruz de Toledo, 6 de octubre de 2000 a 12 de enero de 2001* (pp. 3-12). Madrid: Sociedad estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V.

FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, M., (2000). *Carlos V. Un hombre para Europa*, Madrid: Espasa Calpe.

KAMEN, H., (2017). *Carlos emperador. Vida del rey César*, Madrid: La esfera de los Libros.

KAMEN, H., (2004). *El Gran Duque de Alba: soldado de la España imperial*, Madrid: La Esfera de los Libros.

LYNCH, J., (2016). *Los Austrias (1516-1700)*, Barcelona: Crítica.

PARKER, G., (2010a). *El ejército de Flandes y el Camino Español 1567-1659*, Madrid: Alianza.

PARKER, G., (2010b). *Felipe II: la biografía definitiva*, Barcelona: Planeta.

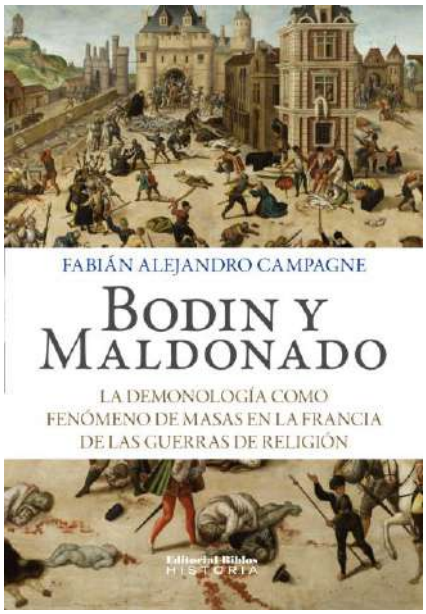
RODRÍGUEZ SALGADO, M. J., (1992). *Carlos V, Felipe II y su mundo, 1551-1559*, Barcelona: Crítica.

RUBIO, J. M., (1939). *Alejandro Farnesio, príncipe de Parma*, Zaragoza: Luz.

VAN DER ESSEN, L., (1933-1937). *Alexandre Farnese, prince de Parme, Gouverneur Général des Pays Bas (1545-1592)*, Bruselas: Librairie Nationale d´Art et d´Histoire.

VÁZQUEZ DE PRADA, V., (2004). F*elipe II y Francia*, Pamplona: Ediciones Universidad de Navarra.

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11 (Reseña de libros)
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X



Reseña de CAMPAGNE, F. A., (2018). *Bodin y Maldonado: la demonología como fenómeno de masas en la Francia de las Guerras de Religión*, Buenos Aires: Biblos. 537 pp. ISBN 978-987-691-677-6.

Carlos Manuel García*
Universidad de Buenos Aires, Argentina
carlosmgarcia1992@gmail.com

Recibido: 14/10/2019
Aceptado: 30/11/2019

PALABRAS CLAVES: Bodin; Maldonado; demonología; Guerras de Religión francesas.
KEYWORDS: Bodin; Maldonado; demonology; French Wars of Religion.

La obsesión por las brujas y, en consecuencia, la brutal represión vía judicial acometida por los poderes laicos y eclesiásticos a dicho grupo de demonólatras (quienes supuestamente se confabulaban en el sabbat, juraban lealtad a Satán, y atacaban y asediaban -intramuros- a la comunidad cristiana) han sido algunos de los procesos históricos que podríamos clasificar como intrínsecos e inherentes al universo cultural de la Temprana-Modernidad. Pero esta innovadora construcción imaginaria del crimen

* iD ORCID: https://orcid.org/0000-0001-5736-9077.

brujeril (cuyos fundamentos teóricos y teológicos se hunden en las novedosas concepciones de Satán y los demonios que propuso la escolástica bajomedieval) no es el único fenómeno irreductiblemente moderno: también lo son las intestinas guerras que sufrió el occidente europeo del siglo XVI, a raíz de la brutal ruptura de la ecúmene cristiana y la aparición de fes reformadas.

Demonología y guerras interconfesionales: tales son las temáticas que aborda este libro que estamos reseñando. Para ser más justos aún, deberíamos decir que en dicha obra se analizan la teorización, configuración y circulación de dos demonologías -muy distintas entre sí- en el brutal contexto de sangrientas batallas que mantuvieron católicos y hugonotes a fines del siglo XVI en el Reino de Francia y a las que la historiografía posterior denominó como Guerras de Religión. Los teóricos de estas especulaciones sobre demonios y brujas eran Juan de Maldonado, un lúcido sacerdote y teólogo jesuita de origen español que cruzó los Pirineos con la finalidad de apoyar la creación del Collège Clermont y, luego, desarrolló el resto de su carrera sacerdotal en terruño galo; y Jean Bodin, uno de los más excelsos representantes del humanismo francés en la Alta Edad Moderna, un encumbrado polígrafo del Renacimiento tardío cuyo enciclopedismo y originalidad teóricas revolucionaron todas las disciplinas sobre las que escribió.

La exhumación de esta abstrusa disciplina a la que podríamos denominar sin reparos como una verdadera "ciencia del demonio", epistemológicamente congruente con los puntos de vista de la filosofía natural de la época y dotada de un cuerpo doctrinario exquisitamente elaborado y fundamentado tuvo una específica particularidad en el contexto de las querellas confesionales que asediaban a la Francia de la segunda mitad del siglo XVI, a saber, fueron herramientas culturales de clasificación y deshumanización absoluta del colectivo adverso en términos teológicos. Incluso hay más que un uso para la defenestración de los partidarios de la otra fe: estas demonologías se volvieron un fenómeno de masas, contando con una difusión extremadamente amplia. Si podemos ubicar a Maldonado como un partidario del movimiento contrarreformado jesuítico, su demonología estaba orientada a deslegitimar y criminalizar en términos ideológicos a los protestantes franceses. El planteo de Bodin compartía similares objetivos pero no aplicados a una confesión rival, sino a aquellos que abjuraban de toda religiosidad y practicaban el más rampante ateísmo.

Habiendo fijado las coordenadas temáticas que jalonan la totalidad del libro, pasemos a ordenar y estructurar el contenido del mismo. La obra inicia con una introducción que contextualiza a las figuras del sacerdote jesuita español y del polígrafo humanista francés, antes mencionados, en el marco de las guerras civiles francesas. En tales intersticios históricos y sociales, ambos intelectuales produjeron sus elucubraciones sobre el Diablo y sus secuaces espirituales y humanos. Luego de este proemio, el libro se divide en dos partes, siendo la primera de ellas dedicada a la figura de Juan de Maldonado, y la segunda a la de Jean Bodin. Al finalizar cada sección encontramos lo que tal vez sea uno de los mayores aportes que nos lega esta obra: las traducciones al castellano actual del *Traicté des anges et démons* basado en notas académicas recuperadas del curso anual de teología que Maldonado dictó *ex cathedra* en el Collège Clermont en 1571-1572, en el que teorizó sobre el accionar de ángeles y demonios; y del libro segundo *De la démonomanie des sorciers*, exitosísima obra de Bodin, cuya tirada en términos editoriales sólo se encuentra debajo del mítico *Malleus Maleficarum*. Ambas traducciones, a nuestro idioma, que fueron realizadas en su totalidad por Fabián Alejandro Campagne constituyen una invaluable novedad y una original contribución que alienta a profundizar y ampliar los estudios de historia cultural, centrados en tratados demonológicos de la Primera Modernidad, en nuestras latitudes y geografías.

Las secciones dedicadas a la vida y obra de estos teóricos del demonio tardorenacentistas son también una novedad y contribución historiográfica. Es digno de resaltar la exhumación de la olvidada figura de Juan de Maldonado S. J., intelectual que gozó de amplísimo renombre durante su vida pero que cayó en un verdadero cono de sombras luego de su deceso. Este pertinaz olvido lo hizo quedar fuera del panteón de satanólogos del periodo, siendo recuperada su contribución a la demonología por la actual historiografía dedicada a tales cuestiones. Es destacable la profundísima formación humanista que tenía y cómo representaba a la nueva escolástica desde el profesorado del Collège Clermont.

Las reflexiones angelológicas/demonológicas que dicho teólogo propuso fueron en extremo exitosas y planteaban interesantes originalidades. Aunque siempre se mantuvo dentro de la ortodoxia, relativizó las corrientes de pensamiento que le precedían e hizo hincapié en sus propias elucubraciones. Maldonado siempre se rehúso

a dar un crédito total a la escolástica bajomedieval de corte tomista –forma dominante del pensamiento religioso en el periodo– relativizando algunas de las cuestiones centrales que ésta proponía. En materia angelológica negó la teoría de los cuerpos vitales angélicos, fue renuente en creer en el incubato, rechazó los postulados sobre la inmortalidad angélica, el movimiento de los planetas y sobre el espacio que ocupaban los demonios, dejando de lado la tradición tomista. El análisis pormenorizado del *Traicté des anges et démons* nos permite reconsiderar los supuestos historiográficos que determinan que el pensamiento de Tomas de Aquino (y por extensión la teorización sobre ángeles tardoescolástica) no era tan monolítico y homogéneo, ni aceptado unívocamente por todos los demonólogos. Aunque Maldonado nunca abandona los lineamientos del dogma católico, sin dudas construyó un pensamiento inusitado y singular en lo que respecta a los entes angélicos buenos y malvados.

Algo que también es digno de remarcar es que su demonología era abiertamente confesional. Maldonado la usó como un arma retórica orientada a repudiar a los hugonotes que, según su peculiar mirada, eran los culpables de que demonios, magos, hechiceros y brujas abundaran por toda Francia. Maldonado era un anticalvinista de pura cepa, era un hijo predilecto del mundo católico y como tal, rechazó todos y cada uno de los puntos de fe antagónica. Es importante recordar el trabajo de penetración reticular de fe católica que había realizado antaño sobre la región de Poitiers (uno de los bastiones del calvinismo vernáculo), sus controversias con Pierre de la Ramée y su conocimiento al dedillo del *Institutio christianae religionis* de Calvino. La finalidad de su demonología era una sola: la denostación total del enemigo confesional protestante. Es más, la aparición de esta fe demostraba de manera evidente que el fin de los tiempos se cernía sobre el mundo y que, para asegurarse la santidad y consecuentemente obtener la salvación, los católicos debían exterminar al enemigo. No parece ser casual que el contexto en el que se dictaron estas clases magistrales fue el final de la Tercer Guerra de Religión, momento en que se firmó la Paz de Saint-Germain-en-Laye (tregua beneficiosa para los reformados). Algunas semanas después de que el año lectivo del colegio llegara a su fin y con él las exposiciones sobre los ángeles y demonios a cargo de Maldonado, ocurrió la Masacre de San Bartolomé (el 24 de agosto de 1572). No sería descabellado considerar la influencia de estas lecciones al *ethos* de brutal violencia que se respiraba en la capital por ese entonces.

En contrapartida al jesuita, la figura de Bodin es harto reconocida por los estudiosos de la Modernidad. Fue un polímata revolucionario, un arquetipo paradigmático del hombre renacentista y uno de los polígrafos estrella del Renacimiento francés. Sus obras revolucionaron la historiografía, la teoría política, la teoría económica, la filosofía natural, el derecho y también la demonología. Sin embargo, existe un problema a la hora de acercarse a la figura de Bodin y es la carencia de fuentes documentales que nos permitan reconstruir algunos de los eventos más trascendentales de su biografía. Aquí notamos otro aporte del libro que estamos reseñando, debido a que Campagne agota la totalidad de bibliografía secundaria referida a la vida y obra de Bodin y nos presenta una reconstrucción de las mismas, libres de muchísimos datos espurios que abundan en la historiografía clásica sobre el tema.

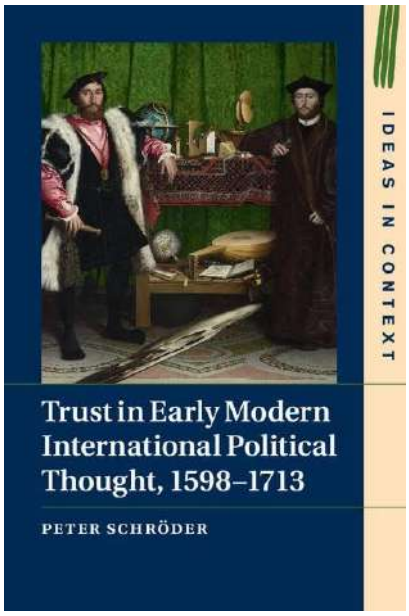
Pasemos a su demología. La *Démonomanie* fue un éxito editorial sin parangón. Pero este no fue su único mérito. Por definición, es una obra teórica única, aislada, diferente a todas las demás, una verdadera demonología *sui generis*, con una lógica y consistencia interna muy fuerte. Ahora bien, el sentido de la misma –a simple vista– no parece tan fácil de desnudar. Decimos esto, porque mientras que propone una demonología moderada y providencialista en sus primeros tres libros, su llamado a exterminar al colectivo brujeril sin ningún tipo de piedad y compasión queda manifiesto en el cuarto y último apartado del tratado. Esto ha llevado a los historiadores que han estudiado el discurso demonológico radical de la Alta Modernidad a pensar al *opus* bodiniano como un tratado que apela a una violencia irracional, brutal y descontrolada.

Campagne hace un ejercicio exegético intratextual e intertextual para conciliar a esta demonología que presentaba a un demonio vencido, atado a la permisión divina para actuar en el mundo (muy parecido al de la Patrística), cuyo accionar malvado glorificaba aún más a Dios con la furibunda y radicalizada persecución a la que se debía someter a las brujas y demonólatras. En la propia *Démonomanie* se apelaba a una reforma de las costumbres de la comunidad, para que Dios -que permitía el mal, pero no dejaba de odiarlo- acortara el radio de acción del demonio. Masacrar a los brujos y adoradores de Satán era, entonces, una acción justa que contentaría a la divinidad y pondría fin a los conflictos que aquejaban a los franceses de la época. Pero si relacionamos a la demonología bodiniana con otros textos de su autoría (específicamente la *Republique*) vemos que la brujería debía ser sancionada porque era

una forma de irreligión y ateísmo que atacaba las bases de la familia patriarcal, la obediencia a la ley y era una amenaza al Estado del Príncipe. Los demonólatras, si no eran refrenados, harían perder el temor a la ley a los súbditos y sumirían al Reino en la anarquía. Lejos de ser una demonología confesional, más bien, era una al servicio del Estado Moderno y su proceso de centralización.

A modo de cierre, queremos sintetizar los aportes historiográficos que presenta este libro. Campagne ha realizado un complejísimo y erudito trabajo de transcripción textual de dos obras fundamentales de la tratadística antibrujeril de la Modernidad. A su vez, ha realizado con pericia un dificultoso trabajo hermenéutico sobre tales discursos, con la finalidad de brindarnos una mayor heurística y una comprensión más acabada de tales traducciones, como también de las tradiciones intelectuales y culturales de las que Bodin y Maldonado fueron tributarios a la hora de construir sus exitosas demonologías.

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11 (Reseña de libros)
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X



Reseña de SCHRÖDER, P., (2017). *Trust in Early Modern International Political Thought, 1598-1713*, Cambridge: Cambridge University Press. 269 pp. ISBN 978-131-679-851-5.

María Luz González Mezquita*
Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina
(MC) Real Academia de la Historia-España
gomezqui@mdp.edu.ar

Recibido: 11/12/2019
Aceptado: 27/12/2019

PALABRAS CLAVE: confianza; Europa Moderna; Historia Intelectual; Historia del derecho; pensamiento político internacional.
KEYWORDS: trust; Early Modern History; Intellectual History; Legal History; international political thought.

¿Es posible la confianza entre estados? Un debate siempre vigente anima al autor de este libro que realiza una aguda presentación sobre las posibles aristas del concepto de confianza (traducción que elegimos a pesar de las muchas posibilidades y matices que se pueden señalar) en el pensamiento político internacional moderno. ¿Es posible el respeto de los acuerdos que firman las diferentes unidades políticas en la Europa Moderna? ¿Se puede generar confianza en ese ámbito? La confianza ha atraído la

* iD ORCID: https://orcid.org/0000-0002-6013-7434.

atención de los investigadores modernos desde diferentes campos. Los estudios de Niklas Luhmannn (1996), Peter Johnson (1993) y John Dunn (1988) son sólo algunos ejemplos de este interés abordados a través de numerosas fuentes documentales y bibliográficas.

El autor de esta obra, Peter Schröder, es *Senior Lecturer* de Historia Moderna en el *University College London*. El libro se incluye en la sección "Ideas en Contexto" que tiene como objetivo discutir la genealogía de las corrientes intelectuales y de sus modificaciones por diferentes audiencias en sus contextos concretos con un enfoque interdisciplinar. Los objetivos de la obra se presentan en la introducción y se desarrollan en cinco capítulos que se completan con una conclusión, una exhaustiva bibliografía y un índice. La investigación pone en relación las tradiciones del derecho natural y la razón de estado sostenidas con diferentes supuestos, pero en un contexto de interinfluencias para profundizar las vías en que influyeron los diversos conceptos y discusiones para lograr la construcción de confianza. En este sentido, el autor conecta el pensamiento político internacional y el derecho internacional para analizar en qué medida la confianza (utilizaremos esta traducción de *trust* aunque el término tiene connotaciones más complejas como se comprueba a lo largo de la obra) puede considerarse uno de los conceptos fundadores en la teorización de las relaciones internacionales en este período. A pesar de la permanente aspiración de lograr confianza entre estados, (utilizo "estado" por cuestiones operativas, evitando los debates a propósito de su aplicación para el Antiguo Régimen) las propuestas no eran de fácil ejecución.

El trabajo es resultado de diez años de investigación sobre el papel desempeñado por la confianza en el desarrollo del pensamiento político internacional en el siglo XVII. Se interesa, en especial, por el período que va desde la Paz de Vervins (1598), la Guerra de los Treinta Años (1618-1648) y las diferentes guerras iniciadas por Luis XIV, hasta la Guerra de Sucesión Española que concluyó con la Paz de Utrecht (1713). En esta etapa, las relaciones internacionales estuvieron dominadas por el enfrentamiento Habsburgos-Borbones para dirimir quién podría adjudicarse el dominio de la *Universitas Christiana.* Los problemas relacionados con este conflicto generaron una compleja literatura dentro del período seleccionado, que sirve para discutir el concepto de confianza en las relaciones interestatales como eje estructurante del estudio. Una

serie de preguntas articula los planteos que resultan centrales en el desarrollo de los argumentos. ¿Cuál era el *status* conceptual de confianza? ¿Constituía un fundamento en las teorías sobre las relaciones interestatales? ¿Es posible discernir un desarrollo progresivo dentro de las discusiones en el siglo XVII sobre la confianza? Cuáles eran las condiciones necesarias para que existiera entre los estados?

Para responder los interrogantes planteados, Schröder selecciona pensadores reconocidos y otros que no han sido muy frecuentados. Estos autores se muestran preocupados por conseguir soluciones para revertir la conflictiva situación europea y transformarla en un estado de paz futuro. Focalizar en la confianza es el paso previo para reflexionar sobre los diferentes usos de conceptos más explícitos tanto políticos como jurídicos relacionados con ella (interés, equilibrio de poder, derecho natural, planes para institucionalizar una estructura federal internacional, surgimiento de un sistema estatal) pero que diferían en sus supuestos fundacionales. Para el autor, no se trata de una doctrina política independiente, por el contrario, es fluido en su aplicación, empleado en diferentes teorías políticas que se discutían en la época y no una categoría analítica impuesta *ex-post.*

En el siglo XVII, las diferencias confesionales seguían provocando inestabilidad política e impedían la construcción de confianza. Los tratados conocidos como Paz de Westfalia reordenaron el contexto internacional por medio de las relaciones de poder entre los estados modernos. Aunque no fue el punto decisivo de inflexión en la soberanía estatal como se ha reclamado en algún momento para defender o impugnar el paradigma westfaliano (BELY, 2009; MARQUARDT, 2007), para los pensadores del siglo XVII los tratados concedían a los estados el derecho a la declaración, conducción y finalización de las guerras. El reconocimiento de una soberanía propia, inspirado en la razón de estado, implicaba el desconocimiento de una autoridad legal extra territorial y una institución normativa superior, ya fuera el Emperador o el Papa. En relación con esta tendencia, en política exterior se imponía el concepto de balance o equilibrio de poderes. Al mismo tiempo, surgía un nuevo derecho internacional tal como lo definieron Alberico Gentili y Hugo Grocio.

En relación con lo expuesto, se comprueba la existencia de tres grandes corrientes de pensamiento político en el siglo XVII con respecto a las relaciones interestatales. En primer lugar, las teorías inspiradas en la razón de estado, orientadas a un concepto de

balance de poder competitivo como respuesta ante la amenaza la Monarquía Universal. En segundo lugar, las teorías jurídicas y filosóficas que aplicaban el derecho natural a las relaciones interestatales y proponían un *jus publicum Europaeum* como fiable marco jurídico. En tercer lugar los proyectos que abogaban por una paz perpetua sobre la base de estructuras federales para organizar el sistema de estados. Las tres se ocupan del problema central: la soberanía del estado. Por esta razón, aquellos que consideraban necesario implementar instituciones por sobre el estado soberano para reforzar un orden internacional, relacionaban la esfera de las relaciones interestatales con el estado de naturaleza

En este complejo conjunto de circunstancias ¿Cuál podría ser el rol político de la confianza? Resultaba evidente que la noción positiva de confianza y confiabilidad de inmediato encontraba su contraposición en el concepto de fraude/estafa/engaño y desconfianza. Por las razones expuestas, el surgimiento de un sistema interestatal de relaciones, no evitó que la confianza siguiera siendo precaria entre los estados europeos. En su doble utilización como confianza o buena fe (*fides*) el principio fue utilizado como una herramienta estratégica en los discursos políticos del siglo XVII. Se identifican por lo menos dos niveles: el primero es un concepto más abstracto de confianza como un valor fundamental y filosófico que puede proveer bases para la organización de las relaciones entre estados. El segundo es el uso estratégico más cínico (de inspiración maquiavélica) en las polémicas que acompañaron varios conflictos interestatales.

En el capítulo I "Alberico Gentili (1552-1608). Una nueva forma de plantear el problema de la guerra y las relaciones interestatales", se analiza el contexto de la Europa post tridentina en la que los intentos de pacificación tenían que tomar en cuenta teologías antagónicas y confesiones opuestas. El humanista y jurista italiano desafiaba -con audacia, a finales del siglo XVI- las justificaciones de los conflictos por motivos religiosos y se proponía desterrar la religión como argumento para ir a la guerra (*De Iure Belli*, 1598). Se pueden identificar "dos morales políticas rivales" confrontadas: una era la teoría del derecho natural y la otra la derivada de Maquiavelo. Pero más allá de la división teórica, en ambas no había una doctrina homogénea sino líneas diferentes de pensamiento. Esto se pone de manifiesto en la posición cambiante de Gentili con respecto al florentino. Fue quizá el primero en su época en reconocer el problema

fundamental de las relaciones entre estados soberanos: la misma naturaleza de su soberanía impedía la pacificación. Sus argumentos iban contra -entre otros- Justo Lipsio, sobre todo sus afirmaciones acerca de la unidad religiosa como esencial para la cohesión y estabilidad social. El contexto que vivía necesitaba una nueva teoría de las relaciones interestatales y un marco en el cual la confianza mutua entre los estados fuera razonable dentro de los cálculos de los propios intereses del estado.

Era necesario reemplazar el tradicional concepto de *bellum iustum* por el de *iustus hostis* con la pretensión de abordar el mundo "confesionalizado" del final del siglo XVI. La teoría política de Gentili sobre la guerra y las relaciones entre estados pretendía un cambio en el derecho internacional desde un sistema universalista cristiano (católico) hacia una creciente vinculación multi-polar en la cual los estados eran percibidos iguales jurídicamente aún en el caso de que se enfrentaran como enemigos confesionales. Ni el Emperador ni el Papa -aún en temas teológicos- tendrían garantizada la preeminencia ni la interferencia en temas relacionados con la soberanía de los estados, percibiendo al príncipe como *legibus solutus* (Bodin).

Siguiendo a Bodin, Gentili afirma que ni los bandidos ni los piratas están incluidos en los privilegios del derecho natural y por lo tanto, están excluidos del derecho internacional porque no reúnen los requisitos legales y el *status* político y moral como soberanos iguales. Tanto Bodin como Gentili y luego Grocio sostienen que los estados -a pesar de no ser sujetos a ninguna autoridad mundial- tienen un marco establecido de compromiso en sus conflictos. La razón de la precariedad del derecho internacional era porque se demostró como muy desafiante sino imposible, decidir cómo castigar las transgresiones de ese derecho. A esta altura es necesario aclarar que para Gentili, la decisión frente a los desacuerdos entre estados se lograba por las armas. Los conflictos bélicos que no pueden ser evitados deben regirse por un derecho específico respaldado por los estados enfrentados, que se tienen que reconocer entre ellos como rivales justos con ciertos derechos dentro de un marco legal. Las leyes de la guerra solo podían respetarse si ambas partes tenían bases razonables para la mutua buena fe, dentro de un marco de valores comunes. El análisis de Gentili de las teorías políticas conocidas tales como la razón de estado, la soberanía del estado, el interés de los estados, el derecho natural y la guerra justa le permiten reformular los principales caracteres del pensamiento político internacional moderno.

En el capítulo II "Planes para una paz universal en Europa. Los límites del equilibrio de poderes" se analiza el momento en que Erasmo publica la *Querela Pacis* a comienzos del siglo XVI y pone de manifiesto la existencia de deseos irenistas en Europa. Estas propuestas eran muy diferentes en estilo y calidad con respecto a aquellos que se habían ocupado del tema con anterioridad. Al finalizar el siglo -entre otras razones a causa de las guerras religiosas y las reacciones contra el peligro turco exterior- los pensadores políticos vuelven a sugerir la conveniencia de una Europa unificada. Sin embargo, la idea de una Monarquía Universal había perdido aceptación y en su lugar la idea de un equilibrio de poderes como el mejor medio para organizar el sistema europeo de estados, ganaba terreno. Una excepción a esta dominante y creciente actitud, fue Tomasso Campanella que a mediados del siglo proponía el más consumado tratado sobre la idea de una Monarquía Universal al servicio de los Habsburgo de España, basado en la razón de estado de Botero y de una Iglesia católica universal. Esta representación de la Monarquía de España difícilmente podría aspirar a convertirse en un intento serio para pacificar una Europa en guerra, ya que sería el resultado de una imposición contra poderes europeos y extraeuropeos. Por otra parte, las tendencias que pretendían reconceptualizar un orden de estados en Europa, entrañaban conceptos jurídicos formulados por la jurisprudencia protestante. En Francia encontramos interesantes contribuciones a las discusiones sobre un orden de estados que asigna un lugar importante a la confianza: el *Grand Design* del duque de Sully y el *Noveau Cynée* de Eméric de Crucé. Mientras el primero estaba preparado para sembrar desconfianza y hacer promesas engañosas en nombre del equilibro de poder que hiciera avanzar los intereses franceses, el segundo se preocupaba por establecer las condiciones políticas e institucionales para construir un marco en el que la confianza entre estados soberanos pudiera sostenerse. El trabajo de Sully ha sido comparado con el posterior del Abad de Saint-Pierre (*Project pour rendre la Paix perpétuelle en Europe,* 1713), pero entre ellos hay diferencias fundamentales que surgen de estudios comparativos. Schröder advierte sobre el peligro de considerar la propuesta de Sully como el surgimiento de una conciencia europea en el siglo XVI con rasgos de considerable presentismo del que debemos estar precavidos para evitar peligrosos anacronismos. En una Europa que durante los siglos XVI y XVII vivió el enfrentamiento de Austrias y Borbones, Sully propone algo más que un plan para construir una federación de estados. Se trata en

realidad de conseguir la formación de una alianza contra los Habsburgos (en espejo con las propuestas de Campanella) que se manifestaría con claridad cuando Richelieu la ejecutó en el marco de la Guerra de los Treinta Años. Los principios rectores de la política francesa no eran confesionales sino inspirados en la razón de estado. El balance de poderes se concebía al mismo tiempo como garante de la paz y la seguridad, mientras al mismo tiempo, fomentaba el poder y la influencia franceses dentro de un sistema de equilibrio, en el que serían el contrapeso de los Habsburgo en el otro lado de la balanza. Pero, ya en 1688 William Camden aseguraba que, en realidad, sería Inglaterra la que podría inclinar la balanza.

El plan para la paz europea propuesto por Éméric Crucé era diferente. Su *Nouveau Cynée* (1623) es el primer plan pacifista universal que acepta la existencia de una pluralidad de entidades políticas, religiones, creencias y costumbres y ofrece un proyecto para la coexistencia mutua sin intentar ninguna forma de unidad. No se conoce con certeza su difusión o impacto. Tanto él como Sully tienen poca presencia en los estudios actuales de política internacional. Los que buscan antecedentes de una federación europea pueden mirar más a Crucé que a Sully. Este escribió dentro de la tradición de la razón de estado con argumentos similares a los de Béthune y Rohan, y desde luego Bodin y Maquiavelo. El plan de Crucé por otra parte, no es exclusivamente europeo sino un raro intento de incluir el mundo completo y en especial los turcos en una paz que provee de instituciones internacionales para negociar entre diferentes intereses y arbitrar potenciales conflictos.

En el capítulo III "*Ius naturae et gentium*. Los límites del orden jurídico", se muestra cómo en el siglo XVII conviven por una parte, el derecho natural público que representa una de las dos formas típicamente modernas de filosofía política y por otra, las prácticas políticas orientadas por la razón de estado de Maquiavelo. La primera tuvo implicaciones importantes para el pensamiento político internacional con Hugo Grocio, Tomás Hobbes y Samuel Pufendorf que desarrollaron sus propuestas sobre el orden internacional y el derecho. En el caso de Grocio su pensamiento estaba más cercano a los escolásticos españoles de lo que él o sus seguidores estaban dispuestos a admitir. Siguiendo los itinerarios previstos Schröder se pregunta, ¿Cuáles eran los límites del derecho natural para regular las relaciones internacionales? ¿Cuál es el rol de la confianza dentro del derecho natural y su aplicación a la esfera internacional y cómo la

usaron Grotius, Hobbes y Pufendorf?¿Difieren sus explicaciones? ¿Hasta que punto se puede argumentar que Pufendorf superó las posiciones de Grotius y Hobbes? Las diferencias en sus conceptualizaciones definen su posición respecto a la confiabilidad. Hobbes es más excéptico sobre la posibilidad de confianza entre hombres y estados, mientras que el concepto del derecho natural de Grocio presupone la razonable posibilidad de confianza, sosteniendo que la fe se debe mantener con todo tipo de enemigos. Dando continuidad al análisis, el autor se propone demostrar que la discusión sobre la confianza ocupa un lugar central dentro de diferentes aspectos de las teorías de Grocio, Hobbes y Pufendorf. Esto le permitirá una reevaluación de ciertas afirmaciones relacionadas con la tradición moderna del derecho natural. Se estudia la relación de Grocio con otros pensadores y se analizan sus argumentos expuestos en *Del derecho de la guerra y de la paz*, en los que pone de manifiesto la posibilidad de que exista confianza aún entre enemigos. Sería Hobbes quien desbrozaría el abundante material reunido por Grocio y negaría la apelación a grandes verdades y valores en los conflictos políticos. A pesar de la pesimista concepción de Hobbes sobre la conducta humana, no se niega de manera absoluta la posibilidad de contratos en el estado de naturaleza aunque para él, las alianzas tienen corta duración ya que la mudanza de circunstancias y de intereses podría llevar rápidamente a un cambio de lealtad.

La principal contribución de Samuel Pufendorf reside en su estudio y conceptualización de las implicaciones de Westfalia en términos de la soberanía y la integridad de los estados. La confianza en el estado de naturaleza era casi imposible. Las relaciones internacionales sin embargo eran una constelación especial. A pesar de no existir un poder superior o árbitro, se niega a ver las relaciones entre estados en permanente conflicto como en el estado de naturaleza. El funcionamiento de un sistema depende de acuerdos basados en el cumplimiento del derecho natural en coincidencia con sus intereses sin evitar la consideración de la aplicación de la fuerza coercitiva y el castigo. Envuelto en las polémicas con Luis XIV a favor de sus compañeros protestantes, sus ideas serían fundamentales para los planes de pacificación europea y la creación de una federación ya que estaba convencido de que la lucha y el conflicto eran parte de la época siendo su misión esforzarse por encontrar soluciones. Era necesario un sistema de relaciones internacionales que fomentara un ámbito para el compromiso. El Imperio y el orden post-westfaliano daban ejemplos concretos de esa posibilidad

abriendo un enfoque pragmático que permitía un nuevo marco en el que el derecho natural y la confianza en el sistema podrían convertirse en significativos y menos precarios.

En el capítulo IV "La lucha por la hegemonía y la erosión de la confianza" se examina la segunda mitad del siglo XVII dominada por Luis XIV y luego inmortalizada por Voltaire en *El siglo de Luis XIV*. La Paz de los Pirineos completó lo firmado en la Paz de Westfalia. La literatura política y los panfletos intentaban desacreditar la política exterior francesa, argumentando que se basaba en engaños y malicias sin respetar los tratados existentes. Schröder insiste en la necesidad de verificar el lugar que ocupaba el concepto de confianza en los escritos de los pensadores políticos de este periodo decisivo. Muchos de ellos muestran desacuerdo e irritación por el fracaso de las paces de Westfalia y Pirineos para pacificar Europa, mientras Francia perdía la confianza de la mayoría de potencias europeas socavando el orden de westfaliano (1688-1689). Gottfried Leibniz, poco conocido en su actividad política, reaccionó contra la actitud y propaganda agresivas de Luis XIV. Junto a Pufendorf asumió la defensa del Imperio y el protestantismo frente a las ambiciones francesas. En esta contienda entra por un lado, Jacques-Bénigne Bossuet en defensa del catolicismo y el gobierno de Luis XIV y por otro, Pierre Bayle contra la agresiva política religiosa francesa. Algunos de los textos eran panfletarios y presumiblemente fueron escritos con un interés definido por el conflicto. Leibniz y la *Guerra de plumas* muestran una faceta de su lucha en contra de Luis XIV y sus consejeros, en especial Bossuet. Expuso sus argumentos no solo en acaloradas polémicas, sino en la forma más seria de una teoría sobre las relaciones internacionales (*Codex Iuris Gentium*, 1693). Reconoció la fuerza divisoria de las confesiones antagónicas pero, al mismo tiempo, intentó unir la dividida iglesia cristiana. ¿Hasta qué punto la confianza -minada por las diferencias confesionales- se volvía un tema importante para la teoría de Leibniz de las relaciones internacionales? En su polémico *Mars Christianissimus*, argumenta contra la flagrante violación de los principios de la Paz de Münster que constituyó la toma de Estrasburgo por parte de las tropas francesas en 1681. Ya en escritos previos, había sostenido que era necesaria una reorganización de la estructura política y militar que pudiera ser un contrapeso de la francesa, aunque sería un error de anacronismo vincularlo a una idea de nacionalismo germánico. La irónica alabanza por la que Leibniz -parodiando el estilo de Bossuet-

intenta defender a Luis XIV contra sus críticos es de destacar, aunque no fuera el único que utilizó esta técnica. Advierte que los gobernantes seducidos por la razón de estado rompen fácilmente sus compromisos con otros estados si eso les da ventajas en su reino. Lo que Leibniz demuestra es que en la mayoría de los casos esa conducta resulta corta de miras y contraproducente. Frente a la defensa de Bossuet del poder absoluto de Luis XIV por estar asentado en las Sagradas Escrituras y el derecho divino concedido al rey de Francia, Leibniz encuentra el argumento filosófico y teológico contra Luis XIV. Si no se toma esto en consideración, no tendremos una exacta comprensión de la polémica. En la *Teodicea* no solo afirmaba la excepcional posición del rey francés, sino que también empuja su afirmación más allá: El más poderoso después de Dios, exceptuando siempre al diablo, es sin duda Luis XIV. Leibniz vio que el problema más importante desde el punto de vista jurídico y político -tal como lo había formulado Maquiavelo- era la destrucción de la confianza en un marco legal y diplomático existente. Era escéptico sobre la posibilidad de un orden estable en Europa, pero no dejó de trabajar para conseguirlo. Consideró la confianza en una gama de diferentes ópticas, pero la base de sus convicciones se la proveía su filosofía moral, donde la confiabilidad cumplía un papel central similar a la justicia.

Con la revocación del Edicto de Nantes, los protestantes europeos reconocieron que confiar en el rey los volvía más vulnerables. La desconfianza en adversarios confesionales recuperó influencia como causa de división, socavando el acuerdo post Westfaliano. La secularización y la desconfesionalización no eran sólidos aspectos de la cultura política europea. Fue en la reacción inmediata a la revocación y en vista de la agresiva política francesa que los pensadores protestantes escribieron sus tratados sobre religión y política, Pierre Bayle, John Locke y Samuel Puffendorf son ejemplos de esta tendencia. Pero debajo del conflicto religioso y político subsistía el problema de que todas las partes involucradas se adjudicaban la verdad. Teniendo en cuenta no solo el Edicto sino también los tratados de paz de Augsburgo (1555) y Münster (1648) con respecto al enfrentamiento religioso, Pufendorf solicitaba que el estado tenga una autoridad restringida en asuntos religiosos haciendo referencia a leyes fundamentales existentes.

En los primeros años del siglo XVIII, la Guerra de Sucesión Española enfrentó nuevamente a Borbones y Austrias que competían por sus derechos a suceder en el

trono español. Hacia los años finales del conflicto se escriben el *Projet pour rendre la Paix perpétuelle en Europe* del abbé de Saint-Pierre y *Some reasons for an European State, proposed to the Powers of Europe* de John Bellers. El plan elaborado por Saint-Pierre fue considerado durante mucho tiempo, como completamente imposible de realizar. Schröder afirma que las críticas que recibió de Voltaire y Kant son una muestra de ello y atribuye estas posiciones al mito que sostiene que Saint-Pierre estuvo en Utrecht como secretario del abbé de Polignac lo cual lo habría llevado a escribir el *Projet* para manifestarse a favor de su rey. En realidad, el proyecto comenzó antes de 1712, lo que no evita que quisiera presentarlo para influir en las negociaciones de paz. Podría decirse que fue marginado porque desafiaba el concepto más importante en el ámbito de la política internacional, es decir, el equilibrio de poderes entre estados. Saint-Pierre desafía su importancia al definirlo como el obstáculo para una estructura de paz durable. Considera que si no hay un árbitro soberano sobre los países, el remedio que brinda el derecho natural es insuficiente. La falta de confianza mutua vuelve a aparecer como un problema en las relaciones internacionales. Más que un equilibrio de poderes es necesario un marco legal, pero el estado de derecho solo sería posible si los estados abandonaban los derechos irrestrictos de su soberanía. Una sociedad de soberanos con un árbitro favorecería no sólo el interés de cada estado sino que evitaría la situación de permanente conflicto entre ellos. El desafío era conseguir una estructura federativa que permitiera un árbitro poderoso y al mismo tiempo, respetara los derechos y libertades de los contratantes.

En el capítulo V "El *Doux Commerce* y las relaciones interestatales: La confianza y la desconfianza en el nuevo discurso económico**",** se plantea el rol social y económico de la confianza en el desarrollo de la economía de mercado en la modernidad inglesa. C. Muldrew (1993) sostiene que la economía moderna era un sistema de intercambios culturales y materiales en el que el factor central de mediación lo tenía el crédito y la confianza. El problema era conjugar estas apreciaciones con el nivel internacional regido por los principios de un mercantilismo que asumía que el volumen internacional de comercio era finito y fijo. Las empresas económicas eran consideradas como una pelea para ganar más acceso a otros mercados mientras el guardián que era el estado protegía el mercado propio. ¿Podría el comercio mejorar la confianza entre los estados teniendo en cuenta que no había recursos legales para consolidarla? ¿Las relaciones

comerciales se debían basar en un contrato o tenían que tener en cuenta la buena fe? Las relaciones entre poderes económicos, políticos y públicos dieron lugar a interesantes debates. Los escritos de Bernard Mandeville desafiaron no solo a quienes estaban entusiasmados en defender las convicciones morales existentes, sino también a los que se sentían cada vez peor con la emergente sociedad comercial. En el prefacio de la *Fábula de las abejas* representaba la sociedad de su tiempo como guiada por una dinámica que dejaba de lado las consideraciones morales. Toda sociedad humana era finalmente basada en sus intereses propios que desautorizaban la honestidad y el mantenimiento de las promesas. La confianza no era el concepto dominante dentro del debate político y económico en el siglo XVII, sino que estaba articulado como un problema y ubicado en relación con otros conceptos. Sin embargo, los verdaderos intereses y la confianza no tenían que ser mutuamente excluyentes. Por el contrario, el interés del comercio demandaba condiciones que condujeran a la confianza.

*****

Este minucioso y profundo análisis conceptual sobre la confianza y sus diferentes variaciones a lo largo de más de un siglo, pone en evidencia la importancia de los estudios comparativos y de la verdadera articulación de una historia cruzada y resulta imprescindible para comprender el período abordado. Los enfoques diacrónicos y sincrónicos muestran una generalizada búsqueda de fórmulas para lograr la deseada paz europea "estable". Como bien sabemos, la corriente maquiavelista tenía una fuerte presencia en el siglo XVII pero se veía enfrentada a los antimaquiavelistas. Los principios de la moral tradicional se veían desplazados por las pragmáticas razones de estado. En esta confrontación, una corriente como el tacitismo ofrecía una alternativa haciendo posible la convivencia de gran parte de los principios de ambas tendencias ofreciendo una versión mitigada de los principios enunciados por Maquiavelo. Los defensores de la razón de estado no estaban dispuestos a renunciar a la afirmación de los derechos de sus soberanos y, por otra parte, aún sus adversarios aunque hicieran todo lo posible para evitarlo se veían dominados por un creciente pragmatismo político. En el marco de las relaciones internacionales, la confianza y su consecuencia, la confiabilidad entre estados era más que nada un deseo y una necesidad. Este libro propone valiosas

herramientas para considerar las conflictivas relaciones entre quienes defendían la pervivencia de los principios del derecho natural y quienes se inspiraban en el interés particular de los soberanos. Pero más que eso, considera las interacciones que surgieron en este enfrentamiento en los discursos y en las prácticas. Lejos de la mirada teleológica, y de definiciones preestablecidas, el autor propone acercarse al pensamiento político del siglo XVII para tomar conciencia de que no había una narrativa consistente sobre la confianza, sino un complejo, de múltiples capas, a veces improvisado y hasta contradictoria comprensión y uso del concepto. En una variada muestra de diferentes aproximaciones programáticas, los pensadores políticos se ocuparon de la cuestión de cómo superar las relaciones entre estados inherentemente antagónicas, una búsqueda difícil en la que aún hoy seguimos implicados.

Bibliografía

BELY, L., (2009). "Le 'paradigme westphalien' au miroir de l'histoire l'Europe des traites de Westphalie". *Annuaire francais de relations internationales*, 10, pp. 19-36.

DUNN, J., (1988). "Trust and Political Agency". En D. GAMBETTA (Ed.), *Trust: Making and Breaking Cooperative Relations* (pp. 73-93). Oxford: Blackwell.

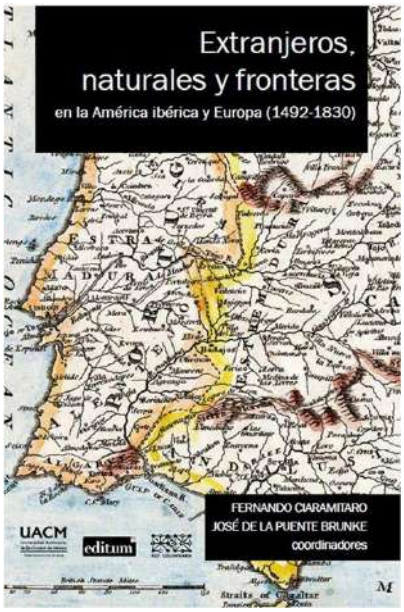
JOHNSON, P., (1993). *Frames of Deceit: A Study of the Loss and Recovery of Public and Private Trust*, Cambridge: Cambridge University Press.

LUHMANNN, N., (1996). *Confianza*, México D. F.: Anthropos-Universidad Iberoamericana.

MARQUARDT, B., (2007). "El mito del sistema de Westfalia: una re-evaluación de la cesura de 1648 en la historia del derecho internacional público". *Pensamiento jurídico*, 20, pp. 103-134.

MULDREW, C., (1993). "Interpreting the Market: The Ethics of Credit and Community Relations in Early Modern England". *Social History*, 18 (2), pp. 163-183.

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11 (Reseña de libros)
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X



Reseña de CIARAMITARO, F. y DE LA PUENTE BRUNKE, J. (Coords.), (2017). *Extranjeros, naturales y fronteras en la América Ibérica y Europa (1492-1830)*, Ciudad de México-Madrid: Universidad Autónoma de la Ciudad de México/Editorial de la Universidad de Murcia/Red Columnaria. 304 pp. ISBN: 978-607-9465-39-1 (México); ISBN: 978-84-16551-94-1 (España).

Mario Luis López Durán*
Universidad Nacional de Mar del Plata. Argentina
marioluislopezduran@gmail.com

Recibido: 21/11/2019
Aceptado: 18/12/2019

PALABRAS CLAVES: extranjeros; fronteras; territorios; migraciones; redes.
KEYWORDS: foreigners; borders; territories; migrations; networks.

Este libro presenta los resultados de las *IX Jornadas Internacionales de Historia de las Monarquías Ibéricas. Un imperio en movimiento: fronteras, territorios y movilidades, siglos XVI-XIX* que tuvieron lugar en Lima, en el Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica de Perú, entre en el 4 y 6 de noviembre de 2013. Durante tres días, historiadores provenientes de centros de investigación y universidades de Argentina, Brasil, Chile, España, Estados Unidos, Francia, Italia, Japón, México, Perú y Reino Unido debatieron sobre el sistema político-territorial de las monarquías española y portuguesa. En la introducción, Fernando Ciaramitaro (Universidad

* iD ORCID: https://orcid.org/0000-0001-6063-0299.

Autónoma de México) y José de la Puente Brunke (Pontifica Universidad Católica del Perú) afirman que la obra en cuestión debe ser concebida como un aporte a los estudios sobre la extranjería, los consulados y las fronteras que desde los primeros años del siglo XX han tenido un lugar no menor en la historiografía. Tras abordar brevemente las contribuciones de académicos consagrados, tales como Antonio Domínguez Ortíz o Tamar Herzog, los coordinadores hacen referencia al criterio de selección de las conferencias presentadas. En efecto, de los sesenta trabajos presentados en las Jornadas ya mencionadas, seis fueron seleccionados para la publicación. Cinco de ellos tienen en común el vínculo temático e historiográfico de la movilidad de personas a través de las fronteras -externas e internas- del sistema imperial hispánico (p. 18), mientras que el restante detalla cómo la noción de frontera apareció en el lenguaje político de la época y mutó a través del tiempo.

¿Qué significaba ser un extranjero en la Monarquía hispánica? "Naturales y extranjeros en el imperio español: sociedad, legislación y casuística italiana (siglos XV-XIX)" resulta ser una interesante aproximación al respecto. Fernando Ciaramitaro brinda un completo análisis sobre esta temática en desarrollo mediante características generales y particularidades para el caso italiano. En primer lugar, recupera la esquemática clasificación de Juan M. Morales Álvarez sobre los tipos de extranjeros en territorio español (p. 35). Diferencia a los "extranjeros peninsulares", es decir, a los mismos ibéricos que migraban a otra ciudad o provincia, los "extranjeros de otros países de la Corona", que incluía a los borgoñeses, flamencos, los nativos del Franco Condado y los italianos, y los "extranjeros integrales", que eran los forasteros *strictu sensu*. En este contexto Ciaramitaro indica que la carta de naturaleza era el instrumento jurídico por excelencia que el rey podía utilizar para naturalizar a los extranjeros. Sin embargo, los requisitos para obtener dicho reconocimiento fueron variando a lo largo de los siglos XV al XIX en función, entre otros factores, de la creciente intolerancia y xenofobia de la sociedad española. No obstante, el autor rechaza aquella visión historiográfica que tiende a ver en el siglo XVI una aceptación sin objeciones a la llegada de inmigrantes y en el siglo XVII una discriminación sistemática (p. 73). Por otra parte, sostiene que la legislación podía variar de acuerdo a la opinión generalizada entre la población nativa.

Ahora bien, ¿quiénes eran los extranjeros de España en Hispanoamérica? ¿Cuál era su origen geográfico? ¿Qué pautas asumieron respecto a sus lugares de instalación? El tercer acápite del capítulo intenta ofrecer respuestas a estos interrogantes, siempre

desde una perspectiva general. Ciaramitaro argumenta que, usualmente, los foráneos se dedicaban a las actividades financieras y comerciales, entre las cuales el asiento predominaba (p. 53). De forma que alemanes, flamencos, genoveses y *marranos*, sólo por citar algunos, optaban por las actividades mercantiles al mismo tiempo que aprovechaban la favorable coyuntura económica del siglo XVI. Ciaramitaro finaliza su artículo descripción general sobre las naturalizaciones de italianos y su experiencia en el continente americano (pp. 59-70). Destaca que un número significativo participó en las diferentes fases de la conquista y en las primeras expediciones hacia las regiones meridionales lideradas por Pedro de Valdivia y Pedro de Mendoza, aunque la mayor afluencia, con intereses comerciales, no llegaría hasta fines del siglo XVI.

"Un concepto existe en su momento y lugar concretos. Cambia conforme cambia la sociedad que lo utiliza. Es creado para representar una realidad y debe adaptarse a ella para sobrevivir: de no hacerlo desaparecerá" (pág. 81). Con esas palabras se inicia el segundo capítulo de la obra, titulado "El ideario de la frontera: la historia jurídica de un concepto espacial (siglos XIV-XVI)" escrito por David Domínguez Herbón. En efecto, el autor realiza un recorrido por las acepciones legales que el término "frontera" adquirió a lo largo de casi trescientos años. Para esto se vale, luego de criticar a la historiografía tradicional, de las obras de siete juristas los cuales contribuyeron a la conceptualización y posterior diferenciación del vocablo en cuestión.

Los autores mencionados son, en orden cronológico, Bertrand d'Annonay (1280-1349, obispo y cardenal francés), Alberico da Rosciate (1290-1354, jurista italiano), Bartolo da Sassoferrato (1313-1357, jurista italiano), Baldo degli Ubaldi (1327-1400, jurista italiano y alumno del anterior), Paride Dal Pozzo (1410/1411-1493, jurista italiano), Giovanni Andrea Alciato (1492-1550, jurista italiano) y Girolamo Monti (sin referencias). ¿Cuáles son las conclusiones de Domínguez Herbón? En primer lugar, que todas las modificaciones analizadas contribuyeron de forma notable a la creación del "estado moderno" (p. 110). Asimismo, que la legislación hispánica, principal receptora de los aportes de los actores mencionados, se trasladó a los espacios transoceánicos (verbigracia, el espacio americano). Por último, que sería provechoso para la historiografía abandonar los estudios que conciben a la frontera como algo "etéreo" (p. 83) y ahondar en la perspectiva legalista, aún escasamente conocida en el mundo académico.

Una concepción novedosa de los límites territoriales es el elemento central del estudio del historiador francés Serge Brunet, quién en "Los Pirineos en el siglo XVI: una frontera religiosa" indaga sobre cómo la cadena montañosa fue concebida durante el siglo aludido. En efecto, su hipótesis central es que antes que ser considerada una frontera militar, fenómeno que se concretaría con el Tratado de los Pirineos en 1659, es más adecuado hablar de una frontera religiosa que dividía, a grandes rasgos, a católicos y protestantes. Empero, otras temáticas también interesantes son mencionadas por el autor. Luego de realizar un recorrido histórico por los conflictos hispanofranceses en el espacio pirenaico (en el cual la región de Navarra adquirió una trascendencia notable), Brunet destaca la existencia de acuerdos entre las comunidades que habitaban los valles de los Pirineos (p. 122). Dichos pactos, llamados *lies et passeries* o *facerías*, tenían como objetivo último reforzar los vínculos de buena vecindad omitiendo, de momento, los conflictos en torno a la religión.

Aun así, las disputas estuvieron presentes durante todo el siglo. Particularmente conflictivo fue, en este sentido, el reinado de Felipe II. Brunet pone de manifiesto aquellos mecanismos a través de los cuales el monarca católico intentaba controlar el territorio fronterizo y, en última instancia, hacer coincidir los límites políticos con los religiosos (p. 141). Por ejemplo, la ocupación militar de la región conocida como Baja Navarra, susceptible a la recepción de la influencia francesa (pp. 120-121), la elección de obispos católicos con la anuencia de Roma (p. 124), la expulsión de judíos conversos y moriscos (p. 132) y la modificación de las circunscripciones eclesiásticas (p. 142). De manera que, recuperando lo enunciado, el historiador demuestra con claridad que las luchas en los Pirineos deben estudiarse, por lo menos en el siglo XVI, no sólo desde una perspectiva política sino también a partir de la consideración del componente religioso.

Marcelo de Rocha Wanderley, en su trabajo titulado "Los hombres de las dos ventanas. Imperios, portugueses y moros en el mundo colonial novohispano (siglos XVI-XVIII)", expone los modos en que la religión se convertía en un instrumento útil para disciplinar y controlar a la sociedad en los dominios americanos; en particular, su análisis se focaliza en México y tiene como objeto de estudio dos identidades bien diferenciadas: los portugueses y los moriscos. Combinando aportes teóricos provenientes del campo de los espacios fronterizos con fuentes judiciales, de Rocha Wanderley indica que los esfuerzos por controlar y disciplinar a la población no provenían sólo de las autoridades competentes; antes bien, los mismos españoles

católicos "de pie" (p. 198) se encargaban de denunciar en público a quiénes consideraban herejes o "malos católicos" (p. 185). En parte esto explicaría, de acuerdo al autor, por qué los judíos conversos o en su defecto los moriscos conversos eran vistos con desconfianza entre los miembros de la comunidad local. Sin embargo, y aquí quizás reside el punto neurálgico de todo el capítulo, de Rocha Wanderley sugiere que en numerosas ocasiones las acusaciones de blasfemia o proposiciones contra la fe ocultaban enfrentamientos personales que iban más allá del ámbito religioso. Es más, sostiene que, en algunos casos, la práctica coercitiva de denunciar a un supuesto infiel era, en gran medida, un intento por eliminar la competencia con los extranjeros o, quizás, adquirir o conservar un determinado *status*. Así, el estricto sistema de vigilancia que imponía el principio de una religión católica como la única tolerada no siempre respondía, justamente, a cuestiones de fe.

El artículo siguiente hace referencia a otro grupo extranjero y es más ceñido en el tiempo, aunque es posible apreciar ciertas similitudes con respecto al precedente. En efecto, el texto de Sandro Patrucco Núñez-Carvallo titulada "Un virrey napolitano y su numerosa familia en el Perú: el príncipe de Santo Bueno (1716-1720)" muestra la aversión criolla hacia los foráneos en este caso puesta en evidencia contra italianos. El autor lleva a cabo un análisis detallado de la comitiva que acompañó a Carmine Nicola Caracciolo (1671-1727), príncipe de Santo Buono, durante el período en que ejerció como virrey en Lima. ¿Por qué es interesante este personaje histórico? Núnez-Carvallo sugiere que Santo Buono representaba el nuevo tipo de funcionario noble extranjero surgido durante la Guerra de Sucesión Española en un contexto signado por el conflicto entre Felipe V y los grandes españoles (p. 229). No sólo eso: la estadía de Santo Buono y su séquito, así como también el prestigio que el virrey diera a las costumbres italianas y la protección que brindara a sus compatriotas confirmó lo que Raúl Porras Barrenechera ya había sugerido: "(…) Caracciolo marca el auge de la penetración italiana en el hermético ámbito virreinal (…)" (p. 244). No obstante aquella marcada presencia, los grupos de poder locales criticaban de forma permanente al virrey y sus más allegados; entre los reproches más comunes se hallaba el carácter de foráneos, aunque Núñez-Carvallo demuestra que ese descrédito se nutría, también, de otros elementos.

De modo que los efímeros éxitos socioeconómicos y culturales conseguidos por Santo Buono eran mancillados por las reiteradas denuncias que recibían familiares y

conocidos cercanos. Utilizando como fuente principal el juicio de residencia del virrey de 1720-1721, el autor argumenta que el hijo primogénito del virrey, Marino, había sido acusado de recibir un soborno de 600 pesos para agilizar la salida de algunos presos de la cárcel (p. 234); Teodoro Candiotti, mayordomo mayor, había sido acusado de recibir 28.000 pesos por parte de Santo Buono (p. 237); Virgilio María Gritta, caballerizo mayor, había sido acusado de manipular el estanco de manteca y carne para el abastecimiento de la ciudad (p. 240). En consecuencia, si bien es posible afirmar que la animadversión de ciertos sectores limeños respondía a conductas xenófobas (p. 247), es asimismo válido suponer que, tal como mencionara de Rocha Wanderley, los intereses particulares jugaban un rol fundamental en la actitudes de estos actores sociales.

Por otro lado, en su estudio sobre la inserción de los genoveses en Lima hacia fines del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX, Diego Lévano Medina articula un análisis en mayor medida cualitativo que, empero, no descarta los aspectos cuantitativos para fortalecer los argumentos centrales. Aunque este trabajo arroja luz sobre ciertas temáticas todavía poco conocidas (la migración italiana en Perú, por ejemplo), vale aclarar que también recupera aspectos ya trabajados por otros autores. En efecto, el énfasis en las redes sociales para el período en cuestión ha sido tratado, entre otros, por Dedieu y Windler (1998:1-21), Dedieu (2005: 27-50) e Imízcoz Beunza (2009: 77-111). Sus trabajos destacan la importancia de la familia como elemento central en los siglos modernos, la relevancia del paisanaje, la amistad, el intercambio de favores y la endogamia matrimonial como instrumentos para lograr el tan ansiado ascenso social y las diversas estrategias empleadas para ampliar los contactos con terceros. Lévano Medina recupera aquellos aportes y los aplica en la coyuntura particular objeto de análisis, detallando casos que sirven como demostración de sus hipótesis. De esta forma, el historiador se vale de dos familias, los Poleo-Sacio y los Valega-Dinegro-Canevaro, para exponer el modo en que se insertaron en la sociedad limeña de la época. Por último, merece una mención especial el apartado "Origen y estado del migrante ligur" (pp. 253-260). Allí, apelando a fuentes de diversa procedencia, entre las que se hallan censos, libros de matrimonio y protocolos notariales, Lévano Medina logra brindar una imagen general de los genoveses que arribaban a Lima hacia fines del período colonial. Particularidades tales como la predominancia de los casados, la variedad en cuanto a la ciudad natal de las consortes, la calidad y el *status* de la dote y la inserción de los hijos, por citar algunas, reflejan que, no obstante se ha avanzado al

respecto, la inmigración proveniente de Italia en el territorio peruano es un tema aún escasamente conocido.

En resumen, *Extranjeros, naturales y fronteras en la América ibérica y Europa (1492-1830)* contribuye a toda una línea de investigación que se preocupa por los movimientos de los hombres, sus motivaciones y las acciones realizadas en función de sus metas. Siendo su objeto de análisis los territorios de las Monarquías hispánica y portuguesa, las seis conferencias presentadas detallan, desde perspectivas disímiles, pero al mismo tiempo complementarias, cuestiones sobre las que es imprescindible profundizar. Los campos de la historia del derecho, de la historia sociopolítica y la geohistoria, entre otros, deben ahondar aún más en la figura del extranjero y sus pautas de comportamiento en los diferentes espacios del reino, así como también sus redes de relación y los mecanismos que facilitaban sus movimientos. Así, la imagen de un conjunto social dinámico y en permanente cambio nos llevará, en última instancia, a comprender mejor las migraciones y desplazamientos que tuvieron lugar dentro (y fuera) de las unidades políticas europeas en el Antiguo Régimen.

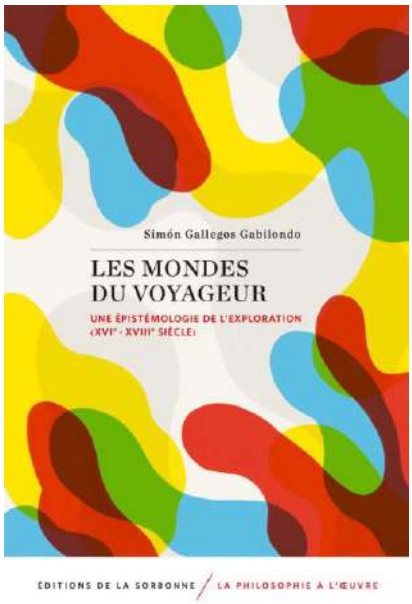
Bibliografía

DEDIEU, J.-P. y WINDLER, C., (1998). "La familia: ¿Una clave para entender la historia política? El ejemplo de la España Moderna". *Studia Historica*, 28, pp. 1-21.

DEDIEU, J.-P., (2005). "Amistad, familia, patria y…rey". *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 1 (35), pp. 27-50.

IMÍZCOZ BEUNZA, J. M., (2009). "Las redes sociales de las élites. Conceptos, fuentes y aplicaciones". En E. SORIA MESA, J. J. BRAVO CARO, J. M. DELGADO BARRADO (Eds.), *Las élites en la época moderna: la monarquía española. Nuevas perspectivas* (pp. 77-111). Córdoba: Universidad de Córdoba.

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11 (Reseña de libros)
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X



Reseña de GALLEGOS GABILONDO, S., (2018). *Les mondes du voyageur. Une épistémologie de l'exploration (XVIe-XVIIIe siècle)*, París: Éditions de la Sorbonne. 383 pp. ISBN 979-10-351-0054-4.

Malena López Palmero[*]
UBA/UNSAM,
Argentina.
mlpalmero@unsam.edu.ar

Carolina Martínez[**]
CONICET/UNSAM/UBA,
Argentina.
cmartinez79@gmail.com

Recibido: 07/12/2019
Aceptado: 23/12/2019

PALABRAS CLAVES: relatos de viaje; exploración; epistemología; espacio; especie; tiempo; mapas.
KEYWORDS: travel narratives; exploration; epistemology; space; species; time; maps.

Entre los estudios actuales sobre los efectos de la primera mundialización que tuvo lugar en la temprana modernidad (siglos XVI a XVIII) se destacan aquellos que analizan el impacto cultural en Europa. En *Les mondes du voyageur. Une épistémologie de l'exploration (XVIe-XVIIIe siècle),* Simón Gallegos Gabilondo propone un original análisis sobre la epistemología de la exploración. Dicho abordaje le permite al Doctor en Filosofía por la Universidad de la Sorbona inquirir en los tipos de conocimiento que

[*] iD ORCID: https://orcid.org/0000-0002-3903-3892.
[* *] iD ORCID: https://orcid.org/0000-0002-5692-0995.

se desarrollaron durante el proceso de expansión ultramarina, en una temporalidad de tres siglos marcada entre el Renacimiento y la Ilustración. Gallegos Gabilondo deconstruye la mirada europea sobre América durante la era de las exploraciones, evitando la discusión sobre la verosimilitud de las fuentes y coincidiendo, aunque en última instancia, con las interpretaciones sobre el componente eurocéntrico y los imperativos de dominación subyacentes a toda representación. Su preocupación es comprender esa nueva filosofía que se hizo necesaria una vez que la exploración de América transgredió necesariamente los límites cognoscitivos. El objetivo de este libro es hacer inteligible las complejas relaciones entre representaciones y conceptos haciéndose eco de la historia conceptual, lo que le permite ilustrar aspectos no contemplados por la historia de las ideas (p. 7). Para ello, el autor realiza una historia filosófica sobre la producción del espacio en la era de la exploración, período en el que los relatos de viaje a tierras inexploradas inauguraron un nuevo espacio de enunciación.

Para Gallegos Gabilondo, la singularidad de los nuevos saberes, derivados de los relatos de viaje y de la cartografía, reside en su carácter provisional. Este, a su vez, se deduce de la cualidad de la exploración, que no se define por la presencia de un objeto sino, contrariamente, por su ausencia, por lo que no se conoce y que, precisamente por esa razón, dota a las narrativas de un alto componente especulativo. Ello queda demostrado por un extenso y heterogéneo *corpus* (relatos de viaje, mapas, tratados, ensayos) concentrado en las exploraciones a la América meridional, cuya espacialidad se presenta siempre abierta. Las posibilidades de hallar un continente austral, la creencia en la existencia de seres extraordinarios como los gigantes patagónicos y las distintas reflexiones sobre la temporalidad de una historia universal son los arbotantes del libro. Espacio, Especies y Tiempo, las tres partes que lo componen, tejen una trama de renovación teórica que indaga sobre un nuevo régimen de espacialidad con énfasis en la abstracción y la imaginación (antes que en lo empírico), la conformación de una antropología transida por figuras literarias y a la vez insumo de nuevos enunciados "científicos", y la cuestión de la temporalidad en la elaboración de una teoría de la historia universal que incorpora al hombre americano y que por ello interviene en el debate entre antiguos y modernos.

En los seis capítulos que integran la primera parte del libro, el autor aborda el vínculo entre la epistemología de la exploración (i.e. el conocimiento del mundo

desplegado en textos cartográficos, relatos de viaje, proyectos coloniales y tratados de cosmografía y navegación) y las sucesivas representaciones del espacio terrestre. El mapa deviene su dispositivo privilegiado de análisis pues, según Gallegos Gabilondo, da cuenta del impacto de la especulación en las formas de imaginar el espacio geográfico y, por ello, permite reconstruir las transformaciones en la representación del mundo temprano-moderno.[1] Más allá de privilegiar el período que transcurre entre el Renacimiento y la Ilustración, la referencia al saber clásico resulta ineludible en este sentido. Las referencias al mapa de Anaximandro de Mileto (s. VI a. C.) y a las hipótesis sobre las antípodas expresadas por Diógenes Laercio (s. II d. C.) constituyen un punto de partida desde donde pensar el desarrollo de una epistemología de la exploración en la era de los grandes descubrimientos. De igual forma, la coexistencia de una tradición cuantitativa y una cualitativa para describir el globo terráqueo (encarnada en las figuras de Ptolomeo, s. II d. C., y Plinio el Viejo, s. I d. C., respectivamente), o la pervivencia de ciertas teorías en torno a las zonas climáticas, la esfericidad de la tierra y la ubicación del Paraíso terrestre, permiten al autor reflexionar en torno a los cambios y continuidades en las representaciones del mundo respecto de la tradición antigua y medieval. Tal como lo demuestra en el capítulo II, el relato de viaje temprano-moderno permite invalidar ciertas hipótesis (i.e. la inhabitabilidad de la zona tórrida, etc.) y confirmar otras.[2] La apuesta más fuerte de esta primera parte es, sin duda, la aseveración de que es el relato de viaje el que construye el espacio cartográfico y no al revés (p. 37). El relato de exploración se vuelve entonces materia prima de los cartógrafos, pues son las experiencias de los viajeros las que dan forma al pensamiento geográfico, al tiempo que allanan el espacio por descubrir. El vínculo entre Américo Vespucio y Martín Waldseemüller es, en este sentido, el ejemplo más claro de cómo un relato producido a partir de una experiencia de exploración es integrado en un mapa para orientar su mirada.[3]

[1] A lo largo de esta primera parte analizará las producciones cartográficas de Johan Schoner (1515), Franciscus Monachus (1529), Oronce Fine (1536) y Gerardus Mercator (1538), entre otros.

[2] La aseveración de que, en la era de los grandes descubrimientos, el relato de viaje se volvió un testimonio de autoridad respecto de espacios aún desconocidos permea la totalidad de la primera parte (p. 63).

[3] Bajo el título *Quatuor Navigationes*, los relatos de Vespucio fueron incorporados a la *Cosmographiae Introductio* (1507) de Martin Waldseemüller junto a un mapamundi en el que el topónimo América era utilizado por primera vez.

Del conjunto de temas abordados en esta primera parte, el caso de las Antípodas y de la tierra austral incógnita, en particular, evidencian la aparición de una nueva epistemología de la exploración. El autor centra su atención en las ambiciones coloniales de Francia respecto de aquella parte del mundo desconocida que, sin embargo, tiene una fuerte presencia en los mapas. El análisis de las obras de Lancelot Voisin La Popelinière (1582), Charles de Brosses (1756), el Conde de Buffon (1749-1788) y Pierre Louis Maupertuis (1768), además de los viajes y reflexiones de Jean Paulmier de Courtonne y Jean-Baptiste Charles Bouvet de Lozier en los siglos XVII y XVIII, da cuenta de cómo exploración y conquista a menudo se entrelazaron en producciones textuales diversas. Gallegos Gabilondo aclara, sin embargo, que "la significación y las condiciones del espacio geográfico exceden aquellas del colonialismo, en el sentido de que el poder no produce jamás un conocimiento a la medida exacta de sus ambiciones" (p. 76).[4] Esto no significa que los mapas de lugares desconocidos pertenezcan al mundo de la utopía. Antes bien, señala el autor, responden a una lógica propia que los aleja de ese género literario: "los relatos de viaje y los tratados de navegación se inscriben bajo el concepto de realidad no garantizada" (p. 114).

Hacia el final de esta primera parte Gallegos Gabilondo plantea que tanto las circunnavegaciones de los años 1760-1770 como el alejamiento de la escritura humanista por parte del discurso geográfico parecieran haber clausurado el desarrollo de una epistemología de la exploración. Si hacia fines del siglo XVIII empíricamente quedaban ya pocos espacios por descubrir, en términos teóricos el saber geográfico atravesó un proceso de disciplinamiento análogo al que en este período experimentaron otros saberes. Más allá de esto último, la primera parte, Espacio, concluye con lo que podrían llamarse las derivaciones de aquel saber producto de la navegación transoceánica. Por un lado, el estudio del proyecto baconiano demuestra la persistencia del modelo de exploración del mundo construido por los viajeros temprano-modernos. Francis Bacon, sostiene el autor, construyó su método en base a la ciencia del navegante (p. 123). Por el otro, la reescritura constante del texto cartográfico y el desarrollo de nuevas técnicas de navegación pueden hallarse en la base del pensamiento de Jean le

[4] Más adelante, el autor vuelve a insistir en el hecho de que la exploración no puede ser pensada únicamente como la medida de las ambiciones políticas y económicas del colonialismo (p. 117). Todas las traducciones han sido realizadas por las autoras.

Rond D'Alembert y en su colosal proyecto enciclopédico "en la medida en que la *Encyclopédie* contiene artículos así como el mapamundi contiene los mapas específicos del globo terráqueo" (p. 138).

La segunda parte, Especies, analiza las indagaciones de la naturaleza del hombre americano, tomando como eje el tópico de los gigantes de la América meridional. Retomando la analogía entre un mundo incompleto y la provisionalidad del conocimiento, tanto en la elaboración de los relatos de los viajeros como en la de tratados, propone un nuevo abordaje para la producción de un conocimiento de tipo antropológico entre los siglos XVI y XVIII. Acorde con una teoría que gira en torno a la provisionalidad del conocimiento durante la era de las exploraciones en la temprana modernidad, Gallegos Gabilondo propone una metodología específica para el estudio de los relatos de viaje y las representaciones cartográficas y pictóricas. La "prosa de la exploración" es indagada no por los criterios de validación sobre su carácter ficcional o verídico sino en tanto testimonios de un proceso de construcción del saber, siempre provisorio, de una geografía y unas poblaciones desconocidas. De allí la importancia de atender a las condiciones históricas de enunciación y a la solidaridad de saberes entre los relatos de viajes, la literatura y los mapas. De esta manera, se complejiza el análisis sobre la mirada europea sobre América, tradicionalmente emplazado en las herencias culturales de extracción bíblica y clásica. A ellas se le agregan, entonces, otros cruces: entre los relatos de viaje y la literatura de ficción contemporánea, entre distintos relatos de viaje, o entre estos y la cartografía. De este modo, la epistemología de la exploración se enfoca en la producción de saber, los desplazamientos teóricos y las dinámicas de apropiación discursivas (p.146), junto con un tipo de circulación de ese conocimiento especulativo y tan incompleto como lo es, para ese entonces, la exploración del mundo.

En los relatos de viaje, y más aun en los mapas, se cuelan los componentes fantásticos en el intento de traducir la novedad de las tierras exploradas. La experiencia del viaje dota de autoridad al testimonio, que contribuye con el conocimiento de una geografía potencial y de las sociedades posibles de hallar, sobre la base de informaciones disponibles, de suyo insuficientes. El espacio y la especie son inseparables a la hora de la formación de "ideologías coloniales" (p. 153) que tienen como horizonte último una pretensión de dominación (p. 149).

Los relatos de viajes de Colón, Vespucio, Magallanes son expresión de ese intento de traducción de la especie, en particular de un tipo de hombres fantásticos: los gigantes. Apoyándose en la ya muy discutida tesis de Tzvetan Todorov sobre las retrospectivas literarias (p. 166) en las descripciones fantásticas de Colón, Gallegos Gabilondo propone recrear la genealogía de textos que componen la construcción de lo real. El caso de Vespucio le permite trazar una analogía entre el tópico de la desnudez (como expresión de la fórmula colonial de "tabula rasa") y la ilimitada disponibilidad del territorio (p. 171), lo cual demuestra que el pensamiento no es necesariamente lógico, sino una suerte de saber provisional que pondera la experiencia del viaje, tensionando los saberes heredados pero no tanto por su condición de descriptor de lo real, sino como dispositivo de un intento de apropiación del nuevo espacio conocido. En el poder nominativo del viajero se filtran los componentes fantásticos que sedimentarán, capa sobre capa, la epistemología de la exploración, tal como ejemplifica el topónimo "Isla de los Gigantes" que Vespucio eligió para Curaçao (p. 174). Por su parte, los expedicionarios de Magallanes recurrieron al *topos* de los gigantes no por un apego a la tradición clásica, sino como un intento provisional de explicar la especie fueguina desde un punto de vista antropológico, no exento de filtraciones literarias, como las de las novelas de caballería[5].

Los vínculos intertextuales muestran de este modo la coexistencia entre las letras y las ciencias en la cultura humanista, proximidad textual "considerada en épocas sucesivas como relativa a dominios separados" (p. 186). La figura del gigante permite trazar una línea de continuidad de los saberes sobre el nuevo continente americano, con reapropiaciones sucesivas tanto en autores de historias naturales,[6] cartógrafos,[7] y viajeros posteriores que contribuyeron con su propagación. De este modo, se afirma una apropiación científica de un relato atravesado por el componente fantástico, sin caer por ello en una contradicción. Antes bien, se trata de la característica específica de esta nueva epistemología de la exploración, de indagación de aquello que está "a medio camino entre lo conocido y lo desconocido" (p. 194). Como demuestra el caso de *La*

[5] Gallegos Gabilondo encuentra en la etimología del término "patagón" la novela *Primaleón* (1512), atribuida a Francisco Vázquez.

[6] Sus ejemplos son los gigantes del mapa de Sébastien Münster (1540) y el de Diego Gutiérrez (1562) (p. 193).

[7] André Thévet con su *Singularités de la France antarctique* (1557) (p. 190) y Gonzalo Fernández de Oviedo con su *Sumario de la natural historia de las Indias* (1526) (p. 188) convalidaron la existencia de gigantes, el primero en la América austral, el segundo en Curaçao.

Historia natural y moral de las Indias de José de Acosta (1590), el componente teológico del jesuita se funde con la historia y la filosofía a la hora de trazar una historia monogenética de la población de América, cuyo método será hipotético en la medida en que se guía por una lógica "posibilista" (p. 206).

Si el *basso continuo* del libro es que la exploración y el conocimiento crecieron en medida equivalente, ello se manifiesta en la aparición de formulaciones racionales, desde el siglo XVII y más acentuadas en el siglo XVIII. Sin embargo, ello no se traduce en una descalificación decisiva de los saberes antiguos, los provenientes de los Padres de la Iglesia o de los viajeros. Antes bien, la combinación, yuxtaposición y apropiación selectiva de saberes mostró su permanencia durante los siglos XVII y XVIII, tal como se evidencia en la "controversia 'gigantológica´" (p. 209), mantenida entre el médico Nicolás Habicot (1613) y el anatomista Jean Riolan (1614) en la Francia del siglo XVII. En el siglo XVIII, una "gigantología" con tintes teológicos tendrá sede en España a partir de las obras de José Torrubio y de Francisco Javier Clavijero, mientras en Francia ciertos relatos de exploraciones australes -en particular el del científico Amédée-François Frezier y el del inglés John Byron- reavivaron el debate. El más célebre fue el mantenido entre el naturalista George Luis Leclerc, conde de Buffon y el filósofo holandés Cornelius De Pauw, en el que el escepticismo del primero alcanzó apenas para admitir una estatura más baja (aunque tan inverosímil como 2,60 m.) para los "patagones" (p. 241), mientras que el segundo negó la existencia de gigantes solo por dotar de coherencia argumental a su tesis sobre la degeneración de América y los americanos (p. 252).[8]

Todos estos debates contribuyeron a una reafirmación de la existencia de gigantes en la América meridional, independientemente de los interrogantes que guiaron la discusión, sean teológicos (América se pobló antes o después del Diluvio?) o con pretensiones científicas. De este modo, Gallegos Gabilondo colabora de forma contundente con la crítica del pensamiento ilustrado en tanto dominado por parámetros racionales. Su epistemología de la exploración emplazada en el *topos* de los gigantes

[8] El autor se apoya para ello en la crítica que Antequil-Duperon sobre la obra de De Pauw, remarcando que los prejuicios que llevaron a afirmar la degeneración de la naturaleza de América es lo que explica la negación de los gigantes, en tanto seres de estatura extraordinaria incompatibles con sus fundamentos (p. 262).

logra demostrar que todavía en el Siglo de las Luces dominaba un saber "posibilista", con más dudas que certezas ancladas en aproximaciones racionales y/o experimentales.

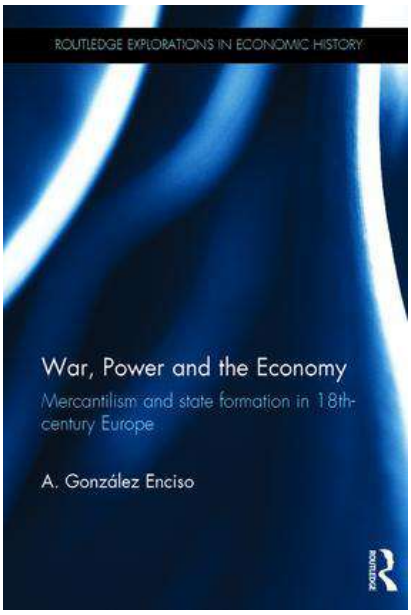
La tercera y última parte, Tiempo, toca una cuerda sensible de la discusión sobre el impacto de América en Europa y que gira en torno a las edades del mundo. Acudiendo a una metodología interdisciplinaria que incluye imágenes (en particular los grabados elaborados y publicados por Théodore de Bry en su colección *Americae*) y tratados filosóficos (el de Giambattista Vico, 1720), interviene en el estudio del nacimiento de una historiografía atada al curso de la exploración. A partir de su apoyo argumental, el cual traza una línea de desarrollo paralelo entre exploración y epistemología, Gallegos Gabilondo afirma que durante la era de las exploraciones de la temprana modernidad "resurge la idea de un avance del tiempo histórico según el cual el devenir del mundo es un movimiento previsible" (p. 272). En esa idea, de la que se puede agregar que tampoco es lineal ni exenta de contradicciones, abrevó el debate de los enanos modernos sentados sobre los hombros de los gigantes de la antigüedad clásica. La ambigüedad de la fórmula permitió al humanista español Juan Luis Vives equiparar a los modernos con los antiguos, mientras otras lecturas bregaron por la superación de los primeros sobre los segundos. En todo caso, la fórmula acompañó un proceso de secularización y racionalización del pensamiento por sobre la autoridad teológica (p. 279). El problema de datar la aparición de los gigantes en una historia universal también implicó tomar distancia de los antiguos, como lo hiciera Jean Chassanion (1580) para terminar argumentando sobre la acción de los "diluvios" y su incidencia en el tamaño de las poblaciones. Así, Gallegos Gabilondo logra eficazmente demostrar que, aunque los principios racionales iban ganando terreno, tanto como lo hacían los viajeros con sus exploraciones, la vigencia del mito de los gigantes develaba todavía su carácter incompleto, provisorio, flexible.

Hacia el final de esta tercera parte, la figura del gigante es asociada a las propuestas del filósofo de la historia Giambattista Vico sobre los orígenes de la humanidad. Si bien Gallegos Gabilondo reconoce que ni el estatus geográfico del continente americano ni el impacto de su descubrimiento o su incidencia en el desarrollo de la historia son cuestiones centrales en la obra del filósofo napolitano (p. 311), destaca su incidencia en los fundamentos de Vico acerca de una "naturaleza común de las naciones". El examen minucioso de *Scienza Nuova* (1725) revela las

múltiples formas en que la figura del gigante fue apropiada por Vico para cumplir una función estructural en la "arquitectura" de su pensamiento (p. 320). Ahora bien, el gigante no solo es un personaje conceptual que permite al filósofo especular sobre los orígenes y desarrollos diversos del género humano. Se trata también de una figura histórica, pues Vico apela a su existencia en la antigüedad clásica y a su presencia en una América meridional contemporánea para comparar otros espacios y tiempos del desarrollo humano. La epistemología de la exploración se hace presente una vez más cuando, en base a la experiencia de los viajeros, el filósofo napolitano sostiene que los gigantes americanos son la prueba de que el tiempo histórico no es homogéneo (p. 321). El análisis del corpus vichiano así como de las obras de La Popelinière, Bacon y D'Alembert, que el autor retoma hacia el final de esta tercera parte, evidencia las múltiples formas en las que el tiempo histórico determina el régimen de espacialidad. Con habilidad, el autor demuestra que, en el período que transcurre entre el Renacimiento y la Ilustración, a las tensiones entre lo nuevo y lo antiguo, debió agregarse el factor de lo inexplorado, componente vital de los sistemas de pensamiento que se desarrollaron a la par (p. 327).

Les mondes du voyageur concluye con una breve síntesis de las manifestaciones geográficas, antropológicas e históricas que, en las tres partes que componen el libro (Espacio, Especie y Tiempo), dieron sustento a una epistemología de la exploración. Aunque la elección de *exempla* resulta por momentos aleatoria, queda claro que ese régimen de espacialidad transcurre en un arco temporal que se inaugura con la era de las exploraciones y la transformación imprevista de la estructura del mundo, y culmina con el fin de la República de las Letras y el nacimiento de un lenguaje científico, técnico y especializado en la segunda mitad del siglo XVIII. En este recorrido se destaca la evocación de la experiencia como nuevo criterio de autoridad. Debe agregarse, sin embargo, que ese nuevo lenguaje todavía arrastró -e incluso se alimentó de- componentes imaginarios propios del saber antiguo, bíblico y moderno, asociados a un tipo de exploración que mantuvo sus lógicas propias de validación autoral. Tal como queda demostrado en el texto, en su doble condición de discurso y reflejo de una práctica, la literatura de viaje temprano moderna no solo se convirtió en el lugar de enunciación de un saber sobre tierras desconocidas sino que dotó de una dimensión espacial a los conceptos de especie humana y tiempo histórico.

MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna: 6 / 11 (Reseña de libros)
Julio - Diciembre de 2019, ISSN 2422-779X



Reseña de GONZÁLEZ ENCISO, A., (2017). *War, Power and the Economy. Mercantilism and state formation in 18th century Europe*, New York: Routledge, 2017. 284 pp. ISBN 978-113-885-569-4.

Alejandro Morea*
CIEyS, CeHis/CONICET-Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina
alemorea@hotmail.com

Recibido: 25/11/2019
Aceptado: 10/12/2019

PALABRAS CLAVES: guerra; economía; mercantilismo; siglo XVIII; Europa.
KEYWORDS: war; economy; mercantilism; 18th-century; Europe.

En un contexto donde el paradigma jurisdiccional parece arrasar con todo, donde la crítica al equivalente estatalista está a la orden del día, llama la atención la aparición de un libro como *War, Power and the Economy. Mercantilism and the state formation in the 18th-century Europe*, del historiador español González Enciso. Aunque no se propone un debate abierto con los cultores de esta forma analítica, desde la introducción del libro se

* iD ORCID: https://orcid.org/0000-0001-6064-4762.

puede ver que el autor plantea un contrapunto con dicha forma de abordar la construcción y formación de los estados modernos al volver y retomar un marco teórico que muchas veces se nos presentó como superado: el estado fiscal-militar, de la mano además de otra propuesta como la del *contractor state*. La obra busca situar la guerra en el centro de la escena a la hora de pensar la construcción de las unidades políticas en el siglo XVIII, momento en el cual se sientan las bases que producirían el ascenso de Gran Bretaña a la hegemonía mundial, a pesar de los intentos de Francia y España por evitarlo y el descenso de esta última a potencia de segundo orden. Por eso, González Enciso adopta como estrategia el plantear preguntas y cuestionamientos a su propia propuesta para responder a posibles críticas y también para dar mayor claridad a sus argumentos. Posición que le permite incluso marcar diferencias con respecto a aquellos que también han analizado lo ocurrido en Europa en esos años desde la óptica del estado fiscal-militar.

Uno de los objetivos del trabajo es el de abordar en simultáneo el análisis de los tres casos que le interesan -España, Francia y Gran Bretaña- poniendo en diálogo los procesos históricos de uno y otro. No solo para dar cuenta de que los mismos pueden y deben ser analizados desde este marco teórico, sino para tratar de entender los matices, las diferencias y las circunstancias variadas de cada uno de ellos. De esta manera, los puntos de quiebre entre ellos permitirían comprender cómo efectivamente Gran Bretaña salió victoriosa de la contienda por la hegemonía mundial a partir de una mejor utilización de sus recursos económicos en pos del esfuerzo de guerra. En ese sentido, el libro es un buen ejemplo de lo beneficioso que puede ser para los estudios históricos apelar al ejercicio comparativo. Las realidades históricas de cada uno de los países son revisitadas en simultáneo a lo largo de los capítulos de una manera no esquemática. En este aspecto, se puede ver una de las fortalezas del libro de González Enciso, un profundo conocimiento de la bibliografía sobre el período y para los tres estados, lo que le permite hacer un trabajo comparativo a partir del uso intensivo de la historiografía previa.

El libro está estructurado en nueve capítulos, sin embargo, es fácil percibir una división interna de la obra en tres partes, aunque no esté explicitada de esta manera en la introducción o en el mismo índice del libro. Los primeros dos capítulos retoman la

discusión sobre el relevo de potencias y las razones por las cuales hacia fines del siglo XVIII es posible hablar del ascenso de Gran Bretaña, el declive de España y la situación de relativa decadencia de Francia en relación al siglo anterior en función de los sistemas políticos y la organización estatal.

El capítulo uno retoma la discusión sobre el ascenso y descenso de las tres monarquías en la coyuntura internacional y la aparición de otras emergentes en el largo plazo. El apartado parte de la idea de que la Paz de Utrecht significó un momento de redefinición de las relaciones internacionales en el que se desplazaron las aspiraciones a la monarquía universal ya no basada necesariamente en términos de dominación política sino como preponderancia económica. La necesidad de hacer frente a guerras cada vez más importantes, para la cuales las fuentes de financiamiento tradicionales ya no alcanzaban, es el punto de arranque del análisis que tiene dimensiones económicas, políticas y geoestratégicas. En este punto es donde el autor señala la estrategia seguida por Gran Bretaña, que fue divergente de las aplicadas por España y Francia previamente. Según González Enciso el plan de los británicos estuvo centrado en objetivos principalmente económicos, dado su énfasis en el comercio colonial, la defensa del mercantilismo, la conquista de mercados españoles y la centralidad dada a los impuestos indirectos como fuentes de financiamiento. En este sentido, para el autor, Francia es la otra cara de la moneda. Porque, si bien acepta el estado de cosas tras la Paz de Utrecht, la monarquía francesa comienza a trabajar para desequilibrar la situación a su favor: el problema sería que para financiar el esfuerzo de guerra continuó su política de manejo de los impuestos directos porque los indirectos estaban por fuera del alcance del gobierno.

González Enciso retoma la idea de que España sale derrotada de los acuerdos, y que luego de algunos intentos de renegociar o revertir lo firmado, las rápidas derrotas militares le hicieron ver la imposibilidad de concretar esto. Sin embargo, el autor hace una serie de consideraciones interesantes. Como España ya tenía un imperio, no se vio en la necesidad de salir a buscar uno. En este sentido no perdió mucho tras la Paz y consiguió que fuera ese mismo imperio el que le permitiera recuperar ciertas posiciones a fines de siglo. Para Enciso lo paradójico fue que ninguna de las tres monarquías introdujo cambios drásticos en

su fiscalidad en esos años, y eso se debió a los costos sociales que esto podía traer. Así, González Enciso señala que es necesario prestar atención a las condiciones materiales en las que entró España al siglo XVIII, ya que tenía un potencial que muchas veces no le es reconocido por los historiadores, como sí lo hacían sus rivales. Lo más sugestivo de ese primer capítulo quizás sea la recuperación de España que el autor señala para el período anterior a Carlos III, a raíz de las transformaciones que tuvieron lugar en esos primeros años de los Borbones y la capacidad de resiliencia de España, pero también el plateo de cómo a fines de esa misma centuria esa posibilidad se vio completamente comprometida y destruida.

El segundo capítulo, que es presentado por el autor como análisis historiográfico, en realidad es más que eso. Ya que no solo da cuenta del tradicional debate entre los historiadores sobre qué tipo de organización política y estatal, absolutismo o parlamentarismo, es más efectiva sino que comienza a sentar su posición al respecto. A su vez retoma el debate sobre la aplicabilidad de la llamada "revolución militar", debido al incremento de los hombres bajo banderas, de la cantidad de navíos, etc. A partir de aquí es que nos vamos acercando a lo que le interesa a González Enciso, la extensión de las guerras y la cantidad de efectivos movilizados que lógicamente también incrementaron los costos y las dificultades de financiarlos para los Estados Modernos durante el siglo XVIII. Igual este todavía no es el tema en sí, sino saber si esos Estados estaban en condiciones de hacer frente de manera exitosa a dichas guerras. El crecimiento constante de las necesidades de financiamiento sería el origen del problema de las transformaciones que debían realizar los monarcas y sus ministros y si eran capaces de enfrentarlas. Llegados a este punto, cobra aún más relevancia el planteo sobre el Estado fiscal-militar. El capítulo finaliza con una reflexión sobre dicho concepto y su utilización por parte de los historiadores para situar mejor su análisis. Pero también lo hace para señalar que piensa hacer un uso instrumental del mismo y cómo aplicarlo en su investigación en relación con otros conceptos habituales en la literatura historiográfica del periodo, como mercantilismo o absolutismo. A su vez, en cuanto al concepto de *contractor state*, el autor propone utilizarlo para analizar el caso de España durante el siglo XVIII.

La segunda parte del libro es quizás el corazón del mismo ya que lo desarrollado ahí le servirá de base para la parte final. En los capítulos que van del tres al seis el autor se detiene en dar cuenta de la estructura fiscal de las tres unidades políticas estudiadas, los cambios introducidos, el lugar de la deudas, de las formas de recaudación, del incremento de los impuestos pero también de las necesidades a raíz de las guerras y su transformación y expansión, pero también de las dificultades de administrar los recursos. El autor analiza la evolución de la fiscalidad en Gran Bretaña, Francia y España a partir de datos propios pero también haciendo un uso intensivo de lo investigado por colegas y propone una división del periodo en diferentes ciclos. Da cuenta de la estructura impositiva, su evolución, los cambios introducidos, los contextos en los que se produjeron esos cambios y cómo respondieron los ministros, funcionarios y monarcas a los desafíos de dicho siglo. Gran parte de lo escrito está estructurado en torno a las siguientes preguntas: ¿Qué lugar tuvieron los impuestos directos e indirectos? ¿Fue variando la importancia relativa de cada uno a lo largo del tiempo?

El capítulo cuatro se centra en cómo se cobraban los impuestos, y en el debate sobre qué sistema garantiza una mejor tasa de cumplimiento: si la delegación en manos privadas o la concentración en el Estado. A eso se suma el análisis sobre la necesidad de unificación impositiva, la cual parecía una cuestión más sencilla de resolver que la anterior. En el fondo lo que está en discusión es cómo avanzó el proceso de centralización y el cobro de impuestos por parte de la administración. González Enciso señala que la reforma en España no fue a fondo a pesar de los años de paz y que tampoco hubo una identificación entre los intereses de la corona, los particulares y la nobleza como ocurrió en Gran Bretaña, cuestión que se puede visualizar en esta región a partir de la creación de Banco de Inglaterra. A la larga, esto impidió a España la posibilidad de acudir a una institución financiera que contemplaba los intereses de diferentes sectores para afrontar los gastos de guerra en momentos de alta necesidad.

Los capítulos siguientes se ocupan de la cuestión de la relación entre impuestos ordinarios y extraordinarios y su lugar en el financiamiento de los gastos, pero también sobre la deuda. Como en algún punto el cobro de impuestos ya no alcanzaba para cubrir las

necesidades del estado en guerra, cada vez era más importante la toma de créditos para hacer frente al incremento de los gastos. El tema central es con quien se endeudó cada uno de los contendientes, el plazo de esos préstamos, la tasa de interés y la capacidad de repago de España, Gran Bretaña y Francia. Porque no hay duda de que, cada vez más, las tres coronas se ven en la necesidad de acudir al endeudamiento para cubrir los gastos crecientes de la confrontación bélica. El punto ahí es acertar con la eleccioón de la estrategia financiera a utilizar.

En algún punto el capítulo siete vincula la primera parte del libro con la segunda. El autor avanza en el análisis de lo que entiende por *contractor state* y su relación con la hipótesis del estado fiscal-militar. Es interesante en ese sentido la disquisición que hace sobre la relación entre los estados y los privados para el abastecimiento, la provisión o la asistencia puntual, la cual puede rastrearse en otros momentos históricos. Aquí González Enciso plantea que si bien muchas veces se ha presentado al *contractor state* como el reverso del estado fiscal-militar, en realidad es su continuación, su corolario. Destacando que es la teoría del estado fiscal-militar la que da las características que asumen los estados en Europa desde el siglo XVI, pero que el *contractor state* permite analizar efectivamente como se daba ese vínculo entre la sociedad y las monarquías a partir de analizar cómo se construía el vínculo económico entre ambas partes que permitía llevar adelante la guerra. Como en otros momentos del libro, González Enciso construye un diálogo imaginario donde da cuenta de posibles críticas a la propuesta pero también las diferentes formas que puede haber asumido este *contractor state* en las tres monarquías analizadas y en diferentes momentos de la historia de cada uno y dentro de la periodización por él establecida previamente.

Regulación, control, oferta y demanda, monopolios, mercado, son todas cuestiones que aparecen abordadas por el autor al retomar las experiencias francesa, británica y española. En los dos últimos capítulos es donde González Enciso realmente pone de relieve la potencia analítica de esta categoría al indagar cómo fue resuelto el abastecimiento, provisión, equipamiento y gestión de pagos del ejército pero también de la marina de guerra. En ese sentido, la importancia dada al análisis de los gastos para desarrollar la

guerra en el mar y cómo fueron gestionados resulta muy interesante porque habitualmente en los estudios sobre el tema la marina de guerra se encuentra relegada en relación al lugar que se le da a los ejércitos, cuando en realidad en el siglo XVIII su importancia es creciente en función de la dinámica que adquiere el enfrentamiento entre los diferentes contendientes por la hegemonía mundial en el que el control del mar y los océanos es una cuestión clave. Es en estos dos capítulos donde González Enciso aborda de lleno lo ocurrido con España y su fracaso en sostenerse en un lugar de primacía o de recuperar el terreno perdido. A partir de contrastar con lo ocurrido en Francia y Gran Bretaña, avanza en una explicación que si bien puede parecer que llega a similares conclusiones de otros historiadores en obras previas, avanza sosteniendo la imposibilidad de seguir el paso de sus contendientes. Esta situación no había resultado evidente desde Utrecht, sino que -según afirma el autor- se manifestaría a través de los momentos de quiebre que se fueron dando sobre el final del periodo, momento en el que sí pueden verse las diferencias y el menor éxito alcanzado por España en relación a sus competidores en la construcción del estado fiscal-militar y el *contractor state*. Podría decirse que tanto la idea de salir de la mirada teleológica, como la apuesta al método comparativo resulta la mayor fortaleza de esta obra.